

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE SLALOM PARALEL ediția 2021

1. PRESCRIPTII GENERALE

MĂSURI OBLIGATORII DE PREVENȚIE EPIDEMIOLOGICĂ ȘI DISTANȚARE SOCIALĂ

NOTĂ: Toate măsurile specifice prezentate în acest material vor fi completate în Regulamentul Particular cu ultimele seturi de instrucțiuni emise de autorități, la data desfășurării evenimentului.

Sportivii, echipele tehnice, oficialii, arbitrii, de organizare și reprezentanții media sunt obligați să respecte toate măsurile impuse de autorități și de membrii echipei organizator, cuprinse în Ordinul Comun al Ministerului Tineretului și Sportului și Ministerului Sănătății, referitor la desfășurarea și organizarea competițiilor sportive auto.

Măsurile cu privire la igiena personală și la distanțarea socială rămân permanente și obligatorii pe timpul desfășurării competiției, începând cu sosirea în locația de concurs:

- Spațiu propriu pentru dezinfectare pentru fiecare echipă tehnică;
- Distanțare fizică atât în spațiile tehnice cât și în parcul de regrupare;
- Purtarea măștii de protecție în spațiile închise și / sau aglomerate;
- Folosirea comunicării online cu organizatorul, conducerea cursei și reprezentanții media;



SPĂLARE FRECVENTĂ
PE MĂINI CU APĂ
ȘI SĂPUN



DEZINFECTARE PE
MĂINI



EVITAREA SPAȚIILOR
AGLOMERATE



UTILIZAREA MĂȘTII
DE PROTECȚIE



UTILIZAREA MĂNUȘILOR

Nerespectarea măsurilor de mai sus sunt sancționate prin:

- Prima abatere - avertisment;
- Excludere din clasamentul unei manse de concurs (imediat următoare sau anterioara);
- Amendă în valoare de 500 € plătită către organizator;
- Propunere către conducerea cursei pentru excludere;
- Propunere către comisiile FRAS pentru suspendare.

Responsabilul pentru aplicarea și respectarea celor menționate mai sus va fi desemnat și menționat în Regulamentul particular al fiecărei etape.
Reguli specifice în Parcul de Service

1.1.GENERALITATI

Federatia Romana de Automobilitism Sportiv organizeaza Campionatul National de Slalom Paralel 2021. Campionatul cuprinde etapele inscrise in Calendarul competițional 2021. Prin inscrierea in Campionat, participantii accepta arbitrajul unic al Federatiei Romane de Automobilitism Sportiv (FRAS), pe baza Regulamentelor sportive in vigoare la data desfașurarii competitiei, aplicabile dupa principiul conform caruia reglementarea particulara primeaza celei generale.

1.2.APLICAREA REGULAMENTULUI

FRAS elaboreaza, aplica, interpreteaza sau modifica prezentul Regulament. Orice incalcare ale acestor reglementari vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizari. Cazurile care nu sunt prevazute in acest Regulament vor fi solutionate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul concursului. Directorul de cursa este insarcinat cu punerea in aplicare a acestor reglementari și a Regulamentului particular in timpul derularii concursului și sesizeaza sau informeaza Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora. Tot ce nu este autorizat in mod expres de aceste reguli, este interzis.

1.3.LIMBA OFICIALA

Pentru Campionatul National de Slalom Paralel 2021 limba oficiala este limba romana.

In cazul in care se face apel la reglementari FIA elaborate intr-o limba de circulatie internationala, numai traducerea aprobata de FRAS in limba romana poate fi utilizata.

1.4.INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

In cazul in care se naște vreo disputa in legatura cu interpretarea prezentului Regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea sa ia o decizie. Sanctiunile de orice fel prevazute in prezentul Regulament sunt considerate partial sau integral "disciplinare" in cazurile inaintate spre analiza Comisiei de Disciplina a FRAS. In acest sens se va face distinctie intre "penalizare" și "sanctiunea disciplinara".

1.5.VALABILITATE

Aceste reglementari sunt valabile pentru sezonul competițional 2021. Orice modificari ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu litera distincta.

1.6.DEFINITII

1.6.1. Buletin:

Document oficial scris, care este parte integranta a Regulamentului particular al etapei, destinat sa il modifice, sa il clarifice sau sa il completeze.

1.6.2. Comunicat:

Document scris, oficial, de natura informativa care poate fi emis fie de catre directorul sportiv fie de catre Comisarii sportivi.

Prezenta forma de activitate sportiva (concurs automobilistic) are ca scop parcurgerea unui traseu (denumit circuit, descris la art. 4.2) dublu, intr-un timp cat mai scurt, de catre doua automobile care pornesc simultan și in aceiasi directie de pe aceeasi linie.

Regulamentul acestui concurs are la baza reglementarile FIA in materie de activitate sportiva automobilistica și se desfasoara intrun numar de maxim 6 etape.

2. SCOPUL CAMPIONATULUI

Scopul Campionatului este stabilirea unor castigatori anuali pe clase, pe echipe și Open (clasament general) prin cumularea rezultatelor din etapele independente. Punctele acordate la etapele independente vor fi:

Locul I	20
Locul II	17
Locul III	15
Locul IV	13
Locul V	12
Locul VI	11, și în continuare, până la locul 16, se scade gradual câte un punct.

În Campionatul Național de Slalom Paralel, echipa este formată din minim 3 și maxim 5 sportivi. Punctează cele mai bune 3 rezultate ale sportivilor fiecărei echipe înscrise dar nu mai mult de **un** concurent din aceeași clasă. În componența fiecărei echipe trebuie să existe cel puțin un junior înscris. Primul junior clasat beneficiază de un bonus de 50% din punctele obținute.

3. ORGANIZAREA CAMPIONATULUI

3.1. Clubul organizator va organiza o etapă individuală în cadrul Campionatului Național de Slalom Paralel 2021 în conformitate Regulamentele FRAS.

3.2. Comitetul de organizare:
(numele membrilor)
(adresa și număr de telefon a Secretariatului)

3.3. Oficiali:

- 3.3.1. Colegiul Comisarilor Sportivi: 3 comisari sportivi
- 3.3.2. Observator FRAS
- 3.3.3. Director sportiv
- 3.3.4. Secretar șef
- 3.3.5. Secretar
- 3.3.6. Șef verificare tehnică
- 3.3.7. Cronometrator șef
- 3.3.8. Responsabilul cu securitatea
- 3.3.9. Medicul șef
- 3.3.10. Responsabil relații cu concurenții
- 3.3.11. Ofiter de presă
- 3.3.12. Judecatori
 - 3.3.12.1. linia de start
 - 3.3.12.2. sosire
 - 3.3.12.3. alimentare start

3.4. Panou de afișaj:

4. CONDIȚII GENERALE

4.1. Acest concurs contează pentru Campionatul Național de Slalom Paralel 2021.

4.2. Descrierea circuitului

- circuitul este compus din două trasee distincte, legate și întrepătrunse, printr-o construcție tip pod (lățime pod minim 2,8 m; înălțime minimă de trecere pe sub pod 2 m) și care are o linie comună de start și o linie comună de sosire pentru cele două mașini
- locul: _____
- lungime: 1,9 până la 4 km
- lățime la start: minim 6m
- lățime minimă: 3m
- compoziție (macadam minim 70%, asfalt/beton..diferență....%)
- locație (cum se ajunge la circuit)

5. MASINI CARE POT PARTICIPA ÎN CAMPIONAT:

Automobile cu omologare în curs sau cu omologare expirată sau fără omologare (cf Regulament FRAS)

5.1. Se constituie următoarele clase indiferent de grupă la care se încadrează:
Clasa 1 : mașini cu cilindrul echivalent până la 1400 cmc și o punte motoare,

Clasa 2 : masini cu cilindrarea echivalenta cuprinsa intre 1401-1600 cmc si o punte motoare,

Clasa 3 : masini cu cilindrarea echivalenta cuprinsa intre 1601-2000 cmc si o punte motoare,

Clasa 4 : masini cu cilindrarea echivalenta peste 2000 cmc, indiferent de numarul puntilor motoare (AWD, FWD sau RWD).

Clasa Buggy: vehiculele artizanale tip buggy cu anvelope tip rally, comasata cu Clasa 4 daca nu sunt minim trei vehicule inscrise separat.

Nota: Coeficient turbo mas=1,7; mac=1,5

5.2. Clasa JUNIORI :

- Cu acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal,
- Varsta: de 12/14 pana la 18 ani (vezi exceptii, alin. 6.3.1. ultimul punct).
- Autoturisme: cu motoare aspirate cu cilindrarea efectiva de maxim 1400 cmc si o punte motoare. Se include la aceasta clasa si autoturismele Dacia Logan, Sandero, autoturismele Suzuki cu omologare nationala si cele mentionate la alin 6.3.4.

5.3. Clase constituite:

5.3.1. Clasa se considera constituita din minim 5 piloti participanti pentru a se acorda punctajul integral.

5.3.2. Clasa constituita din 4 piloti participanti: se acorda pentru locul I 17p s.a.m.d.

5.3.3. Clasa constituita din 3 piloti participanti: se acorda pentru locul I 15p s.a.m.d.

5.3.4. Clasa neconstituita (maxim 2 masini inscrise) se comaseaza cu cea imediat superioara pana se obtin cel putin 3 masini (exceptie clasa juniori).

5.4. Definitie:

5.4.1. Este considerat participant orice pilot care a trecut de verificarea tehnica si a trecut linia de start cel putin intr-o mansa.

6. CONCURENTI ADMISI

6.1. Este considerat participant orice pilot care a trecut de verificarile tehnice administrative si a trecut linia de start cel putin intr-o mansa.

6.2. Pilotii licentiatii

Orice persoana care detine o licenta de CNR si/sau Slalom Paralel, Rallycross sau Rally 2 are dreptul de a participa la prezenta competitie (vezi si Regulamentul de licentiere).

6.3. Juniori admisi (vezi si aliniatul 5.2):

6.3.1. Varsta juniori:

- Varsta minima: 14 ani cu scoala de pilotaj absolvita (vezi exceptiile de mai jos, pct. 3).
- Varsta maxima: sub 18 ani la inceperea sezonului competitional (inceputul primei etape anuale).
- Prin exceptie, la propunerea Comisiei Sportive de Slalom Paralel, Comisia Federala poate admite si participarea unor tineri piloti sportivi cu varsta incepand de la 12 ani, cu scoala de pilotaj absolvita.

6.3.2. Conditii necesare:

- Juniorul trebuie sa prezinte inaintea fiecarei etape un acord notarial de participare a acestuia, acord semnat de ambii parinti sau a tutorelui legal si este obligatorie absolvirea de catre junior a unei scoli de pilotaj agreata de catre FRAS sau sa fi fost practicant de Karting competitional.

6.3.3. Clubul Sportiv la care este afiliat juniorul trebuie sa urmareasca ca pozitia juniorului in postul de pilotaj sa asigura accesul deplin la comenzi cat si vizibilitatea necesara.

6.3.4. Juniorii de pana la 16 ani, carora li s-a permis, pana in momentul inceperii primei etape de campionat de Slalom Paralel pe 2021, sa

participe în cursul anului 2020 la alte campionate FRAS (gen Time Attack, CNVC2 sau Super Rally) cu motoare de până la 1600 cmc, pot utiliza aceste motoare și în cadrul etapelor de Campionat Național de Slalom Paralel, clasa juniori.

6.4. Participarea în echipaj este permisă numai pentru mașinile cu omologare valabilă (CNR).

6.4.1. Participanți juniori: În cazul juniorilor cu vârsta cuprinsă între 14/12-16 ani este obligatorie ocuparea locului din dreapta de către un instructor al unei școli de pilotaj sau de o persoană special nominalizată de către clubul al cărui membru este juniorul. Aceiași obligație o au și juniorii de peste 16 ani, în primul an de participare. Echipajul cât și automobilul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casti, centuri de siguranță în minim 4 puncte).

6.4.2. Participanți seniori: În cazul în care copilul este pilot junior (14/12-18 ani) acesta va trebui să prezinte la secretariat un acord notarial de participare a acestuia, semnat de ambii părinți sau de tutorele legal. Echipajul cât și automobilul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casti, centuri de siguranță în minim 4 puncte).

6.4.3. Copilul seniori vor completa câte un formular cerere de participare pentru fiecare mașină la care participă. Formularul completat și vizat va fi predat arbitrilor de la prestart.

6.5. Pentru una sau două participări la etapă se poate acorda licența One Event. Cu aceste licențe nu se poate puncta în Campionatul final anual. Cei care doresc să participe doar la ultima etapă primesc doar licențe One Event.

6.6. Prin Regulamentul Particular al etapei se poate organiza în paralel cu prezentul Campionat și desfășurarea unui concurs destinat piloților amatori.

6.7. Piloți amatori:

- Orice persoană care nu are sau nu a avut o licență în Campionatele FRAS dar care deține un permis de conducere valabil (în ziua cursei) pentru categoria B, cu o vechime de minim 1 an, este admisă în clasele de piloți amatori (la vechime se admit excepții individuale cu acordul CCS).
- Piloții amatori a căror mașini nu sunt echipate cu rollbar sunt obligați să încheie o asigurare individuală de cursă și să depună o declarație de participare pe propria răspundere.

Efectuarea în orice moment de antrenamente neautorizate de FRAS pe pista de concurs cât și orice fel de antrenament, pe aceeași pistă, cu mai puțin de 6 zile înainte de desfășurarea unei etape etape duce la neadmiterea înscrierii pilotului respectiv la următoarea etapă programată/ la care participă acesta.

7. ÎNSCRIERI ȘI VALIDARI

7.1. Orice persoană care dorește să participe la concurs trebuie să trimită înainte (sau să prezinte) la Secretariat (data și locul) cererea de înscriere completată, clarificări vezi în Regulamentul Particular al etapei.

7.2. Nici o modificare a cererii de înscriere nu este permisă, odată aceasta înregistrată, cu excepția celor prevăzute de Regulament. Oricum, concurentul poate înlocui mașina declarată în cererea de înscriere cu alta, doar până la verificarea tehnică.

Doar prin Regulamentul Particular al etapei și în limita posibilităților stabilite de Organizator sunt admisi doi piloți pe o mașină; nici un pilot nu

poate concura pe mai mult de o masina la un concurs; nici un pilot nu poate concura la mai multe clase in acelasi concurs.

- 7.3. Numarul maxim de concurenti va fi publicat in Regulamentul Particular (inscrierile se suspenda la completarea numarului stabilit).
- 7.4. Prin semnarea cererii de inscriere concurentul si toti membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile si prescriptiile prezentului Regulament.
- 7.5. Participarea in echipaj este permisa numai pentru masinile cu omologare valabila de N, A sau H (CNR).

8. TAXE DE INSCRIERE

8.1. Taxele de inscriere:

- Taxa inscriere la o etapa este de maxim 400 RON/concurent,
 - Taxa inscriere echipa este de:
 - maxim 200 RON pentru echipa cu trei piloti inscrisi,
 - maxim 250 RON pentru echipa cu patru piloti inscrisi,
 - maxim 300 RON pentru echipa cu cinci piloti inscrisi.
 - Taxa inscriere juniori, inscrisi in cadrul clasei de 1400 cmc juniori, este de maxim 200 RON/concurent.
 - Data limita de inscriere: conform Regulamentului particular.
 - Data limita de achitare a taxei: conform Regulamentului particular.
- 8.2. Cererea de inscriere nu va fi luata in seama daca nu e insotita de taxa de inscriere si viza de verificare tehnica a organizatorului.
- 8.3. Concurentul care refuza publicitatea organizatorului este obligat sa achite dublul taxei de inscriere (locul si dimensiunile spatiului de publicitate conform Regulamentului Campionatului National de Raliuri Dunlop 2018)
- 8.4. Taxele de inscriere se returneaza:
- concurentilor respinsi: 50% din taxa de inscriere,
 - daca concursul nu mai are loc: 100% din taxa de inscriere.

9. ASIGURARE

9.1. Asigurarea etapei este obligatorie, se va incheia de catre FRAS si va fi decontata organizatorului.

10. AMENDAMENTE-INTERPRETARI

- 10.1. Orice informatie va fi anuntata concurentilor prin buletine datate si numerotate care vor face parte integranta din Regulamentul particular. Toate buletinele vor fi afisate si la panoul de afisaj.
- 10.2. Toate buletine cu referire la problemele sportive trebuie semnate de CCS inainte de a fi publicate.
- 10.3. Comisarii sportivi au autoritatea absoluta sa ia o decizie cu privire la cazurile neprevazute de acest Regulament.

11. VERIFICARI

11.1. Verificari administrative

Este obligatorie prezenta pilotilor la verificarile administrative care se vor face in ziua concursului. Verificarea consta in inspectia documentelor: licenta, carnet conducere (exceptie juniori), polita de asigurare, acord notarial pentru juniori.

11.2. Verificari tehnice

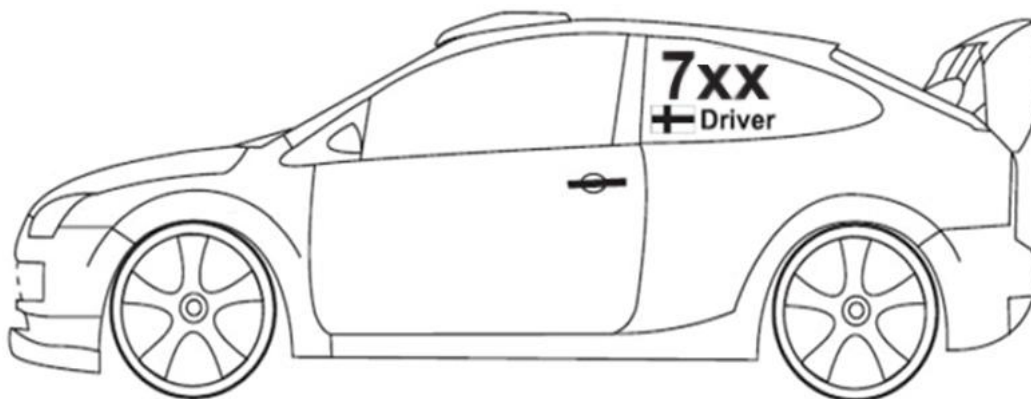
11.2.1. Orice masina inscrisa in concurs trebuie prezentata de catre pilot sau o persoana care il reprezinta, la verificarea tehnica, care se va face la data cursei. Oricarei masini care intarzie, ii poate fi refuzata permisiunea de a lua startul.

11.2.2. Organizatorul poate prevedea o perioada speciala pentru verificari tehnice pentru concurentii care au intarziat si poate aplica penalitati financiare care trebuie specificate in Regulamentul Particular. Totodata Organizatorul poate refuza inscrierea oricarui echipaj/pilot intarziat.

11.2.3. Orice masina care nu corespunde prezentului Regulament nu este acceptata la start.

11.2.4. Numerele de concurs vor fi conform Regulamentului de inscripționare FRAS: Doua numere pe fiecare parte pe geamurile laterale spate cu o inaltime de 20 cm si o grosime de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804). Aceste numere vor fi plasate in partea de sus a geamurilor din spate laterale. Prenumele pilotului, numele de familie (porecla), impreuna cu drapelul national din pasaportul national trebuie sa apara pe geamurile laterale spate pe ambele parti ale automobilului, de culoare alba. Dimensiuni nume: 10 cm inaltime, 10 mm grosime, de culoare alba, pe un fond transparent, caracter Helvetica, cu prima litera majuscula.

Un panou pe luneta, in partea de sus, care va fi de minim 90 cm lungime si 10 cm inaltime este rezervat Federatiei Romane de Automobilism Sportiv. O suprafata adiacenta contine numarul de competitie cu o inaltime de 14 cm si 1 cm grosime, de culoare orange fluorescent (PMS 804). Acest numar trebuie sa fie vizibil din spate si la nivelul ochilor.



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

11.2.6. Echipamentul pilotilor (combinezon, casca, etc.) trebuie prezentat in momentul verificarii tehnice in acelasi timp cu masina.

12. SECURITATEA

12.1. Fiecare pilot trebuie:

- Sa poarte o casca conforma cu una din normele aprobate de FIA,
- Sa poarte un combinezon dintr-o piesa, strans la incheieturile mainilor si la glezne,
- Sa poarte manusi,
- Sa poarte incaltaminte fara gauri,
- Sa fie corect mentinut in scaun de centura de siguranta,
- Sa pastreze inchise geamurile. Se considera ca geamul este deschis, daca este coborat cu mai mult de 2 cm fata de pozitia "inchis complet".

12.2. Masini:

12.2.1. Masinile trebuie sa fie modele inchise cu plafon rigid si nedecapotabile (exceptie constructiile tip buggy care se inscriu obligatoriu in clasa 4 sau subclasa special destinata lor)

12.2.2. Este obligatorie dotarea fiecărei mașini cu:

- Centura de siguranta in minim 4 puncte. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora,
- Un extingtor (min. 2 kg. in termen de valabilitate), bine fixat.
- Se admit anvelope conform CNR Dunlop 2021 si din dotarea autovehiculelor de serie, prevedere valabila si pentru buggy.

- d) In Campionatul de Slalom Paralel, nu se admit anvelope cu cuie sau cu crampoane metalice,
 - e) De asemenea, in concursurile de Slalom Paralel este interzisa folosirea lanturilor antiderapante.
 - f) Prin Regulamentul Particular al etapei se poate prevedea o zona Parc Alimentare pentru alimentarea cu combustibil a masinilor de concurs, in aceste conditii orice depozitare de combustibil sau alimentare ilegala in parcul de service se penalizeaza cu 10 secunde la mansa de concurs anterioara sau care urmeaza a fi executata.
- 12.3. Rollbarul:
- a) Este obligatoriu pentru toate masinile care concureaza in Campionatul National de Slalom Paralel (exceptie amatorii cu masini pana la 2000 cmc),
 - b) Structura de securitate (rollbar): aceasta se confectioneaza si se monteaza conform normelor FIA si aprobate de FRAS.
 - c) In cazul in care orice pilot sau automobil de concurs este considerat periculos pentru siguranta cursei CCS poate dispune eliminarea / indepartarea acestuia (vezi in acest sens si Codul Sportiv FIA).
 - d) La propunera Directorului Organizatoric, a Reprezentantului clubului implicat sau parintelui juniorului implicat, CCS poate deasemenea dispune scoaterea din cursa a oricarui junior daca unul dintre acestia considera ca juniorul isi pericliteaza cursa sau propria sanatate.

13. ANTRENAMENTE SI SEDINTE CU PILOTTII:

- 13.1. Se organizeaza o mansa de antrenamente cronometrate in baza careia se intocmeste lista si perechile de start pentru mansele 1 si 2. In caz de neparticipare se considera prima mansa de concurs ca mansa de antrenament, pilotul figurand in concurs ca abandonat la aceasta prima mansa.
- 13.2. Sedinta cu pilotii trebuie sa aiba loc inaintea inceperii manselor de concurs. Toti pilotii masinilor admise in concurs trebuie sa participe la sedinta pe intreaga durata a acesteia.
- 13.3. La sedinta cu pilotii vor participa Directorul sportiv si cel putin un comisar sportiv, aceasta fiind condusa de unul din cei doi.

14. CONCURSUL

- 14.1. Runda 1: Mansele 1, 2, 3, 4:
 - 14.1.1. Masinile apartinand diferitelor clase vor alerga in perechi de cate doua. In prima runda vor fi 4 manse de concurs startul perechilor dandu-se dupa cum urmeaza:
 - a) Primele doua manse - dupa clasamentul din mansa antrenamentelor cronometrate. In prima mansa, privind din pozitia pilotului, pozitia din dreapta va fi ocupata de pozitiile impare din ordinea de start iar pozitia din stanga de pozitiile pare. In cea de a doua mansa, pozitiile se vor inversa, respectiv pozitiile impare vor lua startul din partea stanga si pozitiile pare din partea dreapta.
 - b) A treia si a patra mansa, dupa clasamentul intocmit pe baza insumarii timpilor din primele doua manse (respectiv locul 1 cu 2; locul 3 cu 4;) (incepand cu timpi cei mai slabi). In mansa a treia, privind din pozitia pilotului, pozitia din dreapta va fi ocupata de pozitiile impare din ordinea de start iar pozitia din stanga de pozitiile pare. In cea de a patra mansa, pozitiile se vor inversa, respectiv pozitiile impare vor lua startul din partea stanga si pozitiile pare din partea dreapta.
 - 14.1.2. Neprezentarea unui concurent pe linia de prestart in momentul startului perechii anterioare atrage automat penalizarea acestuia cu timpul 10 secunde/minut sau fractiune de minut intarziere

(maxim 40 de secunde) care se adauga la timpul obtinut in mansa respectiva. Din momentul in care arbitrul de la start face semn ca urmatoarea pereche sa se prezinte la start, concurentului lipsa pe linia de prestart i se va refuza startul in mansa respectiva.

- 14.1.3. Obligatia prezentarii pe grila de prestart revine in totalitate pilotului care trebuie sa tina cont de ordinea de start din clasamentul afisat, clasament obtinut in urma efectuarii mansei/manselor anterioare.
 - 14.1.4. Ordinea de start obtinuta dupa fiecare mansa este afisata la panoul de afisaj si poate fi inmanata, la cerere, concurentilor.
 - 14.1.5. Arbitrul de la alimentare start urmareste indeaproape respectarea obligatiei concurentilor de a se prezenta la linia de prestart in conformitate cu aliniatul 14.1 punctul 14.1.1. si 14.1.2
 - 14.1.6. Daca un pilot nu se prezinta pe grila de prestart sau start, locul lui va ramane liber si nu va putea fi ocupat de alt pilot.
 - 14.1.7. Atat clasamentul cu timpii rezultati dupa fiecare mansa cat si ordinea de start intocmita dupa antrenamentele cronometrate si dupa mansa 2 vor fi afisate la panoul de afisaj si pot fi inmanate, la cerere, concurentilor.
 - 14.1.8. Reguli comune pentru mansele 1, 2, 3, 4.
 - a) In cazul neterminarii unei manse se acorda din oficiu un timp de 15 minute.
 - b) Numai pilotii care au incheiat 3 manse intr-un timp de sub 15 minute/mansa vor fi admisi in semifinale.
 - c) La sfarsitul mansei 4 de concurs se intocmeste un clasament pe clase obtinut prin insumarea celor mai buni 3 timpi din cele 4 manse desfasurate.
 - d) La sfarsitul mansei 4 (runde I) de concurs se intocmesc clasamentul FINAL OPEN obtinut prin insumarea celor mai buni 3 timpi din cele 4 manse desfasurate.
 - e) Pentru a puncta in clasamentul OPEN al unei etape de Campionat fiecare concurent trebuie sa aiba efectuate minim doua manse complete intr-un timp de sub 15 min/ mansa, plus o a treia mansa care poate fi nefinalizata (se admite punctarea mansei nefinalizate cu 15 minute doar o singura data).
 - f) Pentru a puncta in clasamentele pe clase ale unei etape de campionat, fiecare concurent trebuie sa aiba cel putin trei manse complete intr-un timp de sub 15 minute/mansa.
 - g) Amânarea individuala a startului unui pilot nu se poate face decât din motive tehnico-organizatorice foarte bine intemeiate si doar cu aprobarea Directorului Sportiv.
 - h) In cazuri de forta majora (timp de desfasurare diurn insuficient, ploaie abundenta care face pista de concurs inutilizabila sau alte motive considerate de forta majora, CCS impreuna cu Directorul Sportiv pot dispune anularea unei manse din cadrul primei runde. In acest caz punctajul final acordat la Clase si Open este de doar 3/4 din punctajul normal acordat. Se pastreaza conditiile de punctare la clasa (vezi pct.14.1.8 litera f).
- 14.2. Runda II: Semifinale si Finale
 - 14.2.1. Reguli comune:
 - a) In vederea ocuparii podiumului de premiere primii 4 clasati din fiecare clasa vor concura in continuare in sistem eliminatoriu in semifinala si finala.
 - b) Startul perechilor in runda II se va face in ordinea: juniori, clasa 1400.... s.a.m.d., semifinala 2-3, apoi 1-4, finala mica, finala mare.

c) Atunci cand doi piloti totalizeaza acelasi timp dupa runda I pentru intrarea in semifinale timpul obtinut in mansa care nu a fost adunata este decisiv. Daca nu se pot departaja timpul cel mai mic din oricare mansa este decisiv.

d) Daca un pilot nu se prezinta pe grila de start in semifinala sau finala, locul lui va ramane liber si nu va putea fi ocupat de alt pilot.

e) Amânarea individuala a startului unui pilot nu se poate face decât din motive tehnico-organizatorice foarte bine intemeiate si doar cu aprobarea Directorului Sportiv.

14.2.2. Semifinale

14.2.2.1. Pentru fiecare clasa anterior definita si constituita, cu minim 4 concurenti calificati se organizeaza semifinale.

14.2.2.2. Semifinalele sunt de tip eliminatoriu si se formeaza astfel: locul 1 cu locul 4, si locul 2 cu locul 3, concurentii de pe locurile 1 si 2 isi pot alege pozitia de start.

14.2.2.3. In cazul in care dintr-o clasa se califica dupa runda I doar 3 concurenti clasificarea finala se stabileste in baza timpilor obtinuti la sfarsitul rundeii I.

14.2.2.4. Daca un concurent nu se prezinta intruna din semifinale (sau se declara abandonat), celalalt component al semifinalei este obligat sa efectueze mansa semifinala respectiva si sa primeasca un timp de sosire (sub 15 minute) pentru a avea dreptul sa intre in finala mare. Concurentul abandonat/retras va ocupa automat locul 4 la clasa respectiva. In cazul in care concurentul singular al mansei semifinale nu reuseste sa obtina un timp de sosire sub 15 minute, cealalta semifinala devine automat finala mare si clasarea celorlalti doi participanti de la runda II (care vor ocupa locurile 3 si 4) se va face in baza locurilor ocupate dupa runda I.

14.2.2.5. Daca ambii componentii ai unei semifinale nu se prezinta la start (sau se declara abandonati), cealalta semifinala devine automat finala mare, iar clasarea concurentilor abandonati/retrasi se va face in baza locurilor ocupate la clasa dupa runda I.

14.2.3. Finale

14.2.3.1. Se va constitui din castigatorii semifinalelor, concurentul cu cel mai bun timp in semifinala putand sa-si aleaga pozitia de start in Finala.

14.2.3.2. Locul 3 se va acorda castigatorului finalei mici disputata intre cei care au pierdut semifinalele.

14.2.3.3. In cazul in care nici un concurent nu trece linia de start in finala mare si/sau mica locurile unu si doi, respectiv trei si patru, se vor acorda in baza rezultatelor obtinute dupa incheierea rundeii I.

14.2.3.4. In cazul in care nici un concurent nu trece linia de sosire in finala mare si/sau mica locurile unu si doi respectiv trei si patru se vor acorda in baza rezultatelor obtinute dupa runda I.

14.2.3.5. Prevederile de la 14.2.2.4 si 14.2.2.5 se au in vedere la Finale.

14.2.3.6. Prevederile de la alineatul 14.1 punctele 14.1.1 pana la 14.1.5. sunt valabile si la runda II.

14.2.3.7. In cazuri de forta majora (timp de desfasurare diurn insuficient, ploaie abundenta care face pista de concurs inutilizabila sau alte motive considerate de forta majora, CCS impreuna cu Directorul Sportiv pot dispune neefectuarea unor manse semifinale sau finale, departajatea efectuind-se in acest caz functie de timpul anterior obtinut de fiecare dintre sportivii implicati.

14.3. Generalitati

- 14.3.1. Sistem electronic de cronometrare si start: la start va fi montat un sistem de masurare a startului anticipat cu ajutorul unui cronoprinter. Timpul de sosire va fi masurat cu precizie de 1/1000 secunde. Timpul luat in calcul este timpul realizat de concurent intre secunda zero a minutului de start si timpul de sosire.
- 14.3.2. Intarzierea unui concurent in zona de start cu mai mult de 20 secunde dupa momentul startului (minut implinit) duce la reluarea mansei fara cel in cauza.
- 14.3.3. Zona startului si a prestartului va fi delimitata.
- 14.3.4. Pozitiile de start vor fi:
- 14.3.4.1. in mansele 1, 3 din runda I:
- a) pozitia din dreapta a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru pozitiile impare din clasamentul stabilit in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.
- b) pozitia din stanga a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru pozitiile pare din clasamentul stabilit in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.
- 14.3.4.2. in mansele 2 si 4 din runda I: se procedeaza la inversarea pozitiei de start a perechilor stabilite in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.
- 14.3.4.3. in runda II:
- La semifinale: pozitia din dreapta a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru locul 1 respectiv 2 din semifinalele mentionate la aliniatul 14.2.2.2.
 - La finala mare: pozitia din dreapta pentru concurentul posesor al celui mai bun timp, din cei doi castigatori ai semifinalelor.
 - La finala mica: pozitia din dreapta pentru cel mai bun timp efectuat in semifinale de cei doi concurenti care au pierdut semifinalele.
- 14.3.5. Semnalizarea cu fanioane: semnalizarea cu fanioane trebuie sa fie in conformitate cu Anexa H a CSI, cu urmatoarele exceptii: fanionul galben va fi prezentat la un singur post, imediat inainte de accident/obstacol. Dupa prezentarea fanionului galben, pilotul ramas in concurs continua cursa cu atentie pana la depasirea integrala a zonei incidentului semnalizata prin prezenta fanionul verde.
- 14.3.6. La solicitarea pilotului care a fost semnalizat, in runda I, cu fanionul galben sau rosu, acestuia i se poate aproba restartul in mansa respectiva.

15. PENALIZARI

Lista de exemple de mai jos nu este exclusiva. Comisarii Sportivi au autoritate deplina in ceea ce priveste penalitatile impuse.

- 15.1. Orice discutie jignitoare, pe un ton ridicat sau insotite de un vocabular indecent purtate cu/despre Directorul Sportiv, oficialii concursului sau organizator vor duce la inaintarea cazului catre Comisia de Disciplina.
- 15.2. Infractiune, Penalitate
- a) Participarea unei masini neadmise in virtutea art. 5 al Regulamentului: start refuzat.
- b) Neplata taxelor de participare: start refuzat.

- c) Vehicule care nu se conformează măsurilor de securitate ale Regulamentului Particular: excluderea din competiție de către Comisarii sportivi la propunerea Comisarului tehnic.
- d) Orice acțiune/intervenție asupra unei mașini oprite pe traseu în vederea repunerii ei în mișcare pe traseu sau pentru a fi readusă în parcul de service se face doar cu aprobarea Directorului Sportiv. Orice abatere se sancționează cu excluderea din concurs a pilotului și/sau a colegiilor acestuia care efectuează operația.
- e) Deplasarea marcajelor pistei sau conducerea în afara circuitului pentru a câștiga timp: excludere din mână.
- f) Starturi anticipate: într-o mână: se penalizează cu un timp suplimentar de 10 secunde pentru fiecare secundă anticipată.
- g) Nerespectarea indicațiilor fanioanelor de semnalizare: Decizia Comisariilor Sportivi.
- h) Prezentarea cu întârziere la verificările tehnice se penalizează conform Regulamentului Particular, Organizatorul putând oricând refuza înscrierea în concurs a echipajului/pilotului întârziat.
- i) Depășirea cilindrului echivalentei clasei declarate se sancționează cu excluderea din Campionatul de Slalom Paralel în sezonul respectiv și anularea punctelor acumulate, Comisia de Disciplină urmând să stabilească și alte sancțiuni.

Refuzul de a se supune verificărilor se consideră faptă dovedită și se sancționează ca atare.

Cu aprobarea Directorului Sportiv, Comisarii Tehnici pot dispune efectuarea verificărilor menționate ori de câte ori există bănuiala unei fraude. În plus, Comisarii Sportivi, personal sau la propunerea Directorului Sportiv, vor putea să ia o decizie pentru orice situație neprevăzută de Regulament și să aplice penalizări conforme cu criteriile Regulamentului General și ale Regulamentului Particular.

16. PARC ÎNCHIS-REZULTATE-RECLAMAȚII

16.1. Parc închis

- a) Mașinile tuturor semifinaliștilor și finaliștilor trebuie conduse de către piloți imediat în parcul de service care se asimilează unui parc închis după terminarea concursului. Mașinile vor rămâne în parc 15 minute după publicarea rezultatelor provizorii până când acestea vor fi declarate definitive sau până la autorizarea de ieșire dată de către Comisarii Sportivi. În această perioadă este interzisă efectuarea oricărui intervenții asupra mașinii sau realimentarea cu combustibil fără supravegherea unui Comisar Tehnic. Orice încălcare a regimului de parc închis va atrage excluderea din concurs.
- b) Nota: **CIRCULAȚIA ÎN PARCUL DE SERVICE SE VA DESFĂȘURA CU VITEZA DE MAXIM 10 KM/H.** Abaterile se penalizează cu 10 secunde de penalizare la mână anterioară sau următoare.

16.2. Rezultate

- a) Rezultatele fiecărei manșe vor fi comunicate concurenților imediat ce toate acestea au fost primite.
- b) Ordinea de start a fiecărei manșe va fi afișată înainte de startul acesteia.
- c) Toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afișaj.

16.3. Contestatii

- 16.3.1. Orice protest, este înaintat, în scris, Directorului Sportiv însoțit de taxa respectivă. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare. Orice reclamație trebuie să fie făcută în scris și remisă Directorului Sportiv sau, în absența acestuia, unui Comisar Sportiv, însoțită de o sumă de 100 EURO. Dacă reclamația face necesară demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o

cauțiune de 1000 EURO. 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.

16.3.2. 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 reasamblare 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 specificate în Regulamentul particular al competiției. În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cauțiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei mărcii 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, cauțiunea 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 Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială. Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisariilor Tehnice, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale. În măsura în care protestul este intemeiat, taxa și cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform Regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunere, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

16.3.3. În mod similar vor fi sancționate:

- Proteste depuse cu reacredință;
- Orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- Orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- Ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- Discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat 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.
- Proteste împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor la panoul oficial de afișaj.

16.3.4. Cheltuielile necesare pentru operațiune, precum și cele de transport al mașinii vor fi suportate de către cel ce depune protestul în cazul în care protestul este neintemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care este admis. În cazul în care protestul este neintemeiat și, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferența va fi suportată de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.

16.4. Apel

Regulamentul particular trebuie sa contina informatii cu privire la taxele nationale de recurs.

Pentru proteste la Comisia de Competitii – 400 EURO

Pentru proteste la Comisia de Disciplina – 400 EURO

Pentru apeluri la Comisia de Apel – 500 EURO

Impotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptatit poate depune o contestatie la FRAS. Intentia de depunere a contestatiei trebuie adusa la cunostinta Colegiului Comisarilor Sportivi in scris, in maxim o ora de la data difuzarii/publicarii deciziei contestate. Lipsa acestei notificari sau depunerea acesteia in afara timpului Regulamentar atrage decaderea din dreptul la contestatie sau la apel.

Contestatia trebuie depusa la Secretariatul FRAS in maxim 48 de ore de la data primirii notificarii Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisa transmiterea acesteia in termenul precizat si prin fax, mail, etc. insotit de copia ordinului de plata prin care se probeaza achitarea taxei aferente, calculata conform reglementarilor in vigoare.

17.ALTE INFORMATII

17.1. Extinctoare

In interiorul padockului, fiecare pilot este responsabil de asigurarea unui extingtor de minim 6 kg (in termen de valabilitate) in zona rezervata echipei sale.

17.2. Protectia mediului

Se cere fiecarui pilot sa asigure o folie de plastic sau prelata (de 3 x 4 m min, obligatoriu a fi prezentata cu ocazia reviziei tehnice) pentru a fi plasata pe locul rezervat echipei sale pentru interventii asupra masinii, in scopul de preveni orice poluare in caz de scurgeri accidentale etc.

17.3. Oficialii cursei

17.3.1. Comisarii Sportivi

Colegiul Comisarilor Sportivi este intotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unui competitii sunt propusi de Comisia Centrala de Arbitri a Biroului Executiv al Federatiei Romane de Automobilism Sportiv, care aproba componenta Colegiului si stabileste Președintele acestuia.

17.3.2. Delegati FRAS

Minim urmatoorii delegati vor fi numiti de catre FRAS:

- **DELEGATUL TEHNIC:** Delegatul tehnic FRAS va tine legatura cu directorul de cursa și va fi șeful Comisarilor tehnici.
- **OBSERVATORUL FEDERAL:** Observatorul federal va inspecta si aprecia competitia din toate punctele de vedere, sarcina sa principala fiind de a raporta catre FRAS modul in care sau respectat toate prevederile Regulamentare. Observatorul FRAS nu are putere de decizie, insa poate fi consultat de Comisarii Sportivi daca acestia considera necesar. Observator federal este numit de regula, din randul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau a membrilor Comisiei Nationale de Slalom Paralel. In unele cazuri aceasta functie va putea fi indeplinita și de arbitri cu experienta indelungata desemnati la inceputul sezonului și avizati de catre Consiliul Federal. In timpul unei competitii, Comisarii Sportivi pot indeplini si alte functii.
- **RESPONSABIL CU RELATIILE CU CONCURENTII:** atributii principale: sa informeze concurentii si sa joace in permanenta rolul de mediator. Acesta este delegat de catre Organizator.

17.4. Publicitate.

17.4.1. Dreptul de expunere a materialelor publicitare pe timpul desfasurarii competitiei il detine exclusiv organizatorul.

17.4.2. Participantii la competitie pot afisa materialele publicitare doar pe autoturismul de competitie si pe masina de asistenta special nominalizata acesteia, pe cort si pe prelata de protectie.

- 17.4.3. Spatiu destinat concurentilor: fiecarui concurent ii revine in parcul de asistenta o suprafata de maxim 30 metri patrati ptr. autoturismul de competitie, masina de asistenta. Parcarea altor autoturisme in parcul de asistenta, fara acceptul organizatorului, este interzisa.
- 17.4.4. Nerespectarea conditiilor mentionate la aliniatele 17.4.2. si 17.4.3. duce la o penalizare pecuniara cuprinsa intre 150 si 1000 EURO.

18. CLASAMENT ANUAL

La intocmirea clasamentelor anuale individuale, Open si pe echipe se vor lua in calcul etapele desfașurate, astfel:

Pana la 5 etape toate,

Peste 5 etape n-1

Va fi declarat **CAMPION NAȚIONAL la CLASĂ** dacă la respectiva clasă au participat și punctat pe întreg anul competițional, minim 10 piloți și clasa a fost constituita la minimum 3 etape. Exceptie clasa juniori, unde numărul minim de pilotiparticipanti poate fi și de trei.

In cazul in care pe intreg anul competitional nu au punctat în campionat minim 10 piloți dar clasa a fost constituita la minimum 3 etape se va decerne titlului de **CÂȘTIGĂTOR AL CLASEI**.

Sportivii care au participat la una sau doua etape pe parcursul unui an competitional nu vor putea figura pe podiumul anual de premiere.

In vederea participarii la Campionatul pe echipe se considera o echipa formata din minim 3 si maxim 5 concurenti din care puncteaza primii 3 cei mai bine clasati piloti, dar nu mai mult de un pilot la aceiasi clasa.

Punctele acordate unui pilot din cadrul echipei se stabilesc prin insumarea punctelor acordate la clasa cu punctele acordate la Clasamentul Open. Primul junior clasat beneficiaza de un bonus de 50% din punctele obtinute.

Criteria de departajare in caz de egalitate.

18.1. Clasament clase:

In caz de egalitate de punctaj la o clasa departajarea a doi sau mai multi concurenti se face tinand cont de: victoriile directe de la clasa din etapele comune (etape la care au participat cei implicati si care se iau in calcul in vedea cumularii punctajului fiecaruia).

In cazul in care egalitatea se pastreaza in continuare se ia in calcul diferenta de locuri dintre concurenti la etapele mentionate mai sus.

In cazul in care egalitatea se pastreaza in continuare se ia in calcul suma timpilor luati in calcul de la rundele I de la etapele la care puncteaza concurentii in cauza.

18.2. Clasamentul Open:

In caz de egalitate se ia in calcul pentru departajare timpul cumulat din etapele comune (etape la care au participat cei implicati, cele care se iau in calcul in vederea cumularii punctajului fiecaruia).

In cazul in care egalitatea se pastreaza in continuare sau nu se poate efectua departajarea se ia in calcul cel mai bun loc si apoi cel mai bun timp obtinut in anul competitional.

19. REGULAMENT ELIBERARE LICENTE/NUMERE CONCURS CAMPIONATUL NATIONAL DE SLALOM PARALEL – EDITIA 2021, conform Regulamentului de licențiere FRAS 2021

In Campionatul National de Slalom Paralel ediția 2021, posesorii de licență de Slalom Paralel vor avea numerele de concurs formate din trei cifre, prima dintre ele fiind cifra 7 (exemplu: 7xx). Primii zece sportivi din Clasamentul Open 2018 au rezervate automat pentru ediția 2021 numerele de concurs de la 701 la 710. Daca din diferite motive, vreunul dintre acesti sportivi doreste un alt numar de concurs (intre 711 si 799), poate opta pentru un astfel de numar cu conditia ca

acesta sa nu fie atribuit/retinut/rezervat de catre un alt concurent. Daca vreunul dintre acesti zece sportivi va participa la editia 2018 a Campionatului National de Slalom Paralel cu licenta de raliu si nu va necesita acordarea numarului aferent Campionatului National de Slalom Paralel (7xx), acest numar nu va putea fi acordat sub nici o forma unui alt sportiv. De asemenea, daca unul dintre cei zece sportivi care au numar de licenta acordat din oficiu, opteaza pentru un alt numar de licenta/concurs, numarul sau nu va putea fi acordat sub nici o forma unui alt sportiv.

20. FESTIVITATEA DE PREMIERE

20.1. Castigatorii primelor trei locuri de la fiecare clasa, Open, Cupa Scolilor de Pilotaj individual si echipe vor primi diplome si cupe.

20.2. Se instituie o Cupa a Scolilor de Pilotaj, a carui regulament este prezentat mai jos.

20.3. Festivitatea anuala de premiere

Castigatorii trebuie sa fie prezenti la festivitatea anuala de premiere. Daca un pilot nu participa, el poate fi sanctionat cu o amanda pana la 1500 lei.

Regulamentul Cupei Scolilor de Pilotaj ediția 2021

1. Descriere generala

1.1.Scopul acestei Cupe.

Prezenta Cupa a Scolilor de Pilotaj are ca scop incurajarea formarii/participarii/familiarizarii unor noi generatii de piloti pe macadam, cat si sansa incheierii unor cursuri, a diferitelor scoli de pilotaj, intrun cadru comun de confruntare/verificare, cu ocazia desfasurarii etapelor de Campionat National de Slalom Paralel.

1.2. Sansa ca o scoala de pilotaj sa-si poata premia pe castigatorul unei serii de curs cu prezenta acestuia la una sau mai multe etape anuale de CNSPR.

2. Masini de concurs utilizate:

Dacia Logan si Sandero de Cupa cat si Suzuki de Cupa.

In cadrul concursului se admite participarea a doi piloti pe o masina.

3. Concurenti admisi:

3.1. Diferitele Scoli de Pilotaj acreditate FRAS care isi vor nominaliza/desemna cate unul sau mai multi piloti sa o reprezinte, punctand cel mai bine clasat pilot.

Nota 1: in cadrul clasamentului individual anual o Scoala de Pilotaj poate fi reprezentata de diversi piloti in cadrul diferitelor etape.

Nota 2. Criteriul de reprezentare al scolii de catre pilot este ultima scoala de pilotaj efectuata sau cea pe care o efectueaza in acel moment.

Un pilot poate reprezenta doar o singura scoala de pilotaj si doar in maxim doi ani competitionali succesivi.

3.2.Varsta participantilor:

Incepand cu 12 ani pana la 25 de ani, la data inceperii campionatului.

4. Clasificarea si punctajul:

In cazul in care la aceasta cupa sunt inscrisi minim 5 piloti punctajul acordat este cel din cadrul CNSP (20, 17, 15,3, 2, 1). Daca sunt inscrisi 4 piloti punctajul maxim incepe de la 17 puncte, Daca sunt inscrisi doar 3 piloti punctajul maxim incepe de la 15 puncte. La 2 piloti inscrisi se acorda 13 respectiv 12 puncte si la doar un singur participant se acorda 12 puncte.

Pentru a incuraja/sprijini indeosebi tinerii participanti se acorda **la individual si echipe** un bonus la punctajul (individual obtinut), dupa cum urmeaza:

4.1. Juniori participanti cu varsta pana la 16 ani20 %

4.2 Juniori participanti cu varsta intre 16 si 18 ani10 %

5. Clasamente:

5.1 Clasament nominal/individual al Scolii de Pilotaj.

5.2. Clasament pe echipe al Scolilor de Pilotaj, in care fiecare echipa se claseaza functie de cumulul de puncte al tuturor membrilor/pilotilor, ai unei scoli, participanti la etapa respectiva.

In cadrul unei echipe se pot inscrie maxim 3 concurenti.

6. Taxa de inscriere: Conform regulamentului particular al etapei desfasurate

.