



MINISTERUL SPORTULUI



*Regulament Cadru pentru desfășurarea curselor de accelerare la evenimentele organizate de Asociația Clubul Sportiv Drag Racing Events, sub tutela Federației Române de Automobilism Sportiv, în anul 2023*  
***(Campionatul Național de Drag Racing 2023)***

Valabil începând cu 15 Martie 2023

**Organizatorul își rezervă dreptul de a aduce modificări prezentului regulament!**

Campionatul Național de Drag Racing este organizat după normele și regulamentele Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), cu reguli mai ușor de îndeplinit în ceea ce privește echipamentul de securitate, dar respectând totodată standardul minim impus. În ceea ce privește aplicarea regulamentelor sportive, toate etapele se vor desfășura sub strictă supraveghere a oficialilor FRAS și ale reprezentantului clubului organizatoric. Regulamentele sportive ale fiecărei etape pot conține modificări față de actualul regulament cadru. Tot timpul primează regulamentul particular al etapei.

ACS Drag Racing Events reglementează desfășurarea în anul 2023 a curselor de accelerare proprii conform Regulamentului de mai jos.

În cadrul concursurilor este permisă de asemenea desfășurarea curselor de accelerare pentru motociclete, ca și completare sau program adițional.

- **Condiții de participare:**

La concurs poate participa oricine dispune de permis de conducere categoria B și LICENȚĂ de DRAG.

Este obligatorie folosirea unei căști de protecție de tip motorsport și centura de siguranță de către orice participant al concursului, la oricare dintre clasele la care concurează.

**Se recomandă purtarea unei protecții pentru gât universale uzuala in karting, cu obligativitate din anul 2024 la toate grupele.**

- **Desfășurarea generală a concursului:**

După verificarea tehnică a mașinilor, cursele vor începe cu antrenamente pentru calificări, la care poate participa oricine este înscris în concurs sau care deține licență și care corespunde condițiilor tehnice și administrative.

Pe perioada calificărilor este necesară obținerea a cel puțin o cronometrare validă pentru a intra în finale. În finale intră concurenții cu cei mai buni opt timpi mășurați net (ET) din fiecare grupă de concurs. În cursele pe perechi din cadrul finalelor câștigă cel care trece primul linia de sosire în urma unui start regulamentar. Pe perioada curselor va funcționa la start un sistem de fotocelule care în timpul calificărilor sunt declanșate de fiecare concurent în parte după aprinderea luminii verzi a semaforului.

În cadrul finalelor însă se anulează rezultatul celui care are un start anticipat sau dă în marșarier lucru semnalizat în mod automat de sistemul de cronometrare prin culoarea roșie a semaforului, câștigător fiind adversarul său.

- **Categorii**

### **3.1 Regulile generale ale categoriei SEMI-PRO**

- Se încadrează în categoria SEMI-PRO acele autovehicule care au fost produse în serie și se pot/puteau achiziționa din comerț.
- Mașina poate fi dotată cu motorul original sau cu un motor altul decât cel din fabricație cu condiția ca dispunerea motorului să corespundă cu cea de origine, respectiv longitudinală sau transversală, respectând normele de siguranță impuse de către organizator, iar locația să fie aceeași (față/central/spate).
- Este permisă modificarea motorului, sistemului de evacuare și al transmisiei (cu excepția mașinilor care dispun de modificări structurale pentru adaptarea sistemului de transmisie).
- Sistemul de evacuare trebuie să se afle în locul prevăzut de fabrică. (nu să se termine la jumătatea mașinii sau să iasă prin laterală pe lângă prag)
- La grupele Diesel (regula valabilă pentru toți concurenții), terminația evacuării TREBUIE deviată în sus, la 90 grade, pentru a nu contamina senzorii, aceștia înregistrând în cursa respectivă timpi eronați sau nemai având funcționalitate. Terminațiile (tipsurile) pot fi din coturi siliconice fixate cu coliere din plastic, coturi din aliaj bine fixate cu coliere metalice pentru a nu provoca daune. Pot fi folosite și alte materiale, dar să își respecte funcția.
- Se accepta la categoria SEMI-PRO doar mașini ale căror caroserii au fost dotate din fabrică cu sistemele respective de transmisie, dar și cele care nu au modificări la structura caroseriei în cazul în care au dobândit altă formă de tracțiune în afara celei de fabrică.
- Cilindreea motorului poate fi alezată la o cotă superioară, acest lucru însă schimbă încadrarea în grupă dacă prin aceasta se depășește limita de cilindree pentru grupa respectivă.

- Este permisă modificarea aripilor pentru a încadra anvelopele DOT cu o limită maximă a lățimii de 315mm (11 inch sau echivalentul pentru roți mai mari în diametru care să respecte lățimea de 315mm). Aripile nu vor fi lățite doar pentru funcționalitate, ci și estetic corespunzător pe mașină. (de exemplu: nu va fi acceptată la clasa Semi-Pro o mașină cu aripi de platformă)  
ESTE INTERZIS CA ANVELOPELE SĂ DEPĂȘEASCĂ LIMITA ARIPILOR.  
În continuare body-kit-urile Pandem, Rocket Bunny, Feloni se vor încadra la clasa PRO.
- Modificarea aripilor înseamnă: roluire, overfender, evazare (din fibră, tabla)
- Ușurarea mașinii este permisă prin schimbarea unui singur element metalic de caroserie (portbagaj, capotă). Mașina trebuie să dispună de toate scaunele și banchetele prevăzute în talon, geamurile nu pot fi înlocuite cu altele din plastic, **excepție făcând doar luneta care poate fi din policarbonat de minim 3mm, atunci când hayonul este din fibră**, toate dotările din fabrică trebuie să existe și să fie funcționale (faruri, stopuri, semnalizatoare, etc). Elementele de siguranță prevăzute de codul rutier trebuie de asemenea să existe.  
Modificarea aripilor nu se consideră ușurare a caroseriei.
- Se permite și nu se consideră ușurare schimbarea scaunelor cu unele speciale pentru curse, fixate în sistem original sau doar într-unul omologat (indiferent că este vorba de scaunul pilotului sau de cel de lângă). Nu se admit scaunele realizate artizanal (scoica din fibră, etc).
- Se permite și nu se consideră ușurare eliminarea roții de rezervă și a accesoriilor (cric, manivela)
- Este permisă urcarea într-o grupă superioară, dar nu se poate reveni la grupa originală pe durata întregului campionat.
- Nu e permisă folosirea de roți de rezervă subțiri pe nici o punte.
- Este permisă doar folosirea jantelor și anvelopelor auto.
- Anvelopele permise sunt doar cele de stradă, cu simbol DOT (inclusiv semislick-uri street legal ca și Toyo R888, Yokohama Advan A048, Michelin Pilot Cup sau Drag-Radials etc), lățimea fiind maxim 315mm/11 inch, excepție făcând mașinile care din fabrica sunt echipate cu anvelope și mai late.
- Exceptând grupele Diesel S8, S9 și S10, se permite folosirea supraalimentării ulterioare, a protoxidului de azot (NOS) și a injecției de propan cu încadrarea în grupa supraalimentată corespunzătoare. Dacă sunt folosite și supraalimentarea cu turbo+NOS/Propan, compresor + NOS/Propan, mașina va urca grupa imediat următoare, inclusiv ultima grupa din categoria SEMI-PRO. (grupa S7, care va fi încadrată la grupa corespunzătoare cilindrului și tracțiunii din grupele PRO)
- Este obligatorie folosirea căștii motorsport (care trebuie fixată nu doar așezată pe cap)
- Se admite folosirea sistemul de răcire cu apă-metanol fără a urca în grupa următoare
- Orice fel de butelie în afara extincătorului duce la încadrarea în grupa corespunzătoare cilindrului și transmisiei existente dar considerat cu supraalimentare (turbo/compresor/nitro); excepție face butelia de gaz petrolier lichiefiat (GPL), în acest caz se va face dovada omologării instalației respective.  
Combustibilul permis este doar cel ce se găsește în comerț: benzina de pompă, E85, motorina, biodiesel, benzina de curse, GPL.

- Este permisă folosirea inducției de aer prin far dacă acesta nu își pierde funcționalitatea (semnalizare/faza scurtă) atâta timp cât faza anulată a celui far funcționează pe celălalt. (exceptând farurile care au faza scurtă și cea lungă pe același bec). Inducția trebuie să fie numai din comerț (nu se admit improvizații).
- În Categoria SEMI-PRO Roll Cage-ul este obligatoriu în cazul mașinilor care au obținut timpi generali sub intervalul de 10 sec.
- Pentru Supercars: Roll Cage-ul devine obligatoriu la mașinile care înregistrează timpi constant sub 9.5 secunde.
- Cuiul de tractare în bară fata este obligatoriu (în cazul în care mașina rămâne oprită pe pistă din cauza unor defecțiuni, pentru a putea fi îndepărtată repede de către organizator)

Dacă mașina nu corespunde din orice cauză cerințelor de mai sus, se va încadra într-o grupă PRO corespunzătoare.

- **Reguli generale ale categoriei PRO**

- Este permisă modificarea motorului, transmisiei și evacuării și dotarea motorului cu sisteme de admisie forțată (supraalimentare). Sistemul de evacuare trebuie în toate cazurile să elimine gazele în afara perimetrului caroseriei pentru a evita pătrunderea acestora în habitacul sau sub capotă.
- Motorul poate fi așezat oriunde și nu trebuie să corespundă cu marca de origine, de exemplu e permisă folosirea unui motor de Ford pe sasiu Renault. Motorul trebuie separat de habitacul/scaunul șoferului printr-un înveliș solid. În cazul în care motorul este mutat și prin aceasta peretele antifoc nu își mai poate îndeplini rolul, este necesară folosirea cel puțin a următoarelor materiale de protecție: motorul și sistemul de transmisie (schimbător, cardan, diferențial) trebuie separate de șofer printr-un scut de minim 2mm grosime din fier/oțel sau 4mm grosime kevlar.
- Habitacul trebuie astfel construit încât să nu existe deschideri spre sol de nici un fel, izolarea completă se va asigura după nevoie prin montarea unor panouri suplimentare. Prin habitacul nu pot trece nici un fel de conducte (exceptând cele ale sistemului original de încălzire) din care pot ieși lichide periculoase pentru șofer în cazul unui accident (lichid de răcire, ulei de motor, ulei de cutie de viteze). Dacă e necesară trecerea unei asemenea conducte prin habitacul, ea se va trece printr-o țevă de protecție sau tunel închis pe toată lungimea habitacului (excepție fac conductele multistrat omologate, folosite în raliuri, care se vor considera că și conducte protejate).
- Dacă transmisia motorului utilizează lanț, acesta se va proteja cu o apărătoare din tabla de grosime minimă 2 mm împotriva agățării sau antrenării unor obiecte străine.
- Radiatorul de apa poate fi de orice tip sau capacitate. Se poate amplasa oriunde în afară habitacului.
- Rezervorul de combustibil, ulei sau lichid de răcire trebuie izolat cu pereți antifoc de habitacul în așa fel încât în cazul unei revărsări, scurgeri sau defectări a rezervorului, lichidul să nu pătrundă în habitacul, nici sub capotă sau pe sistemul de evacuare în cazul combustibilului.
- Bușonul rezervorului de combustibil nu are voie să iasă în afara caroseriei și trebuie să se închidă ermetic.
- Menținerea temperaturii combustibilului din rezervor cu mai mult de 10 grade Celsius sub temperatura

mediului înconjurător este interzisă.

- Ușurarea caroseriei este permisă, înlocuirea elementelor de caroserie cu altele din plastic, carbon
- La mașinile cu motoare diesel, este obligatorie folosirea unui capăt al evacuării (Exhaust Tip) orientat în sus, pentru prevenirea contaminării suprafeței de concurs.
- **Mașinile de la clasa PRO care înregistrează timpi sub 9 sec, OBLIGATORIU, căscă cu sistem HANS.**
- **Mașinile de la clasa PRO care înregistrează timpi sub 9 sec, OBLIGATORIU instalație anti incendiu cu declanșare de la bord.**
- **Mașinile de la clasa PRO care înregistrează viteza de 245 km/h+, OBLIGATORIU sistem de frânare tip PARAȘUTĂ.**
- **Cuiul de tractare în bara față este obligatoriu (în cazul în care mașina rămâne oprită pe pistă din cauza unor defecțiuni, pentru a putea fi îndepărtată repede de către organizator)**
- Este OBLIGATORIU ca sistemele de evacuare care se află în laterale să fie orientate în sus pentru a se evita eventuale accidente survenite în urma unei defecțiuni. (exemplu, ax de turbina sărit prin evacuare, ce poate crea răni grave)

#### **Roll Cage-ul devine obligatoriu în următoarele cazuri:**

- relocarea motorului
- conversii de transmisie (vor fi încadrate la categoria PRO acele mașini care în urma conversiei la tracțiune integrală, au suferit modificări structurale ale caroseriei); exemplu: tăieri, suduri, adăugiri, construit tunel cardan, improvizatii).
- portiere sau plafon din fibră de sticlă, carbon sau orice alt material în afara celui cu care a fost dotată mașina.
- Rollcage-ul este obligatoriu indiferent de grupă, Semi-Pro sau Pro, la toate mașinile care merg sub 10 sec, iar la Supercar-uri fiind obligatoriu sub intervalul de 9.5 sec, (având în vedere să fie active sistemele de siguranță din dotarea mașinii).
- Vehiculele din categoriile PRO care beneficiază de ușurări structurale apreciate nesigure de comisia tehnică la verificarea mașinii este obligatoriu să fie dotate cu rollcage.

Structura minimă a rollcage este după cum urmează: poarta principală se va situa la maxim 10 cm depărtare de linia capului pilotului și se va fixa cu tiranți de sasiu sau oala telescopului spate. Tiranții trebuie să formeze un unghi de minim 30 grade față de verticală, trebuie să fie orientați către spate, să fie dreupți și să fie cât mai bine fixați de plăcile interioare laterale ale caroseriei. Tiranții se vor fixa în apropiere de linia tavanului, respectiv în curburile superior-exterioare ale țevii principale de ambele părți. Este necesară folosirea unui element diagonal (contravântuire) care să rigidizeze sau țeava principală sau tiranții între ei. Partea superioară a elementului diagonal se va fixa la maxim 100mm de punctul de întâlnire a țevii principale cu tirantul. Dimensiunile minime pentru țevile folosite vor fi 38x2,5 sau 40x2 mm, țeava de oțel laminată la rece, cu o rezistență la rupere de minim 350Nm/mm<sup>2</sup>. Punctele de fixate pe caroserie ale țevilor trebuie ramforsate cu plăci de oțel de minim 3 mm grosime, cu suprafață minimă de 120cm<sup>2</sup>, sudate de caroserie. Suportii rollcage-ului se vor fixa cu minim 3 șuruburi

hexagonale sau similare cu minim 8mm diametru (cu o calitate de minim 8.8 conform normelor ISO). Șuruburile trebuie să fie sau cu autofixare, sau prevăzute cu șaibe. Acestea sunt cerințele minime de fixare, se poate mări numărul șuruburilor sau suda rollcage-ului de sasiu.

În grupele PRO Diesel (nu și SEMI-PRO Diesel) se permite folosirea supraalimentării cu protoxid de azot (NOS) și a injectiei de propan.

Toate elementele de caroserie, inclusiv geamurile laterale și luneta, pot fi din policarbonat de minim 3 mm. Parbrizul poate fi cel original sau înlocuit cu unul confecționat doar din Lexan sau Makrolon cu grosimea de minim 5mm.

Vor fi respinse mașinile ale căror parbriz este în așa măsură deteriorat încât împiedica vizibilitatea sau prezintă riscul deteriorării mai ample pe durata evenimentului.

- Este interzisă folosirea roților subțiri de rezerva pe oricare punte
- E permisă utilizarea unor roti subțiri, special construite pentru cursele de drag și care rezistă la viteze mari.
- E permisă folosirea oricărui tip de anvelopă slick.
- În cazul înscrierii într-o grupă superioară nu se poate reveni cu vehiculul în cauză la grupa originală pe durata întregului campionat.
- În grupa PRO este permisă doar folosirea combinezonului motorsport cu omologare obligatorie valabilă sau expirată. Sunt permise costumul, scaunele și centura de siguranță cu valabilitate expirată, dar se prezintă la verificarea tehnică și se face dovada că au fost omologate SFI și FIA
- Centurile și scaunele trebuie fixate în sistem original sau doar într-unul omologat.
- Bateria trebuie fixată și asigurată cu sistem de prindere.

La grupele PRO este obligatorie dotarea cu extingtor FIA de minim 2kg fixat în sistem de prindere FIA (nu prins cu coliere de plastic sau lăsat liber prin habitacul).

La grupele PRO, la mașinile sub intervalul de 9 sec este obligatoriu kit de stingere incendiu cu omologare FIA.

La grupele PRO este obligatorie instalarea unui comutator electric general FIA (la cererea Comisiei Tehnice, dacă se constată necesitatea, la următoarea etapă, obligatoriu încă un comutator electric general FIA montat și în exteriorul mașinii)

La grupele PRO este obligatorie montarea unor panouri în locul fetelor de uși (valabil pentru mașinile la care au fost scoase fetele de uși)

Regula exclusiv pentru mașinile care au urcat în grupa PRO din SEMI-PRO (Ex. de la Grupa S9, dacă mașina utilizează NOS sau anvelope fără DOT, intra la Grupa AP6, pilotul fiind obligat să poarte numai casca și centura de siguranță atâta timp cât mașina respecta toate condițiile pentru grupele SEMI-PRO).

Orice fel de butelie în afară extingtorului sau a GPL duce la încadrarea în grupa corespunzătoare cilindreei și transmisiei existente, dar considerat cu supraalimentare (turbo/compresor/nitro).

- E recomandată folosirea unor roți ajutătoare (wheelie bar) la mașinile RWD. În cazul când o mașină executa frecvent o ridicare vizibilă a punții față după lansare (wheelie), devine obligatorie dotarea cu wheelie bar a respectivei mașini, ne mai fiind permisă intrarea în concurs fără acest dispozitiv.
- Se poate folosi orice combustibil adecvat motorizării și care se găsește în comerț (de exemplu e permisă benzina de curse, dar nu și cea obținută artizanal)
- **ESTE OBLIGATORIE LA TOATE GRUPELE FOLOSIREA UNEI PRELATE PE CARE AUTOVEHICULUL SĂ FIE PARCAT DE FIECARE DATĂ ÎN PARCUL RECE, PENTRU A EVITA SCURGERILE DE ULEI ATÂT DIN MOTOR CÂT ȘI DIN CUTIA DE VITEZE**

### **3.3 Reguli generale și grupe pentru categoria MOTO:**

- Concurenții trebuie să poarte obligatoriu casca și costum de protecție complet.
- Concurenții trebuie să beneficieze de permis de conducere cât. A, cât și de LICENȚĂ DE DRAG eliberată de Federația Romană de Motociclism.
- **Grupele categoriei Motociclete:**

**M1** – până la 600 cmc aspirat

**M2** – între 601 și 950 cmc aspirat

**M3** – peste 950 cmc aspirat

**M4** – turbo, NOS și special.

- **Grupe**
- **Categoria PRO:**

Prescurtări utilizate: FWD: tracțiune fata, RWD: tracțiune spate, AWD: tracțiune integrală

### **AP1**

- până la 1600 cmc supraalimentat RWD, FWD inclusiv Diesel
- până la 3000 cmc aspirat RWD, FWD
- până la 2500 cmc aspirat AWD

Include:

- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină cu cilindrul sub 1600cmc (inclusiv), tracțiune pe roțile din fata, și utilizând supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot
- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină fără supraalimentare cu cilindrul sub 3000cmc (inclusiv), tracțiune pe roțile din spate sau din fata
- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină fără supraalimentare cu cilindrul sub 2500 cmc tracțiune integrală

### **AP2**

- între 1601 cmc și 3000 cmc supraalimentat FWD
- între 3001 cmc și 4200 cmc aspirat FWD, RWD
- între 2501 cmc și 4000 cmc aspirat AWD

Include:

- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină cu cilindrul între 1601 și 3000cmc (inclusiv) , tracțiune pe roțile din față, și utilizând supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot
- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină fără supraalimentare cu cilindrul între 3001cmc și 4200 cmc (inclusiv), tracțiune pe roțile din spate sau din fata
- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină fără supraalimentare cu cilindrul între 2501 și 4000 cmc aspirat cu tracțiunea integrală



### **AP3**

- până la 2950 cmc supraalimentat RWD sau AWD
- peste 4201 cmc aspirat FWD, RWD
- peste 3001 cmc supraalimentat FWD
- peste 4001 cmc aspirat AWD

Include:

- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină cu cilindrul sub 2950cmc (inclusiv), tracțiune pe roțile din spate sau integrală, și utilizând supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot
- toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină fără supraalimentare cu cilindrul peste 4201 cmc (inclusiv), tracțiune pe roțile din spate sau față
- toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină și utilizând supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot cu cilindrul peste 3001 cmc (inclusiv), tracțiune pe roțile față
- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină fără supraalimentare cu cilindrul peste 4001 cmc cu tracțiune integrală

### **AP4**

- peste 2950 supraalimentat RWD sau AWD

Include:

- Toate mașinile dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roți având motorul pe benzină cu cilindrul peste 2950cmc (inclusiv), tracțiune pe roțile din spate sau integrală, și utilizând supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot

### **AP5**

- Diesel între 1701 și 2000 cmc diesel FWD, RWD și AWD Include:
- Toate mașinile diesel dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, sau boxer, cu patru roți, indiferent de tracțiune, cu cilindrul între 1701 și 2000 cmc diesel FWD, RWD și AWD și utilizând supraalimentare cu NOS

### **AP6**

- Diesel peste 2000 cmc diesel FWD, RWD și AWD
- Toate mașinile diesel dotate cu motor în 2 sau 4 timpi, în linie, V, sau boxer, cu patru roți, indiferent de tracțiune, cu cilindrul peste 2000 și utilizând supraalimentare cu NOS

- **Categoria SEMI-PRO:**

Prescurtări utilizate: FWD: tracțiune față, RWD: tracțiune spate, AWD: tracțiune integrală  
Combustibilul permis este doar cel din comerț – motorina, benzină, E85, benzina de curse, GPL.

**Grupa S1**

- sub 1590 cmc (inclusiv) aspirat FWD și RWD
- sub 1000 cmc (inclusiv) supraalimentat FWD și RWD
- sub 1500 cmc (inclusiv) diesel FWD și RWD

**Grupa S2**

- între 1591 și 2200 cmc aspirat, FWD și RWD
- între 1001 și 1399 cmc supraalimentat, FWD și RWD
- între 1501 și 1700 cmc diesel, FWD și RWD

**Grupa S3**

- între 2201 și 2980 cmc aspirat, FWD și RWD
- între 1400 și 1600 cmc supraalimentat, FWD și RWD

**Grupa S4**

- între 2981 și 3800 cmc aspirat, RWD și FWD
- între 1601 și 2550 cmc supraalimentat FWD
- între 1601 și 2200 cmc supraalimentat RWD

**Grupa S5**

- peste 3801 cmc aspirat, FWD și RWD
- peste 2550 cmc supraalimentat FWD
- între 2201 și 3300 cmc supraalimentat RWD

**Grupa S6**

- până la 2550 cmc supraalimentat AWD
- până la 4200 cmc aspirat AWD
- peste 3300 cmc supraalimentat RWD

### **Grupa S7**

- peste 2550 cmc supraalimentat AWD
- peste 4201 cmc aspirat AWD

### **Grupa S8**

- între 1701 și 2000 cmc diesel FWD, RWD
- dotarea mașinii cu orice sistem de supraalimentare în afara celor prevăzute din fabrică, duce la încadrarea în grupa AP5.

### **Grupa S9**

- între 1701 și 2000 cmc diesel AWD
- peste 2000 cmc diesel FWD, RWD
- dotarea mașinii cu orice sistem de supraalimentare în afara celor prevăzute din fabrică, duce la încadrarea în grupa AP5 (între 1701 și 2000 cmc diesel AWD) și AP6 (peste 2000 cmc diesel FWD, RWD)

### **Grupa S 10**

- peste 2000 cmc diesel AWD
- dotarea mașinii cu orice sistem de supraalimentare în afara celor prevăzute din fabrică, duce la încadrarea în grupa AP6.

- **Desfășurarea concursului:**

Concursul începe prin preluarea concurenților din punct de vedere administrativ și tehnic. Pe pista de concurs partea activa începe prin calificări, la care pot participa toți cei înscriși și care corespund criteriilor administrative și tehnice. Pe perioada calificărilor este necesară obținerea a cel puțin unui timp valid pentru a intra în finale. În finale intra concurenții cu cei mai buni opt timpi (ET). În cursele pe perechi din finale câștiga concurentul care trece primul linia de sosire în urma unui start regulamentar.

#### **Zona de încălzire anvelope.**

Concurenții care doresc să încălzească anvelopele înainte de a lua startul, trec cu roțile prin apă vărsată din recipientul instalat de organizator în această zonă, după care cu anvelopele ude fac burnout fiind dirijați și manevrați de către persoanele desemnate din echipa de organizare, ajutându-i astfel să atingă o temperatură optimă pentru a avea o plecare cât mai bună. Personalul desemnat în această zonă va purta mănuși, pantofi speciali cu bombeu metalic și căști de protecție auditivă din gama safety. În această zonă au acces numai persoane desemnate de către organizator, respectând un anumit perimetru.

Pe perioada curselor va funcționa la start un sistem de fotocelule care în timpul calificărilor sunt declanșate de fiecare concurent în parte după aprinderea luminii verzi a semaforului. În finale însă se

anulează startul celui care anticipează startul sau da în marșarier, câștigător fiind adversarul său. Totodată se anulează startul și celui concurent a cărui mașină se mișcă după alinierea în raza senzorului STAGE (semnalizată cu aprinderea ambilor martori Prestage și Stage) și înainte de începerea secvenței de Auto-start.

Startul ratat se repetă exclusiv în cazul unei erori a sistemului de cronometrare.

Din momentul alinierii în raza senzorului de Prestage (semnalizat cu aprinderea martorului Prestage), piloții au la dispoziție un timp maxim de 5 secunde în care să se alinieze în poziția finală.

Toți concurenții vor avea la start geamurile ridicate complet sau coborâte maxim 2 cm și centura de siguranță pusă, iar mașinile decapotabile nu vor merge în cursa decapotate.

Recordurile personale de timp (ET) vor fi luate în calcul doar în cazul în care se obține același rezultat a doua oară, nefiind influențat de factori externi (vânt sau materiale străine ajunse în dreptul senzorilor).

- Orar de desfășurare

Concursurile se desfășoară conform orarului din Regulamentul Particular de Concurs. Organizatorul poate să modifice orarul în funcție de condițiile de concurs și de numărul celor înscriși, acest lucru trebuind a fi afișat pe un panou oficial și anunțat la microfon. Încheierea calificărilor nu poate fi mutată la mai puțin de 60 minute după ora limită de înscriere prevăzută în Regulament, pentru a permite calificarea tuturor celor înscriși.

- Înscrierea:
- Înscrierea se face prin completarea și semnarea fisei de înscriere în ziua concursului la pupitrul de înscrieri. Dacă există taxa de înscriere sau taxa pentru verificarea tehnică, aceasta se va achita în momentul înscrierii conform Regulamentului de Concurs.
- Prin semnarea fisei de înscriere concurentul accepta prezentul Regulament precum și Regulamentul de Concurs și se obliga să nu fie sub influența alcoolului sau a drogurilor pe perioada concursului. Arbitrii de concurs au dreptul să verifice starea concurentului în orice moment din concurs.
  - Un concurent se poate înscrie cu mai multe mașini în grupe diferite, dar numai cu o mașină la fiecare grupă.
  - Un autovehicul poate fi înscris într-o singură categorie (nu poate concura aceeași mașină la categoria PRO și SEMI-PRO în același concurs).
  - În afară piloților înscriși în concurs, se pot alinia la start cu aceeași mașină și alți piloți atâta timp cât dețin licența pentru concursul respectiv.
  - Vehiculul de concurs se va încadra într-una din grupe pe baza criteriilor tehnice. Nu există posibilitatea urcării în grupe, decât încadrarea în grupa AP4 sau Special după obținerea timpului necesar.

În măsura în care pe perioada concursului sau a campionatului starea vehiculului de concurs se modifica față de cea prevăzută pe fișa de înscriere (tip, șofer, supraalimentare, transmisie sau cilindree) și pentru acest lucru nu se prezintă pentru o reevaluare și încadrare, atunci concurentul va fi descalificat.

Concurenții de la categoria PRO au obligația de a preda personal fișa de înscriere completată cel târziu cu 2 ore înaintea începerii finalelor. Pot fi scutiți de această clauză numai de către organizator, pe motive întemeiate.

- **Verificarea administrativă și tehnica:**

- Verificarea administrativă și tehnica va avea loc în parcul rece, pe baza Regulamentului de Concurs, mașina fiind încadrată pe un culoar special pentru verificarea tehnică.
- După verificarea tehnică este interzisă efectuarea altor modificări pe mașini decât schimbul anvelopelor sau reprogramarea calculatorului. În caz contrar concurentul trebuie să se prezinte din nou la verificarea tehnică, chiar dacă este vorba de remedierea unor defecțiuni prin schimbarea unor piese.

Neprezentarea la o nouă verificare duce la descalificarea concurentului.

- La verificarea tehnică și după aceea mașina trebuie să poarte numărul de concurs în permanență. Startul fără număr de concurs duce la descalificare. Pierderea numărului de concurs trebuie raportată imediat.
- Este interzisă pătrunderea pe pista de concurs a concurenților sau mașinilor care n-au trecut de verificarea administrativă și tehnica și nu au primit drept de participare la concurs.

- **Pista de concurs**

Pista de concurs pentru cursele de accelerare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Să aibă în componența două benzi paralele pe suprafața plană, de lățime totală minim 15 metri. - Pista trebuie separată de publicul spectator printr-un perete din beton, garduri sau cordon dublu, cu 10m spațiu între cordoane și cel puțin cordonul interior metalic.
- Trebuie prevăzută o bandă de întoarcere după linia de sosire cu lungimea minim cât distanța de concurs.
- Distanță de concurs:

Pentru toate categoriile distanță de concurs este de 1/4 mile respectiv 402.33m sau

1/8 mile respectiv 201.16 m la unele curse, funcție de Regulamentul Particular de Concurs.

- Benzile de concurs:

Cursele permit de fiecare dată startul a doi concurenți. Cele două benzi de concurs beneficiază de start comun, dar cronometrarea este independentă. Concurenții pot lua startul nu numai în perechi ci și individual, iar în finale în cazul unei curse „bye” concurentul e obligat să realizeze o cursă regulamentară de unul singur. Atingerea cu roata sau traversarea liniei de separare a benzilor sau de demarcare a marginii pistei duce la anularea cursei respective pentru concurentul în cauză.

- **Cronometrarea:**

În fiecare punct de măsurare rezultatul are precizia de o miime de secundă.

- Măsurarea timpului net e declanșată de deblocarea razei celulei stage(2.) sau întreruperea razei celulei guard beam(3.). Pentru cronometrarea timpului net e nevoie de un start corect, respectiv timp de reacție pozitiv.
- Durata timpului de reacție tine de la aprinderea luminii verzi a semaforului până la începerea măsurării timpului net.
- Timpul brut este suma timpului net și a timpului de reacție.
- Organizatorul are posibilitatea măsurării unor timpi informativi parțiali la jumătatea pistei, la 330, 660 sau 1000 feet (picioare).
- Semaforul

Semaforul de start oferă funcțiile necesare pentru alinierea la start și alegerea corectă a momentului startului. Șirul de lămpi oferă informații despre momentul când concurentul poate intra la start, respectiv dacă acesta a oprit în poziția corectă pentru start. Pe baza aprinderii succesive a lămpilor, lumina verde va semnaliza momentul startului. Lumina roșie indica startul incorect efectuat (start furat sau dat în marșarier). Lumina verde indica și câștigătorul cursei.

- **Fotocelele**

Există minim 6 fotocelele pe fiecare bandă de concurs, care sesizează poziția mașinii de concurs în fiecare punct de măsură. Acestea sunt dispuse astfel:

- 3 bucăți fotocelele la start: pre stage(1), stage(2) și guard beam(3) aceste 3 linii sesizează poziția corectă a concurentului la start și startul incorect și respectiv ajuta la
- declanșarea cronometrării și măsurarea timpului de reacție.
- 1 buc fotocelela la 60 feet (60 picioare)
- 1 buc fotocelela la linia de sosire (la 1/4 sau 1/8 mile)
- 1 buc celula cu 20m înaintea liniei de sosire, pentru măsurarea vitezei de sosire. Valoarea vitezei este media vitezei pe ultimii 20m.

- **Calificări**

Calificările se vor desfășura conform orarului din Regulamentul de Concurs.

- Fiecare concurent are dreptul la cel puțin o cursă cronometrată.
- Fiecare concurent poate obține timpi de calificare numai cu mașina înscrisă personal în concurs. În caz contrar, se anulează înscrierea lui și a mașinii în cauză.
- Organizatorul poate asigura categoriei PRO perioade separate de calificări, în care e permis exclusiv startul concurenților din această categorie.
- Pe perioada calificărilor se pot alinia la start de oricâte ori doresc concurenții oricăror grupe și categorii, în orice combinație de perechi. Organizatorul poate impune o limită a curselor de calificări.
- Nu sunt permise curse în care gokart-uri, motociclete sau quad-uri concurează cu mașini decât cu acordul expres al organizatorului.
- Este permisă o singură încercare de încălzire a pneurilor (burn-out), înainte de pătrunderea pe suprafața pistei de concurs, repetările acestei manevre fiind sancționate.

- **Finalele concursului:**

- Finalele se vor desfășura conform tabelii de 8 concurenți, adică vor concura primii 8 clasati din fiecare grupă pe baza celui mai bun timp net obținut la calificări. Cursele sunt prin eliminare, câștigând cel care realizează un timp brut (timp de reacție plus timp net) mai bun.
- **Alinierea în Finale se va face în următorul mod:**

Piloții vor fi chemați de către arbitrii să se alinieze în senzorii Prestage. Când aceștia vor fi aliniați amândoi în Prestage, arbitrul le va permite să se alinieze și în senzorii Stage după care semaforul va porni pe mod automat, în câteva secunde schimbând culoarea în galben și apoi verde sau roșu, în funcție de alinierea în Stage sau plecare înainte de verde. Dacă unul dintre piloți se aliază în Stage fără să aștepte semnalul arbitrului, va fi dat înapoi, urmând să se realinieze corect și din nou în Prestage. Dacă un pilot nu se aliază în Stage la semnalul arbitrului și încearcă să întârzie alinierea în defavoarea celui alt concurent corect aliniat și care așteaptă start-ul, va fi descalificat.

- Deoarece timpul de reacție contează pentru câștigarea cursei, se poate întâmpla că timpul net și viteză mai bună să fie obținute de pierzător. În acest caz, dacă se realizează un record de timp sau viteză, acesta este valabil, chiar dacă timpul de reacție a fost mai slab.
- Desfășurarea finalelor poate avea loc cu sau fără desemnarea unei zone de încălzire, conform Regulamentului de Concurs. Dacă există această zonă, finalele vor începe prin apelarea concurenților. Concurenții care nu se prezintă la apel și nu se aliniază în zona de încălzire, pierd dreptul de a intra în finale. Locul acestora în grila de start rămâne gol, dar își păstrează punctele obținute prin calificare în cadrul categoriei PRO. În cazul în care la start nu se prezintă concurenții calificați pentru finale, acestea se desfășoară respectând tabela de 8 și utilizând sistemul de curse „bye”, obligatoriu la toate categoriile. Dacă numărul celor înscriși la o grupă este mai mic de 8, cursele se vor desfășura pe baza regulilor tabeli incomplete.

- **Tabela**

**6.1 Tabela completă de 8 concurenți:**

- Perechile pe curse se constituie astfel, în fiecare grupă: 1-8, 2-7, 3-6, 4-5. Concurenții sferturilor de finale sunt cei care merg mai departe în urma optimilor. Câștigătorul perechii 1-8 concurează cu cel al perechii 4-5, respectiv câștigătorul perechii 2-7 se va întrece cu cel al perechii 3-6. Mai departe, câștigătorii acestor curse vor constitui finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.
- o cursă Bye este cursa în care concurentul ia startul de unul singur. În acest caz, pentru a merge mai departe sau a câștiga cursa este nevoie de un start regulamentar și de sosirea la finish.

În cazul în care tabela de 8 este incompletă, finalele se vor desfășura conform următoarelor reguli:

**6.2 Tabela de 7 concurenți:**

1-bye, 2-7, 3-6, 4-5. Concurenții sferturilor de finale se constituie din cei ce trec de optimi. Concurentul 1 calificat se va întrece cu câștigătorul perechii 4-5, respectiv câștigătorul perechii 2-7 cu cel al perechii 3-6. Mai departe, câștigătorii acestor curse vor constitui finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.



### **6.3 Tabela de 6 concurenți:**

1-6, 2-5, 3-4. Concurenții sferturilor de finale se constituie din cei ce trec de optimi.

Câștigătorul perechii 1-6 merge în cursa „bye”, respectiv câștigătorul perechii 2-5 se întrece cu cel al perechii 3-4. Mai departe, câștigătorii acestor curse vor constitui finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.

### **6.4 Tabela de 5 concurenți:**

1-bye, 3-4, 2-5. Componenții sferturilor de finală vor fi cei care trec de optimi. Concurentul nr. 1 calificat se întrece cu câștigătorul perechii 3-4, iar câștigătorul perechii 2-5 merge în „bye”. Câștigătorii celor două curse vor merge în finală, locul 3 fiind adjudecat concurentului ieșit din sferturi.

### **6.5 Tabela de 4 concurenți:**

1-4, 2-3. Câștigătorii celor două curse vor fi finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.

### **6.6 Tabela de 3 concurenți:**

1-bye, 2-3. Câștigătorii celor două curse vor fi finaliștii.

- În finale dreptul de a alege banda de concurs îi revine concurentului cu poziția mai bună în grila de calificare.
- Este descalificat concurentul care în finale nu se prezintă în maxim 1 minut la linia de start după ce a fost apelat. În caz de forță majoră directorul de concurs poate dispune prelungirea timpului de așteptare.

Pe perioada finalelor, primele 8 mașini care au obținut cei mai buni timpi în ziua de concurs, indiferent de grupă cu excepția vehiculelor tip Dragster pot participa la o finală absolută care se numește Super Finală. Punctajul obținut la această finală constituie bază pentru obținerea titlului anual de campion absolut. Desfășurarea și punctarea din această finală corespunde cu cea din finală obișnuită. În această finală nu se punctează simplă prezență.

- **Punctaje:**

### 7.1 Punctajul în categoriile PRO și SEMI-PRO

Poziția calificării

Locul	Puncte
1	20
2	17
3	15
4	13
5	10
6	7
7	5
8	3

Se mai pot acumula puncte în cadrul concursului astfel:

*Descriere Puncte*

Record de timp pe etapa	– 5
Record de timp pe categorie	– 5
Record de viteză	– 5
Pentru fiecare victorie în finale	– 10

Sistemul de punctaj se constituie astfel:

- Concurentul primește puncte conform celor de mai sus.
- Locul 3 se decide pe baza celui mai bun timp brut obținut în semifinale.
- În campionat punctează pilotul (în cazul în care pe parcursul campionatului, un pilot schimbă mașina, revenind cu o altă care se încadrează în aceeași grupă, punctele se vor acumula în continuare fără a fi reluate de la zero), dar are obligația de a anunța comisia tehnică faptul că a schimbat mașina, iar acest fapt trebuie consemnat în fișa pilotului respectiv.
- Referință pentru recorduri sunt datele obținute la primul concurs pe 402 m din sezonul respectiv. Recordurile obținute la primul concurs deja se punctează.
- În ziua de concurs se atribuie puncte pentru fiecare nou record de timp pe categorie și nu record personal. Dacă se realizează mai multe recorduri de timp în cadrul aceleiași categorii, se punctează doar cel mai bun record.

În cadrul grupelor în care tabela de 8 concurenți e incompletă, concurenții se punctează ca și când tabela ar fi fost completă, respectiv vor primi puncte și pentru victoriile din cursele nerulate.

- Nu se oferă puncte concurenților în finale dacă aceștia traversează linia despărțitoare dintre benzi sau au un start neregular.

## 7.2 Punctaj anual cumulat pe Campionat

- În cazul egalității decizia se ia în favoarea concurentului cu mai multe și mai bune poziții pe podium. Dacă și acest lucru duce la egalitate, atunci se decide pe baza ultimului rezultat obținut în confruntare directă, iar dacă tot nu se poate face departajare, atunci decisivă e poziția mai bună obținută la ultima cursă.
- Primii trei clasăți în campionatul anual pe grupe vor fi premiați.

Organizatorul poate oferi premii speciale pentru premianții campionatului.

- **Premiere**

La toate concursurile, concurenții clasăți pe primele trei poziții din grupă vor fi premiați. Dacă în cadrul unei grupe au fost 4 sau mai puțini înscriși, organizatorul poate premia doar primul loc.

### 8.1 Premiarea la fiecare concurs:

Premierea va avea loc imediat după încheierea concursului.

### 8.2 Premiarea la sfârșit de sezon:

Va avea loc la o dată comunicata public după încheierea sezonului competițional. Premianții vor fi anunțați individual cu privire la locul și data desfășurării premierii.

Campionii vor fi premiați de către F.R.A.S. la Gală Campionilor la sfârșitul sezonului competițional.

- **Contestații:**

- Pot depune contestații la directorul de concurs toți concurenții în timpul concursului în ziua de sâmbătă sau duminică cu cel puțin 30 minute înainte să înceapă finalele.
- Intenția de contestație legată de măsurarea cilindreei trebuie anunțată din timp, pentru ca arbitrii să anunțe pilotul contestat că în seara de sâmbătă mașina trebuie sigilată și după răcirea motorului să se poată face verificarea. Dacă contestația are loc de dimineață, mașina respectivă nu va pleca în cursă până nu va fi verificată de către arbitrii.
- Taxa de contestație este 1200 lei. Această sumă reprezintă măsurarea cilindreei cu aparatură specială. Partea contestată are obligația să se prezinte la verificare tehnică imediat după cursă în parcarea închisă desemnată. În cazul în care expertiza nu poate fi efectuată la fața locului, Comisia tehnică va decide cum să decurgă verificarea tehnică a parametrilor în cauză.
- Dacă se dovedește întemeiată contestația, contestatarului i se returnează toate taxele.  
De asemenea, concurentul contestat va fi descalificat. Arbitrarea contestației se va face de către o comisie din 3 membri, dintre care: un arbitru de concurs, un arbitru tehnic și un reprezentant al organizatorilor. Marius Vlăsceanu, Mircea Ionescu și Bogdan Niculescu.

- Orice contestație poate avea ca bază un singur argument.
- Dreptul la apel se poate face către Federația Română de Automonilism Sportiv prin email la [office@fras.ro](mailto:office@fras.ro) care va analiza contestația și răspunsul Comisiei de Drag și va da o decizie în cazul respectiv.
- În cazul contestațiilor ce pot fi arbitrate administrativ, respectiv cu ochiul liber, fără a necesita intervenții mecanice, nu există taxe sau cauțiuni.

- **Interdicții, amenzi**

- Limita de viteză pe banda de întoarcere este de 40km/h, dar organizatorul poate prevedea și valori mai mici pentru siguranță. Pe banda de întoarcere este obligatoriu condusul disciplinat (fără acrobații, slalom, drift, burnout sau opriri nejustificate).
- Depășirea vitezei permise sau comportamentul indisciplinat (circularea cu viteză prin parcul rece, burnout, cerculețe, setare launch control) atrage după sine:
  1. Suspendare a două ore de concurs
  2. La a doua abatere, suspendarea pe toată durata zilei de concurs (dacă fapta se înregistrează duminică, concurentul nu are dreptul să se mai alinieze la start până la începerea finalelor)
  3. Descalificarea concurentului și excluderea din Parcul Rece.
- În cazul depistării unui concurent care nu a declarat modificări de cilindree se vor invalida rezultatele și punctele obținute de acesta retroactiv până la inclusiv prima cursă din sezonul respectiv indiferent de data de la care a apărut modificarea și va fi descalificat.
- Comportamentul neadecvat al piloților, atitudinea nesportivă (limbaj vulgar, injurii, amenințări, nerespectarea indicațiilor organizatorilor)
- În urma excluderii din concurs sau de pe suprafața de desfășurare a acestuia, nu se restituie taxa de participare sau de intrare.
- Nu lăsați să se scurgă lichide pe suprafața betonată!  
Scoateți imediat mașina pe iarbă!  
În cazul în care din cauza unor probleme mecanice în parcul rece, pista este contaminată cu ulei, anunțați de urgență organizatorii.  
Amendă pentru nerespectarea/încălcarea acestei reguli este 1000 lei!

- **Răspundere**

- Organizatorul, oficialii evenimentului, angajații și reprezentanții lor sunt absolviți de orice răspundere pentru daunele materiale produse în parcul rece sau pe pistă (derapaje și tamponări)
- injuriile produse de către concurenți terțelor părți, individual sau în grup.
- Organizatorul nu răspunde pentru echipamentele sau obiectele lăsate nesupravegheate în parcul rece.

- **Interdicții cu privire la materiale publicitare**

- **Drag Racing Events** este marca înregistrată a **ACS Drag Racing Events**.

Persoanele prezente la eveniment cu aparatura foto-video (în incinta zonei de start și pe pistă) au obligația să ia legătura cu organizatorul și să ceară sigla DRE pe care să o aplice pe materialele foto/video digitale înainte de a le posta pe internet. (ex.: youtube, facebook, instagram, vimeo și orice alt site).

- Organizatorul interzice amplasarea oricăror reclame pe teritoriul parcului rece sau a pistei de concurs fără acordul său. Excepție fac reclamele afișate pe autoutilitare, mașinile de concurs sau echipamentele concurenților și mecanicilor.

- Dacă organizatorul observă reclame interzise, va dispune îndepărtarea lor imediată. Există posibilitatea afișării materialelor publicitare printr-un acord cu organizatorul, în măsura în care acestea nu aduc prejudicii contractelor publicitare sau de sponsorizare deja existente sau în curs de încheiere.

- **Alte dispoziții**

- Toți participanții la eveniment participa pe propria răspundere.
- Ciocnirea cu echipamentele pistei, în măsura în care nu a fost cauzată de probleme tehnice (inclusiv ale echipamentului de cronometrare), duce la descalificarea imediată și la suportarea tuturor pagubelor cauzate organizatorului.
- Pe toată suprafața alocată evenimentului viteză maximă admisă este de 30km/h, cu excepția zonei active a pistei de concurs.
- Concurenții au obligația de a reveni în parcul rece imediat după parcurgerea distanței de concurs, respectând viteză maximă permisă.
- Concurenții au obligația că după fiecare cursă să își amplaseze mașinile în așa fel încât să nu îi stânjenească pe concurenții ce vin din spatele lor și să permită circulația liberă pe întreaga suprafață a parcului rece.
- Concurenții sunt obligați să respecte prevederile Regulamentului de Concurs și ale Regulamentului Cadru.
- Pentru alte lămuriri și sugestii, **office@dragracing.ro**