

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE SLALOM PARELEL ediția 2023

1. PRESCRIPTII GENERALE

Reguli specifice in Parcul de Service: Accesul copiilor sub 12 ani neînsoțiți și lăsați nesupravegheați este interzis in Padoc si parcul de service.

1.1.GENERALITATI

Federatia Romana de Automobilism Sportiv organizeaza Campionatul National de Slalom Paralel 2023. Campionatul cuprinde etapele inscrise in Calendarul competițional 2023. Prin inscrierea in Campionat, participantii accepta arbitrajul unic al Federatiei Romane de Automobilism 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 2023 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" si "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 si 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 si in aceiasi directie de pe aceiasi linie.

Regulamentul acestui concurs are la baza reglementările FIA în materie de activitate sportivă automobilistică și se desfășoară într-un număr de maxim 6 etape.

2. SCOPUL CAMPIONATULUI

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

Pentru fiecare clasament individual anual, se vor acorda puncte pentru fiecare etapă la care concurentul a luat startul, în funcție de poziția obținută în clasament și numărul de automobile care au luat startul, conform următorului tabel (Ex: dacă la start într-un clasament - sunt 4 concurenți locul 1 va acumula 17 p, locul 2-15 p, locul 3-12p; dacă la start sunt doi concurenți, locul unu va acumula 13p, locul 2-12p, dacă la start este un singur concurent și acesta se clasează în clasamentul final/termină etapa acesta va acumula 12p):

	≥ 5	4	3	2	1
1°	20 p	17 p	15 p	13 p	12 p
2°	17 p	15 p	13 p	12 p	
3°	15 p	13 p	12 p		
4°	13 p	12 p			
5°	12 p				
6°	11 p				
7°	10 p				
8°	9 p				
9°	8 p				
10°	7 p				
11°	6 p				
12°	5 p				
13°	4 p				
14°	3 p				

15° 2 p

16 1p

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 cu Regulamentele FRAS.

3.2. Comitetul de organizare:
(numele membrilor)
(adresa și număr de telefon al 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 presa
- 3.3.12. Judecatori
 - 3.3.12.1. linia de start
 - 3.3.12.2. sosire
 - 3.3.12.3. alimentare start
- 3.4. Comisia de Securitate, compusa din Directorul Sportiv, Sef Securitate si un membru (avizat de catre Presedintele Comisiei Sportive sau inloc.).
- 3.5. Panou de afisaj:

4. CONDITII GENERALE

- 4.1. Acest concurs conteaza pentru Campionatul National de Slalom Paralel 2023
- 4.2. Descrierea circuitului
 - circuitul este compus din doua trasee distincte, legate si intrepatruse, printr-o constructie tip pod (latime pod minim 2,8 m; inaltime minima de trecere pe sub pod 2 m) si care are o linie comuna de start si o linie comuna de sosire pentru cele doua masini
 - locul: _____
 - lungime: 1,5 pana la 4 km
 - latime la start: minim 6m
 - latime minima: 3m
 - compozitie (macadam minim 70%, asfalt/beton..diferenta....%)
 - locatie (cum se ajunge la circuit)

5. MASINI CARE POT PARTICIPA IN CAMPIONAT:

Automobile cu omologare in curs sau cu omologare expirata sau fara omologare (cf Regulament FRAS), cu Pasaport Tehnic, vizat de FRAS.

- 5.1. Se constituie urmatoarele clase indiferent de grupa la care se incadreaza:
 - Clasa 1 : masini cu cilindrul echivalenta (CE prescurtat) pana la 1400 cmc si o punte motoare,
 - Clasa 2 : masini cu cilindrul echivalenta cuprinsa intre 1401-1600 cmc si o punte motoare. Se exclude de la aceasta clasa motoarele care depasesc 140 CP, (plus 10%). Motoarele care depasesc aceasta limita se incadreaza la clasa 3.
 - Clasa 3 : masini cu cilindrul echivalenta cuprinsa intre 1601-2000 cmc si o punte motoare, inclusiv motoarele sub 1600 cmc (aspirate sau CE) si peste 140 CP (plus 10 %)
 - Clasa 4 : masini cu cilindrul echivalenta peste 2000 cmc, indiferent de numarul puntelor motoare (AWD, FWD sau RWD).

Clasa 5;SSW

Clasa 6 BUGHY

CUPA LOGAN(cu motorizare conform CUPĂ CNR)

CUPA SWIFT Trophy

Notă: Înscrierea în cupele monomarcă Dacia și Suzuki este permisă oricărui concurent, indiferent de vârstă.

Nota: Nu se permit nici un fel de asimilari la clasele actual existente, a masinile de competitie incadrate la categoria RC2, RC3, RC4 sau RC5. Pentru incadrarea masinilor supraalimentate se folosesc doar coeficientii 1,7 (MAS) si 1,5 (MAC), exceptia fiind Dacia Sandero si limita de putere.

5.2. Clasa JUNIORI :

5.2.1 Cu acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal,

5.2.2 Varsta: de 14 pana la 18 ani (vezi exceptii, alin. 6.3.1. ultimul punct).

5.2.2.1 In mod exceptional:

Juniori cu varsta cuprinsa intre 12 si 14 ani:

motoare aspirate cu cilindrul efectiv de maxim 1400 cmc si o punte motoare, cu puterea de maxim 100 CP. Se include la aceasta clasa si

autoturismele Dacia Logan. Este obligatorie absolvirea unei scoli de pilotaj si avizul Comisiei de Slalom Paralel.

Acest aviz, cat si licenta, pot fi retrase de catre Comisia de Slalom Paralel daca se considera ca juniorul isi pericliteaza propria sanatate sau siguranta cursei. Vezi si alin. 12.3 c din normele de securitate FIA.

5.2.2.2 Juniori intre 14 si 16 ani debutanti:

Motoare aspirate cu cilindrul efectiv de maxim 1400 cmc si o punte motoare, cu puterea de maxim 100 CP (plus 10%). Se include la aceasta clasa si autoturismele Dacia Logan.

Absolvirea unui curs specific de initiere in Slalom Paralel cat si avizul Comisiei de Slalom Paralel este obligatoriu.

5.2.2.3 Juniorii cu varsta cuprinsa intre 16 si 18 ani:

Juniorii debutanti in automobilism:

Motoare aspirate cu cilindrul efectiv de maxim 1600 cmc si o punte motoare, cu puterea de maxim 155 CP. Se include la aceasta clasa si autoturismele Dacia Logan, Sandero si Suzuki de Cupa.

Absolvirea unui curs specific de initiere in Slalom Paralel cat si avizul Comisiei de Slalom Paralel este obligatoriu.

5.2.3 Juniorii sub 18 ani, Campioni la clasa in anii anteriori, vor concura in 2023 la una din clasele motoarelor de 1400 sau 1600 cmc seniori.

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).

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 sau Rally 2 sau Rallycross seniori 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).
- La propunerea Comisiei Sportive de Slalom Paralel, poate admite si participarea unor tineri piloti sportivi cu varsta incepand de la 12 ani, cu scoala de pilotaj absolvita. Prin exceptie, sportivi care au implinit 11 ani, care au un palmares in Karting si o scoala de pilotaj auto absolvita li se permite înscrierea în CNSP 2023.

•

6.3.2. Conditii necesare:

- Juniorul trebuie sa prezinte la prima etapă un acord notarial de participare – care să acopere tot anul competițional- 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. Totodata clubul garanteaza ca juniorul are abilitatile necesare pentru a manevra masina de concurs in parcul de service si pentru a participa la etapele de Campionat. Doar Clubul poate inscrie pilotul in competitie.

6.3.4. Cazul juniorilor care au concurat in anii trecuti in campionat si care nu se incadreaza in prezentele reglementari va fi judecat punctal de catre Comisia de Slalom Paralel.

6.3.5. Participarea in echipaj este permisă cu o taxă suplimentară și doar pentru masinile cu istoric de participare în CNR/CNVC sau cele cu echipament de securitate omologat FRAS(roll bar, scaune, etc).

6.3.6. Participanti juniori: In cazul juniorilor cu varsta cuprinsa intre 14/12-16 ani este obligatorie ocuparea locului din dreapta de catre un instructor al unei scoli de pilotaj sau de o persoana special nominalizata de catre clubul al carui membru este juniorul. Aceiasi obligatie o au si juniorii de peste 16 ani, in primul an de participare. Echipajul cât si automobilul trebuie sa respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casti, centuri de siguranta in minim 4 puncte).

6.3.7. Participanti seniori: In cazul in care copilul este pilot junior (14/12-18 ani) acesta va trebui sa prezinte la secretariat un acord notarial de participare a acestuia, semnat de ambii parinti sau de tutorele legal. Echipajul cât si automobilul trebuie sa respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casti, centuri de siguranta in minim 4 puncte).

6.3.8. Copilotii seniori vor completa cate un formular cerere de participare pentru fiecare mansa la care participa. Formularul completat si vizat va fi predat arbitrilor de la prestart.

6.4. Pentru una sau doua participari la etape se poate acorda licente One Event. Cu aceste licente nu se poate puncta in Campionatul final anual. Cei care doresc sa participe doar la ultima etapa primesc doar licente One Event.

6.5. Prin Regulamentul Particular al etapei se poate organiza in paralel cu prezentul Campionat si desfasoarea unui concurs destinat pilotilor amatori.

6.6. Piloti amatori:

- Orice persoana care nu are sau nu a avut o licenta in Campionatele FRAS dar care detine un permis de conducere valabil (in ziua cursei) pentru categoria B, cu o vechime de minim 1 an, este admisa in clasele de piloti amatori (la vechime se admit exceptii individuale cu acordul CCS).

Sunt interzise antrenamentele pe același traseu cu minim 7 zile înainte de startul unei etape. Organizatorul poate anula înscrierea concurenților care încalcă această regulă.

6.9 JUNIORII CU REZULTATE DEOSEBITE ȘI MINIM 2 ANI DE PARTICIPARE POT LA CERERE ȘI CU AVIZUL COMISIEI DE SLALOM PARALEL SĂ OPTEZE PENTRU CLASA SENIORI.

JUNIORII CARE AU OBȚINUT TITLUL DE "Campion Național de juniori " în anii precedenți, NU vor mai puncta în nici un clasament de juniori.

7. INSCRIERI SI VALIDARI

7.1. Orice persoana licentiata FRAS, care doreste sa participe la concurs trebuie sa trimita inainte (sau sa prezinte) la Secretariat (data si locul) cererea de inscriere completata, clarificari vezi in Regulamentul Particular al etapei.

7.2. Nici o modificare a cererii de înscriere nu e permisă, odată această 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 mașină la un concurs; nici un pilot nu poate concura la mai multe clase în același concurs.

7.3. Numărul maxim de concurenți va fi publicat în Regulamentul Particular (înscrierile se suspendă la completarea numărului stabilit).

7.4. Prin semnarea cererii de înscriere concurentul și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile și prescripțiile prezentului Regulament.

7.5. Participarea în echipaj este permisă numai pentru mașinile cu omologare valabilă de N, A sau H (CNR).

8. TAXE DE ÎNSCRIERE

8.1. Taxele de înscriere:

- Taxa înscriere la o etapă este de maxim 500 RON/concurent,
- Taxa înscriere echipă este de maxim 300 RON
- Taxa înscriere CUPĂ Dacia sau Suzuki: 50 lei
 - Data limită de înscriere: conform Regulamentului particular.
 - Data limită de achitare a taxei: conform Regulamentului particular.

8.2. Cererea de înscriere nu va fi luată în seamă dacă nu e însoțită de taxa de înscriere și viza de verificare tehnică a organizatorului.

8.3. Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de înscriere (locul și dimensiunile spațiului de publicitate conform Regulamentului Campionatului Național de Raliuri 2023)

8.4. Taxele de înscriere se returnează:

- concurenților respinși: 50% din taxa de înscriere,
- dacă concursul nu mai are loc: 100% din taxa de înscriere.

9. ASIGURARE

9.1. Asigurarea etapei este obligatorie, se va încheia de către FRAS și va fi decontată organizatorului.

10. AMENDAMENTE-INTERPRETARI

10.1. Orice informație va fi anunțată concurenților prin buletine datate și numerotate care vor face parte integrantă din Regulamentul particular. Toate buletinele vor fi afișate și la panoul de afișaj.

10.2. Toate buletinele cu referire la problemele sportive trebuie semnate de CCS înainte de a fi publicate.

10.3. Comisarii sportivi au autoritatea absolută să ia o decizie cu privire la cazurile neprevăzute de acest Regulament.

11. VERIFICARI

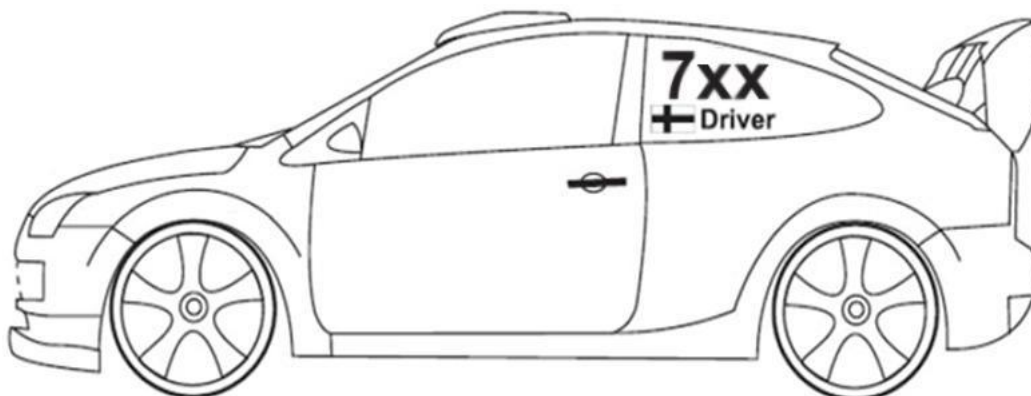
11.1. Verificări administrative

Este obligatorie prezența pilotilor la verificările administrative care se vor face în ziua concursului. Verificarea constă în inspectia documentelor: licența, carnet conducere (excepție juniori sub 16 ani), polița de asigurare, acord notarial pentru juniori.

11.2. Verificări tehnice

11.2.1. Orice mașină înscrisă în concurs trebuie prezentată de către pilot sau o persoană care îl reprezintă, la verificarea tehnică, care se va face la data cursei. Oricare mașini care întârzie, îi poate fi refuzată 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.) cat si Pasaportul Tehnic al masinii, 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 combinezonul, lenjeria intima, manusi si incaltaminte conforma normelor FIA.
 - 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:

- a) Centura de siguranță în minim 4 puncte conform Norme FIA. Se admite și depășirea cu 5 ani a termenului de valabilitate dacă ele nu sunt uzate și au un aspect corespunzător. Centrurile nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora
 - b) Un extingtor central cu acționare electrică sau manuală atât din interior cât și din exterior, aprobat FIA.
 - c) Se admit anvelope conform CNR 2023 și din dotarea autovehiculelor de serie, prevedere valabilă și pentru buggy (mai puțin anvelopele de serie).
 - d) În Campionatul de Slalom Paralel, nu se admit anvelope cu cuie sau cu crampe metalice,
 - e) De asemenea, în concursurile de Slalom Paralel este interzisă folosirea lanțurilor antiderapante.
 - f) Prin Regulamentul Particular al etapei se poate prevedea o zonă Parc Alimentare pentru alimentarea cu combustibil a mașinilor de concurs, în aceste condiții orice depozitare de combustibil sau alimentare ilegală în parcul de service se penalizează cu 10 secunde la timpul total obținut de pilot în cadrul Clasamentului Open.
- 12.3. Rollbarul:
- a) Este obligatoriu pentru toate mașinile care concurează în Campionatul Național de Slalom Paralel.
 - b) Structura de securitate (rollbar): aceasta se confecționează și se montează conform normelor FIA și aprobate de FRAS.
 - c) În cazul în care orice pilot sau automobil de concurs este considerat periculos pentru siguranța cursei CCS poate dispune eliminarea / îndepărtarea acestuia (vezi în acest sens și Codul Sportiv FIA).
 - d) La propunerea Directorului Organizatoric, a Reprezentantului clubului implicat sau părintelui juniorului implicat, CCS poate de asemenea dispune scoaterea din cursă a oricărui junior dacă unul dintre aceștia consideră că juniorul periclitează cursa sau propria sănătate.

13. ANTRENAMENTE ȘI SEDINTE CU PILOȚII:

- 13.1. Se organizează o mână de antrenamente cronometrate în baza căreia se întocmește lista și perechile de start pentru manșele 1 și 2. În caz de neparticipare se consideră prima mână de concurs ca mână de antrenament, pilotul figurând în concurs ca abandonat la această primă mână.
- 13.2. Sedința cu piloții trebuie să aibă loc înaintea începerii manșelor de concurs. Toți piloții mașinilor admise în concurs trebuie să participe la sedința pe întreaga durată a acesteia.
- 13.3. La sedința cu piloții vor participa Directorul sportiv și cel puțin un comisar sportiv, aceasta fiind condusă de unul din cei doi.

14. CONCURSUL

- 14.1. Runda 1: Manșele 1, 2, 3, 4:
 - 14.1.1. Mașinile aparținând diferitelor clase vor alerga în perechi de câte două. În prima rundă vor fi 4 manșe de concurs startul perechilor dându-se după cum urmează:
 - a) Primele două manșe - după clasamentul din mână antrenamentelor cronometrate. În prima mână, privind din poziția pilotului, poziția din dreapta va fi ocupată de pozițiile impare din ordinea de start iar poziția din stânga de pozițiile pare. În cea de a doua mână, pozițiile se vor inversa, respectiv pozițiile impare vor lua startul din partea stângă și pozițiile pare din partea dreaptă.
 - b) A treia și a patra mână, după clasamentul întocmit pe baza însumării timpilor din primele două manșe (respectiv locul 1 cu 2; locul 3 cu 4;) (începând cu timpii cei mai slabi). În

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) În vederea ocupării podiumului de premiere primii 4 clasati din fiecare clasa vor concura în continuare în sistem eliminatòriu în semifinala și finala.
- b) Startul perechilor în runda II se va face în ordinea: juniori, clasa 1400.... s.a.m.d., semifinala 2-3, apoi 1-4, finala mica, finala mare.
- c) Atunci când doi piloți totalizează același timp după runda I pentru intrarea în semifinale timpul obținut în mansa care nu a fost adunată este decisiv. Dacă nu se pot departaja timpul cel mai mic din oricare mansa este decisiv.
- d) Dacă un pilot nu se prezintă pe grila de start în semifinala sau finala, locul lui va rămâne liber și nu va putea fi ocupat de alt pilot.
- e) Amânarea individuală a startului unui pilot nu se poate face decât din motive tehnico-organizatorice foarte bine întemeiate și doar cu aprobarea Directorului Sportiv.

14.2.2. Semifinale

- 14.2.2.1. Pentru fiecare clasa anterior definită și constituită, cu minim 4 concurenți calificați se organizează semifinalele.
- 14.2.2.2. Semifinalele sunt de tip eliminatòriu și se formează astfel: locul 1 cu locul 4, și locul 2 cu locul 3, concurenții de pe locurile 1 și 2 își pot alege poziția de start.
- 14.2.2.3. În cazul în care dintr-o clasa se califică după runda I doar 3 concurenți clasificarea finală se stabilește în baza timpilor obținuți la sfârșitul rundei I.
- 14.2.2.4. Dacă un concurent nu se prezintă întruna din semifinale (sau se declară abandonat), celălalt component al semifinalei este obligat să efectueze mansa semifinală respectivă și să primească un timp de sosire (sub 15 minute) pentru a avea dreptul să intre în finala mare. Concurentul abandonat/retras va ocupa automat locul 4 la clasa respectivă. În cazul în care concurentul singular al mansei semifinale nu reușește să obțină un timp de sosire sub 15 minute, cealaltă semifinală devine automat finală mare și clasarea celorlalți doi participanți de la runda II (care vor ocupa locurile 3 și 4) se va face în baza locurilor ocupate după runda I.
- 14.2.2.5. Dacă ambii componente ai unei semifinale nu se prezintă la start (sau se declară abandonati), cealaltă semifinală devine automat finală mare, iar clasarea concurenților abandonati/retrasi se va face în baza locurilor ocupate la clasa după runda I.

14.2.3. Finale

- 14.2.3.1. Se va constitui din câștigătorii semifinalelor, concurentul cu cel mai bun timp în semifinală putând să-și aleagă poziția de start în Finală.
- 14.2.3.2. Locul 3 se va acorda câștigătorului finalei mici disputată între cei care au pierdut semifinalele.
- 14.2.3.3. În cazul în care nici un concurent nu trece linia de start în finală mare și/sau mica locurile unu și doi, respectiv trei și patru, se vor acorda în baza rezultatelor obținute după încheierea rundei I.
- 14.2.3.4. În cazul în care nici un concurent nu trece linia de sosire în finală mare și/sau mica locurile unu și doi respectiv trei și patru se vor acorda în baza rezultatelor obținute după runda I.
- 14.2.3.5. Prevederile de la 14.2.2.4 și 14.2.2.5 se au în vedere la Finală.
- 14.2.3.6. Prevederile de la alineatul 14.1 punctele 14.1.1 până la 14.1.5. sunt valabile și 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 înaintarea cazului către Comisia de Disciplină.

15.2. Infrațiuni, Penalitate

- a) Participarea unei mașini neadmise în 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 marcărilor pistei sau conducerea în afara circuitului pentru a castiga 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 banuiala 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 oricăror 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 500 lei. Dacă reclamația face necesară demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cautiune de 5000 lei. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.
- 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 cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopere se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate. Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Nici una din părți nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială. Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisariilor Tehnici, 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 întemeiat, taxa și cautiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform Regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunere, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).
- 16.3.3. În mod similar vor fi sancționate:
- Protestele 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 stergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
 - Discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale; orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.
 - Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor 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 neîntemeiat, sau de către concurentul

impotriva caruia s-a depus protestul in cazul in care este admis. In cazul in care protestul este neintemeiat și, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decat suma din depozit, diferenta va fi suportat de catre reclamant. Dimpotriva, in cazul in care cheltuielile sunt mai mici, diferenta se restituie.

16.4. Apel

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

Pentru proteste la Comisia de Competitii – 2000 lei

Pentru proteste la Comisia de Disciplina – 2000 lei

Pentru apeluri la Comisia de Apel – 2500 lei

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 propuși 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 750 si 5000 lei.

17.5 Organizatorul va asigura, prin personalul propriu, accesul in parcul de service doar a mijloacelor strict necesare desfasurarii competitiei.

In fiecare padoc se admit doar masina de competitie si masina de asistenta.

Nerespectarea acestor instructiuni in padoc si parc, de catre concurenti duce la penalizarea pilotului, initial, cu 10 secunde, adaugate la timpul total obtinut la finele Rundei I , in Clasamentul Open, ramanand, in continuare valabile celelalte penalitati de la pct. 17.4.4.

Seful de Securitate si cu Seful de Parc verifica implementarea si respectarea acestor masuri. Eventualul loc de parcare amenajat in incinta Parcului de Service va fi destinat pentru autoturismele oficialilor competitiei.

18. CLASAMENTE de ETAPĂ/ ANUALE

La fiecare etapă și la sfârșitul anului se vor întocmi următoarele clasamente:

- **Clasament CLASA 1**
- **Clasament CLASA 2**
- **Clasament CLASA 3**
- **Clasament CLASA 4**
- **Clasament CLASA 5- SSW**
- **Clasament CLASA 6- BUGHY**
- **Clasament Open SSW+BUGHY**
- **Clasament CUPA LOGAN**
- **Clasament CUPA Swift Trophy**
- **Clasament Juniori START(motoare sub 1400cc, Logan cup, sportivi cu maxim 2 ani de participare)**
- **Clasament Juniori PRO(Suzuki, Sandero și mașini cu max 1600cmc cu max 155cp)**
- **Clasament Juniori Master(include toți juniorii care au luat startul)**
- **Clasament FEMINA**
- **Clasament OPEN(include toți sportivii care au luat startul)**

18.1. La întocmirea clasamentelor anuale individuale, Open si pe echipe se vor lua in calcul etapele desfășurate, astfel:

Se vor lua în calcul pentru clasamentul anual toate etapele desfășurate pe parcursul sezonului 2023

Va fi declarat CAMPION NAȚIONAL la CLASĂ dacă la respectiva clasă au participat și punctat pe întreg anul competițional, minim 10 piloți si clasa a fost constituita la minimum 3 etape. Exceptie clasa juniori, unde numarul minim de pilotiparticipanti poate fi si 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 competițional nu vor putea figura pe podiumul anual de premiere.

În vederea participării la Campionatul pe echipe se considera o echipă formată din minim 3 și maxim 5 concurenți din care punctează primii 3 cei mai bine clasati piloți, dar nu mai mult de un pilot la aceeași clasă.

Punctele acordate unui pilot din cadrul echipei se stabilesc prin însumarea punctelor acordate la clasă cu punctele acordate la Clasamentul Open. Primul junior clasat beneficiază de un bonus de 50% din punctele obținute.

criteriile de departajare în caz de egalitate.

18.2 Clasament clase:

În caz de egalitate de punctaj la o clasă departajarea a doi sau mai mulți concurenți se face ținând cont de: victoriile directe de la clasă din etapele comune (etape la care au participat cei implicați și care se iau în calcul în vederea cumulării punctajului fiecăruia).

În cazul în care egalitatea se păstrează în continuare se ia în calcul diferența de locuri dintre concurenți la etapele menționate mai sus.

În cazul în care egalitatea se păstrează în continuare se ia în calcul suma timpilor luați în calcul de la rundele I de la etapele la care punctează concurenții în cauză.

18.3 Clasamentul Open:

În caz de egalitate se ia în calcul pentru departajare timpul cumulativ din etapele comune (etape la care au participat cei implicați, cele care se iau în calcul în vederea cumulării punctajului fiecăruia).

În cazul în care egalitatea se păstrează în continuare sau nu se poate efectua departajarea se ia în calcul cel mai bun loc și apoi cel mai bun timp obținut în anul competițional.

19 REGULAMENT ELIBERARE LICENȚE/NUMERE CONCURS CAMPIONATUL NAȚIONAL DE SLALOM PARALEL – EDIȚIA 2023, conform Regulamentului de licențiere FRAS 2023

În Campionatul Național de Slalom Paralel ediția 2023, 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 2021 au rezervate automat pentru ediția 2023 numerele de concurs de la 701 la 710. Dacă din diferite motive, vreunul dintre acești sportivi dorește un alt număr de concurs (între 711 și 799), poate opta pentru un astfel de număr cu condiția ca acesta să nu fie atribuit/reținut/rezervat de către un alt concurent. Dacă vreunul dintre acești zece sportivi va participa la ediția 2023 a Campionatului Național de Slalom Paralel cu licența de raliu și nu va necesita acordarea numărului aferent Campionatului Național de Slalom Paralel (7xx), acest număr nu va putea fi acordat sub nici o formă unui alt sportiv. De asemenea, dacă unul dintre cei zece sportivi care au număr de licență acordat din oficiu, optează pentru un alt număr de licență/concurs, numărul său nu va putea fi acordat sub nici o formă unui alt sportiv.

20 FESTIVITATEA DE PREMIERE

20.2 Castigatorii primelor trei locuri de la fiecare clasă, Open, Cupa Scolilor de Pilotaj individual și echipe vor primi diplome și cupe.

20.3 Se instituie o Cupă a Scolilor de Pilotaj, a cărei regulament este prezentat mai jos.

20.4 Festivitatea anuală de premiere

Castigatorii trebuie să fie prezenți la festivitatea anuală de premiere. Dacă un pilot nu participă, el poate fi sancționat cu o amendă până la 1500 lei.

Regulamentul Cupei Scolilor de Pilotaj ediția 2023

1. Descriere generală

1.1.Scopul acestei Cupe.

Prezenta Cupa a Scolilor de Pilotaj are ca scop incurajarea formarii/participării/familiarizării unor noi generații de piloti pe macadam, cât și șansa încheierii unor cursuri, a diferitelor școli de pilotaj, într-un cadru comun de confruntare/verificare, cu ocazia desfășurării etapelor de Campionat Național de Slalom Paralel.

1.2. Șansa ca o școală de pilotaj să-și poată premia pe castigatorul unei serii de curs cu prezenta acestuia la una sau mai multe etape anuale de CNSPR.

2. Mașini de concurs utilizate:

Dacia Logan și Sandero de Cupa cât și Suzuki de Cupa.

În cadrul concursului se admite participarea a doi piloti pe o mașină.

3. Concurenți admisi:

3.1. Diferitele Școli de Pilotaj acreditate FRAS care își vor nominaliza/desemna câte unul sau mai mulți piloti să o reprezinte, punctând cel mai bine clasat pilot.

Nota 1: în cadrul clasamentului individual anual o Școală de Pilotaj poate fi reprezentată de diversi piloti în cadrul diferitelor etape.

Nota 2. Criteriul de reprezentare al școlii de către pilot este ultima școală de pilotaj efectuată sau cea pe care o efectuează în acel moment.

Un pilot poate reprezenta doar o singură școală de pilotaj și doar în maxim doi ani competiționali succesivi.

3.2. Vârsta participanților:

Începând cu 12 ani până la 25 de ani, la data începerii campionatului.

4. Clasificarea și punctajul:

În cazul în care la această cupă sunt înscrși minim 5 piloti punctajul acordat este cel din cadrul CNSP (20, 17, 15, ..., 3, 2, 1). Dacă sunt înscrși 4 piloti punctajul maxim începe de la 17 puncte, Dacă sunt înscrși doar 3 piloti punctajul maxim începe de la 15 puncte. La 2 piloti înscrși se acordă 13 respectiv 12 puncte și la doar un singur participant se acordă 12 puncte.

Pentru a încuraja/sprijini îndeosebi tinerii participanți se acordă **la individual și echipe** un bonus la punctajul (individual obținut), după cum urmează:

4.1. Juniori participanți cu vârsta până la 16 ani20 %

4.2. Juniori participanți cu vârsta între 16 și 18 ani10 %

5. Clasamente:

5.1. Clasament nominal/individual al Școlii de Pilotaj.

5.2. Clasament pe echipe al Scolilor de Pilotaj, în care fiecare echipă se clasează funcție de cumulul de puncte al tuturor membrilor/pilotilor, ai unei școli, participanți la etapa respectivă.

În cadrul unei echipe se pot înscrie maxim 3 concurenți.

6. Taxa de înscriere: Conform regulamentului particular al etapei desfășurate