

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE SLALOM PARELEL ediția 2024

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 2024. Campionatul cuprinde etapele inscrise in Calendarul competițional 2024. 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 2024 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 2024. 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°	1 p				

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 2024 în conformitate cu Regulamentele FRAS.

3.2. Comitetul de organizare:

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. Cronometror șef

3.3.8. Responsabilul cu securitatea

3.3.9. Medicul șef

3.3.10. Președinte Comisia CNSP

3.3.10.1. sosire

3.3.10.2. alimentare start

3.4. Comisia de Securitate, compusa din Directorul Sportiv, Sef Securitate si un membru (avizat de catre Presedintele Comisiei Sportive sau inloc.).

4. CONDITII GENERALE

4.1. Acest concurs conteaza pentru Campionatul National de Slalom Paralel 2024

4.2. Descrierea circuitului

- circuitul este compus din doua trasee distincte, legate si intrepatrunse, 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....%)

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 :

Juniori Start

Juniori Pro

Clasa 1 : masini cu cilindrarea pana la 1400 cmc cu o punte motoare **si Dacia Logan (1600 8v)**

Clasa 2 : masini cu cilindrarea 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 4.**

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

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

CUPA LOGAN(cu motorizare de 1600 8v si **Jante r15**)

CUPA SWIFT Trophy(cu motorizare de 1600 16v si **Jante r15**)

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

5.2. Clasa JUNIORI :

- **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.(Formular Tip FRAS.RO)**

5.2.1

- La propunerea Comisiei Sportive de Slalom Paralel, poate admite si participarea unor tineri piloti **prin excepție, care au împlinit 11 ani, care au cel puțin doi ani de licențiere FRAS sau Karting Competitional , au un titlu castigat la sfarsit de sezon si o scoala de pilotaj sportiv absolvita, li se permite înscrierea în CNSP la clasa Junior Start**

5.2.2. In mod exceptional:

Juniori cu varsta cuprinsa intre 12 si 14 ani:

motoare aspirate cu cilindrarea efectiva de maxim 1400 cmc si o punte motoare, cu puterea de maxim 100 CP. Se include la aceasta clasa si autoturismele Dacia Logan 1600 8v. Este obligatorie absolvirea unei scoli de pilotaj si avizul Comisiei de Slalom Paralel.

Acest aviz, cat si licenta, pot fi retrasede 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 efectiva 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 1600 8v.

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 efectiva 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 .

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 2024 la o clasa superioara(nu mai mare de clasa 2 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 maxima: sub 18 ani la inceperea sezonului competitional (inceputul primei etape anuale).

6.3.2. Conditii necesare:

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 a seniorilor este permisă cu o taxă suplimentară de 300 ron 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 12-16 ani este obligatorie ocuparea locului din dreapta(fara taxa) de catre un instructor al unei scoli de pilotaj sau de o persoana majora (Pilot/Navigator licentiat fras de minim 5 ani) . Aceiasi obligatie o au

și juniorii de peste 16 ani, în primul an de participare. Echipajul cât și automobilul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, cască, centuri de siguranță în minim 4 puncte).

6.3.7. Participanți seniori: Pot avea în dreapta un Junior doar dacă pilotul senior este instructor autorizat FRAS. Echipajul cât și automobilul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, cască, centuri de siguranță în minim 4 puncte).

6.3.8. Copilotii seniori vor completa câte un formular cerere de participare. Formularul completat și predat o dată cu cererea de înscriere a pilotului.

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

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

6.6. Piloti amatori:

- Orice persoană care nu are sau nu a avut o licență în Campionatele FRAS dar care deține un permis de conducere valabil (în ziua cursei) pentru categoria B, cu o vechime de minim 1 an, este admisă în clasele de piloti amatori (la vechime se admit excepții individuale cu acordul CCS).

Sunt interzise antrenamentele pe traseele din cadrul Campionatului fără acordul Comisiei de Slalom Paralel 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 OPTENZE PENTRU CLASA SENIORI.

JUNIORII CARE AU OBTINUT TITLUL DE "Campion Național la una dintre clasele de Juniori" în anii precedenți, vor avansa la o clasă superioară.

7. ÎNSCRIERI ȘI VALIDARI

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

7.2. Nici o modificare a cererii de înscriere nu este permisă, odată 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 (înscririle 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.

8. TAXE DE ÎNSCRIERE

8.1. Taxele de înscriere:

- Taxa înscriere la o etapă este de maxim 700 RON/concurent,
- Taxa înscriere echipă este de maxim 300 RON
- Taxa înscriere CUPĂ Dacia sau Suzuki: 100 lei

- Data limita de înscriere: conform Regulamentului particular.
- Data limita 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 2024)

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.

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 prezenta pilotilor la verificările administrative care se vor face în ziua concursului. Verificarea constă în inspectia documentelor: licența, carnetul de 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. Oricareia mașină care întârzie, îi poate fi refuzată permisiunea de a lua startul.

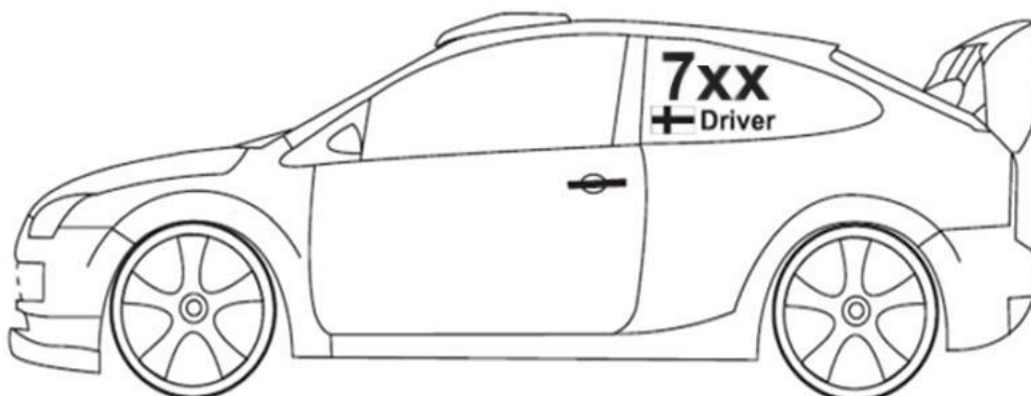
11.2.2. Organizatorul poate prevedea o perioadă specială pentru verificări tehnice pentru concurenții care au întârziat și poate aplica penalități financiare care trebuie specificate în Regulamentul Particular. Totodată, Organizatorul poate refuza înscrierea oricărui echipaj/pilot întârziat.

11.2.3. Orice mașină care nu corespunde prezentului Regulament nu este acceptată la start.

11.2.4. Numerele de concurs vor fi conform Regulamentului de înscriere FRAS: Două numere pe fiecare parte pe geamurile laterale spate cu o înălțime de 20 cm și o grosime de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804). Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale. Prenumele pilotului, numele de familie (poreclă), împreună cu drapelul național din pasaportul național trebuie să apară pe geamurile laterale spate pe ambele părți ale automobilului, de culoare albă. Dimensiuni numere: 10 cm înălțime, 10 mm grosime, de culoare albă, pe un fond transparent, caracter Helvetica, cu prima literă majusculă.

Un panou pe luneta, în partea de sus, care va fi de minim 90 cm lungime și 10 cm înălțime este rezervat Federației Române de Automobilism Sportiv. O suprafață adiacentă conține numărul de competiție cu o înălțime de 14 cm și 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:

- a) Sa poarte o casca conforma cu una din normele aprobate de FIA,
- b) Sa poarte combinezonul, lenjeria intima, manusi si incaltaminte conforma normelor FIA.
- c) Sa fie corect mentinut in scaun de centura de siguranta,
- d) Sa pastreze inchise geamurile. Se considera ca geamul este deschis, daca este coborat cu mai mult de 2 cm fata de pozitia "inchis complet"
- e) **Pentru concurentii juniori este obligatoriu si sistemul de securitate HANS iar pentru seniori este puternic recomandat.**

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 fiecarei masini cu:

- a) Centura de siguranta in minim 4 puncte conform Norme FIA. Se admite si depasirea cu 5 ani a termenului de valabilitate daca ele nu sunt uzate si au un aspect corespunzator. Centrurile nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora
- b) Un extingtor central cu actionare electrica sau manuala atat din interior cat si din exterior, aprobat FIA.
- c) Se admit anvelope conform CNR si din dotarea autovehiculelor de serie, prevedere valabila si pentru buggy, SSW (mai putin anvelopele de serie).
- d) In Campionatul de Slalom Paralel, nu se admit anvelope cu cuie sau cu crampoane tip off road.
- e) De asemenea, in concursurile de Slalom Paralel este interzisa folosirea lanturilor antiderapante.
- f) Prin Regulamentul Particular al etapei se poate prevedea o zona Parc Alimentare pentru alimentarea cu combustibil a masinilor de concurs, in aceste conditii orice depozitare de combustibil sau alimentare ilegala in parcul de service se penalizeaza cu 10 secunde la timpul total obtinut de pilot in cadrul Clasamentelor.

12.3. Rollbarul:

- a) Este obligatoriu pentru toate masinile care concureaza in Campionatul National de Slalom Paralel.
- b) Structura de securitate (rollbar): aceasta se confectioneaza si se monteaza conform normelor FIA si aprobate de FRAS.
- c) In cazul in care orice automobil de concurs este considerat periculos pentru siguranta cursei Comisarul Tehnic poate refuza startul.
- d) La propunera Directorului Organizatoric, a Reprezentantului clubului implicat sau parintelui juniorului implicat, CCS poate deasemenea dispune scoaterea din cursa a oricarui junior daca unul dintre acestia considera ca juniorul pericliteaza cursa sau propria sanatate.

13. ANTRENAMENTE SI SEDINTE CU PILOTTII:

- 13.1. Se organizeaza o mansa de antrenamente cronometrate in baza careia se intocmeste lista si perechile de start pentru mansele 1 si 2. In caz de neparticipare se considera prima mansa de concurs ca mansa de antrenament, pilotul figurand in concurs ca abandonat la aceasta prima mansa.
- 13.2. Sedinta cu pilotii trebuie sa aiba loc inaintea inceperii manselor de concurs. Toti pilotii masinilor admise in concurs trebuie sa participe la sedinta pe intreaga durata a acesteia.
- 13.3. La sedinta cu pilotii vor participa doar Directorul sportiv, Presedintele Comisiei de Slalom Paralel, pilotii/navigatorii/instructorii/parintii juniorilor.

14. CONCURSUL

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

- 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 cu consultarea Presedintelui Comisiei de Slalom Paralel pot dispune anularea unei manse din cadrul primei runde. In acest caz punctajul final acordat la Clase si Open este de doar 3/4 din punctajul normal acordat. Se pastreaza conditiile de punctare la clasa (vezi pct.14.1.8 litera f).
- 14.2. Runda II: Semifinale si Finale
- 14.2.1. Reguli comune:
- a) In vederea ocuparii podiumului de premiere primii 4 clasati din fiecare clasa vor concura in continuare in sistem eliminatoriu in semifinala si finala.
 - b) Startul perechilor in runda II se va face in ordinea: juniori, clasa 1400... s.a.m.d., semifinala 2-3, apoi 1-4, finala mica, finala mare.
 - c) Atunci cand doi piloti totalizeaza acelasi timp dupa runda I pentru intrarea in semifinale timpul obtinut in mansa care nu a fost adunata este decisiv. Daca nu se pot departaja timpul cel mai mic din oricare mansa este decisiv.
 - d) Daca un pilot nu se prezinta pe grila de start in semifinala sau finala, locul lui va ramane liber si nu va putea fi ocupat de alt pilot.
 - e) Amânarea individuala a startului unui pilot nu se poate face decât din motive tehnico-organizatorice foarte bine intemeiate si doar cu aprobarea Directorului Sportiv.

14.2.2. Semifinale

- 14.2.2.1. Pentru fiecare clasa anterior definita si constituita, cu minim 4 concurenti calificati se organizeaza semifinale.
- 14.2.2.2. Semifinalele sunt de tip eliminatoriu si se formeaza astfel: locul 1 cu locul 4, si locul 2 cu locul 3, concurentii de pe locurile 1 si 2 isi pot alege pozitia de start.
- 14.2.2.3. In cazul in care dintr-o clasa se califica dupa runda I doar 3 concurenti clasificarea finala se stabileste in baza timpilor obtinuti la sfarsitul rundei I.
- 14.2.2.4. Daca un concurent nu se prezinta intruna din semifinale (sau se declara abandonat), celalalt component al semifinalei este obligat sa efectueze mansa semifinala respectiva si sa primeasca un timp de sosire (sub 15 minute) pentru a avea dreptul sa intre in finala mare. Concurentul abandonat/retras va ocupa automat locul 4 la clasa respectiva. In cazul in care concurentul singular al mansei semifinale nu reuseste sa obtina un timp de sosire sub 15 minute, cealalta semifinala devine automat finala mare si clasarea celorlalti doi participanti de la runda II (care vor ocupa locurile 3 si 4) se va face in baza locurilor ocupate dupa runda I
- 14.2.2.5. Daca ambii componentii ai unei semifinale nu se prezinta la start (sau se declara abandonati), cealalta semifinala devine automat finala mare, iar clasarea concurentilor abandonati/retrasi se va face in baza locurilor ocupate la clasa dupa runda I.

14.2.3. Finale

- 14.2.3.1. Se va constitui din castigatorii semifinalelor, concurentul cu cel mai bun timp in semifinala putand sa-si aleaga pozitia de start in Finala.
- 14.2.3.2. Locul 3 se va acorda castigatorului finalei mici disputata intre cei care au pierdut semifinalele.
- 14.2.3.3. In cazul in care nici un concurent nu trece linia de start in finala mare si/sau mica locurile unu si doi, respectiv trei si patru, se vor acorda in baza rezultatelor obtinute dupa incheierea rundei I.
- 14.2.3.4. In cazul in care nici un concurent nu trece linia de sosire in finala mare si/sau mica locurile unu si doi respectiv trei si patru se vor acorda in baza rezultatelor obtinute dupa runda I.
- 14.2.3.5. Prevederile de la 14.2.2.4 si 14.2.2.5 se au in vedere la Finale.
- 14.2.3.6. Prevederile de la aliniatul 14.1 punctele 14.1.1 pana la 14.1.5. sunt valabile si la runda II.
- 14.2.3.7. In cazuri de forta majora (timp de desfasurare diurn insuficient, ploaie abundenta care face pista de concurs inutilizabila sau alte motive considerate de forta majora, CCS impreuna cu Directorul Sportiv cu consultarea Presedintelui Comisiei de Slalom Paralel 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:
- 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.
 - pozitia din stanga a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru pozitiile pare din clasamentul stabilit in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.
- 14.3.4.2. in mansele 2 si 4 din runda I: se procedeaza la inversarea pozitiei de start a perechilor stabilite in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.
- 14.3.4.3. in runda II:
- La semifinale: pozitia din dreapta a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru locul 1 respectiv 2 din semifinalele mentionate la aliniatul 14.2.2.2.
 - La finala mare: pozitia din dreapta pentru concurentul posesor al celui mai bun timp, din cei doi castigatori ai semifinalelor.
 - La finala mica: pozitia din dreapta pentru cel mai bun timp efectuat in semifinale de cei doi concurenti care au pierdut semifinalele.
- 14.3.5. Semnalizarea cu fanioane: semnalizarea cu fanioane trebuie sa fie in conformitate cu Anexa H a CSI, cu urmatoarele exceptii: fanionul galben va fi prezentat la un singur post, imediat inainte de accident/obstacol. Dupa prezentarea fanionului galben, pilotul ramas in concurs continua cursa cu atentie pana la depasirea integrala a zonei incidentului semnalizata prin prezenta fanionul verde.
- 14.3.6. La solicitarea pilotului care a fost semnalizat, in runda I, cu fanionul galben sau rosu, acestuia i se poate aproba restartul in mansa respectiva.

15. PENALIZARI

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

- 15.1. Orice discutie jignitoare, pe un ton ridicat sau insotite de un vocabular indecent purtate cu/despre Directorul Sportiv, oficialii concursului sau organizator vor duce la inaintarea cazului catre Comisia de Disciplina.
- 15.2. Infractiune, Penalitate
- Participarea unei masini neadmise in virtutea art. 5 al Regulamentului: start refuzat.
 - Neplata taxelor de participare: start refuzat.
 - Vehicule care nu se conformeaza masurilor de securitate ale Regulamentului Particular: excluderea din competitie de catre Comisarul tehnic.
 - Orice actiune/interventie asupra unei masini oprite pe traseu in vederea repunerii ei in miscare pe traseu sau pentru a fi readusa in parcul de service se face doar cu aprobarea Directorului Sportiv. Orice abatere se santioneaza cu excluderea din concurs a pilotului si/sau a colegiilor acestuia care efectueaza operatia.
 - Deplasarea marcajelor pistei sau conducerea in afara circuitului pentru a castiga timp: excludere din mansa.

- f) Starturi anticipate: intr-o mansa: se penalizeaza cu un timp suplimentar de 10 secunde pentru fiecare secunda anticipata.
- g) Nerespectarea indicatiilor fanioanelor de semnalizare: Decizia Comisarilor Sportivi.
- h) Prezentarea cu intarziere la verificarile tehnice se penalizeaza conform Regulamentului Particular, Organizatorul putand oricand refuza inscrierea in concurs a echipajului/pilotului intarziat.
- i) Depasirea cilindreei echivalente clasei declarate se sanctioneaza cu excluderea din Campionatul de Slalom Paralel in sezonul respectiv și anulara punctelor acumulate, Comisia de Disciplina urmand sa stabileasca si alte sanctiuni.

Refuzul de a se supune verificarilor se considera fapta dovedita și se sanctioneaza ca atare.

Cu aprobarea Directorului Sportiv, Comisarii Tehnici pot dispune efectuarea verificarilor mentionate ori de cate ori exista banuiala unei fraude. In plus, Comisarii Sportivi, personal sau la propunerea Directorului Sportiv, vor putea sa ia o decizie pentru orice situatie neprevazuta de Regulament si sa aplice penalizari conforme cu criteriile Regulamentului General si ale Regulamentului Particular.

16.PARC INCHIS-REZULTATE-RECLAMATII

16.1. Parc inchis

- a) Masinile tuturor semifinalistilor si finalistilor trebuie conduse de catre piloti imediat in parcul de service care se asimileaza unui parc inchis dupa terminarea concursului. Masinile vor ramane in parc 15 minute dupa publicarea rezultatelor provizorii pana cand acestea vor fi declarate definitive sau pana la autorizarea de iesire data de catre Comisarii Sportivi. In aceasta perioada este interzisa efectuarea oricaror interventii asupra masinii sau realimentarea cu combustibil fara supravegherea unui Comisar Tehnic. Orice incalcare a regimului de parc inchis va atrage excluderea din concurs.
- b) Nota: **CIRCULATIA IN PARCUL DE SERVICE SE VA DESFASURA CU VITEZA DE MAXIM 10 KM/H.** Abaterile se penalizeaza cu 10 secunde de penalizare la mansa anterioara.

16.2. Rezultate

- a) Rezultatele fiecărei manse vor fi comunicate concurenților imediat ce toate acestea au fost primite.
- b) Ordinea de start a fiecărei manse va fi postată înainte de startul acesteia.

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 **1000** 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

plateasca o taxa suplimentara de depozit pentru fiecare parte. Sumele aplicabile vor fi specificate in Regulamentul particular al competitiei. In eventualitatea unui protest care necesita demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii respective) corespunzator pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adauga 10% din totalul reperelor demontate. Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Daca protestul se dovedeste neintemeiat, cautiunea va fi preluata in totalitate de cel impotriva caruia a fost depus protestul. Nici una din parti nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferente dintre costul estimat de Comisarii Sportivi si costul efectiv de aducere a automobilului in stare initiala. Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale. In masura in care protestul este intemeiat, taxa si cautiunea depusa se restituie partial sau integral celui care a depus-o, dupa caz. In eventualitatea constatarii unor neconformitati, taxa trece in sarcina echipajului gasit vinovat, care in plus, va fi sanctionat conform Regulamentelor in vigoare (excludere, suspendare, depunere, penalizare in timp sau in bani, alte sanctiuni disciplinare).

- 16.3.3. In mod similar vor fi sanctionate:
- Proteste depuse cu recredinta;
 - Orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
 - Orice incercare de a ascunde sau inlocui un reper neconform;
 - Ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor in lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
 - Discutiile in contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale; orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau apel si cel care este contestat.
 - Proteste impotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse in maximum 15 minute de la postarea rezultatelor.

- 16.3.4. Cheltuielile necesare pentru operatiune, precum și cele de transport al mașinii vor fi suportate de catre cel ce depune protestul in cazul in care protestul este neintemeiat, sau de catre 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 **in caz contrar startul concurentului este refuzat.**

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, **lipsa ei atrage automat o amenda in valoare de 500 ron achitata pe loc Organizatorului.**

17.3. Oficialii cursei

17.3.1. Comisarii Sportivi

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

17.3.2. Delegati FRAS

Minim urmatorii 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 2500 si 5000 lei achitata pe loc la organizator, in caz contrar excludere din concurs.

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 CUPA LOGAN
- Clasament CUPA Swift Trophy
- Clasament Juniori START(motoare sub 1400cc, Logan, 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)

In Sezonul 2024

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

Se vor lua în calcul pentru clasamentul anual cele mai bune 6 rezultate din sezonului 2024

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

În cazul în care pe întreg anul competițional nu au punctat în campionat minim 10 piloți dar clasa a fost constituită la minimum 3 etape se va decerne titlul de CĂȘTIGĂTOR AL CLASEI.

Sportivii care au participat la una sau două 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.

Criterii 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 LICENTE/NUMERE CONCURS CAMPIONATUL NATIONAL DE SLALOM PARALEL – EDITIA 2024, conform Regulamentului de licențiere FRAS 2024

In Campionatul National de Slalom Paralel ediția 2024, 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 2024 numerele de concurs de la 701 la 710. Daca din diferite motive, vreunul dintre acesti sportivi doreste un alt numar de concurs (intre 711 si 799), poate opta pentru un astfel de numar cu conditia ca acesta sa nu fie atribuit/retinut/rezervat de catre un alt concurent. Daca vreunul dintre acesti zece sportivi va participa la editia 2024 a Campionatului National de Slalom Paralel cu licenta de raliu si nu va necesita acordarea numarului aferent Campionatului National de Slalom Paralel (7xx), acest numar nu va putea fi acordat sub nici o forma unui alt sportiv. De asemenea, daca unul dintre cei zece sportivi care au numar de licenta acordat din oficiu, opteaza pentru un alt numar de licenta/concurs, numarul sau nu va putea fi acordat sub nici o forma unui alt sportiv.

20 FESTIVITATEA DE PREMIERE

20.2 Castigatorii primelor trei locuri de la fiecare clasa, Open, Cupe, individual si echipe vor primi cupe.

20.3 Festivitatea anuala de premiere

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