

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE RALLYCROSS 2023 - PRESCRIPTII GENERALE -

1. GENERALITĂȚI

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross 2023.

Campionatul cuprinde competițiile de rallycross înscrise în Calendarul competițional 2023. Prin înscrierea în Campionat, participanții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

1.1.1 FRAS elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament.

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

Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției.

1.1.2 Directorul de cursă este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării raliului și sesizează sau informează Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

1.1.3 Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis.

1.2 LIMBA OFICIALĂ

1.2.1 Pentru Campionatul Național de Rallycross 2023 limba oficială este limba română.

1.2.2 În cazul în care se face apel la reglementări FIA elaborate într-o limbă de circulație internațională numai traducerea aprobată de FRAS în limba română poate fi utilizată.

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

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

1.3.2 În mod similar, în cazul în care se naște vreo dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română rezultat din traducerea de la art. 1.2.2, FRAS va soluționa disputa, acordând întâietate prezentului regulament.

1.3.3 Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament sunt considerate parțial sau integral "disciplinare" în cazurile înaintate spre analiza Comisiei de Disciplina a FRAS. În acest sens se va face distincție între "penalizare" ca încălcare a "regulii jocului" și "sancțiunea disciplinară" cu rol corecțional.

1.4 VALABILITATE

Aceste reglementări sunt valabile pentru sezonul competițional 2023 și/sau până la elaborarea unui nou regulament de Rallycross. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu litera distinctă.

Pilotii sunt obligați să cunoască și să respecte Regulamentul de Rallycross .

2. DEFINIȚII

2.1 BULETIN

Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al etapei, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze.

2.2 COMUNICAT

Document scris, oficial, de natură informativă care poate fi emis fie de către directorul sportiv fie de către Comisarii sportivi.

3. CAMPIONAT

Vor fi minim 5 și maxim 8 etape pe an.

La întocmirea clasamentelor anuale vor fi luate în considerare rezultatele de la toate etapele desfășurate.

La întocmirea clasamentelor pe echipe se vor lua în calcul toate etapele desfășurate.

4. OFICIALII UNEI ETAPE DIN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALLYCROSS

4.1. COMISARII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Colegiul Comisarilor Sportivi ai competițiilor de Rallycross organizate în anul competițional 2023 vor fi desemnați la ședința tehnică din rândul membrilor arbitrilor prezenți la etapă. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv.

4.2. DELEGAȚI FRAS

Minim următorii delegați vor fi numiți de către FRAS:

4.2.1. DELEGATUL TEHNIC

Delegatul tehnic FRAS va ține legătura cu directorul de cursă și va fi șeful Comisarilor tehnici.

4.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL

Observatorul federal va inspecta și aprecia competiția din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare.

Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar.

Observator federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau un membru al Comisiei de Rallycross.

4.2.3. RESPONSABIL CU RELAȚIILE CU CONCURENȚII

Are ca atribuții principale informarea concurenților și rolul de mediator. Este desemnat de organizatorul etapei.

5. MASINI ELIGIBILE

În CN-Rallycross sunt admise la start și mașini care aparțin Grupei H și Buggy.

Automobile de Grupa H:

- Juniori - motor aspirat(exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc
- Clasa H1 – Motoare aspirate(exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc;
- Clasa H2 – Motoare aspirate(exclusiv) cu capacitate maximă de 1600 cmc;
- Clasa H3 - Motoare aspirate cu capacitate maximă de 2000 cmc
- Clasa H4 - Motoare aspirate sau turbo cu capacitate de peste 2000 cmc, cu tracțiune integrală sau două roți motrice .
- Clasa MASTER – Sportivi cu vârsta peste 50 ani cu mașini , cu capacitate echivalentă maxim 3500 Cmc
- Clasa femina – constituită din sportive junioare sau senioare

Mașini BUGGY:

- Clasa Juniori (motor cu capacitate de maxim 1400 cmc);
- Clasa B1 - Junior Buggy (kartcross) (motor de origine moto cu capacitate maximă 600 cmc);

- Clasa B2 - Buggy 1600(motor de origine auto cu capacitate maximă 1600 cmc);
- Clasa B3 - SuperBuggy (motor de origine auto cu capacitate între 1600 și 4000 cmc). La această clasă sunt admise și mașinile buggy cu turbo și/sau tracțiune integrală.

Fiecare mașină trebuie însoțită de un Pașaport Tehnic FRAS. Acesta se obține de către fiecare concurent de la FRAS. Pașaportul Tehnic trebuie prezentat obligatoriu la verificările tehnice ale fiecărui concurs.

6. TIPURI DE COMPETIȚII

Competițiile de rallycross vor avea loc pe circuite cf. Anexei O (art. 3) a Codului Sportiv Internațional.

Orice traseu destinat desfășurării unei etape a CN de RallyCross trebuie să fie în prealabil omologat de către FRAS.

Caracteristicile circuitului:

- lungime minimă: 800 m; lungime maximă: 1400 m;
- lățime minimă: 10 m; latime maxima : 25 m

Numărul de tururi impuse va depinde de lungimea circuitului, lungimea totală să nu fie mai mică de 3000 m în calificări și 5000 m în finală și nu mai mult de 6000 m în calificări și 8000 m în finală.

Compoziție:

- suprafața acoperită (asfalt, beton etc.): min. 35%, max. 60%;
- suprafața macadam: min. 40%, max. 65% (această suprafață va fi obligatoriu udată cu apă)
- Panta sau rampa maximă: 7%

Start:

- trebuie să se asigure o linie dreaptă de min. 100 m până la primul viraj
- grila de start trebuie amplasată pe o suprafață uniformă , amenajată cu culoare balizate, care va fi continuată pe cel puțin 30-50 m după linia de start; lățimea pistei în dreptul liniei de start va trebui menținută până la primul viraj și pe toată lungimea acestuia, care va avea o rază maximă de 25 m și o schimbare de direcție de minim 45 de grade

Sosire: linia de sosire trebuie amplasată astfel încât să nu se poată intra direct în parcul service . Trecerea liniei de sosire în afara spațiului care delimitează lățimea pistei sau în afara zonei de acțiune a buclei de transponder , se consideră abandon .

- traseul, trebuie să conțină o buclă joker care va fi parcursă obligatoriu de toți concurenții atât în manșele de calificare cât și în finale , o singură dată . Dacă un pilot parcurge buclă joker de mai multe ori nu este penalizat .Dacă un pilot nu parcurge buclă Joker este clasat pe ultima poziție . Iesirea din buclă Joker trebuie să fie paralelă cu traseul principal , pe o distanță cât mai mare , pentru a evita ciocnirea între mașinile de concurs la iesirea de pe joker .

În CN-Rallycross suprafața traseului destinat concursurilor de Rallycross poate fi asfalt, beton , macadam sau mixt .

7. ORGANIZAREA COMPETITIEI

7.1 Sistemul de antrenamente, calificări și finale este specificat în Regulamentul particular al competiției și descris la art. 14 al prezentului regulament.

7.2 În total, numărul maxim de participanți în toate clasele va fi specificat în Regulamentul particular al fiecărei etape.

7.3 Orice sesiune de antrenament care are loc în ziua de dinaintea concursului pe același circuit trebuie să fie menționată în Regulamentul Particular și supusă aceluși reguli de securitate.

7.4 Lățimea grilei de start trebuie să fie conform desenului nr. 1

7.5 Organizatorul trebuie să asigure puncte de observare pe întreg circuitul pentru ca arbitrii să poată sesiza accidentele cauzate în mod intenționat, nefiind permis ca acestea să fie în avantajul celui care le-a produs.

7.6 Fanioanele trebuie să fie conforme cu Anexa H a CSI.

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

- fanionul **verde** indica sfârșitul unei zone de alerta. Se folosește după depășirea pericolului semnalizat cu fanionul galben; fanionul verde va fi arătat concurenților la fiecare trecere prin dreptul postului de arbitraj, atâta timp cât pista de concurs este liberă;
- fanionul **galben** - pentru situații periculoase. Acesta se prezintă în două moduri:
 - a. fanion fix = atenție, pericol pe traseu, depășirea interzisă !
 - b. fanion agitat = atenție, pericol, traseu obturat, încetiniți, depășirea interzisă !
- fanionul **albastru** - arătat pilotului ce urmează a fi depășit. Se prezintă în două moduri:
 - a. fanion fix = atenție în spate, urmează să fiți depășit, pastrați-vă trasa !
 - b. fanion agitat = permiteți pilotului din spate să vă depășească !Fanionul albastru se prezintă pilotilor ajunși din urmă cu un tur de pilotii frunțași.
- fanionul **rosu** - se arată de către toți arbitrii de traseu fie la ordinul Directorului sportiv fie în momentul în care un arbitru l-a ridicat **dacă în zona supravegheată** a intervenit o RASTURNARE, un INCENDIU sau un pericol iminent care face obligatorie oprirea cursei.

La vederea steagului roșu toți pilotii sunt obligați să oprească și să aștepte indicațiile arbitrilor.
- fanionul **negru** - utilizat exclusiv de Directorul sportiv, se arată unui pilot care este obligat să părăsească pista și să se îndrepte către parc. Acest fanion se arată din motive tehnice sau pentru încălcarea altor reglementări ale competiției (lovituri, conducere periculoasă, conducere în afara traseului.) . Fanionul negru trebuie prezentat împreună cu un panou, pe care scrie numărul de concurs. Pilotul trebuie să meargă imediat la boxe .

Regulamentul Particular al fiecărei etape se va face respectând prezentul regulament cu particularitățile specifice fiecărei piste de concurs și va fi trimis, către FRAS, spre aprobare cu cel puțin 14 zile calendaristice înainte de desfășurarea concursului .

8.CONCURENȚI ADMISI

Orice sportiv care deține licența de pilot sau copilot eliberată de către FRAS, valabilă pe anul în curs, este admisă, dar pentru a putea obține puncte în Campionatul National de Rallycross licența trebuie să fie pentru rallycross, celelalte licențe fiind valabile one event. Este considerat participant orice concurent care a trecut de verificările administrative și tehnice și a luat startul în cel puțin o mână de concurs. Sportivilor li se poate permite, participarea în competiție împreună cu o persoană pe post de însoțitor. Însoțitorul va fi trecut în fișa de înscriere individuală și va respecta toate normele de siguranță în vigoare (combinezon, casca, etc.). La clasa Juniori 1 însoțitorul este obligatoriu. Însoțitorul poate să fie doar un pilot major, legitimat FRAS sau antrenor al unei școli de pilotaj. Rolul însoțitorului la clasa juniori 1 este de a interveni în cazul în care pilotul pierde controlul mașinii, în caz de rasturnare, incendiu sau altă situație pentru a asigura siguranța pilotului și/sau a persoanelor din jur. Este interzis ca acesta să conducă în locul pilotului. Dacă un însoțitor nu respectă aceste obligații va fi avertizat, amendat cu până la 500 lei sau suspendat de către Comisia de Rallycross.

Vor fi admise următoarele categorii de sportivi:

a) **SENIORI** – sportivi ce pot participa cu oricare dintre automobilele descrise la pct. 5 al prezentului regulament; clasele vor fi constituite din minim 4 automobile de concurs care iau startul. Clasa neconstituită se comasează, dacă este posibil, cu cea superioară.

b) **JUNIORI 1 (varsta 12-14 ani), JUNIORI 2 (VARSTA 14-18 ani)**

pentru a se constitui această clasă este obligatoriu să participe la o competiție minim 4 piloți. În cazul în care nu se constituie clasa piloților pot participa la concurs dar obțin puncte înjumătățite. Comisia de Rallycross poate să derogare de vârstă pentru piloții cu vârsta de 11 ani, pentru cazuri excepționale de

juniori care au practicat Karting sau au participat in alte campionate FRAS (indemanare, autoslalom sau alte campionate care au varsta de licentiere mai mica de 12 ani) . Acesti juniori vor dovedi participarea anterioara in automobilism sau karting prin prezentarea unei licente emise de FRAS , in anii anteriori.

(Un pilot care are varsta corespunzatoare pentru participare la clasa Juniori 2 dar nu are nivelul de pregatire necesar pentru participare la aceasta clasa poate sa concureze la clasa juniori 1 , cu acordul Comisiei de Rallycross .

(Sportivul junior trebuie obligatoriu sa aiba acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal. Juniorul care nu prezinta acordul notarial al parintelui nu poate lua startul) . Mașina de competiție a juniorilor poate fi autoturism sau buggy cu motor aspirat și cilindrul maxim 1400 cmc. Un junior care a implinit varsta de 16 ani si a participat in anul competitional precedent la cel puțin jumătate din etapele CNRC, poate debuta la seniori (la cererea acestuia) cu acordul Comisiei Nationale de Rallycross. Comisia Nationala de Rallycross poate aproba ca un junior care a implinit varsta de 14 ani sa poate debuta la seniori daca in anul competitional precedent a avut rezultate de exceptie sau a fost declarat CAMPION NATIONAL LA JUNIORI.

Varsta se considera implinita la inceputul anului . Un sportiv nascut in IANUARIE este incadrat in aceeasi categorie cu cel nascut in DECEMBRIE .

c) ECHIBE - formate din minim 2 si maxim 5 piloti, inclusiv juniori..Puncteaza cei mai buni 3 piloti inscrisi. Punctele vor fi intregi sau injumatatite in functie de punctele obtinute de fiecare pilot inscris in echipa. Nominalizarea echipei si a clasei la care puncteaza fiecare membru al echipei se va face la inscriere. Validarea echipei se va face după verificarea tehnică , dar nu mai târziu de începerea etapei, permițnd astfel dacă un sportiv sau mai mulți sportivi înscriși nu sunt validați să se aibe posibilitatea de a fi înlocuiți .

9. INSCRIERI-VALIDARI

9.1 Orice sportiv care doreste sa participe la concurs trebuie sa trimita inainte la Secretariat cererea de inscriere completata.

9.1.1. Înscrierile la competiție se fac în perioada: luni, ora 08.00 cu o saptamana inainte de cursa – marti, ora 16.00 în săptămâna când este programata competiția. Sportivul sau clubul care a licentiat sportivul va proceda astfel: va downloada si va completa formularul de inscriere si formularul de VTI de pe site-ul FRAS, sectiunea Rallycross. Apoi formularele va fi scanate si trimise pe adresa de mail/fax specificată in formular. Formularele trebuiesc completate cîtet, fără modificări și ștersături. Sportivul sau reprezentantul clubului se va prezenta înaintea începerii competiției la secretariat, unde va fi validat în urma verificărilor specifice și achitării taxei de participare.

Sportivul sau clubul ,de care apartine pilotul ,completeaza inscriere pe platforma de inscrieri si dupa acceptarea inscrierii platesc prin banca , pana cel tarziu in ziua de joi din saptamana cursei . Modalitatea de inscriere , prin e-mail sau prin platforma de inscriere trebuie sa fie mentionata in regulamentul particular .

9.1.2.Înscrierea peste termenul prezentat la punctual anterior, va conduce la achitarea unei taxe majorate cu 100%.

9.1.3. Validarea inscrierilor se va face in ziua concursului la verificarile administrative .

(Organizatorul poate refuza inscrierea unui concurent care in decursul perioadei anterioare desfasurarii etapei a prezentat , pe site – uri de socializare, pe strada, la pista de concurs sau in orice loc , un comportament jignitor , defaimator , atitudine injurioasa sau nesportiva, bataie sau diverse amenintari ,sau a creat un prejudiciu de imagine la adresa clubului organizator sau a unui club implicat in organizare de competitii , oficialilor competitiei sau a sportivilor , echipei tehnice etc, daca acest lucru a fost aprobat de catre Comisia de Rallycross) .

9.2 Nici o modificare a cererii de inscriere nu e permisa, odata aceasta inregistrata, cu exceptia componentei echipei la etapa respectiva , care se poate face pana la incheierea verificarilor administrative .Cluburile care au licente de echipa nominalizate nu pot aduce modificari componentei echipei fata de componenta trecuta pe licenta .

9.3 În CN-Rallycross pot concura mai mulți piloți pe o mașină, la clase de cilindree diferite, superioare celei în care se încadrează mașina); un pilot poate concura la mai multe clase în același concurs, cu condiția ca mașina de concurs să nu fie de capacitate mai mare decât clasa la care se înscrie. În acest caz, este obligatorie participarea la clasa de origine și abia apoi este posibilă participarea la o clasă superioară. -

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

Un club poate forma una sau mai multe echipe din sportivi legitimați la acest club. Echipa nu poate fi compusă din piloți legitimați la cluburi diferite.

9.4. Numărul maxim de participanți în cursă va fi de 15 piloți/clasă (categorie).

9.5 Prin semnarea cererii de înscriere concurentul și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile C.S.I. și prescripțiile prezentului regulament.

9.6. Taxe de înscriere

9.6.1 Taxele maxime de înscriere sunt:

Taxa înscriere	450 lei / concurent
Taxa înscriere	100 lei / echipa

Taxa de înscriere este achitată prin transfer bancar sau pentru cazuri speciale, agreate de către organizator, la verificările administrative

9.6.2 Cererea de înscriere nu va fi luată în considerare dacă nu e însoțită de taxa de înscriere. Nici o mașină nu va fi admisă la start dacă taxele de înscriere nu au fost plătite integral.

9.6.3 Taxe suplimentare (200 lei) trebuie plătite de un concurent care refuză publicitatea organizatorului.

9.6.4 Taxele de înscriere se returnează:

- 100 %, în cazul anulării competiției;
- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validată sau concurenților care au plătit înscrierea și nu se prezintă la etapă.
- 50 %, concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.

10. ASIGURARE

10.1. Organizatorul va încheia o poliță de asigurare a evenimentului.

Organizatorul nu are nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor sau automobilelor de competiție.

10.2. Prin semnarea cererii de înscriere, concurenții și însoțitorii scutesc pe oficiali, arbitri și organizator sau reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răni mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.

11. AMENDAMENTE-INTERPRETARI

11.1 Orice informație va fi anunțată concurenților prin buletine datate și numerotate care vor face parte integrantă din regulamentul particular. Toate buletinele vor fi semnate de CCS și afișate la Panoul Oficial.

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

12. VERIFICARI

12.1 Verificari administrative

12.1.1. Doar piloții sau reprezentanții cluburilor la care sunt legitimați trebuie să se prezinte la verificările administrative care se vor face la secretariatul competiției.

12.1.2. Verificarea constă în inspectia documentelor, licenței.

12.1.3. Dacă CCS nu da o derogare în acest sens, acei concurenți care nu se prezintă la verificările administrative nu sunt autorizați să ia parte la nici una din mansele competiției.

12.2. Verificari tehnice

12.2.1 Orice masina inregistrata in concurs trebuie prezentata de catre pilot sau o persoana care il reprezinta, la verificarea tehnica impreuna cu echipamentul de concurs .

12.2.2. Cu excepția situației în care a fost aprobată de către FRAS vreo modificare, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat. Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice în afara limitelor de timp prescrise în cadrul Regulamentului Particular al competiției va fi penalizata cu 15 puncte . .

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

12.2.4 Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială înscrisurate conform regulamentului de înscrisurare , sub rezerva refuzului startului pentru masinile neînscrisurate sau înscrisurate necorespunzator .

12.2.5 Orice masina care nu corespunde Regulamentelor de Securitate FIA (anexele J si M) nu este acceptata la start. Deciziile Comisarilor Tehnici sunt hotaratoare pentru permisiunea de a lua startul in competitia respectiva.

12.2.6 Orice automobil care se prezinta la start, la inceputul concursului, cu elemente de caroserie, aripi, usi, capote deformate in proportie mai mare de 25 % nu este acceptata la start . O masina lovita intr-o etapa trebuie prezentata la etapa urmatoare indreptata si vopsita corespunzator . La propunerea Sefului de verificari tehnice , CCS poate refuza startul pentru o masina cu aspect exterior . Daca in timpul competitiei se sparge parbrizul, CCS va decide daca pilotul poate relua cursa. In cazul in care se aproba participarea in urmatoarele manse , a pilotului respectiv, acesta este obligat sa poarte o casca de protectie cu viziera . Lipsa unor elemente de caroserie , altele decat parbrizul, in timpul competitiei , datorata diverselor incidente de cursa , nu poate sa faca obiectul unor contestatii care sa duca la refuzul startului . CCS decide daca automobilul implicat intr-un incident sau accident poate continua cursa . Startul se va da cu geamurile inchise .

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

12.2.8 Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.

12.2.9 Echipamentul pilotilor (combinezon, casca, manusi, lenjerie, incaltaminte.) trebuie prezentat in momentul verificarii tehnice in acelasi timp cu masina. Lipsa echipamentului complet duce la refuzul startului . Este recomandata purtarea sistemului de protectie HANS, HANS, Head Neck Support .

13. NUMERE DE CONCURS

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

13.1. La loc vizibil pe aripile fata va fi aplicat, orizontal numele , prenumele si grupa sanguina , alaturi de simbolul drapelului tarii de rezidenta .

Două panouri pe portierele din față măsurând 67 cm. Lungime și 17 cm. Înălțime incluzând un cm alb de jur împrejur. Fiecare din aceste panouri va conține un spațiu de 23X14 cm. pentru numărul de competiții care va fi întotdeauna în fața panoului. Numerele vor fi galben cu o înălțime de 14 cm. cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafața rămasă din panou este rezervată pentru uzul organizatorului.

Fiecare panou va fi plasat orizontal la marginea fiecărei portiere față, cu numărul în față. Partea de sus a panoului trebuie să fie plasat între 7 și 10 cm sub limita de jos a geamului.

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

13.2. Două numere pe fiecare parte pe geamurile din spate cu o înălțime de 25 cm și o grosime de 25 mm de culoare orange . Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale în apropierea numelui pilotului



13.3. Masinile buggy vor fi inscriptionate astfel:

Pe ambele parti ale masinii vor fi amplasate(simetric) cate un panou care va contine un spatiu de 3X14 cm care va fi folosit pentru numarul de competitie. Numerele vor fi scrise cu o culoare usor vizibila pe fundalul panoului si vor avea o inaltime de 14 cm, grosime de 2 cm.

Pe ambele parti ale masinii va fi afisat(simetric) steagul tarii reprezentate de pilot si numele acestuia(6 cm inaltime si grosime 1 cm) (pe cat posibil in apropierea numarului de competitie).

Pe ambele parti ale masinii vor fi amplasate(simetric) cate un panou care va contine un spatiu de 14x30 cm, rezervat pentru uzul organizatorului.

14. DERULAREA CONCURSULUI

14.1. Securitatea:

Fiecare pilot trebuie:

- Sa poarte o casca conforma cu una din normele aprobate de FIA;
- Sa poarte cagula, un combinezon dintr-o piesa, ignifugat, strans la incheieturile mainilor si la glezne si lenjerie ignifuga formata din bluza ,pantaloni , sosete ,echipament omologat conform criteriilor FIA;
- Sa poarte incaltaminte si manusi din piele ignifugate;
- Sa poarte o visiera (cozoroc) sau ochelari in cazul in care este practicata o deschizatura in parbriz;
- Sa fie corect mentinut in scaun de centura de siguranta;
- Sa pastreze inchis geamul.

Se admite si echipament cu omologare expirata .

14.1 Fiecare concurs va cuprinde 3 (trei) sesiuni de calificare si o finala .

14.2 Autovehiculele din clase diferite vor alerga separat.

14.3 Toti concurentii mansei urmatoare trebuie sa fie prezenti in zona de pre-grila, in timp ce grila curenta este formata, pentru a permite organizatorului sa aduca inainte cati concurenti sunt necesari pentru a completa mansa curenta

14.4 Dacă un pilot nu este capabil sau nu doreste să ia startul într-o mansa , trebuie să informeze secretariatul înainte de începerea mansei respective. Lipsa informațiilor va fi pedepsită conform Articolul 16 cu puncte penalizare .

14.4.a Când are loc un start anticipat într-o mansa de calificari, sau o finala, toți pilotii se vor întoarce la poziția inițială și procedura de start se va relua. Pilotul care a provocat startul anticipat trebuie să reia

startul de pe ultima pozitie la o lungime de masina distanta pe ultimul culoar . Un pilot care face două starturi anticipate în aceeași mansa va fi exclus din acea mansa.

14.5 Calificari :

Vor fi trei manse de calificări, cu maximum 5 mașini în fiecare mansa. (vezi desenul 1).

14.5.1 Prima calificare (Q1) : La fiecare clasă, grila de start pentru mansa de calificare Q1 va fi organizata pe baza clasamentului la clasa din anul anterior , pentru prima etapa si pe baza clasamentului dupa ultima etapa pentru etapele urmatoare

14.5.2 A doua calificare (Q2): Pozițiile de start se stabilesc în funcție de rezultatele (punctele) obtinute in Q1

14.5.3 Cea de a 3-a calificare (Q3): Pozițiile de start se stabilesc în funcție de rezultatele obtinute in Q2

14.5.4

14.5.5 Grila de start a fiecărei manse trebuie să fie organizată pe același principiu : fiecare mansa cu maxim 5 masini,utilizând rezultatul calificării anterioare ,exceptie Q1.

Numărul de mașini din fiecare mansa va depinde de numărul de participanți la competiție de la fiecare clasa urmând tabelul de mai jos

NR . CONCURENTI	SERIA 1	SERIA 2	SERIA 3	SERIA 4
15	5	5	5	
14	4	5	5	
13	4	4	5	
12	4	4	4	
11	3	4	4	
10	5	5		
9	5	4		
8	4	4		
7	4	3		
6	3	3		
5	5			

In cazul in care sunt doua serii amestecul pilotilor pentru grila din mansa urmatoare de calificare se face in felul urmator :

Pozitia pe care a terminat in Q1	Seria 1 Q1 (pilot)	Seria2 Q1 (pilot)	Seria 1 Q2 (Grila start)	Seria 2 Q2 (Grila start)
Loc1	1	X	1	X
Loc2	2	Y	Y	2
Loc3	3	Z	3	Z
Loc4	4	W	W	4
Loc5	5	V	5	V

Seria 1 Q1 (pilot) = numar de concurs al pilotului aflat in seria 1, asa cum a terminat in Q1

Seria 2 Q1 (pilot) = numar de concurs al pilotului aflat in seria 2, asa cum a terminat in Q1

Seria 1 Q2 (Grila start), Seria 2 Q2 (Grila start) = numar de concurs al pilotilor care vor lua startul in Q2 Seria 1 si Seria 2

În cazul în care sunt 3 serii amestecul pilotilor pentru grila din mansa următoare de calificare se face în felul următor :

Pozitia pe care a terminat în Q1	Seria 1 Q1 (pilot)	Seria2 Q1 (pilot)	Seria3 Q1 (pilot)	Seria 1 Q2 (Grila start)	Seria 2 Q2 (Grila start)	Seria 1 Q2 (Grila start)
Loc1	1	X	A	1	X	A
Loc2	2	Y	B	Y	B	2
Loc3	3	Z	C	C	3	Z
Loc4	4	W	D	4	W	D
Loc5	5	V	E	V	E	5

14.5.6 Pilotul care obține primul loc primește 10 puncte, locul 2 = 9 puncte, locul 3 = 8 pte, locul 4 = 7 pte și locul 5 = 6 puncte .

Acei piloti care nu au terminat o mansa ("DNF") vor fi creditati cu 2 puncte. Acei piloti care nu au luat startul("DNS") și acei piloti care au fost descalificați ("DSQ") nu vor primi nici un punct.

14.5.7 După calificări, va exista un clasament " Clasament Intermediar", în funcție de numărul total al punctelor obținute în cele trei manse de calificari.

În cazul pozițiilor la egalitate din "Clasament Intermediar " va avea prioritate pilotul care are numărul mai mare de primul loc, apoi al doilea loc, apoi al treilea loc, etc., realizate în toate calificările . Dacă egalitatea persista , departajarea se face în funcție de cel mai bine clasat în clasamentul după X etape la clasa respective. Pentru prima etapa departajarea se face în funcție de clasamentul din anul precedent .

14.5.9 În fiecare mansa de calificare și în finală , unul dintre tururi trebuie să fie bucla Joker . Pilotii care nu parcurg bucla Joker vor ocupa ultima poziție .Dacă sunt mai mulți piloti în această situație în aceeași mansa , vor fi clasati unul fata de celalalt în funcție de ordinea de trecere prin sosire. Un judecător de fapte va tine evidenta trecerilor prin Joker .

14.6 Finale

Primii 6 piloti din clasamentul intermediar se vor califica pentru finale.

14.6.1

Finala se va desfășura pe parcursul a cinci tururi.

Dacă un pilot nu reușește să-și ia locul în finală (adică mașina lui nu poate fi adusa la start folosind propria sa propulsie), el va fi înlocuit de următorul calificat (Semifinalistul urmator cu cel mai mare punctaj din concurs care nu este deja în finală). Orice astfel de înlocuitor va lua startul din ultimul loc pe grila .

Punctele pentru finale vor fi acordate după cum urmează:

Locul 1.= 20 puncte, 2 = 17 puncte, 3 = 15 puncte, 4 = 13 puncte, 5 = 12 puncte , 6 = 11 puncte.

14.6.2 Punctele totale înscrise de fiecare pilot în concurs (clasamentul intermediar, și finală) vor fi reținute pentru finalul campionatului . În caz de egalitate de puncte la sfârșit de campionat castigator este pilotul cu cel mai mare număr de locuri 1, 2, 3 (și așa mai departe) obținute în finala, sau în cazul în care egalitatea persista, cele mai bune clasari în calificari intermediare . Pentru clasa neconstituita (nu sunt 4 masini înscrise) se acorda jumătate de punctaj . Pot lua startul în concurs minim 3 masini dar în acest caz primesc jumătate din punctaj .

14.6.3 Câștigătorul finalei va fi câștigătorul concursului.

15. GENERALITATI

15.1 Este considerat participant orice pilot licențiat care a trecut de verificarea tehnică și a trecut linia de start într-o mână de concurs prin mijloace proprii mașinii.

15.2 a) Dacă semnalul de oprire de cursă (steag roșu) a fost arătat pentru orice motiv înainte ca mașina care conduce să fi parcurs toate turele, CCS poate hotărî reluarea cursei cu un nou start. La restart pilotii care au efectuat trecerea prin Joker nu o mai fac. Pilotii care nu au făcut trecerea Joker sunt obligați să o facă. Dacă nu mai are loc restart pilotii care nu au efectuat trecere prin joker nu sunt penalizați.

Dacă semnalul de oprire de cursă (steag roșu) a fost arătat după ce mașina care conduce a parcurs toate turele, clasarea pilotilor va fi conform poziției fiecărei mașini la momentul prezentării steagului roșu iar pilotii care au dus la oprirea cursei (producerea unui eveniment) vor fi clasati pe ultimele pozitii.

b) Dacă este necesar să se oprească cursa în caz de urgență pe motive de securitate sau din cauza unui start fals (anticipat), aceasta se va face arătând fanionul roșu de către toți comisarii de traseu. Aceasta înseamnă că pilotii trebuie să oprească imediat și să urmeze indicațiile arbitrilor.

c) CCS va decide care mașini sunt autorizate să reia startul după următoarele reguli:

În timpul startului, dacă un pilot cauzează deliberat un nou start, prin jenare sau blocare, pilotul implicat poate fi exclus sau va lua startul din ultima poziție. ceilalți vor fi încadrați pe grila conform ultimei treceri prin SOSIRE.

Dacă oprirea cursei se petrece după ce s-au efectuat jumătate de tururi complete (se iau în calcul numărul de tururi făcute de pilotul care se află pe prima poziție) cursa se consideră a fi încheiată. Clasarea pilotilor va fi conform ultimei treceri prin sosire iar pilotii care au dus la oprirea cursei (producerea unui eveniment) vor fi clasati pe ultimile pozitii.

Dacă oprirea cursei se petrece fără a fi efectuate jumătate de tururi complete, restartul se va da pentru numărul de tururi rămase neefectuate. În acest caz grila de start va fi conform ultimei treceri prin sosire iar pilotii găsiți vinovați vor fi clasati pe ultimile pozitii.

15.3. Start

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

15.4 Start fals (anticipat)

Se consideră start anticipat atunci când mașina părăsește locul de start înainte de ridicarea steagului tricolor sau înainte ca lumina roșie să se stingă, sau ca minutul de start să fie împlinit.

Când este detectat un start anticipat se va arăta steagul roșu de către arbitrul aflat lângă semafor sau de către arbitrul din primul post urmat de restul arbitrilor. Pilotul vinovat de start anticipat va relua startul din ultima poziție. Dacă un pilot se face vinovat de un al doilea start anticipat, acesta nu va mai lua startul. Dacă acest lucru se întâmplă în finală, concurentul va fi exclus din finală și nu primește puncte pentru finală respectivă.

CCS va putea folosi orice mijloc video sau electronic pentru a lua o decizie. Pe baza acestor probe, CCS poate schimba o decizie a judecătorilor de fapt.

15.5. Accidente

Dacă două sau mai multe mașini implicate într-un același accident nu pot continua cursa, clasarea lor, una în raport cu cealaltă, va fi stabilită după ordinea ultimei treceri a liniei de start sau, dacă este vorba despre prima tură, după poziția lor pe grila de start.

16. PENALIZARI

Lista de exemple de mai jos nu este exclusivă. Comisarii Sportivi au autoritate deplină în ceea ce privește penalitățile impuse.

01 Participare a unei mașini neadmise în virtutea Art.5 al Regulamentului: start refuzat

02 Absența licenței valabile: start refuzat

- 03 Neplata taxelor de participare: start refuzat
- 04 Vehicule care nu se conformeaza din punct de vedere al normelor de securitate: start refuzat
- 05 Prezentarea cu intarziere pe grila de start a mansei, : Excludere din mansa
- 06 Absenta sau falsificarea sigiliilor de identificare aplicate de comisarii tehnici: Excludere din concurs
- 07 Depasirea intentionata marcajelor pistei pentru a-si crea un avantaj sau conducerea intentionata in afara circuitului , conducerea in sens invers sensului de parcurgere al traseului , trecerea liniei de sosire in afara marcajelor pistei: Excludere din mansa
- 08 Starturi anticipate repetate (doua) :
 - intr-o mansa: Excludere din acea mansa
 - intr-o finala: Excluderea din finala si zero puncte
- 09 Nerespectarea indicatiilor fanioanelor de semnalizare: excludere din mansa si zero puncte
- 10 Neconformitatea echipamentului pilotului constatata in timpul derularii concursului: Excludere din concurs
- 11 Incalcarea regulilor de "parc inchis" : Excludere din concurs
- 12 Pilotaj/comportament nesportiv, daca prin aceasta se creeaza un inconvenient altor piloti participanti (exemplu : nepastrarea trasei de la start pe toata lungimea stabilita) in mansa sau finala: Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala. Daca acest lucru se intampla de 2 ori in cadrul Campionatului se retrag 20 puncte din totalul punctelor la sfarsit de campionat . Daca fapta are loc de 4 ori se retrag 40 puncte . La abaterea a cincea se exclude din campionat .In functie de gravitatea faptei se poate merge pana la excluderea din mansa sau finala .
- 13 Loviturile care conduc la schimbarea directiei de mers , sau conduc la abandonul celui lovit ,chiar daca sunt "lateral cu lateral ", loviturile din spate sau alte lovituri confirmate de arbitri , continuarea cursei prin impingerea concurentului din fata care este intors partial sau total , indiferent de motiv : Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala, sau excluderea din mansa sau concurs,suspendare X etape, in functie de gravitatea faptei.
- 14 Parcurgerea traseului fara trecere prin JOKER : clasarea pe ultima pozitie.
- 15 Rularea in cursa cu geamurile coborate total sau partial : Avertisment pentru prima abatere si penalizare 10 puncte incepand cu a doua abatere .
16. Neanuntarea lipsei de la start : penalizare 10 puncte
17. Concurentul sau pilotul care nu participă sau întârzierea la briefing : penalizare 10 puncte
18. Deplasarea prin parc a concurentilor cu o viteza mai mare de 5 km/h : penalizare 15 puncte

In plus, Comisarii Sportivi, autosesizandu-se, sau la propunerea Directorului Sportiv, vor putea sa ia o decizie pentru orice situatie neprevazuta de Regulament si sa aplice penalizari conforme cu prevederile regulamentelor FRAS.

Penalizarea in puncte se face scazand din totalul punctelor obtinute in concurs , punctele penalizare .

17. PARC INCHIS

Mașinile finaliștilor pot fi aduse în parc închis la ordinal directorului de concurs și vor rămâne în parcul închis până la afișarea rezultatelor pentru eventuale contestații .Nerespectarea restricției de parc inchis sau a ordinului Directorului Sportiv se sancționeaza cu excludere din concurs .

18. CAMERELE VIDEO

Pe parcursul competiției,este recomandat ca toți concurenții să aibe instalata în mașina lor o cameră video. Este responsabilitatea fiecărui competitor de a se asigura că ,camera este poziționată în acest fel incat sa se vada volanul, pedalele si portiunea din fata a masinii pentru a supraveghea eventualele lovituri,că bateriile camerei sunt suficient de încărcate și că SD ,cardul de înregistrare are o capacitate suficientă pentru înregistrarea intregii manse. Greutatea sistemului de camere este inclusă în greutatea minimă a mașinii. Camera trebuie să funcționeze imediat ce mașina intră în zona de circuit și nu trebuie să fie schimbată până când se întoarce la padoc. Oficialii trebuie să aibă acces la materialul video în orice moment în timpul competiției după un protest sau altfel. Imaginile trebuie vizualizate folosind echipamentul (computerul) concurentului, care trebuie să se asigure acest echipament funcționează. Imaginile pot fi utilizate numai de către oficialii campionatului și promotorul campionatului.

Daca un concurent reclamat nu poate pune la dispozitia arbitrilor probele foto/video poate pierde contestatia din lipsa de probe justificative ..

19. REZULTATE

Rezultatele fiecărei manse vor fi comunicate concurenților imediat ce toate rezultatele au fost primite. Grila finala va fi afișata înainte de startul în Finala.

Toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afișaj și la secretariat, inclusiv listele de înscrieri, piloți și echipe .

20. CONTESTATII-APELURI

20.1 Orice protest este înaintat în scris, însoțit de taxa respectivă, Directorului Sportiv. 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 250 lei.

Dacă reclamația face necesară demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cautiune de 1000 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. Dacă se demontează motorul pentru verificarea capacității cilindrice , cautiunea este de 2000 lei .

20.2. 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 re-asamblare 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 specifice reprezentantei mărcii respective .

În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.

Manoperele de demontare–montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, 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 Comisarilor 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 intemeiat, 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 prin pierdere tuturor punctelor la toate clasele la care a participat cu mașina respectivă atât pentru el cât și pentru echipa din care face parte .

În mod similar (depunere, suspendare, excludere, amendă) vor fi sancționate:

- protestele depuse cu rea credință;
 - orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
 - orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform; (Ex: Nu se admite posibilitatea intreruperii voluntare a funcționării stopurilor pe frână)
 - 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 provizorii la panoul oficial de afișaj.

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 împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care protestul este admis.

Apel

Regulamentul particular trebuie să conțină informații cu privire la taxele din Normele financiare ale FRAS, aferente contestațiilor/apelului depus la FRAS.

- pentru cele de competența Comisiei de Competiții – 500 euro
- pentru cele de competența Comisiei de Disciplină – 500 euro
- pentru apeluri (la Comisia de Apel) - 500 euro

Împotriva deciziilor luate de CCS, cel care se considera nedreptatit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar - atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel.

Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data primirii notificării de către Colegiul Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail, etc. însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementărilor în vigoare.

21. CLASAMENTE ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

21.1 Clasamente

În situația în care nu se constituie clasa (4 mașini înscrise în concurs) se va acorda jumătate din punctaj.

Pentru încurajarea participării pilotilor la etape un pilot care participă la etapa primește un bonus de 4 puncte pentru fiecare clasa la care se înscrie la care se adaugă punctele obținute conform clasării în concurs. Dacă la o clasă sunt maxim 2 piloți pot lua startul cu cei de la clasa superioară iar punctele obținute vor fi acordate la clasa superioară, pentru clasa la care s-au înscris primind punctele bonus de participare la etapă.

- În caz de egalitate de puncte piloții vor fi departajați în funcție de :
- cele mai multe locuri de 1,2,3,.....20
- dacă egalitatea persistă castiga cel care are cele mai multe victorii în confruntare directă
- în cazul în care nu se poate aplica departajarea prin confruntarea directă sau dacă egalitatea persistă se aplică, criteriul "varstei" - cel mai tânăr pilot castiga.

21.1.2. Punctarea la echipe

Punctează, pentru echipă, maxim 3 piloți ai acesteia, punctele echipei se calculează în funcție de locul ocupat de fiecare pilot : locul I – 20 punct, locul II – 17 puncte ș.a.m.d. dacă un pilot al echipei a avut clasa constituită (4 mașini înscrise), și jumătate de punctaj dacă nu a avut clasa constituită. Etapa este câștigată de echipa cu cele mai multe puncte acumulate.

Echipele, pentru clasamentul general, vor fi, apoi, punctate, ca și sportivii, 20 p, 17 p, 14 p, ș.a.m.d., după poziția obținută la etapă.

În caz de egalitate departajarea echipelor se realizează pe baza celor mai bune rezultate obținute de sportivii, componenți ai echipei, în clasamentul după X etape la clasa Juniori 1 sau 2, în funcție de componenta echipelor aflate la egalitate.

22. Festivitatea de premiere

Participarea tuturor sportivilor la festivitatea de premiere este obligatorie. Neparticiparea se sancționează cu amenda 200 lei.

23. Festivitatea anuală de premiere

La sfârșitul anului, piloții care au obținut cele mai multe puncte, vor fi declarați Campioni Naționali de Rallycross la grupa și clasele specificate la articolul 5.

Un pilot nu poate acumula puncte castigate în clase diferite.

Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului Național de Rallycross, va fi declarată CAMPIOANA NAȚIONALĂ.

În afara cazurilor de forta majora, orice pilot de pe locurile I, II si III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR vor fi sanctionati cu amenda în valoare de 200 euro.

Pentru a obtine titlul de "CAMPION NATIONAL"-, un pilot trebuie sa ia startul la minim 5 etape . Cu 4 participari se obtine titlul de " Castigator al Clasei...", cu mai putin de 3(inclusiv) nu se obtine nici un premiu aferent locurilor 1,2,3.Inscrierea unui sportiv in ultimele 2 etape este considerata "ONE EVENT "fara acumulare de puncte in clasamentul anual .

24. CAZURI SPECIALE

Etapa se desfasoara pe parcursul zilei de sambata sau duminica, lucru specificat in regulamentul particular .

In cazul in care conditiile meteorologice nu permit desfasurarea cursei in ziua de sambata aceasta se poate desfasura duminica , cu acordul majoritatii sportivilor prezenti .

Orice jignire in spatiul public(comentarii jignitoare pe facebook , presa scrisa , in zona desfasurarii etapelor de rallycross etc) din partea unui sportiv , organizator, persoana implicata in rallycross va fi analizata de catre Comisia de Disciplina la propunerea Comisiei de Rallycross .

REGLEMENTĂRI PENTRU ORGANIZATORII DE ETAPE

Organizatorii de etape din Campionatul Național de Rallycross trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Să cunoască foarte bine regulamentele specifice și să respecte cerințele minime al pistei impuse prin regulamentul general al disciplinei și regulamentul particular al competiției;
- Să execute lucrări și să pregătească pista corespunzător pentru desfășurarea în bune condiții a competiției sportive;
- Să întocmească, să trimită și să urmărească postarea pe site-ul F.R.A.S. , la secțiunea Rallycross, a documentelor specifice de competiție: regulamentul particular al competiției, formularul de înscriere (care trebuie să conțină obligatoriu adresa de mail sau numarul de fax la care se va trimite formularul de înscriere și numarul de telefon al persoanei de contact) și fișa de verificare tehnică;
- Să asigure amenajarea si mentinerea drumului catre pista pentru un acces facil pentru atovehiculele pentru service, autovehiculele de transport a mașinilor de competiție, cât si pentru autoturismele publicului;
- Să asigure spațiu amenajat corespunzător pentru parcul service și zona campare pentru echipajele prezente la competiție;
- Să organizeze un spațiu special destinat parcării autovehiculelor publicului, foarte bine reglementat, astfel încât aceștia să nu aglomereze zona și să nu pună în pericol desfășurarea competiției;
- În situații extreme (fenomene hidro-meteo periculoase, probleme majore în organizare sau de amenajare a pistei de concurs), după ce va consulta mijloacele avute la dispoziție, organizatorul împreuna cu delegația F.R.A.S. (stabilită pentru acea competiție) vor hotărî dacă evenimentul se poate desfășura în condiții de siguranță, până la ora 10.00 a zilei de vineri (premergătoare competiției).

În cazul în care decizia este negativă, atunci organizatorul va anunța toți sportivii care au trimis formularul de înscriere la competiție pentru a nu începe deplasarea la etapă.

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS – AUTOTURISME

1. DEFINITIE SI OMOLOGARE

Cuprinde automobile neomologate FIA sau cu omologare expirata si automobilele omologate FIA care datorita modificarilor aduse, nu mai pot fi incadrate in grupele N sau A.

2. GREUTATI

Masa/greutatea automobilelor este la liber.

3. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

3.1. Generalitati

Piese mecanice pot face obiectul tuturor operatiilor de prelucrare mecanica, tratament termic si acoperiri chimice, nefiind necesara identificarea originii, exceptând orice piesa utilizata pentru directie sau frânare.

4. MOTOR

Sunt permise orice modificari la motor fara a se depasi capacitatea cilindrica a clasei respective .

- a) Blocul motor si chiulasa (chiuloasele) trebuie sa provina de la un automobil de serie cu sau fara omologare FIA, sau cu omologare FIA expirata.
- b) Sistemul de alimentare: este permisa alimentarea cu carburator, injectie de benzina sau motorina.
- c) Aprinderea: la liber.
- d) Sistemul de racire: la liber, cu conditia ca radiatorul sa nu depaseasca perimetrul automobilului, sa nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului
- e) Sistemul de ungere: la liber, conform art. 255.5.1.14.
- f) Sistem de evacuare conform art. 252.3.6.
- g) Este permisa modificarea esapamentului incepand cu primul segment si pana la iesire, dar iesirea trebuie sa se faca la nivelul extremitatilor caroseriei, atat pentru iesirea laterala cat si pentru iesirea in spate.

5. TRANSMISIA

La liber, cu condiția să fie prevăzută o treaptă de mers înapoi la cutia de viteze (conform art. 252.4). Ambreiajul este la liber.

Interiorul cutiei de viteze este la liber.

Diferențialele autoblocante sunt autorizate.

Sistemele de control al tracțiunii pot fi decuplate.

6. SUSPENSIA

Este la liberă alegere.

7. ROTI SI ANVELOPE

Sunt la liberă alegere. Nu se admit anvelope cu crampon metalic sau lanțuri antiderapante .

8. SISTEMUL DE FRÂNARE

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, cu omologare expirată, din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Sistemul de frânare trebuie să fie conform prevederilor art. 253.4 și 255.5.5.

9. DIRECTIA

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

10. SASIU – CAROSERIE

- Trebuie să provină din producția unui constructor de automobile;
- Trebuie să fie o caroserie de construcție închisă;
- Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită liber și ușor accesul la scaune;
- Placile de înmatriculare și suportii lor se pot îndepărta;
- Farurile și stopurile pot fi îndepărtate dar locul corespunzător trebuie înlocuit cu table, fibră sau alt material , astfel încât să se păstreze linia originală a caroseriei .
- Capotele vor fi astfel fixate încât să urmărească linia generală a caroseriei, nefiind permisă modificarea spațiilor dintre acestea și piesele de caroserie învecinate.
- Toate elementele caroseriei trebuie să fie bine asamblate, fără grad de libertate și vor acoperi toate părțile mecanice, inclusiv cele patru roți ale automobilului.
- Este interzis orice dispozitiv aerodinamic transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, interpus între sol și automobil.
- Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticlă stratificată sau policarbonat compact.
- Stergătoare de parbriz: sunt la liberă alegere .
- Se permite montarea de scuturi de protecție inferioare, cu condiția ca acestea să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, esapament.
- Sunt interzise întărirea mascate ale caroseriei, cu tevi de diferite profile, în partea frontală, laterală sau spate.
- Pe fiecare capotă se vor monta cel puțin două fixări suplimentare. Sistemul original de închidere a capotei va deveni inoperant sau va fi șters. (obligatoriu capota față, facultativ capota spate)
- Este obligatorie menținerea barelor de protecție originale sau care provin de la automobile de serie.
- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurată cu două oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stângă și una pe partea dreaptă). Oglinda retrovizoare interioară este facultativă.
- Automobilele vor fi echipate în față și spate cu ocheti de remorcă. Ochetul va fi ușor vizibil și vopsit în galben, roșu sau portocaliu.

11. HABITACLU

În interiorul habitacului se permite instalarea echipamentului de securitate. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător. Ornamentele, tapiteria interioară, izolația antifonică, covoarele, etc. pot fi îndepărtate. Interiorul habitacului trebuie să fie proiectat astfel încât să permită șoferului să iasă din poziția sa normală în vehicul în decurs de 7 secunde.

12. SISTEMUL ELECTRIC

Bateria de acumulatori trebuie fixată ferm iar dacă se află în habitacul, va fi acoperită într-o carcasă închisă. Farurile, semnalizatoarele și stopurile pot fi îndepărtate, dar locurile acestora se vor acoperi păstrând linia originală a caroseriei.

Fiecare vehicul va fi echipat cu două lumini de stop roșii, cu o suprafață minimă de 60 cm² și becuri de minim 21 W, plasate simetric și vizibile din spate. Se va aplica o lampă de culoare roșie, aprinsă în permanentă (tip "poziție") pe pavilion sau haion, într-o zonă vizibilă.

13. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

Acesta trebuie fixat ferm și protejat la impact și la incendiu. În cazul în care rezervorul de carburant este instalat în portbagaj și scaunele spate sunt scoase, trebuie să fie poziționat la minim 20 cm față de părțile exterioare ale mașinii (lateral și spate) și un perete despărțitor rezistent la foc și etans la flăcări trebuie să separe habitacul de spațiul în care se află rezervorul. Rezervorul trebuie să aibă un sistem de ventilație în exteriorul habitacului. Dacă rezervorul este tip FTP nu este obligatoriu peretele despărțitor. Conductele de benzină care trec prin mașină trebuie să fie metalice, din Cu sau Al, exclusiv PVC.

14. CARBURANT, ALIMENTARE

Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit.

14. CENTURI DE SIGURANȚĂ

Sunt permise numai centuri de siguranță omologate sau cu omologare expirată, în minim trei puncte, tip HAM, montate conform standardelor FIA. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora. Nu trebuie să prezinte rupturi, tăieturi și trebuie să fie bine ajustate pe fiecare pilot.

Nu sunt admise centuri de siguranță artizanale.

16. SCAUNE ȘI SUPORTI

Pot fi utilizate numai scaune fabricate de un producător autorizat omologate FIA. Fixarea acestora se face în minim 4 puncte, cu suruburi de minim M8. Se admit scaune cu omologare expirată.

17. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

Un stingător manual și automat, aflat în perioada de valabilitate, este obligatoriu. Acesta trebuie fixat ferm în habitacul și în așa fel încât să poată fi acționat de pilot. Sistemul automat trebuie să poată fi acționat din interior, de către pilot și din exterior de către alte persoane. Acționarea exterioară se montează lângă acționarea exterioară a contactului general, pe partea dreaptă a mașinii la baza parbrizului și va fi marcat cu **E** roșu aflat într-un cerc roșu cu diametrul 12 cm.

18. PARBRIZE, GEAMURI

Parbrizul poate fi numai din sticlă stratificată sau policarbonat compact.

Geamurile laterale și spate pot fi numai din sticlă securizată sau policarbonat compact.

Se permite montarea unui rezervor suplimentar pentru spălarea parbrizului.

19. STRUCTURA DE SECURITATE (ROLL-BAR)

Aceasta se confecționează și se montează conform normelor FIA și se autorizează de FRAS.

20. INTRERUPĂTORUL GENERAL

Acesta trebuie sa intrerupa toate circuitele si trebuie sa poata fi manevrat si din interior si din exterior. Comanda exterioara va fi montata la baza stalpului parbrizului pe partea dreapta si va fi marcat cu un fulger rosu intr-un triunghi albastru cu marginea alba cu baza de cel putin 12 cm .

21. BAVETE (Aparatori de noroi)

Sunt obligatorii. Forma lor trebuie sa respecte linia arcelor de aripa. Acestea trebuie sa acopere in intregime planul exterior al rotii si intreaga lor latime, iar inaltimea maxima de la sol sa fie de 5 cm.

22. DISPOZITII FINALE

Situatiile neprecizate in aceste reglementari se supun deciziei Comisarilor Tehnici si Colegiului Comisarilor Sportivi delegati la competitie .Nerespectarea acestor reglementari este sanctionata cu refuzul startului . Remediere problemelor pana la primul start din etapa respectiva permite concurentului sa participe la concurs .

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS - BUGGY

1. GREUTATI

Masa/greutatea minima admisă este de 700 kg (fără pilot). Din motive de siguranță, nu sunt acceptate la start mașini buggy de tip OFF-ROAD.

2. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

2.1. Generalitati

Piese mecanice pot face obiectul tuturor operatiilor de prelucrare mecanica, tratament termic si acoperiri chimice, nefiind necesara identificarea originii, exceptând orice piesa utilizata pentru directie sau frânare.

3. MOTOR

Sunt permise orice modificari la motor fara a se depasi capacitatea cilindrica a clasei respective .

- a) Blocul motor si chiulasa (chiulasele) trebuie sa provina de la un automobil de serie cu sau fara omologare FIA, sau cu omologare FIA expirata.
- b) Sistemul de alimentare: este permisa alimentarea cu carburator, injectie de benzina sau motorina.
- c) Aprinderea: la liber.
- d) Sistemul de racire: la liber, cu conditia ca radiatorul sa fie montat în partea din spate a mașinii buggy, în afara habitaculului pilotului, acesta fiind protejat de un perete(resistent la lichide cu temperaturi ridicate, de regula metalic);
- e) Sistemul de ungere: la liber, conform art. 255.5.1.14 - F.I.A.
- f) Sistem de evacuare conform art. 252.3.6- F.I.A. .
- g) Este permisa modificarea esapamentului incepand cu primul segment si pana la iesire, dar iesirea trebuie sa se faca la nivelul extremitatilor caroseriei, atat pentru iesirea laterala cat si pentru iesirea in spate.
- h) Zgomotul maxim admis: 100db;

4. TRANSMISIA

- Ambreiajul este la liber.
- Interiorul cutiei de viteze este la liber.
- Diferentialele autoblocante sunt permise.
- Sistemele de control al tractiunii sunt interzise.
- Cutiile de viteza semi-automate sau automate sunt interzise.
- Standurile cu role pentru incalzirea motorului si transmisiei sunt permise.

5. SUSPENSIA

Este la libera alegere, dar obligatoriu suspensie elastica.

Este interzisă montarea direct pe axa sasiu.

6. ROTI SI ANVELOPE

Rotile si anvelopele sunt la libera alegere, cu următoarele precizări:

- Diametrul maxim al rotii 18”;
- Nu sunt permise anvelopele de tip “Slick”.
- Anvelopele fabricate special pentru utilizarea in agricultura sau etichetate pentru a fi utilizate pentru o anumita viteza sunt interzise;
- Lanturile sunt interzise;
- Anvelopele cu specific “off-road” (cu pene sau stifturi de cauciuc) nu sunt permise decat in cazul in care comisarii decid utilizarea lor din cauza conditiilor meteorologice nefavorabile;
- Nu se admit anvelope cu crampon metalic;
- Roata de rezerva este interzisă.

7. SISTEMUL DE FRÂNARE

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate sa provina de la automobile omologate, cu omologare expirata, din fabricatia de serie sau sa fie construite de constructori specializati. Sistemul de frânare trebuie sa fie conform prevederilor art. 253.4 si 255.5.5 FIA.

Sistemul de franare trebuie sa fie cu dublu-circuit, actionat de o pedala prin care forta de franare sa fie transmisa pe toate rotile.

Sistemul de franare antiblocare(ABS) este interzis.

Discurile de frana trebuie sa fie confectionate dintr-un material metalic.

Frana de parcare este permisa.

8. DIRECTIA

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate sa provina de la automobile omologate, cu omologare expirata, fabricatia de serie sau sa fie construite de constructori specializati.

Este permisa deconectarea sistemului de directie asistata.

Sistemul de directie cu actionare pe toate rotile este interzis.

Dispozitivele antifurt trebuie eliminate de pe coloana de directie.

9. SASIU – CAROSERIE

- Trebuie sa fie o caroserie de constructie tip semiînchisă sau închisă. Habitaclul nu trebuie sa aiba parti mari neacoperite, deoarece exista pericolul ca pilotul sa fie ranit cu pietre antrenate de rotile.

- Sasiul nu trebuie sa aiba colturi ascutite, muchii, piese ascutite care să iasă în extremitățile mașinii;

- Marginile si colturile se rotunjesc pe o raza de cel puțin 14mm.

- Dimensiuni maxime : latime 2100 mm, lungime 3900 mm

- Se admit masini buggy cu maxim 2 locuri.

- Protectia laterala trebuie sa conste in structura tip fagure din teava tubulara fixate rigid de structura de baza a vehiculului.

- Dimensiunea minima a tevii din structura trebuie sa fie de minim 30x2mm. Țeava elementelor de rezistență ale șasiului trebuie sa respecte dimensiunea, grosimea minimă și procedeul de obținere-este acceptată numai țeava trasă(teava sudată sau imbinată prin alte procedee nu este permisă în cazul elementelor de rezistență)

- Inaltimea habitacului fata de inaltimea pilotului (echipat corespunzator) asezat in scaun sa fie cu 10 cm mai mare.

- Portiere: sunt obligatorii minim doua portiere care prin deschiderea lor, sa permita accesul liber si usor; Se admite in locul portierelor montarea unor plase de protectie care sa protejeze pilotul in cazul rasturnarii de atingerea accidentala a solului cu o parte a corpului .

- Este interzis orice dispozitiv aerodinamic transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, interpus între sol si automobil.

- Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz din plasă metalică, plexiglas sau geam duplex. Campul vizual al pilotului trebuie sa fie de minim 120 grade.

- Stergatoare de parbriz: sunt la libera alegere, cu respectarea prevederilor art. 255.5.7.2.3 FIA.

- Se permite montarea de scuturi de protecție inferioare, cu condiția ca acestea să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, esapament.
- Sunt interzise barile de protecție care să depășească ecarterul roților (interior față – exterior spate).
- Obligatoriu între roțile de pe aceeași parte, bara de protecție care să nu depășească exteriorul roților (minim până la jumătatea lățimii anvelopei).
- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurată cu două oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stângă și una pe partea dreaptă).
- Autovehiculele buggy vor fi echipate în față și spate cu ocheti de remorcă. Ochetul va fi ușor vizibil și vopsit în galben, roșu sau portocaliu, designul este arbitrar și trebuie să reziste la o forță de tracțiune de 5000N. Acesta nu trebuie să iasă în afara perimetrului mașinii văzută de sus.

10. HABITACLU

În interiorul habitacului se permite instalarea echipamentului de securitate. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător.

Latimea habitacului trebuie să fie de minim 60 cm.

Nici o parte din habitacul nu poate avea margini sau proeminente ascuțite care ar putea răni pilotul.

Arcul de siguranță necesar protecției în caz de răsturnare trebuie să fie la o înălțime de minim 10 cm de casca pilotului fiind așezat în scaun și fixat cu centura de siguranță.

Podeaua trebuie să fie închisă.

Dimensiunea minimă a tevi care alcatuiește arcul de siguranță este de 38x2,5 mm sau 40x2 mm. Obligatoriu teava va fi trasă, nefiind acceptată niciunfel de teava îmbinată.

11. SISTEMUL ELECTRIC

Bateria de acumulatori trebuie fixată ferm iar dacă se află în habitacul, va fi acoperită într-o carcasă metalică etansă.

Fiecare buggy va fi echipat cu 3 lămpi cu lumină culoare roșie, cu o suprafață minimă de 60 cm² și becuri de minim 21 W sau leduri cu putere mare, plasate simetric și vizibile din spate, astfel: o lampă aprinsă în permanentă (tip "poziție") fixată pe centrul mașinii și 2 lămpi conectate la sistemul de frânare (pe extremități).

12. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

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

Trebuie să fie izolat de habitacul pilotului pentru a se evita, în caz de deteriorare, scurgerea lichidului din rezervor în habitacul.

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

Rezervorul de combustibil trebuie să fie amplasat într-o zonă protejată din afara habitacului, separat de un perete de foc (de regulă metalic).

Capacitate minimă 3 litri/ maximă 20 litri.

13. CARBURANT, ALIMENTARE

Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit. Se folosește benzina fără plumb (cu cifră octanică la liberă alegere)

14. CENTURI DE SIGURANȚĂ

Sunt permise numai centuri de siguranță omologate sau cu omologare expirată, în minim trei puncte, tip HAM, montate conform standardelor FIA. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora. Nu trebuie să prezinte rupturi, tăieturi și trebuie să fie bine ajustate pe fiecare pilot.

14. SCAUNE ȘI SUPORTI

Pot fi utilizate numai scaune fabricate de un producător autorizat. Fixarea acestora se face în 4 puncte, cu suruburi de minim M8.

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

16. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

Un stingator manual, aflat in perioada de valabilitate, este obligatoriu. Acesta trebuie fixat ferm in habitacul si in asa fel incat sa poata fi actionat de pilotul asezat normal in scaun si legat cu centura de siguranță.

Un extingtor central cu actionare centrala, electrica sau manuala atat din interior cat si din exterior, aprobat FIA este recomandat.

17. PARBRIZE, GEAMURI

Parbrizul poate fi din plasa metalica, plexiglas sau geam duplex.

Ferestrele laterale pot fi numai din plasa metalica sau plastic/plexiglas.

Se permite stergator de parbriz si montarea unui rezervor suplimentar pentru lichidul de spalare parbriz.

18. INTRERUPATORUL GENERAL

Acesta trebuie sa intrerupa toate circuitele si trebuie sa poata fi manevrat atat din interior, cat si din exterior. Comanda exterioara va fi montata la baza parbrizului sau pe laterala masinii si va fi marcat cu un fulger rosu intr-un triunghi albastru cu marginea alba cu baza de cel puțin 12 cm .

19. ARIPI(bavete)

Masinile buggy vor fi echipate OBLIGATORIU cu aripi si bavete(pana la nivelul solului) la toate rotile. Bavetele pot fi din plastic sau cauciuc tare pentru a nu se deforma si a-si îndeplini rolul functional.

Trebuie sa fie fixate rigid.

Aripile nu trebuie sa aiba gauri (perforatii) si unghiuri ascuțite.

Privite de sus aripile nu trebuie sa depaseasca cu mai mult de 5 mm diametrul exterior al roti.

Aripile vor fi contruite pentru functionalitatea de bavete si in niciun caz cu intarituri exagerate, care sa fie considerate bari/intarituri de siguranta.

20. SISTEME DE COMUNICARE, TELEMETRIE , GPS

Orice forma de comunicare de date wireless cu persoana sau dispozitiv este interzisa.

Sistemele de comunicare audio prin unde radio (pilot-echipă) sunt acceptate.

21. DISPOZITII FINALE

Situatiile neprecizate in aceste reglementari se supun deciziei Comisarilor Tehnici si Colegiului Comisarilor Sportivi delegati la competitie.

ARANJARE MASINILOR IN GRILA DE START

1		2		
	3		4	
		5		6
Aranjare in grila: CALIFICARI /FINALA				

	1			
		2		
	3			
		4		
	5			
		6		

**Aranjare in grila:
restart /mansa sau finala**