

Regulamentul Campionatului Național de Autocross 2026

Cuprins

Articol	Denumire	Pagina
1.	Dispoziții generale	2
2.	Participanți admiși	2
3.	Locația și data desfășurării competițiilor	2
4.	Piste	2
5.	Organizatorii competițiilor	3
6.	Cerințe față de participanții la competiții	4
7.	Automobile	4
8.	Principii generale ale competițiilor și stabilirea rezultatelor	6
9.	Vârsta	7
10.	Penalizări	7
11.	Contestații și apeluri	7
12.	Dispoziții suplimentare	8
13.	Semnalizare. Semnificație	8
14.	DEFĂȘURAREA COMPETIȚIILOR	9
15.	STARTUL	11
16.	REGULI GENERALE DE CONDUITĂ PE PISTĂ	12
17.	PARCUL ÎNCHIS	13
18.	CLASAMENT. PROCEDURA DE ACORDARE A PUNCTELOR.	13
19.	TRIBUIREA LOCURILOR CONFORM REZULTATELOR CAMPIONATULUI	14
20.	MĂSURI DE SIGURANȚĂ	14
21.	ASIGURĂRI	14
22.	PROCEDURA DE PREMIERE	14
ANEXA 1		15
ANEXA 2	UTILIZAREA ANVELOPELOR ÎN COMPETIȚIILE DE AUTOCROSS ÎN 2025	15
ANEXA 3	UTILIZAREA COMBUSTIBILULUI ÎN COMPETIȚIILE DE AUTOCROSS ÎN 2025	15
ANEXA 4	PRIVIND ACORDAREA PUNCTELOR ÎN CADRUL COMPETIȚIILOR:	15
ANEXA 5,	ANEXA SANCTIUNI	15

1. Dispoziții generale

1.1. Textele finale ale acestui Regulamentului Sportiv și ale Regulamentelor Particulare sunt în limba română și vor fi folosite în cazul în care apare orice dispută cu privire la interpretarea lor.

1.2. Prezentul regulament, valabil pentru sezonul competițional 2026 intră în vigoare de la data aprobării în Consiliul Federal. Doar Comisia de Autocros poate propune modificări ale acestui regulament care trebuie obligatoriu aprobate de către Consiliul Federal.

1.3. La desfășurarea competițiilor oficiale FRAS de Autocross, toate persoanele fizice și juridice licențiate FRAS trebuie să respecte următoarele documente:

- Codul Sportiv Național FRAS și Anexele acestuia (CSN);
- Prezentul regulament (Regulamentul Sportiv);
- Regulamente particulare ale competiției, elaborate pe baza Codului Sportiv Național de către organizatorul competiției și aprobate de FRAS.

În cazul unor eventuale discrepanțe între CSN și acest Regulament Sportiv se acordă prioritate prevederilor Regulamentului Sportiv. Orice prevedere contrară prezentului regulament care apare în regulamentele particulare va face obiectul unei Derogări care trebuie aprobată de Comisia de Autocross.

1.4. Taxele de înscriere la competiție se vor aplica conform normelor financiare FRAS pe anul în curs.

2. Participanți admiși

	Grupa de vârstă	Clasele în care pot participa
	Sportivi cu vârsta de cel puțin 18 ani Sportivi cu vârsta de cel puțin 16 ani care au obținut titlul de campion la Juniori 2	<ul style="list-style-type: none">• Clasa H1 – motoare aspirate cu capacitate maximă de 1.600 cm³;• Clasa H2 - motoare aspirate cu capacitate maximă de 2.000 cm³;• Clasa H3 - motoare turbo, aspirate, 4x4, 4x2, fără limită de cilindree;• Clasa Buggy (vezi Art. 7.1)• Clasa Master – sportivi cu experiență minim 5 ani în campionat cu vârsta minimă de 50 ani• Clasa Femina
	Juniori începând cu vârsta de 10 ani împliniți până la 14 ani	Clasa Juniori 1 – Maxim 1400 cm ³ aspirat obligatoriu cu instructor acreditat FRAS
	Juniori începând cu vârsta de 15 ani împliniți până la 18 ani	Clasa Juniori 2 – Maxim 1600 cm ³

3. Locația și data desfășurării competițiilor

Locațiile și datele de desfășurare ale competițiilor vor fi înscrise în Calendarul Sportiv Național, care este publicat pe site-ul FRAS (www.fras.ro) în secțiunea „Autocross”. Toate modificările aduse calendarului competițiilor oficiale de Autocross se efectuează în conformitate cu procedurile prevăzute în CSN.

4. Piste

4.1 Competițiile se desfășoară pe piste cu o lățime de minim 10 metri (se va emite un caiet de sarcini) precum și o buclă Joker care să fie mai lungă cu minim 5 secunde decât cel mai bun timp realizat pe traseul fără joker . Numărul de tururi într-o cursă este de 6 (șase). Acesta poate fi modificat prin regulamentul particular sau prin

decizia CCS în funcție de lungimea reală a pistei principale (lungimea turului). Numărul manșelor de clasament este de 3 (trei).

4.2 Toate pistele pe care se desfășoară etapele oficiale de competiție (inclusiv cele temporare) trebuie să fie echipate în mod obligatoriu cu un sistem automat de cronometrare (transpondere). Organizatorul este în drept să utilizeze orice alt sistem de cronometrare, dar trebuie să furnizeze tuturor concurenților senzori electronici de cronometrare.

5. Organizatorii competițiilor

5.1. Organizatorul evenimentelor sportive, în cadrul cărora se desfășoară competițiile prevăzute de prezentul Regulament, sunt cluburi sportive membre FRAS deținătoare a unei licențe de organizator și unui permis de organizare, semnatare a unui contract de organizare a unei etape de Autocross și care se ocupă de organizarea, financiar și de altă natură pentru pregătirea și desfășurarea competițiilor (denumit în continuare Organizator). Organizatorul este responsabil pentru desfășurarea competiției, inclusiv pentru îndeplinirea prevederilor CSN și pentru asigurarea siguranței participanților, arbitrilor și a spectatorilor în timpul evenimentului.

5.2. Responsabilă pentru organizarea competițiilor oficiale de Autocross, este Comisia de Autocross, care, acționând în numele FRAS, supervizează organizarea evenimentelor sportive relevante.

5.3. Orice publicitate pe teritoriul competițiilor: bannere; afișe; viniete; puncte de vânzare etc. trebuie să fie convenită în prealabil cu FRAS și nu trebuie să intre în conflict cu publicitatea/interesele partenerilor sau a sponsorilor oficiali ai seriei de etape ale FRAS. Orice produse publicitare: afișe, pliante, clipuri audio și video, bilete, invitații, autocolante etc., care sunt emise în cadrul campaniei publicitare a etapelor Campionatului și / sau a Cupei trebuie să fie acceptate în prealabil de FRAS. Pe produsele promoționale trebuie să fie plasate logo-urile companiilor partenere ale unei serii, dacă este cazul. Este interzisă amplasarea logo-urilor companiilor aflate în conflict cu publicitatea/interesele partenerilor oficiali ai competițiilor.

5.4. Acreditarea mijloacelor de informare în masă, a reprezentanților acestora, a jurnaliștilor, a fotografilor, a cameramanilor (inclusiv a fotografilor și cameramanilor ai echipelor de cursă) pentru toate competițiile oficiale și etapele acestora este efectuată de Comisia pentru Autocross sau, în numele acestuia, de către organizatorii seriei de competiții. Fotografii și cameramanii neacreditați nu sunt autorizați în zona de desfășurare a competițiilor.

5.5. Organizatorul este obligat să dețină o licență de organizator valabilă, să elaboreze o hartă a traseului și un plan de securitate aprobate de comisia de securitate și să aibă o licență de circuit eliberată de FRAS (pentru traseele permanente). Pentru traseele temporare este obligatoriu să aibă un plan de securitate și o hartă a traseului aprobate de comisia de securitate. Toate aceste documente trebuie să fie furnizate de către Organizator la cererea Comisiei în momentul în care se aprobă Regulamentul particular.

5.6. Fiecare organizator va emite regulamente particulare.

5.7. Organizatorul este obligat să trimită prin e-mail proiectul de regulament către FRAS cu cel puțin 1 lună înainte de data limită de depunere a cererilor de înscriere la etapă, în vederea aprobării preliminare de către Comisia de Autocross și de către Comisia Centrală de Arbitri. În continuare, organizatorul va prezenta regulamentul aprobat către autoritățile locale autorităților locale. Regulamentele particulare aprobate de FRAS vor fi publicate pe www.FRAS.ro și publicate pe site-ul FRAS.

5.8. Pentru fiecare etapă a competițiilor oficiale de Autocross, FRAS va numi un Colegiu al Comisarilor Sportivi în conformitate cu Statutul FRAS, CSN și cu procedurile CCA.

Pentru toate etapele de Campionat Național se va nominaliza un Observator Federal, persoană oficială care reprezintă FRAS.

5.8.1. În timpul competiției, directorul de concurs :

- a) lucrează în strânsă colaborare cu organizatorul competiției;
- b) monitorizează respectarea programului și poate prezenta propuneri către CCS pentru modificarea acestuia, după necesitate;
- c) trimite rapoarte către CCS cu privire la încălcările constatate și la desfășurarea competiției în ansamblu;
- d) în nume propriu, transmite mesaje participanților înregistrați și către CCS;
- e) monitorizează respectarea procedurii de start;
- f) pregătește și prezintă un briefing pentru sportivi și reprezentanți;
- g) în limitele autorității sale, decide cu privire la impunerea de penalizări sportivilor și participanților înregistrați.
- f) comunică cu șeful comisiei tehnice pe tot parcursul concursului

5.8.2 Colegiul Comisarilor Sportivi emite următoarele decizii numai după consultarea directorului de concurs:

- oprirea sau suspendarea mașelor;
- reluarea mașelor suspendate;
- aplicarea steagului negru.

5.9. La încheierea competiției, documentele etapei vor fi transmise către FRAS, conform prevederilor CSN

6. Cerințe față de participanții la competiții

6.1. Pot participa la competiții concurenții care au trecut verificările administrative și dețin licență de pilot pentru campionat. Participarea titularilor de licențe eliberate de alte ASN este reglementată de FRAS.

6.2. Cererile preliminare de înscriere la competiții ale sportivilor și echipelor se depun direct la Organizator cu cel mult o săptămână înaintea verificărilor administrative ale competiției (etapei).

6.3. Organizatorul are dreptul de a admite un concurent sau o echipă care a depus mai târziu cererea de participare la etapă, aplicând penalități. Aceste penalități trebuie să fie specificate în regulamentul etapei.

6.4. Echipamentul pilotului trebuie să fie conform cerințelor FRAS.

6.5. După verificările tehnice inițiale CCS, va lua decizia finală referitoare la admiterea la start automobilelor de concurs, în funcție de raportului comisiei tehnice referitor la conformitatea acestora cu toate cerințele de siguranță.

7. Automobile

7.1. La competițiile oficiale de Autocross în România pot participa următoarele categorii de automobile:

Clasa H1 - motoare aspirate cu capacitate maximă de 1.600 cm³;

Clasa H2 - motoare aspirate cu capacitate maximă de 2.000 cm³;

Clasa H3 - motoare turbo, aspirate, 4x4, 4x2, fără limită de cilindree

Clasa Juniori 1 – Maxim 1400 aspirat

Clasa Juniori 2 – Maxim 1600 cm³

Mașini Buggy:

Clasa Juniori - motoare cu capacitate de maxim 1.400 cm³;

Clasa Kart Cross - motoare de origine moto cu capacitate maximă 600 cm³;

Clasa Buggy 1600 - motoare de origine auto cu capacitate maximă de 1.600 cm³;

Clasa Super Buggy - motoare de origine auto cu capacitate între 1.600 și 4.000 cm³.

La această clasă sunt admise și mașinile buggy cu turbo și/sau tracțiune integrală.

Numerele de start

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

Vehiculele din toate clasele trebuie să fie echipate cu stingătoare de incendiu manuale cu manometru, etichetate și sigilate, cu o capacitate de stocare a agentului de stingere de cel puțin 2,0 kg. Stingătorul trebuie să fie ușor detașabil și amplasat într-o zonă ușor accesibilă. Locația stingătorului de incendiu trebuie indicată prin litera „E” într-un cerc roșu și o săgeată îndreptată dinspre cerc în direcția stingătorului de incendiu. Se recomandă un sistem de stingere a incendiilor în conformitate cu pct. 7.3. din Art. 253 din Anexa „J” a CSI al FIA, dar sistemul de stingere a incendiilor nu înlocuiește un extingtor manual cu eliberare rapidă.

La automobilele „buggy”, pe ambele părți ale compartimentului pilotului, precum și la alte automobile pe partea pilotului, este obligatorie instalarea unei protecții laterale (sub formă de plasă sau grilă), care să împiedice ieșirea mâinilor pilotului în exterior, în conformitate cu punctul 4.5. din Art. 279 din Anexa „J” a CSI al FIA.

Cifrele din numărul de start al automobilului trebuie să fie scrise cu un font din familia de caractere „Sans Serif” (de exemplu, Arial, Helvetica etc.), și anume: 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0. Numerele se plasează pe fiecare parte a automobilului, în următoarele locuri:

- a) în partea de mijloc (mai aproape de partea de jos) a ușilor din față ale automobilelor cu caroserie;
- b) în partea centrală (mai aproape de axul spate al roților) a automobilelor „buggy”;

Dimensiunile numărului de start și ale dreptunghiului alb în care este situat numărul de start:

a) Pentru autoturismele cu caroserie, înălțimea minimă a cifrelor este de 280 mm, lățimea oricărui element al cifrei este de 40 mm, dimensiunile minime ale dreptunghiului (lățime/înălțime) sunt de 500x380 mm;

b) Pentru mașinile „buggy”, înălțimea minimă a cifrelor este de 230 mm, lățimea oricărui element al cifrei de 40 mm, dimensiunile dreptunghiului de 450x330 mm;

Pe părțile laterale ale automobilelor din toate clasele (grupele), se va plasa în mod obligatoriu reproducerea drapelului național al României , numele și prenumele conducătorului auto - cu o înălțime a caracterelor de

60...80 mm și amplasate pe ambele părți ale automobilului în partea superioară a aripilor frontale ale automobilelor cu caroserie sau în centru sub grila laterală a „buggy-ului”.

Toți concurenții participanți în sunt obligați să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, după cum urmează:

- În spatele automobilului, în cazul automobilelor cu caroserie închisă, în partea de sus a lunetei, textul „www.fras.ro” de dimensiuni 10x90 cm, conform modelului pus la dispoziție de FRAS,
- Sub panourile laterale care conțin numărul de concurs și publicitatea obligatorie a organizatorului, un dreptunghi de dimensiune 67 cm lățime și 8 cm înălțime cu denumirea Campionatului și sigla FRAS.

7.2. Sistemul de înregistrare video în automobile

7.2.1. Camerele video trebuie să fie amplasate și fixate pe vehicul înainte de start și verificate de către comisarii tehnici.

Locația recomandată este arcul principal de siguranță. Unghiul vizual al camerei trebuie să permită înregistrarea acțiunilor sportivului (manevrarea volanului), precum și câmpul vizual prin parbriz (grila frontală). O plăcuță cu numele sportivului și numărul de start trebuie să fie fixată în unghiul vizual al camerei. Aceste date trebuie să fie clar vizibile. Obiectivul camerei video trebuie să fie plasat la nivelul ochilor sportivului aflat pe scaunul său și fixat cu centurile de siguranță. Unghiul vizual al camerei trebuie să fie de cel puțin 120° în plan orizontal.

7.2.2. Camerele video trebuie să fie pornite în zona pre-grilă imediat înainte de deplasarea către linia de start.

7.2.3. După încheierea manșei, camera (sau cardul de memorie al acesteia) poate fi scoasă din mașină numai cu permisiunea directorului de concurs. În cazul în care este necesară investigarea incidentelor din cadrul cursei, participanții sunt obligați să furnizeze arbitrilor informații despre cameră, la cererea directorului de concurs sau a CCS. Participantul are responsabilitatea să păstreze camera în siguranță în timpul cursei. Pentru investigarea promptă a incidentelor de cursă, este obligatoriu ca în fiecare mașină a participantului să fie cel puțin două carduri de memorie.

7.2.4. Cardurile de memorie ale camerelor video utilizate în competiție trebuie să fie curățate de orice material foto/video străin. În cazul predării unui card de memorie cu materiale care nu au legătură cu această etapă a competiției, participantul va fi penalizat cu 0,5 din taxa de înscriere.

7.2.5. În cazul lipsei materialelor video de la ultima manșă la care a participat sportivul, participantul va fi penalizat cu 0,5 din taxa de înscriere. În plus, CCS poate aplica orice altă penalizare în conformitate cu Regulamentele aplicabile.

7.3. Combustibil permis

7.3.1. Combustibilul să fie cel din comerț cu excepția MOL 102

7.4. Greutatea și handicapul de greutate

7.4.1. Masa/greutatea automobilelor nu condiționează participarea.

7.4.2. Mașini acceptate la start / Verificări tehnice

A. Verificările tehnice inițiale vor avea loc în dimineața cursei la cortul fiecărui concurent

B. toate mașinile prezente la start trebuie să prezinte în cadrul verificărilor tehnice pașaportul tehnic electronic emis de FRAS (avizat de către comisia tehnică). În cazul în care un sportiv nu are pașaport tehnic electronic emis, acelui sportiv i se va refuza startul.

C. Mașinile care se prezintă la verificările tehnice trebuie să fie echipate cu numerele de concurs, geam lateral (cu excepția Buggy), ușă, parbriz și cu publicitatea organizatorului.

D. Geamurile laterale și cel din spate pot fi numai din sticlă securizată, acoperite cu folie de protecție transparentă, sau **polycarbonat compact**

E. Baterie izolată

F. Protecție uși (este interzis ca ușile să fie fără protecție)

G. Contact general funcțional

H. Roll bar omologat FIA și/sau FRAS

I. Pilotul să fie echipat complet (combinezon, lenjerie ignifugă, cască etc)

J. Apărători noroi

7.4.3. Regulament tehnic

- A. Structura de protecție Roll bar trebuie să fie realizată conform normelor de siguranță ce include următoarele elemente de obligatorii : plafon bare rigide in configurație X sau V pentru protecția suplimentară a habitaculului .
- C. Uși : bare laterale de protecție
- D. Spatele echipajului : structură de ranforsare dispusă in configurație X pentru protecția suplimentară în cazul unui impact din spate sau accident cu răsturnare .
- E. Protecția pentru Roll bar este obligatorie , aceste protecții trebuie să fie din material omologat .
- F. Rezervor de combustibil : este interzisă utilizarea rezervoarelor artisanale , se acceptă rezervor cu omologare sau de producător .
- G. Scaunele și centurile de siguranță cu prindere în 4 puncte omologate FIA . Se acceptă și cu omologare expirată .
- H. Modificarea sistemului de alimentare trebuie să respecte normele de siguranță , conductele de combustibil trebuie să fie sertizate corespunzător , dacă pompa de combustibil sau regulatorul de presiune sunt montate in habitacul , acestea trebuie să fie izolate de habitacul printr-un panou ignifug etanș și să se prezinte in condiție vizuală bună (fără rugină , tăieturi , rupturi , etc)
- I. Protecție habitacul : Folia de protecție pentru geamuri este obligatorie (folia trebuie să fie transparentă) pentru a preveni împrăștierea cioburilor în caz de impact .
- J. Bateria : este interzisă montarea bateriilor cu acid în habitacul , în cazul bateriilor cu gel montate în habitacul acestea trebuie să fie într-o cutie de protecție cu capac .
- K. Protecție interioară uși : dacă fața interioară a ușilor a fost eliminată este obligatoriu ca aceasta să fie înlocuită cu una din aluminiu / fibră de sticlă / compozit
- L. Obligatoriu stingător automat de 5 Kg , 7 Kg sau stingător manual de minim 2.0 Kg
- M. Echipament obligatoriu pilot : Cască , combinezon , lenjerie ignifugă , mănuși , ghetete omologate FIA (pot avea omologarea expirată) și să se prezinte in condiție vizuală bună (fără rugină , tăieturi , rupturi , etc)
- N. Obligatoriu contact general interior / exterior
- O. Obligatoriu apărători de noroi (bavete) față / spate
- P. Este obligatoriu utilizarea unui parbriz omologat , monobloc din sticlă
- Q. În loc de parbriz orice mașină poate fi prevăzută cu plasă iar pilotul trebuie sa poarte cască cu vizieră . În cazul unui parbriz fisurat Comisarul Tehnic delegat va decide dacă concurentul va continua cursa (pilotul poate avea o plasă care poate înlocui parbrizul cu obligativitatea de a purta și cască cu vizieră)
- R. La fiecare etapa pilotul are obligația ca mașina de concurs atât tehnic cât si estetic . Dacă nu corespunde atât estetic cât și tehnic aceasta nu va putea lua startul .

8. Principii generale ale competițiilor și stabilirea rezultatelor

8.1 Clasament individual

8.1.1. Punctajul în clasamentul etapei sunt acordate dacă 3 sau mai multe automobile au luat startul în etapă de la disciplina sportivă.

8.1.2 În competițiile oficiale de Autocross se punctează toate etapele participante (nu se aplică regula N -1)

8.2. Rezultatele finale ale sportivilor în clasamentul individual pe etape sunt determinate de suma (punctelor de penalizare) a celor trei manșe ale competiției. Toate cele trei manșe sunt egale. În caz de egalitate de puncte, sportivul cu cel mai bun timp de control are avantaj, în caz de egalitate și la acest indicator, are avantaj sportivul cu cel mai bun loc la cea de-a 3-a (a treia) manșă.

8.3. Locurile finale ale sportivilor în clasamentul individual al unei etape se stabilesc în ordinea descrescătoare a punctelor acordate. În caz de egalitate a punctelor în foaia de punctaj finală a doi sau mai mulți sportivi, prioritatea este determinată de cel mai bun rezultat neinclus în clasament. În caz de egalitate a acestor rezultate, prioritatea este determinată de rezultatele celei mai recente etape la care a participat cel puțin unul dintre acești sportivi.

8.4. Clasamentul pe echipe

8.3.1. În cadrul campionatului se determină clasamentul pe echipe al FRAS (în continuare – clasamentul pe echipe).

8.3.2. Pentru a participa la oricare dintre competițiile pe echipe, este necesară licența de echipă, eliberată de FRAS conform regulamentului de licențiere. Aceste documente vor fi prezentate la verificările administrative de către reprezentantul echipei care deține o procură valabilă din partea persoanei juridice (titularul licenței solicitantului), ștampilată și semnată în mod corespunzător.

8.3.3. O echipă este formată din minimum 3 sportivi și maximum 5 sportivi. Sportivii unei echipe pot fi înscriși în toate clasele, dar nu mai mult de doi sportivi la o clasă. Un club sportiv poate înscrie mai multe echipe. Cererea de înscriere a echipei poate fi depusă la secretariatul competiției până cel târziu la finalul verificărilor administrative, cererile depuse ulterior nu vor fi acceptate. Pentru clasamentul pe echipe se vor cumula punctele din clasamentul pe clase a celor mai bine 3 clasări din fiecare echipă.

8.3.4. La fiecare etapă a competiției, reprezentantul echipei va completa un formular de înscriere în care va indica sportivii care reprezintă echipa sa la etapa respectivă. Denumirea echipei trebuie să corespundă cu denumirea specificată în licența de echipă. Se consideră că o echipă a participat la o etapă a competiției dacă cel puțin unul dintre sportivii înscriși pentru acea echipă a luat startul.

8.3.5. Pe parcursul unui sezon, un sportiv poate reprezenta doar o singură echipă. Punctele pentru clasamentul anual încep a fi atribuite unei echipe numai de la etapa la care reprezentantul acesteia prezintă pentru prima dată licența echipei.

8.3.6. Clasamentul pe echipe la o etapă a competiției se va fi premiat dacă participă cel puțin 3 echipe.

8.3.7. Locurile finale în clasamentul pe echipe sunt stabilite în ordinea descrescătoare a sumei punctelor obținute de echipe la toate etapele competiției.

8.3.8. În caz de egalitate a rezultatelor finale a două sau mai multe echipe, echipa ai cărei sportivi au ocupat un număr total mai mare de locuri fruntașe (primul, al doilea, al treilea etc.) în clasamentul individual la etapele de concurs, va fi avantajată.

9. Vârsta

- Pentru a participa la competițiile sportive adulți (peste 18 ani), **sportivul trebuie să fi atins limita de vârstă cel târziu cu o zi înainte de data startului competiției. Un sportiv minor care în timpul sezonului împlinește 18 ani poate renunța la statutul de junior caz în care trebuie să solicite o nouă licență compatibilă cu categoria și clasa respectivă la care va alege să concureze.**

- După împlinirea vârstei de 16 ani Juniorul poate concura doar la clasa imediat următoare cu motorizarea clasei respective doar dacă are un titlu de campion la clasa Juniori .

10. Penalizări

În timpul unui campionat, sportivii care primesc o penalizări sub formă de avertisment:

- după al 3-lea avertisment – li se deduc 5 puncte din clasamentul anual;
- după al 5-lea avertisment – sunt excluși din campionat. (În acest caz, punctele pilotului în punctajul individual și pe echipe sunt anulate.)

11. Contestații și apeluri

11.1. Fiecare contestație competiția se va efectua în conformitate cu cerințele CSN, achitându-se, de asemenea, o taxă de 500 de lei.

11.2 În cazul în care contestația implică demontarea și dezasamblarea ulterioară a unităților/ansamblurilor automobilului, persoana care depune contestația va achita o taxă suplimentară de **3 000 de lei plus taxa de contestație de 500 de lei . Această taxă revine la contestatar dacă acesta are dreptate în ceea ce privește contestația depusă . Dacă se constata că nu are dreptate taxa revine celui contestat pentru a acoperi costurile aferente demontării motorului .**

11.3. Inspecția tehnică ca urmare a unei contestații poate fi amânată prin decizia CCS conform prevederilor

CSN.

11.4 Persoanele contra cărora au fost depuse contestații sau care se consideră nedreptățite, au dreptul de a face apel împotriva deciziilor luate de CCS conform prevederilor CSN.

12. Dispoziții suplimentare

- 12.1. Ora de constituire a mașei (sosirea automobilelor în zona de pre-start) va fi anunțată de către directorul de concurs la briefingul (întâlnirea) cu sportivii și reprezentanții.

13. Semnalizare. Semnificație

13.1. Steagurile de semnalizare:

STEAGUL DE START – steagul României

STEAGUL DE FINIȘ – steag alb-negru în carouri;

STEAGUL ROȘU – oprirea mașei; toți piloții trebuie să oprească mașea sau antrenamentul și, cu maximă prudență, să se îndrepte pe pistă spre locul de start. Steagul roșu este folosit și pentru a închide pista înainte de mașă;

STEAGUL NEGRU – este arătată plăcuța cu numărul de start a pilotului care trebuie să iasă de pe pistă în turul următor către locul de aflare a parcului închis;

STEAGUL ALB-NEGRU (divizat pe diagonală) – însoțit de plăcuța cu numărul de start al pilotului îl avertizează pe acesta de comportament nesportiv;

STEAGUL NEGRU CU DISC PORTOCALIU – însoțit de plăcuța cu numărul de start al pilotului indică faptul că mașina acestuia este defectă și prezintă pericol pentru el și pentru ceilalți. Pilotul trebuie să se oprească în turul următor în zona de reparații sau să meargă în parcul concurenților.

Decizia de a afișa cele trei steaguri negre menționate mai sus este luată de comisarii sportivi. Decizia de a afișa steagul roșu este luată de directorul de concurs.

STEAGUL GALBEN – semnal de pericol. Semnalizarea efectuată cu ajutorul unui steag galben indică un pericol de orice natură dincolo de postul dat. Odată ce piloții au trecut de steagul galben, fiecare trebuie să-și păstreze poziția și nu pot efectua depășiri până când nu au trecut complet de zona cu pericolul în fața căreia este agitat steagul galben.

STEAGUL VERDE – pericolul a trecut, concurentul poate continua cursa fără restricții (în absența acestui steag, concurentul care trece prin zona periculoasă continuă cursa fără restricții).

STEAGUL ALBASTRU – semnal de depășire, informează pilotul că se apropie o mașină care se deplasează cu o viteză mai mare și care l-a depășit cu un tur. Pilotul mașinii depășite trebuie să ia toate măsurile pentru a-l lăsa să treacă în siguranță pe lider și, dacă este necesar, să reducă viteza. Steagul albastru nu este arborat pe sectoarele de pistă după steagul galben (în acest caz, depășirea este interzisă). Se prezintă în două moduri:

a. fanion fix = atenție în spate, urmează să fiți depășit, păstrați-vă trasa !

b. fanion agitat = permiteți pilotului din spate să vă depășească !

STEAGUL GALBEN CU DOUĂ LINII NEGRE DIAGONALE – informează piloții că liderul merge în ultimul tur și că aceștia mai au de parcurs un tur.

STEAGUL ALB CU CERC ROȘU – cronometrare. Informează piloții despre începerea cronometrării și locația liniei de cronometrare.

13.2 Linia de sosire este plasată și reflectată de bornele de sosire, o canelură de 10x5 cm care este săpată în sol între bornele de sosire. Dacă marcajele la sol sunt distruse, linia de sosire este o linie dreaptă imaginată care leagă partea din față a bornelor sau marcajelor de sosire.

13.3 PARCUL SERVICE – în timpul curselor și a antrenamentelor, aceasta este localizată într-o zonă special desemnată, cu asigurarea unor măsuri de intrare și ieșire în siguranță. În Anexă se indică locația și desemnarea PARCULUI DE SERVICE.

13.4 Locația parcului închis, ieșirea de pe pistă, panoul oficial de informații, locația secretariatului și a postului de control al competiției, centrul medical și denumirile acestora trebuie să fie indicate pe schema pistei.

14. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIILOR

PROGRAMUL COMPETIȚIILOR

%1.1 Competiția include: verificări administrative, verificări tehnice inițiale, manșe de antrenamente, manșe preliminare, manșe cronometrate, manșe concurs, manșe finale, verificări tehnice finale

%1.2 Verificările administrative, verificările tehnice se efectuează conform programului în locațiile indicate la avizierul oficial. Pentru prezentarea cu întârziere la verificările administrative și/sau verificările tehnice, participantul este pasibil de penalizare în prima zi de competiție (sâmbătă) – 5 Puncte, în a doua zi (duminică) – 10 Puncte și nu va fi admis la manșele de control (calificare).

%1.3 La verificările administrative, pe lângă licența de pilot FRAS, participantul (reprezentantul acestuia) trebuie să prezinte pentru fiecare pilot:

- un formular de cerere de înscriere completat și semnat în original;
- Licența FRAS, permisul de mecanic FRAS, licența instructor FRAS în cazul Juniorilor, licența de echipă dacă este cazul;
- un document eliberat de organizator referitor la achitarea taxelor de înscriere prevăzute de Regulament;
- În caz de deținere a unei licențe anuale FRAS, se va prezenta doar licența anuală.
- Pe baza Regulamentului, organizatorul are dreptul de a solicita documente suplimentare pentru etapa de concurs respectivă.

%1.4 Verificările tehnice (VTI) sunt efectuate pentru a verifica conformitatea mașinii cu cerințele de siguranță, cerințele tehnice ale FRAS, prevederile Regulamentului pentru grupa de manșă în cauză.

%1.5 În cadrul competițiilor sunt efectuate una sau mai multe inspecții tehnice, inclusiv:

- un control înainte de start (se efectuează în mod obligatoriu înainte de începerea tuturor manșelor),
- un control extraordinar (se efectuează în orice moment al competiției, la indicația directorului de concurs în cazul unei decizii a CCS),
- un control final (poate fi prevăzut în Regulament și poate fi efectuat, de asemenea, la solicitarea directorului de concurs, în cazul unei decizii a CCS după trecerea liniei de sosire, în parcul închis, în cazul în care se depune o contestație sau fără depunerea unei contestații).
- la solicitarea directorului de concurs, fiecare participant este obligat, în orice moment al competiției, să-și prezinte mașina comisarului tehnic spre inspecție în cazul depunerii unei contestații și al deciziei corespunzătoare a CCS.

ANTRENAMENTUL OBLIGATORIU

%1.6 Durata și programul antrenamentului obligatoriu pentru fiecare clasă sunt stabilite în regulamentul particular al competiției și nu vor dura mai puțin de 15 minute. CCS poate modifica acest program printr-un buletin afișat pe panoul oficial de afișaj cu cel puțin 1 oră înainte de începerea antrenamentului obligatoriu.

%1.7 Fiecare mașină trebuie să parcurgă cel puțin 3 tururi în timpul unei sesiuni de antrenamente obligatorii. Mașina, care întârzie la sesiunea de antrenamente obligatorii dintr-un motiv întemeiat, va beneficia de încă o oportunitate de a efectua antrenamentul (ora va fi stabilită de CCS) cu condiția achitării unei amenzi de 500 de lei.

%1.8 În cazul în care unui pilot i se permite să concureze în două clase cu o singură mașină, acesta poate lua parte la antrenamentele doar a unei singure clase.

MANȘE DE CONTROL (CALIFICARE)

%1.9 Concurenții care au îndeplinit normativul stabilit la Articolul 14.1.7 sunt autorizați să participe la o cursă de control (calificare). Dacă unui pilot i se permite să concureze în două clase cu o singură mașină, acesta poate participa la manșele de control (calificare) ale unei singure clase.

%1.10 Intrarea în manșele de control (calificare) se face în ordinea plecării spre zona de start. Numărul maxim de mașini într-o serie de manșe de control se va stabili prin decizia CCS.

%1.11 Manșele de control se desfășoară în 3 tururi, dintre care primul este un tur de accelerare, iar celelalte 2 sunt cronometrate. Precizia cronometrării nu poate fi mai mică de 0,01 secunde. Se ia în considerare timpul celui mai bun tur. În caz de egalitate a timpilor mai multor concurenți, se ia în considerare timpul de sosire în manșa de control (în caz de egalitate în calificări, se ia în considerare al doilea cel mai bun tur). Manșa propriu-zisă nu poate fi repetată în niciun caz. Concurenții care nu au parcurs tururile de control din oricare motiv (sosire târzie, defectiune, îndeplinirea târzie a normativului de la Articolul 14.1.7 etc.) nu sunt admiși să participe la manșele de control, dar participă la manșele următoare și obțin locuri la start după piloții care au

parcurs manșele de control.

CURSA

%1.12 Dacă în caz de condiții meteorologice dificile sau alte circumstanțe de forță majoră, directorul constată că traseul nu mai este corespunzător pentru desfășurarea competiției, continuarea, anularea sau amânarea acesteia se decide de către CCS împreună cu organizatorul și cu reprezentanții sportivilor, sub rezerva acordului scris a mai mult de 50% dintre participanți cu privire la decizia luată.

%1.13 Din motive de siguranță, CCS pot decide anularea sau amânarea competiției fără acordul participanților.

%1.14 În caz de anulare sau amânare a competiției pentru o perioadă mai mare de 24 de ore, taxele de participare trebuie rambursate.

%1.15 În cazul amânării competiției pentru o perioadă mai mare de 24 de ore, data nouă a desfășurării competiției se stabilește în conformitate cu procedura obișnuită de obținere a autorizației de desfășurare a competiției.

%1.16 Notă. În continuare Forță majoră înseamnă circumstanțe cauzate de evenimente care nu pot fi prevăzute, prevenite sau eliminate. Faptul de forță majoră (pentru participant, pilot, organizator sau oficial al competiției) este stabilit sau declarat de comisarii sportivi.

%1.17 În cazul în care competiția este anulată:

- dacă liderul din manșele finale a trecut: nu mai mult de 1 singură manșă: competiția va fi amânată sau anulată. În caz de anulare, nu se va stabili niciun clasament în această competiție și nu se vor acorda puncte; mai mult de 2 două manșe: competiția va fi considerată încheiată. În cazul în care traseul competiției a fost scurtat printr-o decizie a CCS, manșa a fost oprită de către directorul de concurs și, ca urmare, liderul a parcurs mai puțin de 100% (dar mai mult de 30%) din distanța maximă, manșa va fi considerată încheiată.

%1.18 Dacă într-o clasă (grupă) există doar trei sau mai puține mașini înscrise sau care au trecut controlul tehnic înainte de start, participanții sunt invitați să ia startul într-o clasă (grupă) superioară excepție făcând juniorii .

%1.19 În fiecare manșă va lua startul numărul maxim de mașini care este specificate în regulamentul individual al fiecărei etape și se va efectua obligatoriu bucla joker care va fi parcursă de toți concurenții , excepție făcând manșele cronometrate . În cazul în care un concurent nu parcurge bucla "JOKER", va fi clasat pe ultima poziție în respectiva manșă și va lua startul în manșa următoare de pe ultima poziție a grilei de start

%1.20 Dacă numărul participanților este mai mic sau egal cu numărul maxim permis pentru a lua startul într-o manșă, se organizează numai trei manșe finale „A”, dacă numărul participanților este mai mare decât cel permis de capacitatea pistei, se organizează manșe preliminare: două semifinale și o finală „B”, pentru fiecare clasă (grupă) în parte. Numărul de tururi în seria de manșe finale trebuie să fie același. În cazul în care au loc două manșe semifinale, patru (sau cinci sau șase) piloți din fiecare dintre acestea vor merge direct la prima finală „A”, în care li se vor atribui locurile de start de la 1 la 8 (sau de la 1 la 10, sau de la 1 la 12). Piloții, care nu au reușit să ia start în semifinale, iau startul în finala „B” (desfășurată înaintea finalei „A”), din care cei mai buni doi piloți ajung în finala „A”, iar pentru restul sunt stabilite următoarele locuri, dacă îndeplinesc cerințele Regulamentului (distanță minimă 20 km). În cazul în care numărul de piloți este mai mare de 20 sau 24, se desfășoară manșe de sferturi de finală, semifinale, finale „B” și „A”.

Înainte de manșele finale are loc o manșă de calificare, al cărei rezultat este luat în considerare în caz de egalitate a punctelor obținute în finale și influențează și alinierea la startul primei manșe finale.

14.1.22. Locurile la startul primei manșe finale „A” sunt determinate de rezultatele timpilor de control de calificare. Locurile la startul celei de-a doua manșe finale „A” sunt determinate de rezultatele primei manșe finale „A”, iar a celei de-a treia – de rezultatele celei de-a doua manșe finale. În cazul în care un pilot nu se prezintă în zona de start, locul său la start rămâne liber și i se permite să participe la următoarele manșe, însă locul său la startul următoarei manșe este stabilit numai după piloții care au luat parte la manșa precedentă. Pilotul care are cel mai bun rezultat are dreptul de a alege poziția de start în rândul său.

14.1.23 Câștigătorul manșei, în cazul unui număr egal de tururi întregi parcurse, va fi **pilotul care a trecut primul linia de sosire în manșă**, locul al doilea îi va reveni pilotului **care a trecut al doilea linia de sosire**, următoarele locuri fiind atribuite în același mod. Următoarele locuri vor fi atribuite piloților în funcție de numărul de tururi întregi parcurse (cu cât numărul de tururi este mai mic, cu atât locul este mai prost), în caz de egalitate a tururilor – primul criteriu: **în funcție de poziția concurenților din turul neparcurs – al doilea**: în funcție de timpul de parcurgere a acestui număr de tururi întregi parcurse. Pilotul care a luat startul, dar care nu a parcurs o tură întreagă, nu obține un loc în această manșă. Punctajul pentru locul ocupat de pilot în fiecare manșă este stabilit la 1...12 locuri, în conformitate cu Articolul 18,5 din prezentul Regulament, luând în considerare numărul de piloți înregistrați pentru competiția din această clasă și care au finalizat antrenamentul obligatoriu, dar nu și numărul de piloți care au luat startul în această manșă. Punctele obținute în manșe sunt puncte intermediare și vor servi pentru a se stabili locul final în concurs. Acestea nu vor fi luate în considerare ulterior .

- 14.1.2.4 Rezultatele manșelor de control (cronometrate), componența participanților în primele manșe și ordinea starturilor sunt aprobate de CCS și sunt comunicate participanților.
- 14.1.2.5. Dacă semnalul de oprire a manșei (steag roșu) a fost arătat pentru un motiv care pune în pericol concurenții, înainte ca automobilul care conduce să fi parcurs toate tururile, se va relua manșa cu un nou start urmând ca CCS să decidă când va avea loc .
- 14.1.26. La restart concurenții vor fi așezați pe grila de start în pozițiile inițiale și vor efectua toate tururile manșei de calificare sau ale finalei complet inclusiv bucla Joker .
- 14.1.27. În cazul în care unul dintre automobilele de concurs se răstoarnă din vina concurentului și a dus la restart acesta va fi exclus din manșa de concurs . În următoarea manșă de concurs va putea participa doar după o evaluare a automobilului de către Comisarul Tehnic și doar dacă acesta constată că automobilul este conform din punct de vedere tehnic .
- 14.1.28. Dacă un automobil care a fost răsturnat de un alt concurent pune în pericol ceilalți concurenți, după ce a fost repus pe roți și concurentul constată că automobilul este în stare de funcționare poate relua startul, dacă își exprimă această opțiune doar după o evaluare a automobilului de către Comisarul Tehnic și doar dacă acesta constată că automobilul este conform din punct de vedere tehnic. Va fi plasat pe poziția inițială a grilei la restart, iar concurentul care a provocat răsturnarea va fi penalizat la decizia CCS.
- 14.1.29. Restartul se va efectua după startul clasei imediat următoare .
- 14.1.30. În cazul în care semnalul de oprire a manșei (steag roșu) a fost arătat după ce automobilul care conduce a parcurs toate tururile, clasamentul concurenților va fi făcut conform poziției fiecărui automobil la momentul ridicării fanionului roșu, iar concurentul din vina căruia s-a oprit manșa va fi descalificat.

15. STARTUL

- 15.1 Startul este momentul în care începe competiția și linia de start, cu o lățime de cel puțin 40 cm de la care începe competiția.
- 15.3 Pentru organizarea plasamentului participanților, zona de start trebuie marcată. Alinierea mașinilor la start se stabilește după principiul 3-2-3-2-3-2 pentru start de pe loc. Distanța dintre liniile de plecare ale rândurilor este de 8 metri, distanța dintre mașini pe rând este de cel puțin 3 metri.
- 15.4 Locurile la start sunt stabilite pe baza rezultatelor manșelor anterioare, a timpului de control (calificare).
- 15.4 La startul de pe loc, mașinile participanților trebuie să fie staționate până la momentul în care este dată comanda de start. În momentul în care se dă comanda de start, motoarele pot fi pornite sau nu, după cum se specifică în Regulament. Totuși, dacă un participant nu a ajuns în zona de start în momentul în care este dată comanda de start, acesta nu este autorizat să participe în competiție.
- 15.5 Pentru startul de pe loc, se folosește un steag de semnalizare sau semafor. După raportarea de către personal referitor la pregătirea mașinilor, numai Directorul de concurs ia decizia de a începe cursa și referitor la timpul de pregătire, după care se efectuează următoarele acțiuni:
- este afișat semnalul „1 minut” – motoarele trebuie pornite, personalul participantului (mecanici care dețin licență FRAS și sunt înregistrați în formularul de înscriere) părăsesc zona de start;
 - după 30 de secunde este afișat semnalul „30 de secunde”, care, după 25 de secunde, este îndepărtat și se afișează semnalul „5 secunde”, apoi după 3-5 secunde se dă semnalul de start al cursei cu un steag de semnalizare prin ridicare de la sol.
- Se consideră că concurenții au luat startul în momentul în care este dat semnalul de start, care în niciun caz nu se repetă.
- 15.8 Un participant la competiție care nu a luat parte la o manșă nu poate repeta manșa (fie că acest lucru a fost cauzat de un start fals sau din alte motive).
- 15.9 Dacă un participant traversează linia de start sau începe să se deplaseze cu motorul pornit înainte de a fi dată comanda de start, se consideră a fi comis un start fals.
- Startul începe atunci când arbitrul anunță timpul de pregătire.
- 15.10 În caz de start fals, mașinile care au făcut un start fals trec în ultimul rând.
- 15.11 În caz de start fals repetat într-o manșă, participantul este exclus din clasamentul acestei manșe.
- 15.12 Prin decizia CCS, un participant care comite un start fals poate fi penalizat cu + 30 de sec. la sosire (la timpul de sosire se adaugă 30 de secunde, iar locul se stabilește în funcție de timpul de sosire al sportivilor).

15.13 Piloții care nu au reușit să pornească imediat și care nu au trecut linia de start pot solicita asistență externă din partea unui mecanic care deține licență FRAS timp de 30 de secunde de la semnalul de start, numai dacă alți piloți au părăsit deja zona de start. Pilotul a cărui mașină a suferit un accident în timpul manșei sau care este avariata din cauza unei defecțiuni tehnice, trebuie, dacă este posibil, să oprească mașina în cel mai sigur loc și să o părăsească, ieșind de pe pistă. Revenirea pilotului la mașină este permisă numai după încheierea manșei.

16. REGULI GENERALE DE CONDUITĂ PE PISTĂ

16.1 Primii 30 de metri după start, mașinile trebuie să se deplaseze în linie dreaptă. Este permisă ocolirea doar a unui vehicul care s-a oprit sau a încetinit brusc. Încălcarea acestei reguli atrage penalități, conform deciziei CCS.

16.2 În timpul cursei, pilotul se va deplasa numai pe suprafața pistei. Conducerea în afara rolurilor care marchează pista (în special pentru îmbunătățirea rezultatului) este penalizată prin excludere din această manșă. Pilotul care a părăsit limitele marcate ale terasamentului pistei, și dacă astfel a obținut un avantaj, trebuie să se întoarcă pe pistă în punctul de ieșire de pe aceasta, fără a crea impedimente cu mașinile care se deplasează de-a lungul pistei.

16.3 Arbitrii trebuie să marcheze cu steaguri galbene porțiunea pistei pe care se află vehiculul accidentat cu pilotul și, dacă este necesar, să ia măsuri pentru evacuarea acestuia. Totodată, pe această secțiune este interzisă depășirea, iar piloții care participă la manșă, dacă este cazul, sunt obligați să asigure siguranța evacuării, chiar oprindu-se complet.

16.3.1 Un steag galben afișat semnifică un pericol de orice natură sau un obstacol care obligă pilotul să schimbe traiectoria obișnuită de trecere a secțiunii respective a pistei. Piloții care trec de un steag galben nu au voie să depășească vehiculul din față până când nu depășesc zona periculoasă.

16.3.2 Depășirea în zona marcată cu steag galben sau împingerea mașinii care se află în zona de incident este penalizată de CCS prin excluderea din manșă.

16.3.3 Este interzisă acordarea de asistență externă piloților pe pistă (inclusiv pentru deplasarea mașinii). Acest lucru va duce la excluderea din manșă. Activitățile desfășurate de către sau sub controlul oficialilor competiției pentru a depana un vehicul în stare de avarie sau pentru a-l evacua de pe pistă pentru a asigura siguranța cursei nu sunt considerate asistență externă. Acordarea de asistență este permisă în zonele special amenajate destinate mecanicilor care dețin licență FRAS și sunt înscrși în competiție.

16.3.4 Distanța – lungimea cursei. Distanța de cursă include 3 tururi de antrenament oficial și 3 (trei) manșe finale.

16.3.5 Deplasarea pe pistă este permisă numai în sensul stabilit. Orice mișcare în sens opus direcției stabilite de deplasare este permisă numai sub supravegherea oficialilor competiției. Persoana care încalcă această prevedere, este pedepsită prin decizia CCS și chiar poate fi exclusă din competiție. Ieșirea forțată de pe o pantă abruptă, deplasarea în marșarier din cauza unui obstacol insurmontabil sau deplasarea în sens opus pe o distanță minimă necesară pentru un viraj (în cazul unui viraj de 180° a vehiculului) nu se consideră deplasare în sens opus. Totodată, în cazul în care se produce o coliziune, pilotul care a efectuat manevrele este găsit vinovat cu toate consecințele care decurg, cu condiția ca organizatorul să respecte cerințele față de traseu în ceea ce privește vizibilitatea și controlul prafului.

16.3.6 Pilotul trebuie să-și conducă mașina de-a lungul pistei astfel încât să evite împingerea și impactul cu o altă mașină, ceea ce ar duce la o schimbare a direcției de mișcare a mașinii sale sau a mașinii unui concurent. În plus, este interzisă traversarea (depășirea cu întârziere deliberată în traversarea traseului vehiculului depășit). La viraje, se interzice de a intra în contact cu o altă mașină (în scopul de a-și mări forța centrifugă). Este interzisă frânarea bruscă sau schimbarea direcției de deplasare, cu excepția cazului în care acest lucru are la bază motive de siguranță (evitarea unui obstacol brusc) sau o modificare a configurației pistei. **Dacă în urma contactului are loc o schimbare a direcției de deplasare a oricărui vehicul, partea vinovată este stabilită de Comisarii sportivi**. În cazul în care Comisarii sportivi consideră că nu există nicio încălcare în atingerea unui alt vehicul, atunci o contestare depusă de către un participant la competiție poate fi un motiv pentru revizuirea deciziei.

16.3.7 Sosirea la finis se efectuează în deplasare, interzicându-se oprirea sau reducerea bruscă a vitezei după trecerea liniei de sosire, precum și plasarea mașinii în afara unei zone special amenajate sau a parcului închis și părăsirea neautorizată a acestora.

16.3.8 Este interzis consumul de alcool în timpul desfășurării etapei . Testarea cu alcooltest va fi obligatorie a tuturor concurenților și instructorilor (poate fi făcută și aleatoriu) . Testarea se va face la ședința tehnică ,

inclusiv prin sondaj în timpul competiției . Cine va fi depistat cu alcoolemie va fi exclus din competiție si va avea de achitat o amendă în cuantum de 2000 de lei către FRAS .

17. PARCUL ÎNCHIS

17.1 La încheierea manșei finale într-o anumită grupă (clasă), primele trei mașini care au prezentat cel mai bun rezultat în fiecare grupă (clasă), precum și mașinile desemnate de către Comisarii sportivi sau Directorul de concurs, trebuie să intre fără a se opri în parcul închis.

17.2 Mașinile care nu intră în parcul închis sau care ajung cu întârziere în acesta sau încalcă în alt mod regulile de parc închis, vor fi excluse din competiție.

17.3 Mașinile trebuie să se afle în parcul închis în momentul afișării rezultatelor pentru o anumită manșă a unei clase (grupe) și 30 de minute după aceasta. În caz de start suplimentar, permisiunea de a părăsi parcul închis de către orice vehicul este acordată prin decizia CCS. Pregătirea acestor mașini pentru start se realizează sub supravegherea oficialilor. După trecerea liniei de sosire, aceste mașini trebuie să se întoarcă în parcul închis.

17.4 În caz de contestări, regulile de parc închis sunt valabile până la luarea unei decizii de către CCS.

17.5 Numai oficialii au voie să fie prezenți în parcul închis și, cu permisiunea lor și sub controlul lor, persoanele desemnate să efectueze inspecția vehiculelor.

17.6 Regulile de parc închis sunt ridicate prin decizia CCS.

18. CLASAMENT. PROCEDURA DE ACORDARE A PUNCTELOR.

ATRIBUIREA LOCURILOR LA ETAPĂ

18.1. După fiecare etapă a Campionatului se stabilește un clasament: clasamentul piloților în manșa individuală în fiecare clasă (grupă) (cu condiția ca în clasă (grupă) să fie admise 3 sau mai multe mașini) și clasamentul pe echipe;

18.2 Dacă numărul de participanți este mai mic sau egal cu cel maxim permis pentru startul într-o manșă, vor avea loc trei manșe finale. Câștigătorul competiției (pe etapă) și locurile următoare sunt determinate de numărul de puncte obținute în cele trei manșe finale.

18.3 Dacă numărul de participanți este mai mare decât cel permis în conformitate cu pct. 14.1.20, se desfășoară manșe preliminare de calificare (semifinale).

La desfășurarea competițiilor cu manșe de calificare, piloții sunt incluși în aceste manșe în funcție de timpul de control:

1-a semifinală – 1,3,5,7,9,11,13,15 etc.

a 2-a semifinală – 2,4,6,8,10,12,14 etc. (unde cifrele reprezintă locul conform timpului de control).

Piloții din cele două semifinale vor fi trecuți pe lista de start în următoarea ordine:

1-1/1; 2-2/1; 3-1/2; 4-2/2; 5-1/3; 6-2/3 etc. (unde prima cifră este numărul de start în semifinală, iar a doua reprezintă locul ocupat în aceasta).

Pentru participanții în semifinale, care nu s-au calificat în manșele finale, se poate desfășura o manșă de consolare, iar primii 2 clasăți în această manșă vor fi incluși în lista participanților în manșa finală.

Sportivii care au obținut dreptul de a participa în manșa finală, dar care nu au debutat în aceasta, ocupă ultimele locuri printre cei aflați în finală.

18.4 Locurile individuale se determină în manșe. Cel mai bun loc îi revine primului participant care trece linia de sosire. La determinarea locurilor individuale în competițiile cu o singură etapă pe baza rezultatelor participării la mai multe manșe, locul general al sportivului este determinat de numărul cel mai mic de puncte de penalizare acordate sportivului în cele trei manșe finale. În caz de egalitate de puncte după cronometrare, în caz de egalitate a ambelor acestor indicatoare, se acordă avantaj sportivului cu cel mai bun loc în ultima a 3-a (a treia) manșă.

Atunci când se determină rezultatele finale pe baza punctajului total, nu este necesară terminarea tuturor manșelor.

18.5 Piloților li se acordă puncte pentru locurile obținute în manșă, conform tabelului (pentru 12 piloți):

LOC	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
PUNCTE	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22

Piloților li se acordă puncte pentru locurile lor în etapă, conform tabelului:

LOC	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
PUNCTE	10	8	6	5	4	3	2	1	0	0	0	0

Pilotul care a luat startul și nu a parcurs un tur întreg nu obține un loc în aceasta manșă. (Numărul locurilor în manșă este egal cu numărul de mașini înscrise la clasa respectivă .

Exemplu :

La 8 mașini înscrise sunt 8 locuri în manșă

Acordarea punctelor în manșă:

Piloților li se acordă puncte pentru locurile obținute în manșă, conform tabelului (pentru 8 piloți înscrși și validați):

LOC	1	2	3	4	5	6	7	8
PUNCTE	0	2	4	6	8	10	12	14

Acordarea punctelor pentru piloții care nu obțin un loc în manșă:

Pilotul care a luat startul și nu a parcurs un tur întreg obține: 16 PUNCTE (+1 loc=+2p)

Pilotul care a parcurs un tur întreg și este exclus din manșă obține: 18 PUNCTE (+2 loc=+4p)

Pilotul care nu a parcurs un tur întreg și este exclus din manșă obține: 20 PUNCTE (+3 loc=+6p)

Pilotul care nu s-a prezentat la START obține: 20 PUNCTE (+3 loc=+6p)

Pilotul care s-a prezentat la START dar nu a luat STARTUL (abandon la start): 18 PUNCTE (+2 loc=+4p)

18.6.1 Punctele pentru echipă sunt atribuite membrilor echipei în același mod ca și punctele individuale. Rezultatul în fiecare competiție (etapă) între echipe se stabilește conform regulilor de la subpct. 0, iar în caz de egalitate, se iau în considerare regulile de la subpct. următor.

Pe baza sumei punctelor obținute de cei mai bine trei clasai piloți din echipă (cu condiția ca pilotul în competiția pe echipe să fie înscris doar într-o singură clasă (grupă));

În caz de egalitate, pe baza rezultatelor celui de-al patrulea pilot respectiv celui de al cincilea pilot.

În funcție de cele mai bune locuri ocupate de sportivii din cadrul echipei în competiția individuală a acestei competiții (după numărul locului 1, iar în caz de egalitate a numărului locului 1, după numărul locurilor 2 etc.).

Pe baza sumei punctelor obținute de piloții principali ai echipei în fiecare manșă finală a competiției (adică, dacă au fost trei manșe finale, se ia în considerare suma punctelor tuturor celor trei manșe la care au participat piloții principali ai echipei).

Conform celui mai bun timp din manșa de calificare. În caz de egalitate de timp, avantajul revine pilotului care a terminat mai devreme manșa de control (chiar dacă piloții din clase diferite au arătat același timp de control, iar manșele din clase s-au desfășurat separat).

19. ATRIBUIREA LOCURILOR CONFORM REZULTATELOR CAMPIONATULUI

19.1 La finalul Campionatului României, în caz de egalitate de puncte în clasamentul individual sau pe echipe, câștigătorul campionatului se determină în funcție de numărul de locuri 1,2,3,4 etc. În cazul unei egalități ulterioare, se iau în considerare cele mai bune locuri în manșele de calificare pentru etape în ansamblu. În caz de egalitate ulterioară, se ia în considerare rezultatul ultimei etape a Campionatului. Pentru a calcula punctele totale în Campionat, se folosește suma punctelor tuturor etapelor la care a participat pilotul .

19.2 În cazul în care numărul de etape sau competiții efectiv parcurse, incluse în clasamentul Campionatului, este mai mic de patru, se consideră că Campionatul nu s-a încheiat, iar titlul de Campion (Câștigător a Campionatului) în clasamentul individual și pe echipe nu este acordat, și nici rezultatele nu pot fi folosite pentru atribuirea de categorii și titluri.

20. MĂSURI DE SIGURANȚĂ

20.1.1 La desfășurarea unei curse de Autocross, organizatorul competiției, directorul competiției, sunt responsabili de asigurarea măsurilor de siguranță, aceștia fiind obligați să oprească competiția dacă există vreun pericol pentru viața și sănătatea persoanelor, precum și oficialii care, prin ordinul administrației care a aprobat și autorizat competiția, sunt responsabili de asigurarea ordinii publice, a siguranței împotriva incendiilor și a măsurilor medicale în măsura stabilită de atribuțiile lor.

20.2 Măsurile de siguranță includ:

Menținerea ordinii publice, a disciplinei piloților și a personalului.

Disponibilitatea licenței, a pistei, a numărului de vehicule, a ambulanței și a medicului-șef al competiției, a autospecialelor „pentru intervenție de urgență” și amplasarea corectă a acestora pe pistă.

Asigurarea măsurilor de securitate în caz de incendiu.

Disponibilitatea numărului necesar de evacuatoare și de alte echipamente necesare pentru evacuarea (piloților, arbitrilor, mecanicilor, personalului) mașinilor avariate, stropirea pistei și corecția suprafeței de cursă, după caz.

20.2 În cazul unei defecțiuni a dispozitivului de transfer (senzorilor), sportivul (echipa) poartă responsabilitatea financiară față de FRAS pentru repararea sau achiziționarea unui nou senzor.

21. ASIGURĂRI

21.2.2. Organizatorul nu poartă răspundere pentru pierderile și daunele provocate piloților și bunurilor acestora, precum și pentru pierderile provocate persoanelor terțe și bunurilor acestora.

22. PPROCEDUA DE PREMIERE

22.1 Locația și ordinea înmânării premiilor vor fi anunțate în timpul întâlnirii organizatorilor și a concurenților în prima zi a competiției.

22.2 În cazul unui apel împotriva unei reclamații respinse, comisarii sportivi pot decide să întârzie ceremonia de premiere și să o amâne pentru o altă dată, dar nici comisarii sportivi și nici organizatorul nu au dreptul de a dispune repetarea competiției.

22.3 Absența de la ceremonia de premiere în lipsa unor circumstanțe de forță majoră va duce la pierderea premiilor și va fi penalizată printr-o decizie a CCS sau a FRAS.

22.4 La ceremonia de premiere, toți piloții premiați trebuie să poarte salopetă de curse. Nerespectarea acestor condiții poate duce la pierderea premiilor și va fi penalizată printr-o decizie a CCS sau a conducerii FRAS.

ANEXA 1

VERIFICAREA TEHNICĂ FINALĂ A VEHICULELOR CARE PARTICIPĂ LA COMPETIȚIILE OFICIALE

1. Se recomandă efectuarea de verificări tehnice finale pentru, cel puțin, mașinile:
 - sportivilor clasati pe locurile 1 - 4 la fiecare disciplină în timpul etapei;
 - sportivilor clasati pe locurile de la 1 la 4 în Campionatul de Autocross la fiecare disciplină.
2. Este obligatorie efectuarea de verificări tehnice pentru mașinile în legătură cu care au fost depuse contestații referitor la starea tehnică a materialului de concurs.

ANEXA 2 UTILIZAREA ANVELOPELOR ÎN COMPETIȚIILE DE AUTOCROSS ÎN 2025

(urmează să fie publicată separat)

ANEXA 3 UTILIZAREA COMBUSTIBILULUI ÎN COMPETIȚIILE DE AUTOCROSS ÎN 2025

(urmează să fie publicată separat)

ANEXA 4 PRIVIND ACORDAREA PUNCTELOR ÎN CADRUL COMPETIȚIILOR:

Acordarea de puncte sportivilor pentru curse

Locul	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Puncte	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22

Acordarea de puncte sportivilor pentru locul final în competiție

Locul	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Puncte	10	8	6	5	4	3	2	1	0

ANEXA 5, ANEXA SANȚIUNI

Pentru încălcările definite mai jos, CCS va aplica următoarele penalizări:

Neconformitatea mașinii cu cerințele Regulamentului: excludere din competiție.

Neconformitatea documentelor participanților față de cerințele FRAS: excludere din competiție.

Lipsa emblemei competiției, a publicității obligatorii, a numărului de start lateral (pentru fiecare unitate): 1000 de lei penalizare.

Coliziune cu schimbarea traiectoriei de deplasare: conform deciziei CCS.

Asistarea neautorizată a piloților pe pistă sau desfacerea centurilor de siguranță de către piloți: excludere din cursă.

Absența numelui de familie, a numelui și/sau a reproducerii drapelului național în locul prevăzut: 500 de lei penalizare.

Depășire în zona semnalizată cu fanion galben, împingerea unei mașini care staționează în zona incidentului: excludere din cursă.

Nerespectarea cerințelor steagurilor de semnalizare: conform deciziei CCS.

Repetarea antrenamentului obligatoriu într-un alt moment: 500 de lei penalizare.

Neprezentarea la timp la controlul administrativ și/sau medical și/sau tehnic: în prima zi de competiție (sâmbătă) – 500 de lei penalizare, în a doua zi (duminică) – 1000 de lei penalizare.

Pierderea tobei de eșapament: excludere din cursă.

Primul start fals în cursă: plasare în ultimul rând sau + 30 sec. timp suplimentar la sosire.

Start fals repetat în cursă: excludere din cursă

Ieșirea de pe pistă pentru a obține un avantaj (fără a reveni pe pistă la punctul de ieșire): excludere din cursă.

Nereușita de a conduce în linie dreaptă în primii 30 de metri după start: excludere din cursă.

Conducerea în direcția opusă: excludere din competiție.

Încălcarea modului de parc închis: excludere din competiție.

Neconformitatea publicității cu cerințele Regulamentului: 500 de lei penalizare.

Absența de la festivitatea de premiere fără condiții de forță majoră, verificate corespunzător de FRAS: anularea rezultatelor.

Nerespectarea condițiilor de desfășurare a ceremoniei de premiere: anularea rezultatelor.

Trișare sau comportament nesportiv din partea participantului, a pilotului sau a personalului participantului: anularea rezultatelor.

Alte încălcări: conform deciziei CCS.

Oricare dintre penalizările de mai sus poate fi aplicată numai după investigarea necesară (din punctul de vedere al CCS) a tuturor circumstanțelor (anchete, discuții cu arbitrii etc.) și, în cazul excluderii din cursă sau din competiție, partea care urmează a fi penalizată trebuie să fie prezentă la investigare pentru a prezenta argumente în apărarea sa.

Orice nu este inclus în aceste regulamente va fi interpretat și judecat de către CCS .

Întocmit de către :

Secretar ,

Ionuț – Cosmin Săndulescu