



*Regulament Cadru pentru desfasurarea curselor de accelerare la evenimentele organizate de Asociatia Clubul Sportiv Drag Racing Events, sub tutela Federatiei Romane de automobilism sportiv, in anul 2020*

***(Campionatul National de Drag Racing 2020)***

Valabil incepand cu 1 Ianuarie 2020

**Organizatorul isi rezerva dreptul de a aduce modificari prezentului regulament!\***

Campionatul National de Drag Racing este organizat dupa normele si regulamentele Federatiei Romane de Automobilism Sportiv (FRAS), cu reguli mai usor de indeplinit in ceea ce priveste echipamentul de Securitate, dar respectand totodata standardul minim impus. In ceea ce priveste aplicarea regulamentelor sportive, toate etapele se vor desfasura sub stricta supraveghere a oficialilor FRAS si ale reprezentantului clubului organizatoric. Regulamentele sportive ale fiecarei etape pot contine modificari fata de actualul regulament cadru. Tot timpul primeaza regulamentul particular al etapei.

ACS Drag Racing Events reglementeaza desfasurarea in anul 2020 a curselor de accelerare proprii conform Regulamentului de mai jos.

In cadrul concursurilor este permisa de asemenea desfasurarea curselor de accelerare pentru motociclete, ca si completare sau program aditional.

## **1. Conditii de participare:**

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

Este obligatorie folosirea unei casti de protectie de tip motorsport si centura de siguranta de catre orice participant al concursului.

## **2. Desfasurarea generala a concursului:**

Dupa verificarea tehnica a masinilor, cursele vor incepe cu antrenamente pentru calificari, la care poate participa oricine inscris in concurs si care corespunde conditiilor tehnice si administrative.

Pe perioada calificarilor este necesara obtinerea a cel putin o cronometrare valida pentru a intra in finale. In finale intra concurentii cu cei mai buni opt timpi masurati net (ET) din fiecare grupa de concurs. In cursele pe perechi din cadrul finalelor castiga acela care trece primul linia de sosire in urma unui start regulamentar. Pe perioada curselor va functiona la start un sistem de fotocelule care in timpul calificarilor sunt declansate de fiecare concurent in parte dupa aprinderea luminii verzi a semaforului.

In cadrul finalelor insa se anuleaza rezultatul celui care are un start anticipat sau da in marsarier lucru semnalizat in mod automat de sistemul de cronometrare prin culoarea rosie a semaforului, castigator fiind adversarul sau.

## **3. Categori**

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

- Se incadreaza in categoria SEMI-PRO acele autovehicule care au fost produse in serie si se pot/puteau achizitiona din comert.
- Masina poate fi dotata cu motorul original sau cu un motor altul decat cel din fabricatie cu conditia ca dispunerea motorului sa corespunda cu cea de origine, respectiv longitudinala sau transversala, respectand normele de siguranta impuse de catre organizator, iar locatia sa fie aceeasi (fata/central/spate).
- Este permisa modificarea motorului, sistemului de evacuare si al transmisiei (cu exceptia masinilor care dispun de modificari structurale pentru adaptarea sistemului de transmisie).

- Sistemul de evacuare trebuie sa se afle in locul prevazut de fabrica. (nu sa se termine la jumatatea masinii sau sa iasa prin laterala pe langa prag), iar la diesel terminatia trebuie deviata in sus, la 90 grade, sa nu contamineze pista si senzorii.
- Se accepta la categoria SEMI-PRO doar masini ale caror caroserii au fost dotate din fabrica cu sistemele respective de transmisie, dar si cele care nu au modificari la structura caroseriei in cazul in care au dobandit alta forma de tractiune in afara celei de fabrica.
- Cilindreea motorului poate fi alezata la o cota superioara, acest lucru inasa schimba incadrarea in grupa daca prin aceasta se depaseste limita de cilindree pentru grupa respectiva.
- Usurarea masinii este permisa prin schimbarea unui singur element metalic de caroserie (portbagaj, capota etc). Masina trebuie sa dispuna de toate scaunele si banchetele prevazute in talon, geamurile nu pot fi inlocuite cu altele din plastic, toate dotarile din fabrica trebuie sa existe si sa fie functionale (faruri, stopuri, semnalizatoare, etc). Elementele de siguranta prevazute de codul rutier trebuie de asemenea sa existe.
- Se permite si nu se considera usurare schimbarea scaunelor cu unele speciale pentru curse, fixate in sistem original sau doar intr-unul omologat (indiferent ca este vorba de scaunul pilotului sau de cel din de langa). Nu se admit scaunele realizate artizanal (scoica din fibra, etc).
- Se permite si nu se considera usurare eliminarea rotii de rezerva si a accesoriilor (cric, manivela)
- Este permisa urcarea cu o grupa mai sus, dar nu se poate reveni la grupa originala pe durata intregului campionat.
- Nu e permisa folosirea de roti de rezerva subtiri pe nici o punte.
- Este permisa doar folosirea jantelor si anvelopelor auto.
- Nu sunt permise evazarile prin taiere/inlocuire/sudura sau decapsarea elementelor de caroserie; sunt permise doar roluirea/prelucrarea manuala prin bataie/indoire a aripilor stock (cele cu care este dotata masina din fabrica)
- Anvelopele permise sunt doar cele de strada, cu simbol DOT (inclusiv semislick-uri street legal ca si Toyo R888, Yokohama Advan A048, Michelin Pilot Cup sau Drag-Radials etc).
- Exceptand grupele diesel S8, S9 si S10, se permite folosirea supraalimentarii ulterioare, a protoxidului de azot (NOS) si a injectiei de propan cu incadrarea in grupa supraalimentata corespunzatoare. Daca sunt folosite si supraalimentarea cu turbo+NOS/Propan, compresor + NOS/Propan, masina va urca o grupa mai sus, inclusiv ultima grupa din categoria SEMI-PRO.
- Este obligatorie folosirea castii motorsport (care trebuie fixata nu doar asezata pe cap)
- Se admite folosirea sistemul de racire cu apa-metanol fara a urca in grupa urmatoare

- Orice fel de butelie in afara extincotorului duce la incadrarea in grupa corespunzatoare cilindreei si transmisiei existente dar considerat cu supraalimentare (turbo/compresor/nitro); exceptie face butelia de gaz petrolier lichefiat (GPL), in acest caz se va face dovada omologarii instalatiei respective. Combustibilul permis este doar cel ce se gaseste in comert: benzina de pompa, E85, motorina, biodiesel, benzina de curse, GPL.
- La masinile cu motoare diesel, **este obligatorie folosirea unui capat al evacuarii (Exhaust Tip) orientat in sus**, pentru prevenirea contaminarii suprafetei de concurs.
- Este permisa folosirea admisiei prin far daca acesta nu isi pierde functionalitatea (semnalizare/faza scurta) atata timp cat faza anulata a acelui far functioneaza pe celalalt. (exceptand farurile care au faza scurta si cea lunga pe acelasi bec). Admisia trebuie sa fie din comert (nu se admit improvizatii).

Daca masina nu corespunde din orice cauza cerintelor de mai sus, se va incadra intr-o grupa Profi corespunzatoare.

- Roll Cage-ul este **obligatoriu** in cazul masinilor care au obtinut timpi generali sub intervalul de 10 sec in Categoria SEMI-PRO.
- Pentru Supercars: Roll Cage-ul devine **obligatoriu** la masinile care merg sub 9.5 secunde.

### 3.2 Reguli generale ale categoriei PRO

- Este permisa modificarea motorului, transmisiei si evacuarii si dotarea motorului cu sisteme de admisie fortata (supraalimentare). Sistemul de evacuare trebuie in toate cazurile sa elimine gazele in afara perimetrului caroseriei pentru a evita patrunderea acestora in habitacul sau sub capota.

- Motorul poate fi asezat oriunde si nu trebuie sa corespunda cu marca de origine, de exemplu e permisa folosirea unui motor de Ford pe sasiu Renault. Motorul trebuie separat de habitacul/scaunul soferului printr-un invelis solid. In cazul in care motorul este mutat si prin aceasta peretele antifoc nu isi mai poate indeplini rolul, este necesara folosirea cel puțin a urmatoarelor materiale de protectie: motorul si sistemul de transmisie (schimbator, cardan, diferential) trebuie separate de sofer printr-un scut de minim 2mm grosime din fier/otel sau 4mm grosime kevlar.

- Habitacul trebuie astfel construit incat sa nu existe deschideri spre sol de nici un fel, izolarea completa se va asigura dupa nevoie prin montarea unor panouri suplimentare. Prin habitacul nu pot trece nici un fel de conducte (exceptand cele ale sistemului original de incalzire) din care pot iesi lichide periculoase pentru sofer in cazul unui accident (lichid de racire, ulei de motor, ulei de cutie de viteze). Daca e necesara trecerea unei asemenea conducte prin habitacul, ea se va trece printr-o teava de protectie sau tunel inchis pe toata lungimea habitaculului (exceptie fac conductele multistrat omologate, folosite in raliuri, care se vor considera ca si conducte protejate).

- Daca transmisia motorului utilizeaza lant, acesta se va proteja cu o aparatoare din tabla de grosime minima 2 mm impotriva agatarii sau antrenarii unor obiecte straine. - Radiatorul de apa poate fi de orice tip sau capacitate. Se poate amplasa oriunde in afara habitaculului. - - - -  
- Rezervoarele de combustibil, ulei sau lichid de racire trebuie izolate cu pereti antifoc de habitacu in asa fel incat in cazul unei revarsari, scurgeri sau defectari a rezervorului lichidul sa nu patrunda in habitacu, nici sub capota sau pe sistemul de evacuare in cazul combustibilului.

- Busonul rezervorului de combustibil nu are voie sa iasa in afara caroseriei si trebuie sa se inchida ermetic. Mentinerea temperaturii combustibilului din rezervor cu mai mult de 10 grade Celsius sub temperatura mediului inconjurator este interzisa.

- Usurarea caroseriei este permisa, inlocuirea elementelor de caroserie cu altele din plastic, carbon
- La masinile cu motoare **diesel, este obligatorie folosirea unui capat al evacuarii (Exhaust Tip) orientat in sus**, pentru prevenirea contaminarii suprafetei de concurs.
- Este obligatoriu ca sistemele de evacuare care se afla in laterale sa fie orientate in sus pentru a se evita eventuale accidente survenite in urma unei defectiuni.

#### **Roll Cage-ul devine obligatoriu in urmatoarele cazuri:**

- relocarea motorului
- conversii de transmisie (vor fi incadrate la categoria PRO acele masini care in urma conversiei la tractiune integrala, au suferit modificari structurale ale caroseriei); exemplu: taieri, suduri, adaugiri, construit tunel cardan, improvizatii).
- portiere sau plafon din fibra de sticla, carbon sau orice alt material in afara celui cu care a fost dotata masina.
- **Rollcage-ul este obligatoriu indiferent de grupa, Semi-Pro sau Pro, la toate masinile care merg sub 10 sec, iar la Supercar-uri fiind obligatoriu sub intervalul de 9.5 sec, (avand in vedere sa fie active sistemele de siguranta din dotarea masinii).**
- In grupele PRO Diesel (nu si SEMI-PRO Diesel) se permite folosirea supraalimentarii cu protoxid de azot (NOS) si a injectiei de propan.

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

Vor fi respinse masinile ale caror parbriz este in asa masura deteriorat incat impiedica vizibilitatea sau prezinta riscul deteriorarii mai ample pe durata evenimentului.

- Este interzisa folosirea rotilor subtiri de rezerva pe oricare punte!

- E permisa utilizarea unor roti subtiri, special construite pentru cursele de drag si care rezista la viteze mari.
- E permisa folosirea oricarui tip de anvelopa slick.
- In cazul inscrierii intr-o grupa superioara nu se poate reveni cu vehiculul in cauza la grupa originala pe durata intregului campionat.
- In grupa PRO nu este permisa folosirea costumului de mecanic.

Centurile si scaunele trebuie fixate in sistem original sau doar intr-unul omologat.

Bateria trebuie fixata si asigurata cu sistem de prindere.

Sunt permise costumul, scaunele si centura de siguranta care sunt expirate, dar se prezinta la verificarea tehnica si se face dovada ca au fost omologate.

Regula exclusiv pentru masinile care au urcat in grupa PRO din SEMI-PRO (Ex. de la Grupa S9, daca masina utilizeaza NOS sau anvelope fara DOT, intra la Grupa AP6, pilotul fiind obligat sa poarte numai casca si centura de siguranta atata timp cat masina respecta toate conditiile pentru grupele SEMI-PRO).

Vehiculele din categoriile PRO care beneficiaza de usurari structurale apreciate nesigure de comisia tehnica la verificarea masinii este obligatoriu sa fie dotate cu rollcage.

Structura minima a rollcage este dupa cum urmeaza: poarta principala se va situa la maxim 10 cm departare de linia capului pilotului si se va fixa cu tiranti de sasiu sau oala telescopului spate. Tirantii trebuie sa formeze un unghi de minim 30 grade fata de verticala, trebuie sa fie orientati catre spate, sa fie drepti si sa fie cat mai bine fixati de placile interioare laterale ale caroseriei. Tirantii se vor fixa in apropiere de linia tavanului, respectiv in curburile superior-exterioare ale tevii principale de ambele parti. Este necesara folosirea unui element diagonal (contravantuire) care sa rigidizeze sau teava principala, sau tirantii intre ei. Partea superioara a elementului diagonal se va fixa la maxim 100mm de punctul de intalnire a tevii principale cu tirantul. Dimensiunile minime pentru tevil folosite vor fi 38x2,5 sau 40x2 mm, teava de otel laminata la rece, cu o rezistenta la rupere de minim 350Nm/mm<sup>2</sup>. Punctele de fixate pe caroserie ale tevilor trebuie ranforsate cu placi de otel de minim 3 mm grosime, cu suprafata minima de 120cm<sup>2</sup>, sudate de caroserie. Suportii rollcage-ului se vor fixa cu minim 3 suruburi hexagonale sau similare cu minim 8mm diametru (cu o calitate de minim 8.8 conform normelor ISO). Suruburile trebuie sa fie sau cu autofixare, sau prevazute cu saibe. Acestea sunt cerintele minime de fixare, se poate mari numarul suruburilor sau suda rollcage-ului de sasiu.

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

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

La grupele PRO este obligatorie instalarea unui comutator electric general FIA (la cererea Comisiei Tehnice, daca se constata necesitatea, la urmatoarea etapa, obligatoriu inca un comutator electric general FIA montat si in exteriorul masinii)

La grupele PRO este obligatorie montarea unor panouri in locul fetelor de usi (valabil pentru masinile la care au fost scoase fetele de usi)

Orice fel de butelie in afara extinctorului sau a GPL duce la incadrarea in grupa corespunzatoare cilindreei si transmisiei existente, dar considerat cu supraalimentare (turbo/compresor/nitro).

- E recomandata folosirea unor roti ajutatoare (wheelie bar) la masinile RWD. In cazul cand o masina executa o ridicare vizibila a puntii fata dupa lansare (wheelie), din acea clipa devine obligatorie dotarea cu wheelie bar a respectivei masini, ne mai fiind permisa intrarea in concurs fara acest dispozitiv.

Combustibilul poate fi orice combustibil adecvat motorizarii si care se gaseste in comert

(de exemplu e permisa benzina de curse, dar nu si cea obtinuta artizanal)

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

- Concurentii trebuie sa poarte obligatoriu casca si costum de protectie complet!
- Concurentii trebuie sa beneficieze de permis de conducere cat. A

#### **• Grupele categoriei Motociclete:**

**M1** – pana la 600 cmc aspirat

**M2** – intre 601 si 950 cmc aspirat

**M3** – peste 950 cmc aspirat

**M4** – turbo, NOS si special.

## 4. Grupe

### 1. Grupele categoriei PRO:

Prescurtari utilizate: FWD: tractiune fata, RWD: tractiune spate, AWD: tractiune integrala

#### AP1

- pana la 1600 cmc supraalimentat FWD
- pana la 3000 cmc aspirat RWD, FWD
- pana la 2500 cmc aspirat AWD

Include:

- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul sub 1600cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din fata, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot
- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul sub 3000cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau din fata
- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul sub 2500 cmc tractiune integrala

#### AP2

- intre 1601 cmc si 3000 cmc supraalimentat FWD
- intre 3001 cmc si 4200 cmc aspirat FWD, RWD
- intre 2501 cmc si 4000 cmc aspirat AWD

Include:

- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul intre 1601 si 3000cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din fata, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot
- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul intre 3001cmc si 4200 cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau din fata



- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul intre 2501 si 4000 cmc aspirat cu tractiunea integrala

### **AP3**

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

#### **Include:**

- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul sub 2950cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau integrala, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot
- toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul peste 4201 cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau fata
- toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot cu cilindrul peste 3001 cmc (inclusiv), tractiune pe rotile fata
- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul peste 4001 cmc cu tractiune integrala

### **AP4**

- peste 2950 supraalimentat RWD sau AWD

#### **Include:**

- Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul peste 2950cmc (inclusiv) , tractiune pe rotile din spate sau integrala, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot

### **AP5**

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

### **AP6**

- Diesel peste 2000 cmc diesel FWD, RWD și AWD

Include:

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

## **2. Grupele categoriei SEMI-PRO:**

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

### **Grupa S1**

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

### **Grupa S2**

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

### **Grupa S3**

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

#### **Grupa S4**

- intre 2981 si 3800 cmc aspirat, RWD si FWD
- intre 1601 si 2550 cmc supraalimentat FWD
- intre 1601 si 2200 cmc supraalimentat RWD

#### **Grupa S5**

- peste 3801 cmc aspirat, FWD si RWD
- peste 2551 cmc supraalimentat FWD
- intre 2201 si 3300 cmc supraalimentat RWD

#### **Grupa S6**

- pana la 2800 cmc supraalimentat AWD
- pana la 4200 cmc aspirat AWD
- peste 3301 cmc supraalimentat RWD

#### **Grupa S7**

- peste 2801 cmc supraalimentat AWD
- peste 4201 cmc aspirat AWD

#### **Grupa S8**

- intre 1701 si 2000 cmc diesel FWD, RWD
- dotarea masinii cu orice sistem de supraalimentare in afara celor prevazute din fabrica, duce la incadrarea in grupa AP5.

#### **Grupa S9**

- intre 1701 si 2000 cmc diesel AWD
- peste 2000 cmc diesel FWD, RWD
- dotarea masinii cu orice sistem de supraalimentare in afara celor prevazute din fabrica, duce la incadrarea in grupa AP5 (intre 1701 si 2000 cmc diesel AWD) si AP6 (peste 2000 cmc diesel FWD, RWD)

#### **Grupa S 10**

- peste 2000 cmc diesel AWD
- dotarea masinii cu orice sistem de supraalimentare in afara celor prevazute din fabrica, duce la incadrarea in grupa AP6.

## 5. Desfasurarea concursului:

Concursul incepe prin preluarea concurentilor din punct de vedere administrativ si tehnic. Pe pista de concurs partea activa incepe prin calificari, la care pot participa toti cei inscrisi si care corespund criteriilor administrative si tehnice. Pe perioada calificarilor este necesara obtinerea a cel putin unui timp valid pentru a intra in finale. In finale intra concurentii cu cei mai buni opt timpi (ET). In cursele pe perechi din finale castiga concurentul care trece primul linia de sosire in urma unui start regulamentar.

Pe perioada curselor va functiona la start un sistem de fotocelule care in timpul calificarilor sunt declansate de fiecare concurent in parte dupa aprinderea luminii verzi a semaforului. In finale inasa se anuleaza startul celui care anticipeaza startul sau da in marsarier, castigator fiind adversarul sau. Totodata se anuleaza startul si acelui concurent a carui masina se misca dupa alinierea in raza senzorului STAGE(semnalizata cu aprinderea ambilor martori Prestage si Stage) si inainte de inceperea secventei de Auto-start.

Startul ratat se repeta exclusiv in cazul unei erori a sistemului de cronometrare.

Din momentul alinierii in raza senzorului de Prestage (semnalizat cu aprinderea martorului Prestage), pilotii au la dispozitie un timp maxim de 5 secunde in care sa se alinieze in pozitia finala.

Toti concurentii vor avea la start geamurile ridicate complet sau coborate maxim 2 cm si centura de siguranta pusa, iar masinile decapotabile nu vor merge in cursa decapotate.

Recordurile personale de timp (ET) vor fi luate in calcul doar in cazul in care se obtine acelasi rezultat a doua oara, nefiind influentat de factori externi (vant sau materiale straine ajunse in dreptul senzorilor).

- Orar de desfasurare

Concursurile se desfasoara conform orarului din Regulamentul Particular de Concurs. Organizatorul poate sa modifice orarul in functie de conditiile de concurs si de numarul celor inscrisi, acest lucru trebuind a fi afisat pe un panou oficial si anuntat la microfon. Incheierea calificarilor nu poate fi mutata la mai putin de 60 minute dupa ora limita de inscriere prevazuta in Regulament, pentru a permite calificarea tuturor celor inscrisi.

- Inscrierea:
  - Inscrierea se face prin completarea si semnarea fisei de inscriere in ziua concursului la pupitrul de inscrieri. Daca exista taxa de inscriere sau taxa pentru verificarea tehnica, aceasta se va achita in momentul inscrierii conform Regulamentului de Concurs.

- Prin semnarea fisei de inscriere concurentul accepta prezentul Regulament precum si Regulamentul de Concurs si se obliga sa nu fie sub influenta alcoolului sau drogurilor pe perioada concursului. Arbitrii de concurs au dreptul sa verifice starea concurentului in orice moment din concurs.
- Un concurent se poate inscrie cu mai multe masini in grupe diferite, dar numai cu o masina la fiecare grupa.
- Un autovehicul poate fi inscris intr-o singura categorie (nu poate concura aceeași masina la categoria PRO si SEMI-PRO in acelasi timp) si poate fi condus numai de catre pilotul ce a depus fisa de inscriere.
- Nu va fi inregistrat timpul unei masini daca aceasta a fost condusa de altcineva in afara celui inscris cu fisa masinii respective.
- In afara pilotilor inscrisi in concurs, nimeni nu are voie sa se alinieze la start.
- Vehiculul de concurs se va incadra intr-una din grupe pe baza criteriilor tehnice. Nu exista posibilitatea urcarii in grupe, decat incadrarea in grupa AP4 sau Special dupa obtinerea timpului necesar.

In masura in care pe perioada concursului sau a campionatului starea vehiculului de concurs se modifica fata de cea prevazuta pe fisa de inscriere (tip, sofer, supraalimentare, transmisie sau cilindree) si pentru acest lucru nu se prezinta pentru o reevaluare si incadrare, atunci concurentul va fi descalificat.

Concurentii de la categoria PRO au obligatia de a preda personal fisa de inscriere completata cel tarziu cu 2 ore inaintea inceperii finalelor. Pot fi scutiti de aceasta clauza numai de catre organizator, pe motive intemeiate.

## 1. Verificarea administrativa si tehnica:

- Verificarea administrativa si tehnica va avea loc in parcul rece, pe baza Regulamentului de Concurs, masina fiind incadrata pe un culoar special pentru verificarea tehnica.
- Dupa verificarea tehnica este interzisa efectuarea altor modificari pe masini decat schimbul anvelopelor sau reprogramarea calculatorului. In caz contrar concurentul trebuie sa se prezinte din nou la verificarea tehnica, chiar daca este vorba de remedierea unor defectiuni prin schimbarea unor piese.  
Neprezentarea la o noua verificare duce la descalificarea concurentului.
- La verificarea tehnica si dupa aceea masina trebuie sa poarte numarul de concurs in permanenta. Startul fara numar de concurs duce la descalificare. Pierderea numarului de concurs trebuie raportata imediat.
- Este interzisa patrunderea pe pista de concurs a concurentilor sau masinilor care n-au trecut de verificarea administrativa si tehnica si nu au primit drept de participare la concurs.

## 2. Pista de concurs

Pista de concurs pentru cursele de accelerare trebuie sa indeplineasca urmatoarele conditii:

- Sa aiba in componenta doua benzi paralele pe suprafata plana, de latime totala minim 15 metri. - Pista trebuie separata de publicul spectator printr-un perete din beton, garduri sau cordon dublu, cu 10m spatiu intre cordoane si cel putin cordonul interior metalic.
- Trebuie prevazuta o banda de intoarcere dupa linia de sosire cu lungimea minim cat distanta de concurs.
- Distanța de concurs:

Pentru toate categoriile distanta de concurs este de 1/4 mile respectiv 402.33m sau 1/8 mile respectiv 201.16 m la unele curse, functie de Regulamentul Particular de Concurs.

- Benzile de concurs:

Cursele permit de fiecare data startul a doi concurenti. Cele doua benzi de concurs beneficiaza de start comun, dar cronometrarea este independenta. Concurentii pot lua startul nu numai in perechi ci si individual, iar in finale in cazul unei curse „bye” concurentul e obligat sa realizeze o cursa regulamentara de unul singur. Atingerea cu roata sau traversarea liniei de separare a benzilor sau de demarcare a marginii pistei duce la anulara cursei respective pentru concurentul in cauza.

### 3. Cronometrarea:

In fiecare punct de masurare rezultatul are precizia de o miime de secunda.

- Masurarea timpului net e declansata de deblocarea razei celulei stage(2.) sau intreruperea razei celulei guard beam(3.). Pentru cronometrarea timpului net e nevoie de un start corect, respectiv timp de reactie pozitiv.
- Durata timpului de reactie tine de la aprinderea luminii verzi a semaforului pana la inceperea masurarii timpului net.
- Timpul brut este suma timpului net si a timpului de reactie.
- Organizatorul are posibilitatea masurarii unor timpi informativi partiali la jumatatea pistei, la 330, 660 sau 1000 feet (picioane).

#### Semaforul

Semaforul de start ofera functiile necesare pentru alinierea la start si alegerea corecta a momentului startului. Sirul de lampi ofera informatii despre momentul cand concurentul poate intra la start, respectiv daca acesta a oprit in pozitia corecta pentru start. Pe baza aprinderii succesive a lampilor, lumina verde va semnaliza momentul startului. Lumina rosie indica startul incorect efectuat (start furat sau dat in marsarier). Lumina verde indica si castigatorul cursei.

- Fotocelele

Exista minim 6 fotocelule pe fiecare banda de concurs, care sesizeaza pozitia masinii de concurs in fiecare punct de masura. Acestea sunt dispuse astfel:

- 3 bucati fotocelule la start: pre stage(1), stage(2) si guard beam(3) aceste 3 linii sesizeaza pozitia corecta a concurentului la start si startul incorect si respectiv ajuta la
- declansarea cronometrarii si masurarea timpului de reactie.
- 1 buc fotocelula la 60 feet (60 picioane)
- 1 buc fotocelula la linia de sosire (la 1/4 sau 1/8 mile)
- 1 buc celula cu 20m inaintea liniei de sosire, pentru masurarea vitezei de sosire. Valoarea vitezei este media vitezei pe ultimii 20m.

## **4. Calificari**

Calificarile se vor desfasura conform orarului din Regulamentul de Concurs.

- Fiecare concurent are dreptul la cel puțin o cursa cronometrata.
- Fiecare concurent poate obtine timpi de calificare numai cu masina inregistrata personal in concurs. In caz contrar, se anuleaza inregistrarea lui si a masinii in cauza.
- Organizatorul poate asigura categoriei PRO perioade separate de calificari, in care e permis exclusiv startul concurentilor din aceasta categorie.
- Pe perioada calificarilor se pot alinia la start de oricate ori doresc concurentii oricaror grupe si categorii, in orice combinatie de perechi. Organizatorul poate impune o limita a curselor de calificari.
- Nu sunt permise curse in care gokart-uri, motociclete sau quad-uri concureaza cu masini decat cu acordul expres al organizatorului.
- Este permisa o singura incercare de incalzire a pneurilor (burn-out), inainte de patrunderea pe suprafata pistei de concurs, repetarile acestei manevre fiind sanctionate.

## **5. Finalele concursului:**

- Finalele se vor desfasura conform tabelii de 8 concurenti, adica vor concura primii 8 clasati din fiecare grupa pe baza celui mai bun timp net obtinut la calificari. Cursele sunt prin eliminare, castigand cel care realizeaza un timp brut (timp de reactie plus timp net) mai bun.
- Deoarece timpul de reactie conteaza pentru castigarea cursei, se poate intampla ca timpul net si viteza mai buna sa fie obtinute de pierzator. In acest caz, daca se realizeaza un record de timp sau viteza, acesta este valabil, chiar daca timpul de reactie a fost mai slab.
- Desfasurarea finalelor poate avea loc cu sau fara desemnarea unei zone de incalzire, conform Regulamentului de Concurs. Daca exista aceasta zona, finalele vor incepe prin apelarea concurentilor. Concurentii care nu se prezinta la apel si nu se aliniaza in zona de incalzire, pierd dreptul de a intra in finale. Locul acestora in grila de start ramane gol, dar isi pastreaza punctele obtinute prin calificare in cadrul categoriei PRO. In cazul in care la start nu se prezinta concurentii calificati pentru finale, acestea se desfasoara respectand tabela de 8 si utilizand sistemul de curse „bye”, obligatoriu la toate categoriile. Daca numarul celor inregistrati la o grupa este mai mic de 8, cursele se vor desfasura pe baza regulilor tabelii incomplete.



## **6. Tabela**

### **6.1 Tabela completa de 8 concurenti:**

- Perechile pe curse se constituie astfel, in fiecare grupa: 1-8, 2-7, 3-6, 4-5. Concurentii sferturilor de finale sunt cei care merg mai departe in urma optimilor. Castigatorul perechii 1-8 concureaza cu cel al perechii 4-5, respectiv castigatorul perechii 2-7 se va intrece cu cel al perechii 3-6. Mai departe, castigatorii acestor curse vor constitui finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obtinut in sferturile de finala.
- o cursa Bye este cursa in care concurentul ia startul de unul singur. In acest caz, pentru a merge mai departe sau a castiga cursa este nevoie de un start regulamentar si de sosirea la finish.

In cazul in care tabela de 8 este incompleta, finalele se vor desfasura conform urmatoarelor reguli:

### **6.2 Tabela de 7 concurenti:**

1-bye, 2-7, 3-6, 4-5. Concurentii sferturilor de finale se constituie din cei ce trec de optimi. Concurentul 1 calificat se va intrece cu castigatorul perechii 4-5, respectiv castigatorul perechii 2-7 cu cel al perechii 3-6. Mai departe, castigatorii acestor curse vor constitui finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obtinut in sferturile de finala.

### **6.3 Tabela de 6 concurenti:**

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

Castigatorul perechii 1-6 merge in cursa „bye”, respectiv castigatorul perechii 2-5 se intrece cu cel al perechii 3-4. Mai departe, castigatorii acestor curse vor constitui finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obtinut in sferturile de finala.

### **6.4 Tabela de 5 concurenti:**

1-bye, 3-4, 2-5. Componentii sferturilor de finala vor fi cei care trec de optimi. Concurentul nr. 1 calificat se intrece cu castigatorul perechii 3-4, iar castigatorul perechii 2-5 merge in „bye”. Castigatorii celor doua curse vor merge in finala, locul 3 fiind adjudecat concurentului iesit din sferturi.

### **6.5 Tabela de 4 concurenti:**

1-4, 2-3. Castigatorii celor doua curse vor fi finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obtinut in sferturile de finala.

## 6.6 Tabela de 3 concurenti:

1-bye, 2-3. Castigatorii celor doua curse vor fi finalistii.

- In finale dreptul de a alege banda de concurs ii revine concurentului cu pozitia mai buna in grila de calificare.
- Este descalificat concurentul care in finale nu se prezinta in maxim 1 minut la linia de start dupa ce a fost apelat. In caz de forta majora directorul de concurs poate dispune prelungirea timpului de asteptare.

Pe perioada finalelor, primele 8 masini care au obtinut cei mai buni timpi in ziua de concurs, indiferent de grupa cu exceptia vehiculelor tip Dragster pot participa la o finala absoluta care se numeste Super Finals. Punctajul obtinut la aceasta finala constituie baza pentru obtinerea titlului anual de campion absolut. Desfasurarea si punctarea din aceasta finala corespunde cu cea din finala obisnuita. In aceasta finala nu se puncteaza simpla prezenta.

## 7. Punctaje:

### 7.1 Punctajul in categoriile PRO si SEMI-PRO

Pozitia calificarii

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

Se mai pot acumula puncte in cadrul concursului astfel:

#### *Descriere Puncte*

Record de timp pe etapa	– 5
Record de timp pe categorie	– 5
Record de viteza	– 5
Pentru fiecare victorie in finale	– 10

Sistemul de punctaj se constituie astfel:

- Concurentul primeste puncte conform celor de mai sus.
- Locul 3 se decide pe baza celui mai bun timp brut obtinut in semifinale.

- In campionat puncteaza pilotul (in cazul in care pe parcursul campionatului, un pilot schimba masina, revenind cu o alta care se incadreaza in aceeasi grupa, punctele se vor acumula in continuare fara a fi reluate de la zero), dar are obligatia de a anunta comisia tehnica faptul ca a schimbat masina, iar acest fapt trebuie consemnat in fisa pilotului respectiv.
- In ziua de concurs se atribuie puncte pentru fiecare nou record de timp pe categorie. Daca se realizeaza mai multe recorduri de timp in cadrul aceleiasi categorii, se puncteaza doar cel mai bun record.

Referinta pentru recorduri sunt datele obtinute la primul concurs pe 402 m din sezonul respectiv. Recordurile obtinute la primul concurs deja se puncteaza.

In cadrul grupelor in care tabela de 8 concurenti e incompleta, concurentii se puncteaza ca si cand tabela ar fi fost completa, respectiv vor primi puncte si pentru victoriile din cursele nerulate.

- Nu se ofera puncte concurentilor in finale daca acestia traverseaza linia despartitoare dintre benzi sau au un start neregular.

## **7.2 Punctaj anual cumulat pe Campionat**

- In cazul egalitatii decizia se ia in favoarea concurentului cu mai multe si mai bune pozitii pe podium. Daca si acest lucru duce la egalitate, atunci se decide pe baza ultimului rezultat obtinut in confruntare directa, iar daca tot nu se poate face departajare, atunci decisiva e pozitia mai buna
  - obtinuta la ultima cursa.
- Primii trei clasati in campionatul anual pe grupe vor fi premiati.

Organizatorul poate oferi premii speciale pentru premiantii campionatului.

## **8. Premiere**

La toate concursurile, concurentii clasati pe primele trei pozitii din grupa vor fi premiati. Daca in cadrul unei grupe au fost 4 sau mai putini inscrisi, organizatorul poate premia doar primul loc.

### **8.1 Premiarea la fiecare concurs:**

Premierea va avea loc imediat dupa incheierea concursului.

## **8.2 Premiarea la sfarsit de sezon:**

Va avea loc la o data comunicata public dupa incheierea sezonului competitional. Premiantii vor fi anuntati individual cu privire la locul si data desfasurarii premierii.

Campionii de la grupele PRO vor fi premiati de catre F.R.A.S. la Gala Campionilor la sfarsitul sezonului competitional.

## **9. Contestatii:**

- Pot depune contestatii la directorul de concurs toti concurentii la maxim 30 minute dupa afisarea rezultatului oficial.
- Intentia de contestatie trebuie anuntata imediat pe durata curselor, ca arbitrii de concurs sa poata muta masina partii contestate imediat dupa intoarcerea concurentului din cursa.
- Taxa de contestatie este 800 lei plus 1600 lei cautiune de service (daca e cazul), suma care revine persoanei contestate in cazul unei contestatii nefondate. Partea contestata este datoare sa se prezinte la verificare tehnica imediat dupa cursa in parcarea inchisa desemnata. In cazul in care expertiza nu poate fi efectuata la fatza locului, comisia tehnica va decide cum sa decurga verificarea tehnica a parametrilor in cauza.
- Daca se dovedeste intemeiata contestatia, contestatarului i se returneaza taxele achitate si toate cheltuielile se vor imputa partii contestate. De asemenea, concurentul contestat va fi descalificat. Arbitrarea contestatiei se va face de catre o comisie din 3 membri, dintre care: un arbitru de concurs, un arbitru tehnic si un reprezentant al organizatorilor. - Orice contestatie poate avea ca baza un singur argument.
- In cazul contestatiilor ce pot fi arbitrate administrativ, respectiv cu ochiul liber, fara a necesita interventii mecanice, nu exista taxe sau cautiuni.
- Nu se pot contesta cronometrările si deciziile arbitrilor.

## **10. Interdictii, amenzi**

- Limita de viteza pe banda de intoarcere este de 40km/h, dar organizatorul poate prevedea si valori mai mici pentru siguranta. Pe banda de intoarcere este obligatoriu condusul disciplinat (fara acrobatii, slalom, drift, burnout sau opriri nejustificate).

Depasirea vitezei permise sau comportamentul indisciplinat (circularea cu viteza prin parcul rece, burnout, cerculete, setare launch control) atrage dupa sine urmatoarele:

- Suspendare a doua ore de concurs

- La a doua abatere, suspendarea pe toata durata zilei de concurs (daca fapta se inregistreaza duminica, concurentul nu are dreptul sa se mai alinieze la start pana la inceperea finalelor)
- Descalificarea concurentului si excluderea din Parcul Rece.

In cazul depistarii unui concurent care nu a declarat modificari de cilindree se vor invalida rezultatele si punctele obtinute de acesta retroactiv pana la inclusiv prima cursa din sezonul respectiv indiferent de data de la care a aparut modificarea si va fi descalificat.

**Comportamentul neadecvat al pilotilor, atitudinea nesportiva (limbaj vulgar, injurii, amenintari, nerespectarea indicatiilor organizatorilor)**

In urma excluderii din concurs sau de pe suprafata de desfasurare a acestuia, nu se restituie taxa de participare sau de intrare.

## **11. Raspundere**

- Organizatorul, oficialii evenimentului, angajatii si reprezentantii lor sunt absolviti de orice raspundere pentru daunele materiale produse in parcul rece sau pe pista (derapaje si tamponari)
- injuriile produse de catre concurenti tertelor parti, individual sau in grup.
- Organizatorul nu raspunde pentru echipamentele sau obiectele lasate nesupravegheate in parcul rece.

## **12. Interdictii cu privire la materiale publicitare**

- **Drag Racing Events** este marca inregistrata a **ACS Drag Racing Events**. Toti cei prezenti la eveniment cu aparatura foto-video (in incinta zonei de start si pe pista) au obligatia sa aplice sigla DRE pe materialele foto/video digitale inainte de a le posta pe internet. (ex.: youtube, facebook, instagram, vimeo si orice alt site).
- Organizatorul interzice amplasarea oricaror reclame pe teritoriul parcului rece sau a pistei de concurs fara acordul sau. Exceptie fac reclamele afisate pe autoutilitare, masinile de concurs sau echipamentele concurentilor si mecanicilor.
- Daca organizatorul observa reclame interzise, va dispune indepartarea lor imediata. Exista posibilitatea afisarii materialelor publicitare printr-un acord cu organizatorul, in masura in care acestea nu aduc prejudicii contractelor publicitare sau de sponsorizare deja existente sau in curs de incheiere.

### 13. Alte dispozitii

- Toti participantii la eveniment participa pe propria raspundere.
- Ciocnirea cu echipamentele pistei, in masura in care nu a fost cauzata de probleme tehnice (inclusiv ale echipamentului de cronometrare), duce la descalificarea imediata si la suportarea tuturor pagubelor cauzate organizatorului.
- Pe toata suprafata alocata evenimentului viteza maxima admisa este de 30km/h, cu exceptia zonei active a pistei de concurs.
- Concurentii au obligatia de a reveni in parcul rece imediat dupa parcurgerea distantei de concurs, respectand viteza maxima permisa.
- Concurentii au obligatia ca dupa fiecare cursa sa isi amplaseze masinile in asa fel incat sa nu stanjeneasca pe concurentii ce vin dupa el si sa permita circulatia libera pe intreaga suprafata a parcului rece.
- Concurentii sunt obligati sa respecte prevederile Regulamentului de Concurs si ale Regulamentului Cadru.
- Concurentii pot trimite pe adresa [office@dragracing.ro](mailto:office@dragracing.ro) sugestii legate de regulament, pe care organizatorul le poate accepta sau refuza pana la urmatorul eveniment.