



MINISTERUL
TINERETULUI ȘI
SPORTULUI



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 2022
(Campionatul National de Drag Racing 2022)

Valabil incepand cu 15 Martie 2022

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 2022 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.

- **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, la oricare dintre clasele la care concureaza.

- **Desfasurarea generala a concursului:**

Dupa verificarea tehnica a masinilor, cursele vor incepe cu antrenamente pentru calificari, la care poate participa oricine este inscris in concurs sau care detine licenta 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.

- **Categorii**

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)
- La grupele Diesel (regula valabila pentru toti concurentii), terminatia evacuarii TREBUIE deviata in sus, la 90 grade, pentru a nu contamina senzorii, acestia inregistrand in cursa respectiva timpi eronati sau nema avand functionalitate. Terminatiile (tipsurile) pot fi din coturi siliconice fixate cu coliere din plastic, coturi din aliaj bine fixate cu coliere metalice pentru a nu provoca daune. Pot fi folosite si alte materiale, dar sa isi respecte functia.
- 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 alezată la o cota superioară, acest lucru însă schimbă încadrarea în grupă dacă prin aceasta se depășește limita de cilindree pentru grupa respectivă.
- Este permisă modificarea aripilor pentru a încadra anvelopele DOT cu o limită maximă de 275mm/10.5 inch.
Aripile nu vor fi lătite doar pentru funcționalitate, ci și estetic corespunzător pe mașină.
(de exemplu: nu va fi acceptată la clasa Semi-Pro o mașină cu aripi de platformă)
ESTE INTERZIS CA ANVELOPELE SĂ DEPĂȘEASCĂ LIMITA ARIPILOR.
În continuare body-kit-urile Pandem, Rocket Bunny, Feloni se vor încadra la clasa PRO.
- Modificarea aripilor înseamnă: roluire, overfender, evazare (din fibră, tablă)
- Usurarea mașinii este permisă prin schimbarea unui singur element metalic de caroserie (portbagaj, capota etc). Mașina trebuie să dispună de toate scaunele și banchetele prevăzute în talon, geamurile nu pot fi înlocuite cu altele din plastic, toate dotările din fabrică trebuie să existe și să fie funcționale (faruri, stopuri, semnalizatoare, etc). Elementele de siguranță prevăzute de codul rutier trebuie de asemenea să existe.
Modificarea aripilor nu se consideră uzură a caroseriei.
- Se permite și nu se consideră uzură schimbarea scaunelor cu unele speciale pentru curse, fixate în sistem original sau doar într-unul omologat (indiferent că este vorba de scaunul pilotului sau de cel de lângă). Nu se admit scaunele realizate artizanal (scoica din fibră, etc).
- Se permite și nu se consideră uzură eliminarea roții de rezervă și a accesoriilor (cric, manivelă)
- Este permisă urcarea într-o grupă superioară, dar nu se poate reveni la grupa originală pe durata întregului campionat.
- Nu e permisă folosirea de roți de rezervă subtiri pe nici o punte.
- Este permisă doar folosirea jantelor și anvelopelor auto.
- Anvelopele permise sunt doar cele de stradă, cu simbol DOT (inclusiv semislick-uri street legal ca și Toyo R888, Yokohama Advan A048, Michelin Pilot Cup sau Drag-Radials etc), lățimea fiind maxim 275mm/10.5 inch, excepție făcând mașinile care din fabrică vin echipate cu anvelope și mai late.
(exemplu Chevrolet Camaro, Porsche, Lamborghini, Ferrari etc)
- Exceptând grupele Diesel S8, S9 și S10, se permite folosirea supraalimentării ulterioare, a protoxidului de azot (NOS) și a injectiei de propan cu încadrarea în grupa supraalimentată corespunzătoare. Dacă sunt folosite și supraalimentarea cu turbo+NOS/Propan, compresor + NOS/Propan, mașina va urca grupa imediat următoare, inclusiv ultima grupă din categoria SEMI-PRO. (grupa S7, care va fi încadrată la grupa corespunzătoare cilindreei și tracțiunii din grupele PRO)
- Este obligatorie folosirea castii motorsport (care trebuie fixată nu doar așezată pe cap)
- Se admite folosirea sistemului de răcire cu apă-metanol fără a urca în grupa următoare
- Orice fel de butelie în afara extincătorului duce la încadrarea în grupa corespunzătoare cilindreei și transmisiei existente dar considerat cu supraalimentare (turbo/compresor/nitro); excepție face butelia de gaz petrolier lichiefiat (GPL), în acest caz se va face dovada omologării instalației respective.

Combustibilul permis este doar cel ce se gaseste in comert: benzina de pompa, E85, motorina, biodiesel, benzina de curse, GPL.

- Este permisa folosirea inductiei de aer prin far daca acesta nu isi pierde functionalitatea (semnalizare/faza scurta) atata timp cat faza anulata a celui far functioneaza pe celalalt. (exceptand farurile care au faza scurta si cea lunga pe acelasi bec). Inductia trebuie sa fie numai din comert (nu se admit improvizatii).
- In Categoria SEMI-PRO Roll Cage-ul este obligatoriu in cazul masinilor care au obtinut timpi generali sub intervalul de 10 sec.
- Pentru Supercars: Roll Cage-ul devine obligatoriu la masinile care inregistreaza timpi constant sub 9.5 secunde.

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

- **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 putin 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 habitacului (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 habitacului.

- Rezervorul de combustibil, ulei sau lichid de racire trebuie izolat cu pereti antifoc de habitacul in asa fel incat in cazul unei revarsari, scurgeri sau defectari a rezervorului, lichidul sa nu patrunda in habitacul, 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. (exemplu, ax de turbina sarit prin evacuare, ce poate crea rani grave)

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).
- 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 teviilor 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 teviilor principale cu tirantul. Dimensiunile minime pentru tevilor folosite vor fi 38x2,5 sau 40x2 mm, teava de otel laminata la rece, cu o rezistenta la rupere de minim 350Nm/mm². Punctele de fixate pe caroserie ale tevilor trebuie ramforsate cu placi de otel de minim 3 mm grosime, cu suprafata minima de 120cm², 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.

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 este permisa doar folosirea combinezonului motorsport cu omologare obligatorie valabila sau expirata. Sunt permise costumul, scaunele si centura de siguranta cu valabilitate expirata, dar se prezinta la verificarea tehnica si se face dovada ca au fost omologate SFI si FIA
- Centurile si scaunele trebuie fixate in sistem original sau doar intr-unul omologat.
- Bateria trebuie fixata si asigurata cu sistem de prindere.

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)

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 cască si centura de siguranta atata timp cat masina respecta toate conditiile pentru grupele SEMI-PRO).

Orice fel de butelie in afara extingtorului 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 frecvent o ridicare vizibila a puntii fata dupa lansare (wheelie), devine obligatorie dotarea cu wheelie bar a respectivei masini, ne mai fiind permisa intrarea in concurs fara acest dispozitiv.
- Se poate folosi orice combustibil adecvat motorizarii si care se gaseste in comert (de exemplu e permisa benzina de curse, dar nu si cea obtinuta artizanal)

• ESTE OBLIGATORIE LA TOATE GRUPELE FOLOSIREA UNEI PRELATE PE CARE AUTOVEHICULUL SA FIE PARCAT DE FIECARE DATA IN PARCUL RECE, PENTRU A EVITA SCURGERILE DE ULEI ATAT DIN MOTOR CAT SI DIN CUTIA DE VITEZE

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, cat si de LICENTA DE DRAG eliberata de Federatia Romana de Motociclism.

- **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.

- **Grupe**
- **Categoria PRO:**

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

AP1

- pana la 1600 cmc supraalimentat RWD, FWD inclusiv Diesel
- 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 intre 1701 si 2000 cmc diesel FWD, RWD si AWD Include:
- Toate masinile diesel dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, sau boxer, cu patru roti, indiferent de tractiune, cu cilindrul intre 1701 si 2000 cmc diesel FWD, RWD si AWD si utilizand supraalimentare cu NOS

AP6

- Diesel peste 2000 cmc diesel FWD, RWD si AWD
- Toate masinile diesel dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, sau boxer, cu patru roti, indiferent de tractiune, cu cilindrul peste 2000 si utilizand supraalimentare cu NOS

- **Categoria SEMI-PRO:**

Prescurtari utilizate: FWD: tractiune fata, RWD: tractiune spate, AWD: tractiune integrala
Combustibilul permis este doar cel din comert – motorina, benzina, E85, benzina de curse, GPL.

Grupa S1

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

Grupa S2

- intre 1591 si 2200 cmc aspirat, FWD si RWD
- intre 1001 si 1399 cmc supraalimentat, FWD si RWD
- intre 1501 si 1700 cmc diesel, FWD si RWD

Grupa S3

- intre 2201 si 2980 cmc aspirat, FWD si RWD
- intre 1400 si 1600 cmc supraalimentat, FWD si 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

- între 1701 și 2000 cmc diesel FWD, RWD
- dotarea mașinii cu orice sistem de supraalimentare în afara celor prevăzute din fabrică, duce la încadrarea în grupa AP5.

Grupa S9

- între 1701 și 2000 cmc diesel AWD
- peste 2000 cmc diesel FWD, RWD
- dotarea mașinii cu orice sistem de supraalimentare în afara celor prevăzute din fabrică, duce la încadrarea în grupa AP5 (între 1701 și 2000 cmc diesel AWD) și AP6 (peste 2000 cmc diesel FWD, RWD)

Grupa S 10

- peste 2000 cmc diesel AWD
- dotarea mașinii cu orice sistem de supraalimentare în afara celor prevăzute din fabrică, duce la încadrarea în grupa AP6.

- **Desfasurarea concursului:**

Concursul începe prin preluarea concurenților din punct de vedere administrativ și tehnic. Pe pista de concurs partea activă începe prin calificări, la care pot participa toți cei înscriși și care corespund criteriilor administrative și tehnice. Pe perioada calificărilor este necesară obținerea a cel puțin unui timp valid pentru a intra în finale. În finale intra concurenții cu cei mai buni opt timpi (ET). În cursele pe perechi din finale câștigă concurentul care trece primul linia de sosire în urma unui start regulamentar.

Pe perioada curselor va funcționa la start un sistem de fotocelule care în timpul calificărilor sunt declanșate de fiecare concurent în parte după aprinderea luminii verzi a semaforului. În finale însă se anulează startul celui care anticipează startul sau da în marsarier, câștigător fiind adversarul său. Totodată se anulează startul și celui concurent a cărui mașină se mișcă după alinierea în raza senzorului STAGE (semnalizată cu aprinderea ambilor martori Prestage și Stage) și înainte de începerea secvenței de Auto-start.

Startul ratat se repetă exclusiv în cazul unei erori a sistemului de cronometrare.

Din momentul alinierii în raza senzorului de Prestage (semnalizat cu aprinderea martorului Prestage), piloții au la dispoziție un timp maxim de 5 secunde în care să se alinieze în poziția finală.

Toți concurenții vor avea la start geamurile ridicate complet sau coborate maxim 2 cm și centura de siguranță pusă, iar mașinile decapotabile nu vor merge în cursa decapotată.

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 aceeasi masina la categoria PRO si SEMI-PRO in acelasi concurs).
 - In afara pilotilor inscrisi in concurs, se pot alinia la start cu aceeasi masina si alti piloti atata timp cat detin licenta pentru concursul respectiv.
 - 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.

- **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.

- **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.

- **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 (picioare).

- **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 picioare)
- 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.

- **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 inscrisa personal in concurs. In caz contrar, se anuleaza inscrierea 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.

- **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 inscrisi la o grupa este mai mic de 8, cursele se vor desfasura pe baza regulilor tabelii incomplete.

- **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 Finala. 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.

- **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.

- Referinta pentru recorduri sunt datele obtinute la primul concurs pe 402 m din sezonul respectiv. Recordurile obtinute la primul concurs deja se punteaza.
- In ziua de concurs se atribuie puncte pentru fiecare nou record de timp pe categorie si nu record personal. Daca se realizeaza mai multe recorduri de timp in cadrul aceleiasi categorii, se punteaza doar cel mai bun record.

In cadrul grupelor in care tabela de 8 concurenti e incompleta, concurentii se punteaza 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.

- **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 vor fi premiati de catre F.R.A.S. la Gala Campionilor la sfarsitul sezonului competitional.

- **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 1200 lei. Din aceasta suma 400 lei reprezinta verificarea fizica facuta de Comisie, iar suma de 800 lei va fi primita de persoana contestata in cazul unei contestatii nefondate. Partea contestata este datoare sa se prezinte la verificare tehnica imediat dupa cursa in parcare inchisa desemnata. In cazul in care expertiza nu poate fi efectuata la fata locului, comisia tehnica va decide cum sa decurga verificarea tehnica a parametrilor in cauza si contestatarul va mai plati in plus o taxa de 1000 lei (cautiune de service daca este cazul).
- Daca se dovedeste intemeiata contestatia, contestatarului i se returneaza toate taxele achitate si toate cheltuielile se vor imputa partii contestate. De asemenea, concurentul contestat va fi descalificat si va plati verificarea facuta de catre Comisie. 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.

- **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, cerulete, setare launch control) atrage dupa sine:
 1. Suspendare a doua ore de concurs
 2. 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)
 3. 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.
- Nu lasati sa se scurga lichide pe suprafata betonata!
Scoateti imediat masina pe iarba!
In cazul in care din cauza unor probleme mecanice in parcul rece, pista este contaminata cu ulei, anuntati de urgenta organizatorii.
Amenda pentru nerespectarea/incalcarea acestei reguli este 1000 lei!

- **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.

- **Interdictii cu privire la materiale publicitare**

- **Drag Racing Events** este marca inregistrata a **ACS Drag Racing Events**.

Persoanele prezente la eveniment cu aparatura foto-video (in incinta zonei de start si pe pista) au obligatia sa ia legatura cu organizatorul si sa ceara sigla DRE pe care sa o aplice 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.

- **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 ii stanjeneasca pe concurentii ce vin din spatele lor 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 va analiza si le poate accepta sau refuza pana la urmatorul eveniment.