

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLYCROSS 2019 - PRESCRIȚII GENERALE -

1. GENERALITĂȚI

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross 2019.

Campionatul cuprinde competițiile de rallycross înscrise în Calendarul competițional 2019. Prin înscrierea în Campionat, participanții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI

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

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

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

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

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

1.2 LIMBA OFICIALĂ

1.2.1 Pentru Campionatul Național de Rallycross 2019 limba oficială este limba română.

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

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

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

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

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

1.4 VALABILITATE

Aceste reglementări sunt valabile pentru sezonul competițional 2019 și/sau până la elaborarea unui nou regulament de Rallycross. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu litera distinctă.

Pilotii sunt obligați să cunoască și să respecte Regulamentul de Rallycross, iar președinții cluburilor care cer licențierea se vor asigura că pilotii și-au însușit Regulamentul de Rallycross.

2. DEFINIȚII

2.1 BULETIN

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

2.2 COMUNICAT

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

3. CAMPIONAT

Vor fi minim 5 și maxim 8 etape pe an.

La întocmirea clasamentelor anuale vor fi luate în considerare rezultatele obținute la etape, astfel:

5 etape sau mai puțintoate,

6-7 etape n-1

8 etape..... n-2, unde n reprezintă numărul de etape la care a participat pilotul.

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

4. OFICIALII UNEI ETAPE DIN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALLYCROSS

4.1. COMISARII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Colegiul Comisarilor Sportivi ai competițiilor de Rallycross organizate în anul competițional 2019 vor fi desemnați la ședința tehnică din rândul membrilor arbitrilor prezenți la etapă. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv.

4.2. DELEGAȚI FRAS

Minim următorii delegați vor fi numiți de către FRAS:

4.2.1. DELEGATUL TEHNIC

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

Delegatul tehnic FRAS pentru competițiile de rallycross poate fi și Observator Federal.

4.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL

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

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

Observator federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS.

În unele cazuri această funcție va putea fi îndeplinită și de arbitrii cu experiență îndelungată cunoscători ai Regulamentului de Rallycross, desemnați la începutul sezonului de Comisia Națională de Rallycross și avizați de către Consiliul federal.

4.2.3 RESPONSABIL CU RELAȚIILE CU CONCURENȚII

Are ca atribuții principale informarea concurenților și rolul de mediator. Este delegat de către Comisia Națională de Rallycross.

5. MASINI ELIGIBILE

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

Automobile de Grupa H:

- Juniori / debutanți - motor aspirat(exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc;
- Clasa H1 – Motoare aspirate(exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc;
- Clasa H2 – Motoare aspirate(exclusiv) cu capacitate maximă de 1600 cmc;
- Clasa H3 - Motoare aspirate cu capacitate maximă de 2000 cmc
- Clasa H4 - Motoare aspirate sau turbo cu capacitate de peste 2000 cmc, cu tracțiune integrală sau două roți motrice.

Mașini BUGGY:

- Clasa Juniori (motor cu capacitate de maxim 1400 cmc);
- Clasa B1 - Junior Buggy (kartcross) (motor de origine moto cu capacitate maximă 600 cmc);
- Clasa B2 - Buggy 1600(motor de origine auto cu capacitate maximă 1600 cmc);
- Clasa B3 - SuperBuggy (motor de origine auto cu capacitate între 1600 și 4000 cmc). La această clasă sunt admise și mașinile buggy cu turbo și/sau tractiune integrală.

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

6. TIPURI DE COMPETIȚII

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

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

Caracteristicile circuitului:

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

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

Compoziție:

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

Start:

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

Sosire: linia de sosire trebuie amplasată astfel încât să nu se poată intra direct în paddock.

- traseul, în funcție de caracteristicile zonei, poate să contină o buclă joker; buclă va fi parcursă obligatoriu de toți concurenții atât în masele de calificare cât și în finale , o singură dată . Dacă un pilot parcurge buclă joker de mai multe ori nu este penalizat .

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

7. ORGANIZAREA COMPETITIEI

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

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

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

7.4 Lățimea grilei de start trebuie să fie conform desenului nr. 1 și trebuie să permită alinierea a trei-cinci mașini pe un rând pe aceeași suprafață.

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

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

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

- fanionul **verde** indica sfârșitul unei zone de alerta. Se folosește după depășirea pericolului semnalizat cu fanionul galben; fanionul verde va fi arătat concurenților la fiecare trecere prin dreptul postului de arbitraj, atata timp cât pista de concurs este liberă;
- fanionul **galben** - pentru situații periculoase. Acesta se prezintă în două moduri:
 - a. fanion fix = atenție, pericol pe traseu, depășirea interzisă !
 - b. fanion agitat = atenție, pericol, traseu obturat, încetiniți, depășirea interzisă !
- fanionul **albastru** - arătat pilotului ce urmează a fi depășit. Se prezintă în două moduri:
 - a. fanion fix = atenție în spate, urmează să fiți depășit, pastrati-va trasa !
 - b. fanion agitat = permiteți pilotului din spate să vă depășească !

Fanionul albastru se prezintă pilotilor ajunși din urmă cu un tur de piloții frunțași.
- fanionul **rosu** - se arată de către toți arbitrii de traseu fie la ordinul Directorului sportiv fie în momentul în care un arbitru l-a ridicat dacă în zona supravegheată a intervenit o RASTURNARE, un INCENDIU sau un pericol iminent care face obligatorie oprirea cursei.

La vederea steagului roșu toți piloții sunt obligați să oprească și să aștepte indicațiile arbitrilor.

- fanionul **negru** - utilizat exclusiv de Directorul sportiv, se arată unui pilot care este obligat să părăsească pista și să se îndrepte către parc. Acest fanion se arată din motive tehnice sau pentru încălcarea altor reglementări ale competiției. Fanionul negru trebuie prezentat împreună cu un panou fluorescent de 80x60 cm, pe care scrie „fanion negru” și numărul de concurs. Dacă fanionul negru este prezentat în calificări, pilotul trebuie să meargă imediat la boxe; în Finală, trebuie să meargă în parcul închis sau în alt loc specificat în Regulamentul Particular.

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

8. CONCURENȚI ADMISI

Orice persoană care deține Licența de pilot sau copilot eliberată de către FRAS, valabilă pe anul în curs, este admisă, dar pentru a putea obține puncte în Campionatul Național de Rallycross licența trebuie să fie pentru rallycross, celelalte licențe fiind valabile one event. Este considerat participant orice concurent care a trecut de verificările administrative și tehnice și a luat startul în cel puțin o mână de concurs. Sportivilor li se poate permite, participarea în competiție împreună cu o persoană pe post de co-pilot. Atât pilotul cât și copilotul sunt obligați să depună o declarație pe proprie răspundere la secretariat în momentul înscrierii. Copilotul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casca, etc.) Lipsa declarației și orice încălcare a prezentelor obligații nu scutesc pilotul de răspunderea exclusivă a acestuia în cazul unui incident urmat de pagube materiale sau vătămări de orice natură a persoanelor.

Vor fi admise următoarele categorii de sportivi:

a) SENIORI – sportivi ce pot participa cu oricare dintre automobilele descrise la pct. 5 al prezentului regulament; clasele vor fi constituite din minim 3 automobile de concurs care iau startul. Clasa neconstituită se comasează cu cea superioară.

b) JUNIORI 1 (varsta 9-14 ani), JUNIORI 2 (VARSTA 14-18 ani)

pentru a se constitui această clasă este obligatoriu să participe la o competiție minim 3 piloți. În cazul în care nu se constituie clasa piloții pot participa la concurs dar nu obțin puncte pentru campionat în afara punctelor bonus care se acordă pentru participare.

Sportivul trebuie obligatoriu să aibă acordul notarial al părinților sau tutorei legale.

Mașina de competiție a juniorilor poate fi autoturism sau buggy cu motor aspirat și cilindree maximă 1400 cmc.

Un junior care a împlinit vârsta de 16 ani și a participat în anul competițional precedent la cel puțin jumătate din etapele CNRC, poate debuta la seniori la propunerea Comisiei Naționale de Rallycross, cu acordul Consiliului Federal. Comisia Națională de Rallycross poate propune ca un junior care a împlinit vârsta

de 14 ani sa poate debuta la seniori daca in anul competitional precedent a avut rezultate de exceptie sau a fost declarat CAMPION NATIONAL LA JUNIORI.

c) **ECHIPE** - formate din minim 2 si maxim 5 piloti, inclusiv juniori. Punteaza cei mai buni 3 piloti inscrisi. Nominalizarea echipei si a clasei la care punteaza fiecare membru al echipei se va face la inscriere.

9. INSCRIERI-VALIDARI

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

9.1.1. Înscrierile la competiție se fac în perioada: luni, ora 08.00 – joi, ora 16.00 în săptămâna când este programata competiția. Sportivul va proceda astfel: va downloada si va completa formularul de inscriere de pe site-ul FRAS, sectiunea Rallycross. Apoi formularul va fi scanat si trimis pe adresa de mail/fax specificată in formular. Formularele trebuie completate citeț, fără modificări și ștersături. Sportivul se va prezenta înaintea începerii competiției cu acest formular de înscriere completat la comisia de secretariat, unde va fi validat în urma verificărilor specifice și achitării taxei de participare.

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

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

9.2 Nici o modificare a cererii de inscriere nu e permisa, odata aceasta inregistrata, cu exceptia celor prevazute de Regulamente.

9.3 In CN-Rallycross pot concura mai multi piloti pe o masina, la clase de cilindree diferite, superioare celei in care se incadreaza masina; un pilot poate concura la mai multe clase in acelasi concurs, cu conditia ca masina de concurs sa nu fie de capacitate mai mare decat clasa la care se inscrie. In acest caz, este obligatorie participarea la clasa de origine si abia apoi este posibila participarea la o clasa superioara.

Sportivul inscris la doua clase si care face parte din cadrul unei echipe va trebui sa declare la inceputul etapei/competitiei, clasa la care va puncta pentru echipa.

Un club poate forma una sau mai multe echipe din sportivi legitimati la acest club . Un sportiv legitimat la un alt club poate face parte dintr-o alta echipa numai cu acordul scris al clubului care l-a legitimat.

9.4. Numarul maxim de participanti in cursa va fi 20 piloti/clasa (categorie).

9.5 Prin semnarea cererii de inscriere concurentul si toti membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile C.S.I. si prescriptiile prezentului regulament.

9.6. Taxe de inscriere

9.6.1 Taxele maxime de inscriere sunt:

RALLYCROSS - AUTOTURISME

Taxa inscriere **150 lei/concurent**

Taxa inscriere **150 lei/echipa**

Taxa inscriere **0 lei/junior/femei**

RALLYCROSS BUGGY

Taxa inscriere **150 lei/concurent**

Taxa inscriere **150 lei/echipa**

Taxa inscriere **0 lei/junior/femei**

Taxa de inscriere este achitata la verificarile administrative.

9.6.2 Cererea de inscriere nu va fi luata in considerare daca nu e insotita de taxa de inscriere. Nici o masina nu va fi admisa la start daca taxele de inscriere nu au fost platite integral.

9.6.3 Taxe suplimentare trebuie platite de un concurent care refuza publicitatea organizatorului.

9.6.4 Taxele de inscriere se returneaza:

- 100 %, în cazul anulării competiției;
- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validată;
- 50 %, concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.

10. ASIGURARE

10.1. Organizatorul va incheia o polita de asigurare a evenimentului .

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

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

11. AMENDAMENTE-INTERPRETARI

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

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

12. VERIFICARI

12.1 Verificari administrative

12.1.1. Doar piloții trebuie să se prezinte la verificările administrative care se vor face la secretariatul competiției.

12.1.2. Verificarea constă în inspectia documentelor, licenței.

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

12.2. Verificari tehnice

12.2.1 Orice mașină înscrisă în concurs trebuie prezentată de către pilot sau o persoană care îl reprezintă, la verificarea tehnică.

12.2.2. Organizatorul poate prevedea o perioadă specială pentru verificări tehnice pentru concurenții care au întârziat și poate aplica penalități financiare care trebuie specificate în regulamentul particular.

12.2.3. Orice mașină care nu corespunde Regulamentelor de Securitate FIA (anexele J și M) nu este acceptată la start. Deciziile Comisarilor Tehnici sunt hotărâtoare pentru permisiunea de a lua startul în competiția respectivă.

12.2.4 Orice automobil care se prezintă la start, la începutul concursului, cu elemente de caroserie lipsă sau geamuri laterale sparte, parbriz lipsă sau spart/fisurat în zona pilotului nu este acceptată la start. Dacă în timpul competiției se sparge parbrizul, CCS va decide dacă pilotul poate relua cursa. Lipsa unor elemente de caroserie, altele decât parbrizul, în timpul competiției, datorată diverselor incidente de cursă, nu poate să facă obiectul unor contestații care să ducă la refuzul startului. CCS decide dacă automobilul implicat într-un incident sau accident poate continua cursa. Startul se va da cu geamurile închise.

12.2.5 Verificări tehnice suplimentare pot fi făcute oricând pe durata concursului.

12.2.6 Pasaportul Tehnic al automobilului trebuie prezentat obligatoriu Comisiei Tehnice.

12.2.7 Echipamentul pilotilor (combinezon, casca, manși, încălțăminte) trebuie prezentat în momentul verificării tehnice în același timp cu mașina.

13. NUMERE DE CONCURS

Numerele de concurs vor fi între 600 și 699, în ordinea numărului de puncte acumulate în anul precedent în clasamentul open.

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

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

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

6xx

Panou de 14 x 49 cm
pentru
ORGANIZATOR

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



13.3. Masinile buggy vor fi inscriptionate astfel:

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

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

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

14. DERULAREA CONCURSULUI

14.1. Securitatea:

Fiecare pilot trebuie:

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

Se admite si echipament cu omologare expirata .

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

14.2 Autovehiculele din clase diferite vor alerga separat. Un pilot care nu a reușit să finalizeze cel puțin un tur în mansa 1 de calificari Q1 poate fi admis in cursa urmatoare cu aprobarea CCS luand startul din ultima pozitie .

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

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

14.4b Când are loc un start anticipat într-o mansa de calificari, o semifinala sau o finala, toți pilotii se vor întoarce la poziția inițială și procedura de start se va relua. Pilotul care a provocat startul anticipat trebuie să treacă de două ori prin Joker . Un pilot care face două starturi anticipate în aceeași mansa va fi exclus din acea mansa.

14.5 Calificari

Vor fi trei manse de calificări, cu maximum 5 mașini în fiecare mansa în 4 tururi.(vezi desenul 1).

14.5.1 Prima calificare (Q1) : La fiecare clasă, mansa de calificarea Q1 va fi organizata pe durata a 5 minute .Va fi retinut timpul cel mai bun realizat intr-unul din aceste tururi . Fiecare pilot va trebui sa parcurga cel puțin un tur in mansa de calificare Q1 . Dacă doi sau mai mulți piloti abandoneaza în primul tur de Q1, acestia vor fi clasificati unul fata de celalalt în conformitate cu distanța pe care au acoperit-o efectiv.

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

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

14.5.5 Grila de start a fiecărei manse trebuie să fie organizată pe același principiu : fiecare mansa cu maxim 5 masini, utilizând rezultatul calificării anterioare(exceptie Q1) cu pozițiile: cei mai rapizi cinci piloti in ultima serie, următorii cinci în penultima serie, etc.

Dacă numărul total de masini intr-o mansa sunt intre 6 si 9, vor exista doua serii

9 mașini: pornind de la cel mai lent , patru în prima serie, următorii cinci în a doua serie

8 mașini: pornind de la cel mai lent , trei în prima serie, următorii cinci în a doua serie

7 masini: pornind de la cel mai lent , trei în prima serie, următorii patru în a doua serie

6 masini: pornind de la cel mai lent , trei în prima serie, următorii trei în a doua serie

14.5.6 Toate mansele vor fi cronometrate și cel mai rapid pilot din fiecare manse de calificare va primi 50 de puncte, al doilea 45 de puncte, al treilea cel mai rapid 42 de puncte, al patrulea cel mai rapid 40 de puncte, al cincelea cel mai rapid 39 de puncte, al șaselea cel mai rapid 38 de puncte, al șaptelea cel mai rapid 37 de puncte și așa mai departe. Acei piloti care nu au terminat o mansa ("DNF") vor fi creditati 20 de puncte. Acei piloti care nu au luat startul("DNS") și acei piloti care au fost descalificați ("DSQ") nu vor primi nici un punct. În cazul în care doi sau mai mulți piloti ajung la egalitate, vor să fie departajati în funcție de timpul cel mai bun al acestora în timpul calificării

14.5.7 După calificări, va exista un clasament " Calificare Intermediara", în funcție de numărul total al punctelor obtinute în cele trei manse de calificari. Pentru a apărea în această clasament,un pilot trebuie să fi trecut linia de sosire în cel puțin două manse de calificări.

14.5.8 Punctele de campionat vor fi acordate primilor 16 piloti din clasamentul Intermediar , :

locul 1. 16 puncte, 2. 15 puncte, 3. 14 puncte,4. 13 puncte, 5 12 puncte, 6 11 puncte, și așa mai departe până la locul 16.

14.5.9 În fiecare mansa de calificare, unul dintre tururi trebuie să fie Joker Lap. Pilotii care nu parcurg bucla Joker vor primi o pedeapsă de timp de 30 de secunde Un judecător de fapt va tine evidenta trecerilor prin Joker .

14.6 Semifinale și finale

Primii 12 piloti din calificarea intermediara vor se califică pentru Semifinale.

Primii 6 piloti din fiecare semifinală se vor califica pentru finală. Semifinalele se vor executa numai dacă după finalizarea primelor două calificări, există cel puțin opt (8) mașini capabile să participe (minimum 4mașini pe semifinale); dacă Semifinalele nu se alearga, cele 6 puncte pentru semifinale nu se acorda si primii 6 pilotii din Calificarea intermediară vor progresa direct in finala.

14.6.1 Vor fi șase startere, aranjate 2-2-2 în trei rânduri în fiecare semifinala. Semifinalele se vor desfășura pe șase tururi. Pilotii plasați pe locurile 1, 3, 5, 7, 9 și 11 în calificarea intermediară vor participa la semifinala 1. Pilotii plasați pe locul 2, 4, 6, 8,10 și 12 în calificarea intermediară vor participa in Semifinala 2.

14.6.2 Pozițiile grilei de conducere pentru fiecare semifinala vor fi determinate de poziția lor în calificarea intermediară.

14.6.3 În semifinale punctele vor fi acordate după cum urmează:

locul 1. 6 puncte, 2. 5 puncte, 3. 4 puncte, 4. 3 puncte,5. 2 puncte , 6. 1 punct.

Dacă un pilot nu poate să-și ia locul într-o semifinală (adică mașina lui nu poate fi adusa cu propria sa putere la grila de start), el va fi înlocuit de următorul calificat (următorul loc în calificarea intermediară care nu se află deja în semifinale).

Orice astfel de înlocuitor va lua startul pe ultimul loc pentru a umple locul lăsat de cel care nu a putut sa aduca masina la start prin propulsia proprie a masinii .

14.6.4

Finala se va desfășura pe parcursul a șase tururi.

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

Punctele pentru finale vor fi acordate după cum urmează:

Locul 1.= 8 puncte, 2 = 5 puncte, 3 = 4 puncte, 4 = 3 puncte, 5 = 2 puncte , 6 = 1 punct.

14.6.5 Punctele totale înscrise de fiecare pilot în concurs (calificarea intermediară, semifinala și finală) vor fi reținute pentru finalul campionatului . În caz de egalitate de puncte la sfarsit de campionat castigator este pilotul cu cel mai mare număr de locuri 1, 2, 3 (și așa mai departe) obținute în finala, sau în cazul în care egalitatea persista, în prefinale, sau calificari intermediare.

14.6.6 Câștigătorul finalei va fi câștigătorul concursului.

Pentru clasamentul OPEN vor fi acordate următoarele puncte :locul1=20 puncte,2=19puncte,3=18puncte ...locul 20=1p.

Clasamentul OPEN se va face pe baza insumarii punctelor obtinute in clasamentul " Calificare intermediara " si Semifinala .

14.6.7 În fiecare semifinala și finală, unul dintre tururi trebuie să fie Joker Lap.

Acei piloti care nu trec prin bucla Joker vor fi clasati pe ultima pozitie în acea cursă și nu vor primi puncte.

14.6.8 Un pilot care este descalificat dintr-o semifinala sau finala indiferent de motiv, nu va primi puncte pentru acea semifinala sau finala.

Particularitati clasa BUGGY

14.8. Piloții de la clasa B2 – Buggy 1600 pot participa și la clasa superioară B3 – Superbuggy. Acest lucru nu este permis pentru piloții B1 – Kartcross, ei putând participa din motive de siguranță decât la clasa special destinată kartcross.

14.9. Reguli pentru creșterea sportivității, a siguranței pilotilor si a spiritului "fair play":

a) Acrosarea cu intentie între doua sau mai multe masini, care are ca urmasi avarierea si/sau imposibilitatea continuarii mansei respective a masinii/masinelor lovite, va duce la sanctionarea pilotului din vina caruia s-a produs incidentul cu un numar de puncte(între 10 si 30) si dupa caz, excluderea din competitia respectiva. Sanctiunea se va aplica de catre CCS in urma discutiei si argumentarii cu arbitrii din zona unde s-a produs incidentul si cu pilotii implicati.

a.1.)Daca in decursul campionatului, pilotul respectiv a produs cu intentie inca un incident grav, Comisia de Rallycross poate lua decizia de excluderea a sportivului din campionatul pe anul in curs.

b) De asemenea, orice atitudine nesportivă la adresa arbitrilor, celorlalti colegi și persoane implicate în organizarea si desfășurarea competiției, va fi sancționată cu un număr de puncte(2-10 puncte).

c) Daca in urma unui incident, soldat cu avarierea gravă a unei sau mai multor mașini de competitie (masina/masinele respective nu pot continua competitia avand pagube materiale insemnate) și se constata ca pilotul vinovat a reactionat cu intentie si putea evita incidentul, CCS poate lua decizia de imputa o parte din cheltuielile de reparație cu o suma de pana la 1400 lei/masina avariata.

c.1.)Pentru luarea unei decizii importante referitoare la subpunctele anterioare a,b si c, CCS poate solicita pilotilor filmarile de pe camerele video ale masinilor(daca exista).

d) Este interzisa depasirea pe interiorul virajului a unei masini care detine prim-planul(este cu cel putin o jumătate de masina in fata, cu o distanta de 5m inainte de inscrierea in viraj) iar virajul este la cel

putin 45 grade, pentru a se evita un accident prin efectul "taierea feței". In conditiile in care virajul este peste 45 grade si masinile sunt "bara la bara", intrand în același timp în viraj, piloții vor păstra trasa pana la iesirea din viraj.

c.1.) De la regula anterioara(subpunctul d) se exceptează situațiile în care mașina care are prim-planul virajului pierde controlul, se oprește și/sau iese în afara pistei, iar pilotul aflat în spate poate depăși în condiții de siguranță.

c.2.) În condițiile în care un pilot a pierdut controlul, iese în afara pistei, dar poate reveni în timp util în cursă, acesta va acorda o atenție deosebită la intrarea pe pistă pentru evitarea producerii de incidente.

e) În timpul competițiilor piloții vor evita acrosarea celorlalte masini, iesirea in decor, executarea service-ului în afara timpului alocat și în afara spațiilor special stabilite și se vor încadra întocmai în programul competiției;

f) Piloții si/sau echipa tehnica vor verifica mașinile înainte și după finalizarea manșelor de competiție pentru a preinampina o problema tehnica ce poate genera un incident.

g) După terminarea antrenamentului, manșei sau finalei respective, piloții care au observat probleme/nereguli în desfășurarea competiției care pot duce la producerea de incidente sunt obligati sa aduca la cunostinta personalului angrenat în conducerea competiției pentru a fi înlăturate sau ameliorate(ex. banda de marcare ruptă, anvelope sau piese pe pistă, intrarea spectatorilor pe pistă, etc.)

15.GENERALITATI

15.1 Este considerat participant orice pilot licentiat care a trecut de verificarea tehnica si a trecut linia de start intr-o mansa de concurs prin mijloace proprii masinii.

15.2 a) Daca semnalul de oprire de cursa (steag rosu) a fost aratat pentru orice motiv inainte ca masina care conduce sa fi parcurs toate turele, CCS poate hotari reluarea cursei cu un nou start.

Daca semnalul de oprire de cursa (steag rosu) a fost aratat dupa ce masina care conduce a parcurs toate turele ,clasarea pilotilor va fi conform pozitiei fiecarei masini la momentul prezentarii steagului rosu iar pilotii care au dus la oprirea cursei (producerea unui eveniment) vor fi clasati pe ultimele pozitii.

b) Daca este necesar sa se opreasca cursa in caz de urgenta pe motive de securitate sau din cauza unui start fals (anticipat), aceasta se va face aratand fanionul rosu de catre toti comisarii de traseu. Aceasta inseamna ca pilotii trebuie sa opreasca imediat si sa urmeze indicatiile arbitrilor.

c) CCS va decide care masini sunt autorizate sa reia startul dupa urmatoarele reguli:

In timpul startului, daca un pilot cauzeaza deliberat un nou start, prin jenare sau blocare, pilotul implicat poate fi exclus sau va lua startul din ultima pozitie. Ceilalti vor fi incadrati pe grila conform ultimei treceri prin SOSIRE.

Daca oprirea cursei se petrece dupa ce s-au efectuat jumatate plus unu de tururi complete cursa se consideră a fi incheiată. Clasarea pilotilor va fi conform ultimei treceri prin sosire iar pilotii care au dus la oprirea cursei (producerea unui eveniment) vor fi clasati pe ultimile pozitii.

Daca oprirea cursei se petrece fara a fi efectuate jumatate plus unu de tururi complete, restartul se va da pentru numarul de tururi ramase neefectuate. In acest caz grila de start va fi conform ultimei treceri prin sosire iar pilotii gasiti vinovati vor fi clasati pe ultimile pozitii.

15.3. Start

Startul se va lua cand se stinge lumina rosie a semaforului sau la minutul implinit, in functie de sistemul de cronometrare folosit . Timpul va fi inregistrat electronic, la sutimi de secunda .

15.4 Start fals (anticipat)

Se consideră start anticipat atunci cand masina paraseste locul de start inainte ca lumina rosie sa se stinga, sau ca minutul de start sa fie implinit și se va semnaliza prin lumina galbena intermitenta. Sistemul de detectare a startului anticipat, care obligatoriu va fi pornit inaintea procedurii de start, va fi dublat de control video.

Pentru fiecare linie a grilei vor fi numiti judecatori de start pentru a determina startul anticipat. Cand este detectat un start anticipat va aparea o lumina intermitenta sau se va arata steagul rosu de catre arbitrul aflat langa semafor. Pilotii vinovati vor fi sanctionati **prin obligarea parcurgerii buclei Joker de doua ori sau daca nu exista bucla Joker, prin plasarea pe ultimele pozitii** si se va relua procedura de start. Daca un pilot se face vinovat de un al doilea start anticipat, acesta nu va mai lua startul. Dacă acest lucru se intampla in

finală sau semifinala, concurentul va fi clasificat ultimul dintre cei clasati in finala sau semifinala si nu va primi nici un punct in semifinala sau finala.

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

15.5. Accidente

Daca doua sau mai multe masini implicate intr-un acelasi accident nu pot continua cursa, clasarea lor, una in raport cu cealalta, va fi stabilita dupa ordinea ultimei treceri a liniei de start sau, daca este vorba despre prima tura, dupa pozitia lor pe grila de start.

16. PENALIZARI

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

01 Participare a unei masini neadmise in virtutea Art.5 al Regulamentului: start refuzat

02 Absenta licentei valabile: start refuzat

03 Neplata taxelor de participare: start refuzat

04 Vehicule care nu se conformeaza din punct de vedere al normelor de securitate: start refuzat

05 Prezentarea cu intarziere pe grila de start a mansei, daca Directorul Sportiv estimeaza ca aceasta perturba derularea concursului : Excludere din mansa

06 Absenta sau falsificarea sigiliilor de identificare aplicate de comisarii tehnici: Excludere din concurs

07 Deplasarea marcajelor pistei sau conducerea in afara circuitului pentru a castiga timp, conducerea in sens invers sensului de parcurgere al traseului :Excludere din mansa

08 Starturi anticipate repetate (doua) :

- intr-o mansa: Excludere din acea mansa

- intr-o semifinala sau finala: Clasare pe ultimul loc in acea semifinala sau finala si nici un punct

09 Nerespectarea indicatiilor fanioanelor de semnalizare: Decizia Comisarilor Sportivi

10 Neconformitatea echipamentului pilotului constatata in timpul derularii concursului: Excludere din concurs

11 Incalcarea regulilor de "parc inchis" : Excludere din concurs

12 Pilotaj/comportament nesportiv, daca prin aceasta se creeaza un inconvenient altor piloti participanti in mansa sau finala: Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala.

13 Loviturile care conduc la schimbarea directiei de mers , sau conduc la abandonul celui lovit ,chiar daca sunt "lateral cu lateral ", loviturile din spate sau alte lovituri confirmate de arbitri: Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala, sau excluderea din mansa sau concurs, in functie de gravitatea faptei.

14 Parcurgerea traseului fara trecere prin JOKER :Penalizare 30 s intr-o mansa de calificari sau clasarea pe ultima pozitie si zero puncte intr-o semifinala sau finala

La excludere se acorda 0 puncte .

15 Rularea in cursa cu geamurile coborate total sau partial : Penalizare 30 s sau amenda in cuantum de pana la 50 euro .

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

17. PARC INCHIS

Mașinile finaliștilor pot fi aduse în parc închis la ordinal directorului de concurs și vor rămâne în parcul închis până la afișarea rezultatelor.

18. CAMERELE VIDEO (optional 2019 - obligatoriu 2020)

Pe parcursul competiției, toți concurenții trebuie să fi instalat în mașina lor o cameră video. Este responsabilitatea fiecărui competitor pentru a se asigura că ,camera este poziționată în acest fel incat sa se vada portiunea din fata a masinii pentru a supraveghea eventualele lovituri,că bateriile camerei sunt suficient de încărcate și că SD ,cardul de înregistrare are o capacitate suficientă pentru înregistrarea intregii manse. Pedeapsa (până la descalificarea din mansa respectiva) pentru neconformitate va fi la discreția CCS. Greutatea sistemului de camere este inclusă în greutatea minimă a mașinii. Camera trebuie să funcționeze imediat ce mașina intră în zona de circuit și nu trebuie să fie schimbată până când se întoarce la padoc.

Oficialii trebuie să aibă acces la materialul video în orice moment în timpul competiției după un protest sau altfel. Imaginile trebuie vizualizate folosind echipamentul (computerul) concurentului, care trebuie să se asigure acest echipament funcționează. Imaginile pot fi utilizate numai de către oficialii campionatului și promotorul campionatului.

19. REZULTATE

Rezultatele fiecărei manse vor fi comunicate concurenților imediat ce toate rezultatele au fost primite. Grila finala va fi afisata inainte de startul in Finala.

Toate rezultatele vor fi afisate pe panoul de afisaj si la secretariat, inclusiv listele de inscrieri, piloti si echipe .

Rezultatele finale vor fi stabilite dupa punctele obtinute de catre fiecare pilot in Finale, cu exceptia cazului in care nu se desfasoara Finala B, caz in care clasamentul va fi bazat pe pozitiile la iesirea din manse.

20. CONTESTATII-APELURI

20.1 Orice protest este înaintat în scris, însoțit de taxa respectivă, Directorului Sportiv. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare. Orice reclamație trebuie să fie făcută în scris și remisă Directorului Sportiv sau, în absența acestuia, unui Comisar Sportiv, însoțită de o sumă de 50 EURO.

Dacă reclamația face necesară demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cautiune de 140 EURO. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.

20.2. Dreptul de a protesta îl are numai pilotul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență. Totuși, oficialii pot acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu sunt sesizați de o reclamație (art. 171 din CSI).

În cazul în care un protest necesită demontare și re-asamblare a unei părți bine definite dintr-o mașină (motor, transmisie, direcție, sistemul de frânare, instalații electrice, caroserie, etc), solicitantul trebuie să plătească o taxă suplimentară de depozit pentru fiecare parte. Sumele aplicabile vor fi specificate în regulamentul particular al competiției.

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

Manoperele de demontare–montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Nici una din părți nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială.

Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cautiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform regulamentelor în vigoare prin pierdere tuturor punctelor la toate clasele la care a participat cu mașina respectivă atât pentru el cât și pentru echipa din care face parte .

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

- protestele depuse cu rea credință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform; (Ex: Nu se admite posibilitatea întreruperii voluntare a funcționării stopurilor pe frână)
- ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
- orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.

Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor provizorii la panoul oficial de afișaj.

Cheltuielile necesare pentru operațiune, precum și cele de transport al mașinii vor fi suportate de către cel ce depune protestul în cazul în care protestul este neîntemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care protestul este admis.

Apel

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

- pentru cele de competența Comisiei de Competiții – 400 euro
- pentru cele de competența Comisiei de Disciplină – 400 euro
- pentru apeluri (la Comisia de Apel) - 500 euro

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

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

21. CLASAMENTE ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

21.1 Clasamente

În situația în care nu se constituie clasă se va acorda jumătate din punctaj.

Pentru încurajarea participării piloților la etape un pilot care participă la etapa primește un bonus de 4 puncte pentru fiecare clasă la care se înscrie la care se adaugă punctele obținute conform clasării în concurs. Dacă un pilot este singur la clasă lui poate lua startul cu cei de la clasă superioară iar punctele obținute vor fi acordate la clasă superioară, pentru clasă la care s-a înscris primind punctele bonus de participare la etapă.

- În Clasamentul Open punctele vor fi întregi și aceste puncte contează în desemnarea Campionului Absolut al Campionatului Național de Rallycross și a numărului de licență pentru anul competițional următor.

În caz de egalitate de puncte piloții vor fi departajați în funcție de :

- cele mai multe locuri de 1,2,3,.....20
- dacă egalitatea persistă castiga cel care are cele mai multe victorii în confruntare directă
- în cazul în care nu se poate aplica departajarea prin confruntarea directă (clasă OPEN dacă nu este egalitate între mașini care aparțin aceleiași grupe) sau dacă egalitatea persistă se aplică , criteriul " vârstei" - cel mai tânăr pilot castiga.

21.1.2. Punctarea la echipe

Punctează, pentru echipă, maximum 3 piloți ai acesteia, punctele echipei se calculează în funcție de locul ocupat de fiecare pilot : locul I – 20 punct, locul II – 17 puncte ș.a.m.d. indiferent dacă un pilot al echipei nu a avut clasă constituită, etapă este câștigată de echipă cu cele mai multe puncte acumulate.

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

În caz de egalitate departajarea echipelor se realizează pe baza celor mai bune rezultate obținute de sportivii ,componenti ai echipei , în clasamentul OPEN .

22. Festivitatea de premiere

Participarea tuturor sportivilor la festivitatea de premiere este obligatorie.

23. Festivitatea anuală de premiere

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

Un pilot nu poate acumula puncte castigate in clase diferite.

Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului National de Rallycross, va fi declarata CAMPIOANA NATIONALA.

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

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

REGLEMENTĂRI PENTRU ORGANIZATORII DE ETAPE

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

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

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS – AUTOTURISME

1. DEFINITIE SI OMOLOGARE

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

2. GREUTATI

Masa/greutatea automobilelor este la liber.

3. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

3.1. Generalitati

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

4. MOTOR

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

a) Blocul motor si chiulasa (chiulasele) trebuie sa provina de la un automobil de serie cu sau fara omologare FIA, sau cu omologare FIA expirata.

b) Sistemul de alimentare: este permisa alimentarea cu carburator, injectie de benzina sau motorina.

c) Aprinderea: la liber.

d) Sistemul de racire: la liber, cu conditia ca radiatorul sa nu depaseasca perimetrul automobilului, sa nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului si sa nu fie montat în habitacul.

e) Sistemul de ungere: la liber, conform art. 255.5.1.14.

f) Sistem de evacuare conform art. 252.3.6.

g) Este permisa modificarea esapamentului incepand cu primul segment si pana la iesire, dar iesirea trebuie sa se faca la nivelul extremitatilor caroseriei, atat pentru iesirea laterala cat si pentru iesirea in spate.

5. TRANSMISIA

La liber, cu conditia sa fie prevazuta o treapta de mers înapoi la cutia de viteze (conform art. 252.4). Ambreiajul este la liber.

Interiorul cutiei de viteze este la liber.

Diferentialele autoblocante sunt autorizate.

Sistemele de control al tractiunii pot fi decuplate.

6. SUSPENSIA

Este la libera alegere.

7. ROTI SI ANVELOPE

Sunt la libera alegere. Nu se admit anvelope cu crampon metalic sau lanturi antiderapante .

8. SISTEMUL DE FRÂNARE

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

9. DIRECTIA

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

10. SASIU – CAROSERIE

- Trebuie sa provina din productia unui constructor de automobile;
- Trebuie sa fie o caroserie de constructie inchisa;
- Portiere: sunt obligatorii minim doua portiere care prin deschiderea lor, sa permita liber si usor accesul la scaune;
- Placile de înmatriculare si suportii lor se pot îndeparta;
- Capotele vor fi astfel fixate încât sa urmareasca linia generala a caroseriei, nefiind permisa modificarea spatiilor dintre acestea si piesele de caroserie învecinate.
- Toate elementele caroseriei trebuie sa fie bine asamblate, fara grad de libertate si vor acoperi toate partile mecanice, inclusiv cele patru roti ale automobilului.
- Este interzis orice dispozitiv aerodinamic transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, interpus între sol si automobil.
- Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticla stratificata.
- Stergatoare de parbriz: sunt la libera alegere .
- Se permite montarea de scuturi de protectie inferioare, cu conditia ca acestea sa fie efectiv elemente de protectie pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, esapament.
- Sunt interzise intaririle mascate ale caroseriei, cu tevi de diferite profile, in partea frontala, laterala sau spate.
- Pe fiecare capota se vor monta cel putin doua fixari suplimentare. Sistemul original de inchidere a capotei va deveni inoperant sau va fi suprimat. (obligatoriu capota fata, facultativ capota spate)
- Este obligatorie mentinerea barelor de protectie originale sau care provin de la automobile de serie.
- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurata cu doua oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stanga si una pe partea dreapta). Oglinda retrovizoare interioara este facultativa.
- Automobilele vor fi echipate in fata si spate cu ocheti de remorcare. Ochetul va fi usor vizibil si vopsit in galben, rosu sau portocaliu.

11. HABITACLU

In interiorul habitaculului se permite instalarea echipamentului de securitate. Orice alt obiect trebuie fixat si asigurat corespunzator. Ornamentele, tapiteria interioara, izolatia antifonica, covoarele, etc. pot fi indepartate.

12. SISTEMUL ELECTRIC

Bateria de acumulatori trebuie fixata ferm iar daca se afla in habitacul, va fi acoperita intr-o carcasa metalica etansa. Farurile si semnalizatoarele pot fi indepartate, dar locasurile acestora se vor acoperi pastrand linia originala a caroseriei.

Fiecare vehicul va fi echipat cu doua lumini de stop rosii, cu o suprafata minima de 60 cm² si becuri de minim 21 W, plasate simetric si vizibile din spate. Se va aplica o lampa de culoare rosie, aprinsa in permanenta (tip “pozitie”) pe pavilion sau haion, intr-o zona vizibila.

13. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

Acesta trebuie fixat ferm si protejat la impact si la incendiu.

In cazul in care rezervorul de carburant este instalat in portbagaj si scaunele spate sunt scoase, un perete despartitor rezistent la foc si etans la flacari trebuie sa separe habitacul de spatiul in care se afla rezervorul. Rezervorul trebuie sa aiba un sistem de ventilatie in exteriorul habitaculului .

14. CARBURANT, ALIMENTARE

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

14. CENTURI DE SIGURANTA

Sunt permise numai centuri de siguranta omologate sau cu omologare expirata, in minim trei puncte, tip HAM, montate conform standardelor FIA. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora. Nu trebuie sa prezinte rupturi, taieturi si trebuie sa fie bine ajustate pe fiecare pilot.

Nu sunt admise centuri de siguranta artizanale .

16. SCAUNE SI SUPORTI

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

17. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

Un stingator manual, aflat in perioada de valabilitate, este obligatoriu. Acesta trebuie fixat ferm in habitacul si in asa fel incat sa poata fi actionat de pilot.

18. PARBRIZE, GEAMURI

Parbrizul poate fi numai din sticla stratificata.

Geamurile laterale si spate pot fi numai din sticla securizata sau plastic.

Se permite montarea unui rezervor suplimentar pentru spalarea parbrizului.

19. STRUCTURA DE SECURITATE (ROLL-BAR)

Aceasta se confectioneaza si se monteaza conform normelor FIA si se autorizeaza de FRAS.

20. INTRERUPATORUL GENERAL

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

21. BAVETE (Aparatori de noroi)

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

22. DISPOZITII FINALE

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

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS - BUGGY

1. GREUTATI

Masa/greutatea minima admisa este de 700 kg (fara pilot). Din motive de siguranta, nu sunt acceptate la start masini buggy de tip OFF-ROAD.

2. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

2.1. Generalitati

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

3. MOTOR

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

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

4. TRANSMISIA

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

5. SUSPENSIA

Este la libera alegere, dar obligatoriu suspensie elastica.

Este interzisa montarea direct pe axa sasiu.

6. ROTI SI ANVELOPE

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

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

7. SISTEMUL DE FRÂNARE

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

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

Sistemul de franare antiblocare(ABS) este interzis.

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

Frana de parcare este permisa.

8. DIRECTIA

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

Este permisa deconectarea sistemului de directie asistata.

Sistemul de direcție cu acționare pe toate roțile este interzis.
Dispozitivele antifurt trebuie eliminate de pe coloana de direcție.

9. SASIU – CAROSERIE

- Trebuie să fie o caroserie de construcție tip semiînchisă sau închisă. Habitaclul nu trebuie să aibă părți mari neacoperite, deoarece există pericolul ca pilotul să fie ranit cu pietre antrenate de roți.
- Sasiul nu trebuie să aibă colțuri ascuțite, muchii, piese ascuțite care să iasă în extremitățile mașinii;
- Marginile și colțurile se rotunjesc pe o rază de cel puțin 14mm.
- Dimensiuni maxime : latime 2100 mm, lungime 3900 mm
- Se admit mașini buggy cu maxim 2 locuri.
- Protecția laterală trebuie să conste în structura tip fagure din teava tubulară fixate rigid de structura de bază a vehiculului.
- Dimensiunea minimă a tevii din structură trebuie să fie de minim 30x2mm. Teava elementelor de rezistență ale șasiului trebuie să respecte dimensiunea, grosimea minimă și procedeul de obținere-este acceptată numai teava trasă (teava sudată sau îmbinată prin alte procedee nu este permisă în cazul elementelor de rezistență)
- Înălțimea habitacului față de înălțimea pilotului (echipat corespunzător) așezat în scaun să fie cu 10 cm mai mare.
- Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită accesul liber și ușor; Se admite în locul portierelor montarea unor plase de protecție care să protejeze pilotul în cazul rasturnării de atingerea accidentală a solului cu o parte a corpului .
- Este interzis orice dispozitiv aerodinamic transversal, longitudinal sau altfel, rigid sau flexibil, escamotabil sau fix, pivotat sau culisat, interpus între sol și automobil.
- Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz din plasă metalică, plexiglas sau geam duplex. Câmpul vizual al pilotului trebuie să fie de minim 120 grade.
- Stergătoare de parbriz: sunt la liberă alegere, cu respectarea prevederilor art. 255.5.7.2.3 FIA.
- Se permite montarea de scuturi de protecție inferioare, cu condiția ca acestea să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, esapament.
- Sunt interzise barile de protecție care să depășească ecartamentul roților (interior față – exterior spate).
- Obligatoriu între roțile de pe aceeași parte, bara de protecție care să nu depășească exteriorul roților (minim până la jumătatea lățimii anvelopei).
- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurată cu două oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stângă și una pe partea dreaptă).
- Autovehiculele buggy vor fi echipate în față și spate cu ocheti de remorcă. Ochetul va fi ușor vizibil și vopsit în galben, roșu sau portocaliu, designul este arbitrar și trebuie să reziste la o forță de tracțiune de 5000N. Acesta nu trebuie să iasă în afara perimetrului mașinii văzută de sus.

10. HABITACLU

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

Latimea habitacului trebuie să fie de minim 60 cm.

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

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

Podeaua trebuie să fie închisă.

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

11. SISTEMUL ELECTRIC

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

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

12. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

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

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

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

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

Capacitate minimă 3 litri/ maximă 20 litri.

13. CARBURANT, ALIMENTARE

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

14. CENTURI DE SIGURANȚĂ

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

14. SCAUNE ȘI SUPORTI

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

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

16. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

Un stingător manual, aflat în perioada de valabilitate, este obligatoriu. Acesta trebuie fixat ferm în habitacul și în așa fel încât să poată fi acționat de pilotul așezat normal în scaun și legat cu centura de siguranță.

17. PARBRIZ, GEAMURI

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

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

Se permite stergător de parbriz și montarea unui rezervor suplimentar pentru lichidul de spălare parbriz.

18. INTRERUPĂTORUL GENERAL

Acesta trebuie să întreruie toate circuitele și trebuie să poată fi manevrat atât din interior, cât și din exterior. Comanda exterioară va fi montată la baza parbrizului sau pe laterală mașinii și va fi marcat cu un fulger roșu într-un triunghi albastru cu marginea albă cu baza de cel puțin 12 cm.

19. ARIPI (bavete)

Mașinile buggy vor fi echipate **OBLIGATORIU** cu aripi și bavete (pană la nivelul solului) la toate roțile. Bevețele pot fi din plastic sau cauciuc tare pentru a nu se deforma și a-și îndeplini rolul funcțional.

Trebuie să fie fixate rigid.

Aripile nu trebuie să aibă gauri (perforații) și unghiuri ascuțite.

Privite de sus aripile nu trebuie să depășească cu mai mult de 5 mm diametrul exterior al roții.

Aripile vor fi contruite pentru funcționalitatea de bavete și în niciun caz cu întărituri exagerate, care să fie considerate bari/întărituri de siguranță.

20. SISTEME DE COMUNICARE, TELEMETRIE, GPS

Orice formă de comunicare de date wireless cu persoana sau dispozitiv este interzisă.

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

21. DISPOZITII FINALE

Situațiile neprecizate în aceste reglementări se supun deciziei Comisarilor Tehnici și Colegiului Comisarilor Sportivi delegați la competiție.

ARANJARE MASINILOR IN GRILA DE START

1		2		
	3		4	
		5		6

Aranjare in grila:
CALIFICARI /PREFINALA SI FINALA

	1			
		2		
	3			
		4		
	5			
		6		

Aranjare in grila:
restart /mansa sau finala