

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLYCROSS 2020 - PRESCRIPȚII GENERALE -

1. GENERALITĂȚI

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross 2020.

Campionatul cuprinde competițiile de rallycross înscrise în Calendarul competițional 2020. 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 2020 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 să 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 Disciplină 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 2020 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 4 si maxim 8 etape pe an.

La întocmirea clasamentelor anuale vor fi luate în considerare cele mai bune 5 (4 dacă au fost doar 4) rezultate . Nu se scad neparticipările

-

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 2020 vor fi desemnați la sedința 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 arbitri 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 maxima de 2000 cmc
- Clasa H4 - Motoare aspirate sau turbo cu capacitate de peste 2000 cmc, cu tracțiune integrală sau două roți motrice
- Clasa ST – Sportivi cu vârsta peste 50 ani cu mașini , cu capacitate echivalentă maxim 2500 cmc.

Mașini BUGGY:

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

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

6. TIPURI DE COMPETIȚII

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

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

Caracteristicile circuitului:

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

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

Compoziție:

- suprafața macadam: aceasta suprafața 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 (plana) 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 continue o buclă joker; buclă va fi parcursă obligatoriu de toți concurenții atât în manșele de calificare cât și în finale , o singură dată . Dacă un pilot parcurge buclă joker de mai multe ori nu este penalizat .

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** indică sfârșitul unei zone de alertă. 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 pilotii frunțasi.

- fanionul **roșu** - 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 rosu toti pilotii sunt obligati sa opreasca si sa astepte indicatiile arbitrilor.

- fanionul **negru** - utilizat exclusiv de Directorul sportiv, se arata unui pilot care este obligat sa paraseasca pista si sa se indrepte catre parc. Acest fanion se arata din motive tehnice sau pentru incalcarea altor reglementari ale competitiei. Fanionul negru trebuie prezentat impreuna cu un panou fluorescent de 80x60 cm, pe care scrie „fanion negru” si numarul de concurs. Daca fanionul negru este prezentat in calificari, pilotul trebuie sa mearga imediat la boxe; in Finala, trebuie sa mearga in parcul inchis sau in alt loc specificat in Regulamentul Particular.

Regulamentul Particular al fiecarei etape se va face respectand prezentul regulament cu particularitatile specifice fiecarei piste de concurs si va fi trimis, catre FRAS ,spre aprobare cu cel putin 14 zile calendaristice inainte de desfasurarea concursului .

8.CONCURENTI ADMISI

Orice persoana care detine Licenta de pilot sau copilot eliberata de catre FRAS, valabila pe anul in curs, este admisa , dar pentru a putea obtine puncte in Campionatul National de Rallycross licenta trebuie sa fie pentru rallycross , celelalte licente fiind valabile one event. Este considerat participant orice concurent care a trecut de verificarile administrative si tehnice si a luat startul in cel putin o mansa de concurs. Sportivilor li se poate permite, participarea in competitie impreuna cu o persoană pe post de co-pilot. Atat pilotul cat si copilotul sunt obligati sa depuna o declaratie pe proprie raspundere la secretariat in momentul înscrierii. Copilotul trebuie sa respecte toate normele de securitate in vigoare (combinezon, casca, etc.).La clasa Juniori 1 copilotul este obligatoriu . Pentru clasa Juniori 2 copilotul este obligatoriu doar daca pilotul respectiv se afla in primul an de activitate si nu a concurat in anul competitional precedent la clasa Juniori 1. Lipsa declaratiei si orice incalcare a prezentelor obligatii nu scutesc pilotul de raspunderea exclusiva a acestuia in cazul unui incident urmat de pagube materiale sau vatamari de orice natura a persoanelor.

Vor fi admise urmatoarele 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 neconstituita se comaseaza cu cea superioara .

b) JUNIORI 1(varsta 9-13 ani) , JUNIORI 2 (VARSTA 14-18 ani)

Varsta se considera implinita in anul respectiv fara sa conteze luna in care este nascut .

pentru a se constitui aceasta clasa este obligatoriu sa participe la o competitie minim 3 piloti.In cazul in care nu se constituie clasa pilotii pot participa la concurs dar nu obtin puncte pentru campionat in afara punctelor bonus care se acorda pentru participare .

Sportivii cu varsta de 9 – 10 ani pot participa daca in prealabil au participat minim un an in Campionatul National de Karting .

Sportivul trebuie obligatoriu sa aiba acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal.

Maşina de competiţie a juniorilor poate fi autoturism sau buggy cu motor aspirat şi cilindree maxima 1400 cmc.

Un junior care a implinit varsta de 16 ani si a participat in anul competitional precedent la cel putin jumatate din etapele CNRC, poate solicita Comisiei Nationale de Rallycross debutul la seniori clasa H1, . Comisia Nationala de Rallycross poate propune ca un junior care a implinit varsta de 14 ani sa poate debuta la seniori , clasa H1, daca in anul competitional precedent a avut rezultate de exceptie sau a fost declarat CAMPION NATIONAL LA JUNIORI. In ambele cazuri se poate concura cu licenta de junior .

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

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 competiţie se fac în perioada: luni, ora 08.00 – joi, ora 16.00 inainte cu doua saptamani de saptamana când este programata competiţia. Clubul va proceda astfel: se vor descarca ,completa si stampila formularele (cerere de inscriere si fisa de verificare tehnica initiala) de pe site-ul FRAS, sectiunea Rallycross si se vor trimite pe adresa de mail/fax specificată in Regulamentul Particular al competitiei . Formularele trebuie completate citeţ, fără modificări şi ştersături. -Organizatorul confirma primirea cererii de inscriere si trimite factura sau factura proforma aferenta inscrierilor respective, catre clubul care a solicitat inscrierea sportivului sau sportivilor

sai .Plata inscrierilor se va face numerar sau prin transfer bancar pana in ziua de joi din saptamana cursei .

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

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

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

9.2 Nici o modificare a cererii de inscriere nu e permisa, odata aceasta inregistrata, cu exceptia componentei echipei la etapa respectiva , care se poate face pana la incheierea verificarilor administrative .

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. Nu se poate trece decat la clasa imediat superioara clasei din care face parte masina respectiva.-

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 nu poate face parte dintr-o alta echipa .

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

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 250 **-concurrent**

Taxa inscriere 100 **-lei/echipa**

Taxa inscriere 100 **-lei/junior**

RALLYCROSS BUGGY

Taxa inscriere 250 **-lei/concurrent**

Taxa inscriere 100 **- lei/echipa**

Taxa inscriere **100 - lei/junior**

Taxa de inscriere majorata cu pana la 100% poate fi achitata si 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 (100 euro)

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 informatie va fi anuntata concurentilor prin buletine datate si numerotate care vor face parte integranta din regulamentul particular. Toate buletinele vor fi semnate de CCS si afisate la Panoul Oficial.

11.2 Comisarii sportivi au autoritatea absoluta sa ia o decizie cu privire la cazurile neprevazute de acest regulament.

12. VERIFICARI

12.1 Verificari administrative

12.1.1. Doar Presedintele de club sau reprezentantul clubului, care prezinta o imputernicire valida stampilata si datata de club pentru etapa respectiva, trebuie sa se prezinte la verificarile administrative care se vor face la secretariatul competitiei.

12.1.2. Verificarea consta in inspectia documentelor, licentei.

12.1.3. Daca CCS nu da o derogare in acest sens, acei concurenti care nu se prezinta la verificarile administrative nu sunt autorizati sa ia parte la antrenamente si la nici una din mansele competitiei.

12.2. Verificari tehnice

12.2.1 Orice masina inscrisa in concurs trebuie prezentata de catre pilot, la verificarea tehnica.

12.2.2. Organizatorul poate prevedea o perioada speciala pentru verificari tehnice pentru concurentii care au intarziat si poate aplica penalitati financiare care trebuie specificate in regulamentul particular.

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

12.2.4 Orice automobil care se prezinta la start, la inceputul concursului, cu elemente de caroserie lipsa sau geamuri laterale sparte, parbriz lipsa sau spart/fisurat in zona pilotului nu este acceptata la start. Daca in timpul competitiei se sparge parbrizul, CCS va decide daca pilotul poate relua cursa. Lipsa unor elemente de caroserie, altele decat parbrizul, in timpul competitiei, datorata diverselor incidente de cursa, nu poate sa faca obiectul unor contestatii care sa duca la refuzul startului. CCS decide daca automobilul implicat intr-un incident sau accident poate continua cursa. Startul se va da cu geamurile inchise. Nerespectarea duce la sanctionarea cu 50 euro platibili pana la urmatorul start, iar daca acest lucru se intampla intr-o finala plata se face pana la inceperea festivitatii de premiere. Neplata sanctiunii duce la excluderea din competitie.

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

12.2.6 Pasaportul Tehnic al automobilului trebuie prezentat obligatoriu Comisiei Tehnice iar lipsa acestuia poate conduce la refuzul startului.

12.2.7 Echipamentul pilotilor (combinezon, casca, manusi, incaltaminte.) trebuie prezentat in momentul verificarii tehnice in acelasi timp cu masina.

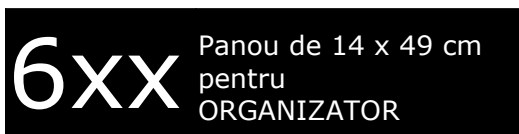
13. NUMERE DE CONCURS

Numerele de concurs vor fi intre 600 si 699, in ordinea numarului de puncte acumulate in anul precedent in clasamentul open.

13.1. Doua panouri pe portierele din fata masurand 67 cm. Lungime si 17 cm. Inaltime incluzand un cm alb de jur imprejur. Fiecare din aceste panouri va contine un spatiu de 23X14 cm. pentru numarul de competitii care va fi intotdeauna in fata panoului. Numerele vor fi galben cu o inaltime de 14 cm. cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafata ramasă din panou este rezervată pentru uzul organizatorului.

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

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



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



13.3. Masinile buggy vor fi inscriptionate astfel:

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

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

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

14. DERULAREA CONCURSULUI

14.1. Securitatea:

Fiecare pilot trebuie:

- 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 viziera (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.

Pentru sezonul 2020 se admite si echipament cu omologare expirata inclusiv combinezon de karting. Nu se admite folosirea combinezoanelor de mecanic.

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 intr-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 va fi poziționat ultimul in grila de start. Un pilot care face două starturi anticipate în aceeași mansa va fi exclus din acea mansa (dupa al doilea start anticipat nu mai ia startul)

14.5 Calificari

Vor fi trei manse de calificări, cu maximum 5 mașini în fiecare mansa în 5 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. Pilotul care nu se prezinta la start in momentul formarii grilei , nu mai ia startul in mansa respectiva .Pilotii trebuie sa fie in prestart in momentul in care se formeaza grila de start pentru grupa urmatoare .

Dacă numărul total de masini intr-o mansa este 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 40 de puncte, al doilea 35 de puncte, al treilea cel mai rapid = 32 de puncte, al patrulea cel mai rapid = 30 de puncte,al cincelea cel mai rapid =29 de puncte, al șaselea cel mai rapid = 28 de puncte, al șaptelea cel mai rapid =27 de puncte și așa mai departe. Acei piloti care nu au terminat o mansa ("DNF") vor fi creditati cu 10 puncte. Acei piloti care nu au luat startul("DNS") și cei 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 Q1

14.5.7 După calificări, va exista un clasament " Calificare Intermediara", în funcție de numărul total al punctelor obtinute în mansa Q2 si Q3. Pentru a apărea în această clasament,un pilot trebuie să fi trecut linia de sosire(sa nu abandoneze) în cel puțin două manse de calificări (Q1,Q2,Q3).

14.5.8 În fiecare mansa de calificare, unul dintre tururi trebuie să fie bucla Joker . Pilotii care nu parcurg bucla Joker vor primi o pedeapsă de timp de 30 de secunde iar daca acest lucru se intampla intr-o finala vor fi trecuti pe ultima pozitie . Un arbitru destinat special 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 20 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 1.20 puncte, locul 2. 19 puncte,locul 3. 18 puncte,locul 4. 17 puncte,locul 5. 16 puncte ,locul 6. 15 puncte .

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 (urmatorul 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.=50 puncte,locul 2 =45 puncte,locul 3 =40 puncte,locul 4 =35 puncte,locul 5 =30 puncte ,locul 6 =25 puncte.

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 urmatoarele puncte :locul1=20 puncte,2=19 puncte,3=18 puncte ...locul 20=1p.

Clasamentul OPEN se va face pe baza insumarii timpilor cumulati obtinuti in Q2 SI Q3 , castigatorul fiind pilotul cel mai rapid .In clasamentul OPEN puncteaza doar pilotii de la clasele constituite (minim 3 masini)

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

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 exclus 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"valabile pentru toate clasele :

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(intre 10 si 30) si dupa caz, excluderea din mansa 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 , de catre conducerea cursei,cu amenda in cuantum de 100 euro , putand merge pana la excluderea din campionatul in curs .

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 .

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 pilotii vor evita acrosarea celorlalte mașini, iesirea în decor, executarea service-ului în afara timpului alocat și în afara spațiilor special stabilite și se vor încadra întocmai în programul competiției;

f) Pilotii și/sau echipa tehnică vor verifica mașinile înainte și după finalizarea manșelor de competiție pentru a preînampina o problemă tehnică 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 obligați să aducă la cunoștința 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 licențiat care a trecut de verificarea tehnică și a trecut linia de start într-o mână de concurs prin mijloace proprii mașinii.

15.2 a) Dacă semnalul de oprire de cursă (steag roșu) a fost arătat pentru orice motiv înainte ca mașina care conduce să fi parcurs toate tururile, CCS poate hotărî reluarea cursei cu un nou start.

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

b) Dacă este necesar să se oprească cursa în caz de urgență pe motive de securitate sau din cauza unui start fals (anticipat), aceasta se va face arătând fanionul roșu de către toți comisarii de traseu. Aceasta înseamnă că pilotii trebuie să oprească imediat și să urmeze indicațiile arbitrilor. Un pilot care nu respectă semnificația steagului roșu poate fi sancționat de către conducerea cursei cu amendă în cuantum de 100 euro pentru prima abatere, 200 euro pentru a doua abatere, 300 euro pentru a treia abatere, excludere din etapa respectivă pentru a patra abatere. Neachitarea amenzii până la sfârșitul cursei atrage excluderea pilotului din etapa respectivă (nu se acorda nici un punct)

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

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

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

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

15.3. Start

Startul se va lua când se stinge lumina roșie a semaforului sau la minutul implinit, în funcție de sistemul de cronometrare folosit. Timpul va fi înregistrat electronic, la sutimi de secundă.-

15.4 Start fals (anticipat)

Se consideră start anticipat atunci când mașina paraseste locul de start înainte ca lumina roșie să se stingă, sau ca minutul de start să fie implinit și se va semnaliza prin lumina galbenă intermitentă sau arătarea steagului roșu de către unul sau mai mulți arbitri.

Sistemul de detectare a startului anticipat, care obligatoriu va fi pornit înaintea procedurii de start, va fi dublat de control video.

Pentru fiecare linie a grilei vor fi numiți judecatori de start pentru a determina startul anticipat. Când este detectat un start anticipat va apărea o lumina intermitentă sau se va arăta steagul roșu de către arbitrul aflat lângă semafor. Pilotii vinovați vor fi sancționați, **prin plasarea pe ultimele pozitii** și se va relua procedura de start. Dacă un pilot se face vinovat de un al doilea start anticipat, acesta nu va mai lua startul, va fi exclus. Dacă acest lucru se întâmplă în finală sau semifinală, concurentul va fi clasificat ultimul dintre cei clasati în finală sau semifinală și nu va primi nici un punct în semifinală sau finală.

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 sau excluderea din mansa sau finala .

13 Loviturile care conduc la schimbarea directiei de mers , sau conduc la abandonul celui lovit ,chiar daca sunt "lateral cu lateral ", loviturile din spate sau alte lovituri confirmate de arbitri: 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 secunde 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

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 întregii manse. Pedepsa (până la clasarea pe ultima pozitie in 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 pentru lamurirea eventualelor litigii .

19. REZULTATE

Rezultatele fiecărei manse vor fi comunicate concurenților imediat ce toate rezultatele au fost primite. Grila finală va fi afișată înainte de startul în Finală.

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

Rezultatele finale vor fi stabilite după punctele obținute de către fiecare pilot în Finală, cu excepția cazului în care nu se desfășoară Finală , caz în care clasamentul va fi bazat pe pozițiile la ieșirea din manse.

20. CONTESTATII-APELURI

20.1 Orice protest este înaintat în scris, însoțit de taxa respectivă în valoare de echivalentul a 50 euro , 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 150 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 prin reprezentantul clubului 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 în valoare de 200 euro. 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 mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din valoarea reperelor demontate.

Manoperele de demontare–montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, 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,) vor fi sancționate: amenda 100 euro

- 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 ștergerea 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 operațiuni, 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 concurențul 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 competență Comisiei de Competiții – 400 euro

- pentru cele de competenta Comisiei de Disciplina – 400 euro
- pentru apeluri (la Comisia de Apel) - 500 euro

Impotriva deciziilor luate de CCS, cel care se considera nedreptatit poate depune o contestatie la FRAS. Intentia de depunere a contestatiei trebuie adusa la cunostinta Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, in maxim o ora de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificari sau depunerea acesteia in afara timpului regulamentar - atrage decaderea din dreptul la contestatie sau la apel.

Contestatia trebuie depusa la Secretariatul FRAS in maxim 48 de ore de la data primirii notificării de catre Colegiul Comisarilor Sportivi. Este admisa transmiterea acesteia in termenul precizat si prin fax, mail, etc. însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculata conform reglementarilor in vigoare.

21. CLASAMENTE ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

21.1 Clasamente

In situatia in care nu se constituie clasa (sunt doar 2 piloti) se va acorda jumătate din punctaj.

Pentru incurajarea participarii pilotilor la etape un pilot care participa la etapa primeste un bonus de 4 puncte pentru fiecare clasa la care se inscrie la care se adauga punctele obtinute conform clasarii in concurs . Daca un pilot este singur la clasa lui poate lua startul cu cei de la clasa superioara iar punctele obtinute vor fi acordate la clasa superioara , pentru clasa la care s-a inscris primind punctele bonus de participare la etapa . In cazul clasei Juniori 1 sau 2 , daca este un singur pilot primeste doar punctele bonus nefiind posibila trecerea la clasa superioara .

- In Clasamentul Open punctele vor fi intregi si aceste puncte conteaza in desemnarea Campionului Absolut al Campionatului National de Rallycross si a numarului de licenta pentru anul competitional urmator .In clasamentul OPEN puncteaza doar pilotii claselor constituite (minim 3 masini la inceputul concursului)

In caz de egalitate de puncte pilotii vor fi departajati in functie de :

- cele mai multe locuri de 1,2,3,.....20

- daca egalitatea persista castiga cel care are cele mai multe victorii in confruntare directa

- in cazul in care nu se poate aplica departajarea prin confruntarea directa (clasa OPEN daca nu este egalitate intre masini care apartin aceleiasi grupe) sau daca egalitatea persista se aplica , criteriul " varstei" - cel mai tanar pilot castiga.

21.1.2. Punctarea la echipe

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

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

In caz de egalitate departajarea echipelor se realizeaza pe baza celor mai bune rezultate obtinute de sportivii ,componenti ai echipei , in clasamentul OPEN .

22. Festivitatea de premiere

Participarea tuturor sportivilor la festivitatea de premiere este obligatorie. **Este obligatorie prezenta in echipament complet (combinezon,ghete,manusi casca Amenda....250 lei . Neplata amenzii atrage neparticiparea la urmatoarele etape .**

23. Festivitatea anuala de premiere

La sfarsitul anului, pilotii care au obtinut cele mai multe puncte, vor fi declarati Campioni Nationali de Rallycross la grupa și clasele specificate la articolul 5.

Un pilot nu poate acumula puncte castigate in clase diferite.

Echipele 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 in 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 numărul de fax la care se va trimite formularul de înscriere și numărul de telefon al persoanei de contact) și fișa de verificare tehnică;
- Să asigure amenajarea și menținerea drumului către pistă pentru un acces facil pentru autovehiculele pentru service, autovehiculele de transport a mașinilor de competiție, cât și pentru autoturismele publicului;
- Să asigure spațiu amenajat corespunzător(**definit în prealabil în cererea de înscriere**) 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 împreună 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. Circuitele de alimentare cu combustibil trebuie sa fie constituite din teava iar daca nu au racorduri metalice elementele flexibile (furtunele) trebuie sa fie cu protectie metalica

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 habitacu.

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 habitacului 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 locurile 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 mai 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 artizanal, 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 montat acesta. Rezervorul trebuie sa aiba un sistem de ventilatie in exteriorul habitacului .

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,(de minim 2 kg) 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 , **care la revizia tehnica nu trebuie sa aiba fisuri,crapaturi 70% in zona pilotului**

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 (**+3cm**), iar inaltimea maxima de la sol sa fie de 5 cm.**Trebuie sa fie din plastic flexibil sau cauciuc cu grosimea de 4mm/densitatea minima 0,85g/cm³**

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

2. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

2.1. Generalitati

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

3. MOTOR

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

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

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

c) Aprinderea: la liber.

- d) Sistemul de racire: la liber, cu conditia ca radiatorul sa fie montat în partea din spate a mașinii buggy, în afara habitaculului pilotului, acesta fiind protejat de un perete (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 directie cu actionare pe toate rotile este interzis.

Dispozitivele antifurt trebuie eliminate de pe coloana de directie.

9. SASIU – CAROSERIE

- Trebuie sa fie o caroserie de constructie tip semiînchisă sau închisă. Habitacul nu trebuie sa aiba parti mari neacoperite, deoarece exista pericolul ca pilotul sa fie ranit cu pietre antrenate de rotii.
- Sasiul nu trebuie sa aiba colturi ascutite, muchii, piese ascutite care să iasă în extremitățile mașinii;
- Marginile si colturile se rotunjesc pe o raza de cel puțin 14mm.
- Dimensiuni maxime : latime 2100 mm, lungime 3900 mm
- Se admit masini buggy cu maxim 2 locuri.

- 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 structura trebuie să fie de minim 30x2mm. Țeava elementelor de rezistență ale șasiului trebuie să respecte dimensiunea, grosimea minimă și procedeul de obținere-este acceptată numai țeava 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.
- Ștergătoare 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 barele 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/ABS închisă

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

12. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

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

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

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 habitacului, separat de un perete de foc(de regulă metalic).

Capacitate minimă 3 litri/ maximă 20 litri.

13. CARBURANT, ALIMENTARE

Alimentarea cu combustibil se face numai in zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit. Se foloseste benzina fara plumb(cu cifra octanica la libera alegere)

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.

14. SCAUNE SI SUPORTI

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

Daca scaunul este montat pe sanie sau are spatar reglabil, trebuie sa fie fixat astfel incat sa fie absolut rigid si nemiscat. Scaunul trebuie sa fie echipat cu tetiera.

16. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

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

17. PARBRIZE, GEAMURI

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

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

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

18. INTRERUPATORUL GENERAL

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

19. ARIPI(bavete)

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

Trebuie sa fie fixate rigid.

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

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

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

20. SISTEME DE COMUNICARE, TELEMETRIE , GPS

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

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

21. DISPOZITII FINALE

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

ARANJARE MASINILOR IN GRILA DE START

1		2		
	3		4	
		5		6
<p style="text-align: center;">Aranjare in grila: CALIFICARI /PREFINALA SI FINALA</p>				

	1			
		2		
	3			
		4		
	5			
		6		

Aranjare in grila:
restart /mansa sau finala