

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE RALLYCROSS 2021 - PRESCRIPTII GENERALE -

### 1. GENERALITĂȚI

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross 2021.

Campionatul cuprinde competițiile de rallycross înscrise în Calendarul competițional 2021. 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 2021 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 2021 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

La întocmirea clasamentelor anuale vor fi luate în considerare :

La 6 etape, toate

La 7 etape, N-1

Peste 8 etape inclusiv N-2

Nu se scad neparticipările. Vor fi luate în calcul cele mai bune rezultate obținute și vor fi scăzute cele mai slabe rezultate obținute de un pilot la etapele la care a fost prezent.

-

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 2021 vor fi desemnați la sedința tehnică din rândul membrilor arbitrilor prezenți la etapa. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv.

Se înființează o comisie formată din trei sportivi, organizatori sau alte persoane care cunosc specificul activității de rallycross numită Comisia Etapei, care vor analiza împreună cu CCS și vor soluționa diferendele aparute în funcție de voturile fiecăruia. În caz de egalitate de voturi votul Președintelui Comisiei de Rallycross este decisiv. Componenta acestei Comisii va fi stabilită la fiecare etapă în funcție de cei prezenți.

### 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 si mașini care aparțin Grupei H si 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 doua roti motrice
- Clasa MASTER – Sportivi cu varsta peste 50 ani cu masini , cu capacitate echivalenta maxim 3500 Cmc
- Clasa autocross show – masini cu protectii exterioare,interioare sau combinate si motoare cu capacitate echivalenta 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 intre 1600 si 4000 cmc). La această clasă sunt admise si 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.

Motoarele masinilor apartinand claselor : Juniori, H1, H2 vor putea sa fie sigilate la prima participare pentru a evita inlocuirea motoarelor ,declarate corespunzatoare clasei respective , cu altele de capacitate mai mare .Pentru a permite sigilarea la prima etapa, la care participa , fiecare concurent ,al claselor respective, este obligat sa prevada la baia de ulei cel putin DOUA suruburi cu o gaura de 2-3 mm prin care sa se poata introduce firul de otel pentru sigilare .

Capacitatea cilindrica a motoarelor sigilate poate sa fie verificata inainte de sigilare sau sigilarea se poate face pe baza declaratiei pilotului . In cursul campionatului , la sfarsitul campionatului sau in cazul in care pilotul are de facut reparatii care sa necesite dezamblarea motorului sau inlocuirea lui se va face verificarea capacitatii cilindrice a motorului respectiv . In cazul in care un motor este gasit neconform , pilotului respectiv si echipei din care face parte ii vor fi retrase toate punctele obtinute pana in acel moment . Verificare capacitatii cilindrice se poate face prin orice metoda acceptata de Comisia de Rallycross putandu-se ajunge la demontarea chiulasei . Costurile necesare repunerii motorului in starea initiala , daca demontarea este ceruta de membrii Comisiei de Rallycross, cad in sarcina pilotului masinii verificate .

Pilotul este responsabil de integritatea sigiliilor aplicate . Absenta sigiliilor poate conduce la retragerea punctelor daca , Comisia de Rallycross ajunge la concluzia ca motorul a fost schimbat fara ca pilotul sa aibe aprobarea Comisiei de Rallycross .

#### 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.

Compozitie:

- suprafata macadam: aceasta suprafata va fi obligatoriu udada cu apa
- Panta sau rampa maxima: 7%

Start:

- trebuie sa se asigure o linie dreapta de min. 100 m pana la primul viraj
- grila de start trebuie amplasata pe o suprafata uniforma (plana) care va fi continuata pe cel puțin 30 m dupa linia de start; latimea pistei in dreptul liniei de start va trebui mentinuta pana la primul viraj si pe toata lungimea acestuia, care va avea o raza maxima de 25 m si o schimbare de directie de minim 45 de grade

Sosire: linia de sosire trebuie amplasata astfel incat sa nu se poata intra direct in paddock.

- traseul, in functie de caracteristicile zonei, poate sa contina o bucla joker; bucla va fi parcursa obligatoriu de toti concurentii atat in mansele de calificare cat si in finale , o singura data . Daca un pilot parcurge bucla joker de mai multe ori nu este penalizat .

In CN-Rallycross suprafata traseului destinat concursurilor de Rallycross poate fi asfalt, beton sau macadam sau combinat .

## 7. ORGANIZAREA COMPETITIEI

7.1 Sistemul de antrenamente, calificari si finale este specificat in Regulamentul particular al competitiei si descris la art. 14 al prezentului regulament.

7.2 In total, numarul maxim de participanti in toate clasele va fi specificat in Regulamentul particular al fiecarei etape.

7.3 Orice sesiune de antrenament care are loc in ziua de dinaintea concursului pe acelasi circuit trebuie sa fie mentionata in Regulamentul Particular si supusa acelorasi reguli de securitate.

7.4 Latimea grilei de start trebuie sa fie conform desenului nr. 1 si trebuie sa permita alinierea a trei-cinci masini pe un rand pe aceeasi suprafata.

7.5 Organizatorul trebuie sa asigure puncte de observare pe intreg circuitul pentru ca arbitrii sa poata sesiza accidentele cauzate in mod intentionat, nefiind permis ca acestea sa fie in avantajul celui care le-a produs.

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

Sunt folosite urmatoarele fanioane: verde, galben, albastru, rosu si negru.

- fanionul verde indica sfârșitul unei zone de alerta. Se foloseste dupa depasirea pericolului semnalizat cu fanionul galben; fanionul verde va fi aratat concurentilor la fiecare trecere prin dreptul postului de arbitraj , atata timp cat pista de concurs este libera;
- fanionul galben - pentru situatii periculoase. Acesta se prezinta in doua moduri:
  - a. fanion fix = atentie, pericol pe traseu, depasirea interzisa !
  - b. fanion agitat = atentie, pericol, traseu obturat, incetiniti, depasirea interzisa !
- fanionul albastru - aratat pilotului ce urmeaza a fi depasit. Se prezinta in doua moduri:
  - a. fanion fix = atentie in spate, urmeaza sa fiti depasit, pastrati-va trasa !
  - b. fanion agitat = permiteti pilotului din spate sa va depaseasca !

Fanionul albastru se prezinta pilotilor ajunsi din urma cu un tur de pilotii fruntasi.

- fanionul rosu - se arata de catre toti arbitrii de traseu fie la ordinul Directorului sportiv fie in momentul in care un arbitru l-a ridicat daca in zona supravegheata 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 sau au absolvit cursuri de inițiere și perfecționare pentru disciplina rallycross .

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

Mașina de competiție a juniorilor poate fi autoturism sau buggy cu motor aspirat și 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 inscristi. 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 competiție se fac în perioada: luni, ora 08.00 – joi, ora 16.00 înainte cu o saptamana de saptamana in care are loc etapa 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 citeț, fără modificări și ștersături. -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 – sambata din saptamana cursei . Daca un concurent s-a inscris si nu mai participa , fara un motiv intemeiat si fara sa anunte retragerea din competitie pana in ziua de joi din saptamana cursei, este penalizat cu plata taxei de participare la aceasta competitie.Clubul care l-a legitimat se va ocupa de achitarea taxei de participare .

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, **daca acest lucru a fost hotarat de catre Comisia de Rallycross** .

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 (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:

Taxa inscriere	350 -concurrent
Taxa inscriere	100 -lei/echipa
Taxa inscriere	200 -lei/junior

Taxa de înscriere majorată cu până la 100% poate fi achitată și la verificările administrative .  
9.6.2 Cererea de înscriere nu va fi luată în considerare dacă nu e însoțită de taxa de înscriere. Nici o mașină nu va fi admisă la start dacă taxele de înscriere nu au fost plătite integral.

9.6.3 Taxe suplimentare trebuie plătite de un concurent care refuză publicitatea organizatorului (100 euro)

9.6.4 Taxele de înscriere se returnează:

- 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 încheia o poliță 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 răniri 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.

11.3 Toate taxele încasate cu titlul de amendă vor intra în contul Comisiei de Rallycross și vor fi folosite pentru dotarea cu dispozitive pentru cronometrare , pentru verificări tehnice și alte dotări necesare desfășurării competițiilor de rallycross.

## 12. VERIFICARI

12.1 Verificări administrative

12.1.1. Doar Președintele de club sau reprezentantul clubului, care prezintă o împuternicire validă stampilată și datată de club pentru etapa respectivă, 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 manșele competiției.

12.2. Verificări tehnice

12.2.1 Orice mașină înscrisă în concurs trebuie prezentată de către pilot / mecanic, 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 (200 lei) 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 Comisariilor Tehnici sunt hotărâtoare pentru permisiunea de a lua startul în competiția respectivă.**

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 ,alte 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 , dupa primul avertisment duce la sanctionarea cu 50 euro (250 lei) 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.

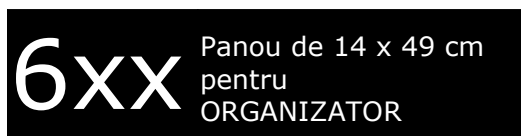
### 13. NUMERE DE CONCURS

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

13.1. 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 galben 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.



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 2021 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 , si o finala .

14.2 Autovehiculele din clase diferite vor alerza separat. Un pilot care nu a reusit sa 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, 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, grila de start pentru mansa de calificarea Q1 va fi organizata pe baza clasamentului la clasa din anul anterior , pentru prima etapa si pe baza clasamentului dupa ultima etapa pentru etapele urmatoare .

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

14.5.3 Cea de a 3-a calificare (Q3): Pozițiile de start se stabilesc în funcție de suma punctelor obtinute in Q1 si Q2 .Cel mai bine clasat este pilotul care are cele mai putine puncte . Exemplu : In

Q1 a ocupat locul 1 are 1 pct , in Q2 a ocupat locul 1 are 1 punct , in total Q1+Q2=2 puncte , este in fata celui care are 3,4,5,6,7,.....x+2 pcte .

-

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 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 formării 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 .Pentru motive intemeiate ( pana de cauciuc, fierbere motor sau alt motiv important) se poate amana startul cu 5 minute maxim la cererea pilotului in cauza .

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 ,1 punct al doilea 2 puncte , al treilea cel mai rapid 3 puncte, al patrulea cel mai rapid 4 puncte,al cincelea cel mai rapid 5 puncte, al șaselea cel mai rapid 6 puncte, al șaptelea cel mai rapid 7 puncte și așa mai departe. Acei piloti care nu au terminat o mansa ("DNF") vor fi creditati cu 80 de puncte. Acei piloti care nu au luat startul("DNS") și acei piloti care au fost descalificați ("DSQ") . 90 de puncte .

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

Vor fi admisi in finale numai pilotii care au punctat cel puțin de doua ori (au efectuat cel puțin doua manse de calificari) .-

O mansa in care pilotul a abandonat, a fost exclus sau nu a luat startul, nu este considerata mansa efectuata.

Daca o masina se opreste in timpul concursului poate fi pornita numai de catre pilot fara ca acesta sa coboare din masina . Coborarea din masina este considerata abandon . Ajutorul extern poate fi facut numai pentru scoaterea masinii in afara traseului . Ajutorul extern pentru continuarea cursei este considerat abandon .

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 .

Daca la o clasa sunt mai multe serii , pentru stabilirea grilei de start in mansa urmatoare de calificari, se procedeaza in felul urmator : locul 1 din seria 1 si locul 1 din seria 2 au cate 1 punct . Locul 1 in clasamentul grupei este pilotul care are timpul total in mansa mai mic (este mai rapid) , iar celalalt are locul 2 in clasamentul grupei chiar daca el a fost primul in seria lui . Se procedeaza la fel pentru ocupantii locurilor 2,3,4,5,din fiecare serie .

#### 14.6.4

Finala se va desfășura pe parcursul a maxim șase tururi.Ordinea de start pentru finala este data de suma punctelor celor mai bune 2 manse din 3.

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 (locul 7,8 etc) Orice astfel de înlocuitor va lua startul din ultimul loc pe grila .

Punctele pentru finale vor fi acordate după cum urmează:

Locul 1.= 20 puncte,locul 2 = 17 puncte,locul 3 = 15 puncte,locul 4 = 13 puncte,locul 5 =12 puncte ,locul 6 = 11 puncte. Primesc puncte si urmatorii calificati in finala ( au doua manse efectuate) pana la locul 10

14.6.5 Punctele totale înscrise de fiecare pilot în concurs sunt cele obtinute in finala la care se adauga 4 pcte pentru participare si vor fi retinute 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, se ia in considerare pozitia din clasamentul open .

14.6.6 Câștigătorul finalei va fi câștigătorul concursului.

Clasamentul OPEN pentru sfarsitul de an se va face pe baza insumarii punctelor obtinute de pilotii fiecărei clase la fiecare etapa .In caz de egalitate de puncte se vor lua in considerare numarul de locuri 1 , numarul de locuri 2 ,3,4, etc obtinute de fiecare concurent , castigator fiind cel care are cele mai multe clasari pe locul 1, 2,3,etc. Clasamentul OPEN desemneaza CAMPIONUL RALLYCROSS pentru sfarsitul de an si in functie de acest clasament se acorda numerele de concurs din anul urmator .

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

Acei piloti care nu trec prin Bucla Joker vor fi penalizati cu 30 sec in mansele de calificari sau vor fi clasati pe ultima pozitie în finala .

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

#### 14.9. Reguli pentru cresterea sportivității, a sigurantei pilotilor si a spiritului ”fair play”

a) Acrosarea cu intentie intre 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 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 500 lei, putand merge pana la excluderea din campionatul in curs .

c) Este interzisa depasirea pe interiorul virajului a unei masini care este cu cel puțin o jumătate de masina in fata, 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.

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.

**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. In cazul in care la reintrarea in traseu nu acorda prioritate pilotului sau pilotilor care sunt in imediata vecinatate, adica obliga un pilot sa franeze sau sa vireze**

**pentru a evita o coliziune sau acrosaj se sanctioneaza cu clasarea pe ultima pozitie sau cu excluderea din mansa in functie de gravitatea faptei .**

## 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.Un pilot care nu respecta semnificatia stegului rosu poate fi sanctionat de catre conducerea cursei cu amenda in cuantum de 100 lei pentru prima abatere, 200 lei pentru a doua abatere , 300 lei pentru a treia abatere , excludere din etapa respectiva pentru a patra abatere .Neachitarea amenzii pana la sfarsitul cursei atrage excluderea pilotului din etapa respectiva (nu se acorda nici un punct)

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 din mansa sau finala, 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 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 ultimele pozitii.

Daca oprirea cursei se petrece fara a fi efectuate jumatate 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 sau aratarea steagului rosu de catre unul sau mai multi arbitri.

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 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,va fi exclus. Dacă acest lucru se intampla in finală , concurentul va fi clasificat ultimul dintre cei clasati in 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 exclusivă. Comisarii Sportivi au autoritate deplină în ceea ce privește penalitățile impuse.

- 01 Participare a unei mașini neadmise în virtutea Art.5 al Regulamentului: start refuzat
- 02 Absența licenței valabile: start refuzat
- 03 Neplata taxelor de participare: start refuzat
- 04 Vehicule care nu se conformează din punct de vedere al normelor de securitate: start refuzat
- 05 Prezentarea cu întârziere pe grila de start a manșei, dacă Directorul Sportiv estimează că aceasta perturbă derularea concursului : Excludere din manta
- 06 Absența sau falsificarea sigiliilor de identificare aplicate de comisarii tehnici: Excludere din concurs
- 07 Deplasarea marcajelor pistei sau conducerea în afara circuitului pentru a-și crea un avantaj, conducerea în sens invers sensului de parcurgere al traseului :Excludere din manta
- 08 Starturi anticipate repetate (două) :
  - într-o manta: Excludere din acea manta
  - într-o finală: Clasare pe ultimul loc în acea finală
- 09 Nerespectarea indicațiilor fanioanelor de semnalizare: Amenda 100 lei pentru fanion galben sau albastru, 200 lei pentru fanion roșu sau negru
- 10 Neconformitatea echipamentului pilotului constatată în timpul derulării concursului: Excludere din concurs
- 11 Încălcare regulilor de "parc închis" : Excludere din concurs
- 12 Pilotaj/comportament nesportiv, dacă prin aceasta se creează un inconvenient altor piloți participanți în manta sau finală inclusiv nepăstrarea culoarului de start pe o distanță de cel puțin 30 m de la start . Locul până unde este obligatorie păstrarea culoarului, chiar dacă nu este marcat se stabilește la ședința tehnică în funcție de particularitățile fiecărei pistei .: Clasare pe ultimul loc în acea manta sau finală sau excluderea din manta sau finală .
- 13 Loviturile care conduc la schimbarea direcției de mers , sau conduc la abandonul celui lovit ,chiar dacă sunt "lateral cu lateral ", loviturile din spate sau alte lovituri confirmate de arbitri: Clasare pe ultimul loc în acea manta sau finală, sau excluderea din manta sau concurs, în funcție de gravitatea faptei.
- 14 Parcurgerea traseului fără trecere prin JOKER :Penalizare 30 s într-o manta de calificări sau clasarea pe ultima poziție -  
La excludere se acordă 0 puncte .
- 15 Rularea în cursă cu geamurile coborâte total sau parțial : Penalizare 30 secunde sau amenda în cuantum de până la 200 lei după primul avertisment .  
În plus, Comisarii Sportivi, autosesizându-se, sau la propunerea Directorului Sportiv, vor putea să ia o decizie pentru orice situație neprevăzută de Regulament și să aplice penalizări conforme cu prevederile regulamentelor FRAS.

## 17. PARC ÎNCHIS

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 încât să se vadă porțiunea din față a mașinii 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 manșe. Pedepșa (până la clasarea pe ultima poziție în manta

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 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 , 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 respectiva in valoare de echivalentul a 50 euro , Directorului Sportiv. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau in considerare. Orice reclamatie trebuie sa fie facuta in scris si remisa Directorului Sportiv sau, in absenta acestuia, unui Comisar Sportiv, insotita de o suma de 50 EURO.

Daca reclamatia face necesara demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei masini, reclamantul trebuie sa depuna 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 in cazul in care nu sunt sesizati de o reclamatie (art. 171 din CSI).

În cazul în care un protest necesită demontare și re-asamblare a unei părți bine definite dintr-o masina (motor, transmisie, direcție, sistemul de frânare, instalatii electrice, caroserie, etc), solicitantul trebuie să plătească o taxă suplimentară de depozit pentru fiecare parte in valoare de 200 euro. Sumele aplicabile vor fi specificate în regulamentul particular al competiției.

In eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii respective) corespunzator pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adauga 10% din valoarea 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 impotriva caruia a fost depus protestul. Nici una din parti nu are dreptul de a solicita celeilalte posibilele diferente dintre costul estimat de Comisarii Sportivi si costul efectiv de aducere a automobilului in stare initiala.

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

In masura in care protestul este intemeiat, taxa si cautiunea depusa se restituie partial sau integral celui care a depus-o, dupa caz. In eventualitatea constatarii unor neconformitati, taxa trece in sarcina echipajului gasit vinovat, care in plus, va fi sanctionat conform regulamentelor in vigoare prin pierdere tuturor punctelor la toate clasele la care a participat cu masina respectiva atat pentru el cat si pentru echipa din care face parte .

In mod similar (depunere, suspendare, excludere, ) vor fi sanctionate: amenda 100 euro

- protestele depuse cu rea credinta;
- orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
- orice incercare de a ascunde sau inlocui un reper neconform; (Ex: Nu se admite posibilitatea intreruperii voluntare a functionarii stopurilor pe frana )
- ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor in lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discutiile in contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale;
- orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau apel si cel care este contestat.

Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse in maximum 30 minute de la afişarea rezultatelor provizorii la panoul oficial de afişaj.

Cheltuielile necesare pentru operaţiune, precum şi cele de transport al maşinii 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 conţină informaţii cu privire la taxele din Normele financiare ale FRAS, aferente contestatiilor/apelului depus la FRAS.

- pentru cele de competenta Comisiei de Competiţii – conform normelor financiare 2021
- pentru cele de competenta Comisiei de Disciplina – conform normelor financiare 2021
- pentru apeluri (la Comisia de Apel) - conform normelor financiare 2021

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 oră 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. însoţit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculata conform reglementarilor in vigoare.

## 21. CLASAMENTE ŞI FESTIVITATEA DE PREMIERE

### 21.1 Clasamente

In situatia in care nu se constituie clasa (sunt doar 2 piloti) se va acorda jumatate 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. Pentru piloții care punctează la echipa dar nu au avut clasa constituită se acordă jumătate de punctaj. 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.

În caz de egalitate departajarea echipelor se realizează pe baza celor mai bune rezultate obținute de sportivii, componenți ai echipei, în FINALA (cel mai mare număr de locul 1, locul 2, locul 3, etc)

### 22. Festivitatea de premiere

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

### 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 în clase diferite.

Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului Național de Rallycross, va fi declarată CAMPIOANA NAȚIONALĂ.

În afara cazurilor de forță majoră, orice pilot de pe locurile I, II și III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR vor fi sancționați cu amendă în valoare de 200 euro.

Pentru a obține titlul de "CAMPION NAȚIONAL", un pilot trebuie să ia startul la minim 5 etape. Cu 4 participări se obține titlul de "Castigator al Clasei...", cu mai puțin de 3 (inclusiv) nu se obține nici un premiu aferent locurilor 1,2,3. Înscrierea unui sportiv în ultimele 2 etape este considerată "ONE EVENT" fără acumulare de puncte în 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 ale 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 de 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), organizatorul împreună cu, Comisia de Rallycross 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 CLASA AUTOCROSS-SHOW

Masinile vor fi echipate cu aceleasi echipamente de securitate ca si masinile de rallycross referitor la scaune, centuri ,stingator incendiu , bavete,rezervor,contact general.

Sunt permise intariturile mascate in interiorul lonjeroanelor

Se admit masini cu roll-cage interior , exterior sau combinat

Protectia exterioara trebuie sa fie realizata din teava rotunda , imbinarile pentru continuitate laterala sa nu prezinte colturi sau extremitati care sa permita acrosarea altei masini.

Geamurile pot fi inlocuite cu plasa metalica, caz in care pilotii vor purta casca cu viziera .

Loviturile sunt permise .

In cazul in care un cocurent se rastoarna , cursa se opreste cu steag rosu si CCS decide daca se reia cursa printr-un nou start in functie de numarul de tururi efectuate .

Startul se va da la toate masinile participante , cate 5 (cinci) masini in linie , o linie in spatele celeilalte la o lungime de masina , adica linia 2 este formata incepand cu bara de protectie spate a masinii din linia 1 .Acelasi criteriu se aplica pentru linia 3,4,etc.

Vor fi 2 (doua) manse de calificare si o finala . In finala se califica primii 10 (zece) concurenti . Primesc puncte pentru clasamentul de sfarsit de an si concurentii care nu s-au calificat in finala , dar au terminat minim o mansa de calificare, pana la locul 15 .

Ordinea de start in mansa 1 de calificari Q1 se va da , la prima etapa, prin tragere la sorti urmand ca de la etapa urmatoare sa se dea in functie de rezultatele mansei precedente .

Participantii la aceasta clasa concureaza singuri in masina .

## 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 în 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. Existenta intaririlor mascate duce la refuzul startului . Daca intaririle mascate sunt eliminate pana la start comisarii tehnici pot permite participarea in cursa .
- 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. Intarirea din spatele barii de protectie trebuie sa provina de la o masina de serie si nu poate fi din teava rectangulara sau rotunda facuta artizanal, pentru ca acest lucru se considera intarire mascata .
- 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 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 cm<sup>2</sup> 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 nu este de tipul " pentru competitii sportive " tip FT3 si este instalat in portbagaj , acesta trebuie separat printr-un perete si un capac despartitor , rezistent la foc si etans la flacari ,de habitacul . 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 de competitie cu omologare valabila sau expirata . Fixarea acestora se face in minim 4 puncte, cu suruburi de minim M8. Nu sunt admise scaune de gaming sau scaune de serie .

## 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. Absenta acestuia sau nefunctionarea corespunzatoare poate duce la refuzul startului .

## 18. PARBRIZE, GEAMURI

Parbrizul poate fi numai din sticla stratificata , care la revizia tehnica nu trebuie sa aiba fisuri,crapaturi in zona pilotului care sa impiedice vizibilitatea pilotului pe directia inainte .

Geamurile laterale si spate pot fi numai din sticla securizata sau plastic. Geamurile laterale fata trebuie sa fie clare si sa permita Comisarilor Sportivi vizibilitate maxima asupra echipajului masinii de concurs .

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 la toate rotile . 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/cm<sup>3</sup>

## 22. DISPOZITII FINALE

Situatiile neprecizate in aceste reglementari se supun deciziei Comisarilor Tehnici, Colegiului Comisarilor Sportivi si Comisiei Etapei .

## ARANJARE MASINILOR IN GRILA DE START

1	2	3	4	5
<p>Aranjare in grila: <b>CALIFICARI TOATE CLASELE</b> <b>EXCEPTIE AUTOCROSS SHOW</b></p>				

1		2		
	3		4	
		5		6

Aranjare in grila:  
**Restart si finala toate clasele**  
**Exceptie autocross show**

1	2	3	4	5
6	7	8	9	10
11	12	13	14	15
<p>Aranjare in grila: <b>CLASA AUTOCROSS SHOW</b></p>				