

## **REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLYCROSS 2022 - PRESCRIPȚII GENERALE -**

### **1. GENERALITĂȚI**

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross 2022.

Campionatul cuprinde competițiile de rallycross înscrise în Calendarul competițional 2022. 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 2022 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 2022 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 .

## **2. DEFINIȚII**

### **2.1 BULETIN**

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

### **2.2 COMUNICAT**

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

## **3. CAMPIONAT**

Vor fi minim 5 și maxim 8 etape pe an.

La întocmirea clasamentelor anuale vor fi luate în considerare rezultatele de la toate etapele desfășurate .

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

## **4. OFICIALII UNEI ETAPE DIN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALLYCROSS**

### **4.1. COMISARIII SPORTIVI**

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Colegiul Comisarilor Sportivi ai competițiilor de Rallycross organizate în anul competițional 2022 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 diferențele aparute în funcție de voturile fiecăruia . În caz de egalitate de voturi votul Directorului Sportiv este decisiv. Componenta acestei Comisii va fi stabilită la fiecare etapă în funcție de cei prezenți .

### **4.2. DELEGAȚII 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 în rallycross, 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 validat de către Comisia Națională de Rallycross.) Este desemnat de organizatorul etapei.

#### 5. MASINI ELIGIBILE

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

- Juniori - motor aspirat(exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc;(1200 cmc din 2024)
- Clasa H1 – Motoare aspirate(exclusiv) cu capacitate maximă de 1400 cmc;
- Clasa H2 – Motoare aspirate(exclusiv) cu capacitate maximă de 1600 cmc;
- Clasa H3 - Motoare aspirate cu capacitate maximă de 2000 cmc
- Clasa H4 - Motoare aspirate sau turbo cu capacitate de peste 2000 cmc, cu tracțiune integrală sau două roți motrice .
- Clasa MASTER – Sportivi cu vârsta peste 50 ani cu mașini , cu capacitate echivalentă maxim 3500 Cmc
- Clasa autocross show – mașini cu protecții exterioare,interioare sau combinate și motoare cu capacitate echivalentă maxim 2500 cmc
- **Clasa femina** – constituită din sportive junioare sau senioare

#### 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 maximă : 25 m

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

Compoziție:

- suprafața acoperită (asfalt, beton etc.): min. 35%, max. 60%;
- suprafața macadam: min. 40%, max. 65% (această suprafața va fi obligatoriu udată cu apă)
- Panta sau rampa maximă: 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, amenajată cu culoare balizate, care va fi continuată pe cel puțin 30-50 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 parcul service. Trecerea liniei de sosire în afara spațiului care delimitează lățimea pistei sau în afara zonei de acțiune a buclei de transponder, se consideră abandon.

- 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. Dacă un pilot nu parcurge buclă Joker este clasat pe ultima poziție.

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

7.5 Organizatorul trebuie să asigure puncte de observare pe întreg circuitul pentru ca arbitrii să poată sesiza accidentele 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, atâta 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 să fie 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 piloți frunțasi.

- 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, 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 insotitor Insotitorul va fi trecut in fisa de inscriere individuala si va respecta toate normele de securitate in vigoare (combinezon, casca, etc.). La clasa Juniori 1 insotitorul este obligatoriu .Insotitorul poate fi un parinte,un pilot major sau o alta persoana majora care detine permis de conducere . Rolul insotitorului la clasa juniori 1 este de a interveni in cazul in care pilotul pierde controlul masinii, in caz de rasturnare, incendiu sau alta situatie

pentru a asigura securitatea pilotului si/sau a persoanelor din jur . Este interzis ca acesta sa conduca in locul pilotului. Daca un insotitor nu respecta aceste obligatii va fi avertizat, amendat cu pana la 500 lei sau suspendat de catre Comisia de Rallycross.

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 4 automobile de concurs care iau startul . Clasa neconstituita se comaseaza , daca este posibil, cu cea superioara .

b) **JUNIORI 1(varsta 12-14 ani) , JUNIORI 2 (VARSTA 14-18 ani)**

pentru a se constitui aceasta clasa este obligatoriu sa participe la o competitie minim 4 piloti.In cazul in care nu se constituie clasa pilotii pot participa la concurs dar obtin puncte injumatatite . Juniorii 1 care au varsta mai mica de 12 ani dar au concurat in anul competitional 2021 in CNRCS , primesc licenta in continuare . Comisia de Rallycross poate da derogare de varsta pentru pilotii cu varsta mai mica de 12 ani , pentru cazuri exceptionale de juniori care au practicat Karting sau au participat in alte campionate FRAS (indemanare, autoslalom sau alte campionate care au varsta de licentiere mai mica de 12 ani ) . Acesti juniori vor dovedi

participarea anterioara in automobilism sau karting prin prezentarea unei licente emise de FRAS , in anii anteriori.

(Un pilot care are varsta corespunzatoare pentru participare la clasa Juniori 2 dar nu are nivelul de pregatire necesar pentru participare la aceasta clasa poate sa concureze la clasa juniori 1 , cu acordul Comisiei de Rallycross .

(Sportivul junior trebuie obligatoriu sa aiba acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal. Juniorul care nu prezinta acordul notarial al parintelui nu poate lua startul) . Mașina de competiție a juniorilor poate fi autoturism sau buggy cu motor aspirat și cilindree maxima 1400 cmc. Masinile pentru clasa Junior 1 vor fi echipate cu un dispozitiv gen “ DUBLA COMANDA pentru FRANA” . Acest dispozitiv trebuie sa asigure franarea pe toate rotile automobilului . Poate fi actionare cu pedala de frana de serviciu suplimentara sau frana de mana . Juniorii 1 care vor debuta in 2024 vor putea avea masinile echipate cu motoare de maxim 1200 cmc 8 valve.

Un junior care a implinit varsta de 16 ani si a participat in anul competitional precedent la cel putin jumatate din etapele CNRC, poate debuta la seniori (la cererea acestuia) cu acordul Comisiei Nationale de Rallycross. Comisia Nationala de Rallycross poate aproba ca un junior care a implinit varsta de 14 ani sa poate debuta la seniori daca in anul competitional precedent a avut rezultate de exceptie sau a fost declarat CAMPION NATIONAL LA JUNIORI.

Varsta se considera implinita la inceputul anului . Un sportiv nascut in IANUARIE este incadrat in aceeasi categorie cu cel nascut in DECEMBRIE .

**c) ECHIBE** - formate din minim 2 si maxim 5 piloti, inclusiv juniori..Punteeaza cei mai buni 3 piloti inscrisi. Punctele vor fi intregi sau injumatatite in functie de punctele obtinute de fiecare pilot inscris in echipa. Nominalizarea echipei si a clasei la care punteeaza fiecare membru al echipei se va face la inscriere. Validarea echipei se va face după verificarea tehnică , dar nu mai târziu de începerea etapei, permițnd astfel dacă un sportiv sau mai mulți sportivi înscriși nu sunt validați să se aibe posibilitatea de a fi înlocuiți .

## 9. INSCRIERI-VALIDARI

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

**9.1.1. Înscrierile la competiție se fac în perioada: luni, ora 08.00 cu o saptamana inainte de cursa – marti, ora 16.00 în săptămâna când este programata competiția. Sportivul sau clubul care a licentiat sportivul va proceda astfel: va downloada si va completa formularul de inscriere si formularul de VTI de pe site-ul FRAS, sectiunea Rallycross. Apoi formularele va fi scanate si trimise pe adresa de mail/fax specificată in formular. Formularele trebuiesc completate citeț, fără modificări și ștersături. Sportivul sau reprezentantul clubului se va prezenta înaintea începerii competiției la secretariat, unde va fi validat în urma verificărilor specifice și achitării taxei de participare.**

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

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

(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 înscriere nu e permisă, odată aceasta înregistrată, cu excepția componentei echipei la etapa respectivă, care se poate face până la încheierea verificărilor administrative. Cluburile care au licențe de echipă nominalizate nu pot aduce modificări componentei echipei față de componenta trecută pe licență.

**9.3** În CN-Rallycross pot concura mai mulți piloți pe o mașină, la clase de cilindree diferite, superioare celei în care se încadrează mașina; un pilot poate concura la mai multe clase în același concurs, cu condiția ca mașina de concurs să nu fie de capacitate mai mare decât clasa la care se înscrie. În acest caz, este obligatorie participarea la clasa de origine și abia apoi este posibilă participarea la o clasă superioară. -

Sportivul înscris la două clase și care face parte din cadrul unei echipe va trebui să declare la începutul etapei/competiției, clasa la care va puncta pentru echipă.

Un club poate forma una sau mai multe echipe din sportivi legitimați la acest club.

**9.4.** Numărul maxim de participanți în cursă va fi de 15 piloți/clasă (categorie).

**9.5** Prin semnarea cererii de înscriere concurentul și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile C.S.I. și prescripțiile prezentului regulament.

## **9.6. Taxe de înscriere**

**9.6.1** Taxele maxime de înscriere sunt:

Taxa înscriere	<b>450 lei / concurent</b>
Taxa înscriere	<b>100 lei / echipă</b>
Taxa înscriere	<b>250 lei / junior</b>

Taxa de înscriere este achitată la verificările administrative sau în săptămâna în care se fac înscrieri prin OP, conform facturii primite.

**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 (200 lei) trebuie plătite de un concurent care refuză publicitatea organizatorului.

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

## **11. AMENDAMENTE-INTERPRETARI**

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

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

## **12. VERIFICARI**

### **12.1 Verificari administrative**

**12.1.1.** Doar pilotii sau reprezentantii cluburilor la care sunt legitimate 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 sau o persoana care il reprezinta, la verificarea tehnica impreuna cu echipamentul de concurs .

**12.2.2.** Cu excepția situației în care a fost aprobată de către FRAS vreo modificare, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat. Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice în afara limitelor de timp prescrise în cadrul Regulamentului Particular al competiției va fi penalizata cu 200 lei .

**12.2.3** Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale va fi prevăzut în Regulamentul Particular.

**12.2.4** Automobilele de competiții se prezintă la verificarea inițială cu numele și prenumele, drapelul național al piloților pe geamurile laterale, numerele de competiții, panourile de competiție, publicitatea obligatorie a organizatorului .

**12.2.5** 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.

**12.2.6** Orice automobil care se prezinta la start, la inceputul concursului, cu elemente de caroserie, aripi, usi, capote deformate in proportie mai mare de 50% 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 .

**12.2.7** Verificari tehnice suplimentare pot fi facute oricand pe durata concursului.

**12.2.8** Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.

**12.2.9** Echipamentul pilotilor (combinezon, casca, manusi, lenjerie, incaltaminte.) trebuie prezentat in momentul verificarii tehnice in acelasi timp cu masina. Lipsa echipamentului complet duce la refuzul startului .

Este recomandata purtarea sistemului de protectie HANS, HANS, Head Neck Support .

## **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.

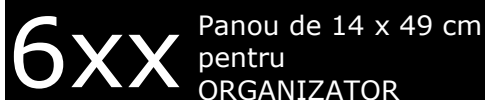
**13.1.** Două panouri pe portierele din față măsurând 67 cm. Lungime și 17 cm. Înălțime incluzând un cm alb de jur împrejur. Fiecare din aceste panouri va conține un spațiu de 23X14



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:

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

Se admite si echipament cu omologare expirata .

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

14.2 Autovehiculele din clase diferite vor alerga separat.

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 sau nu dorește să ia startul într-o mansa , trebuie să informeze secretariatul înainte de începerea mansei respective. Lipsa informațiilor va fi pedepsită conform Articolul 16 cu amenda in cuantum de 100 lei .

14.4.a Când are loc un start anticipat într-o mansa de calificari, o semifinala sau o finala, toți pilotii se vor întoarce la poziția inițială și procedura de start se va relua. Pilotul care a provocat startul anticipat trebuie să reia startul de pe ultima pozitie la o lungime de masina distanta pe ultimul culoar . Un pilot care face două starturi anticipate în aceeași mansa va fi exclus din acea mansa.

14.5 Calificari :

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

14.5.1 Prima calificare (Q1) : La fiecare clasă, grila de start pentru mansa de calificare 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 rezultatele obtinute in Q2

14.5.4

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.

Numărul de mașini din fiecare mansa va depinde de numărul de participanți la competiție de la fiecare clasa urmând tabelul de mai jos:

NR . CONCURENTI	SERIA 1	SERIA 2	SERIA 3	SERIA 4
15	5	5	5	
14	4	5	5	
13	4	4	5	
12	4	4	4	

11	3	4	4	
10	5	5		
9	5	4		
8	4	4		
7	4	3		
6	3	3		
5	5			

In cazul in care sunt doua serii amestecul pilotilor pentru grila din mansa urmatoare de calificare se face in felul urmatoare :

Pozitia pe care a terminat in Q1	Seria 1 Q1 (pilot)	Seria2 Q1 (pilot)	Seria 1 Q2 (Grila start)	Seria 2 Q2 (Grila start)
Loc1	1	X	1	X
Loc2	2	Y	Y	2
Loc3	3	Z	3	Z
Loc4	4	W	W	4
Loc5	5	V	5	V

Seria 1 Q1 (pilot) = numar de concurs al pilotului aflat in seria 1, asa cum a terminat in Q1

Seria 2 Q1 (pilot) = numar de concurs al pilotului aflat in seria 2, asa cum a terminat in Q1

Seria 1 Q2 (Grila start), Seria 2 Q2 (Grila start) = numar de concurs al pilotilor care vor lua startul in Q2 Seria 1 si Seria 2

In cazul in care sunt 3 serii amestecul pilotilor pentru grila din mansa urmatoare de calificare se face in felul urmatoare :

Pozitia pe care a terminat in Q1	Seria 1 Q1 (pilot)	Seria2 Q1 (pilot)	Seria3 Q1 (pilot)	Seria 1 Q2 (Grila start)	Seria 2 Q2 (Grila start)	Seria 1 Q2 (Grila start)
Loc1	1	X	A	1	X	A
Loc2	2	Y	B	Y	B	2
Loc3	3	Z	C	C	3	Z
Loc4	4	W	D	4	W	D
Loc5	5	V	E	V	E	5

14.5.6 Pilotul care obtine primul loc primeste 10 puncte, locul 2 = 9 puncte, locul 3 = 8 pcte, locul 4 = 7 pcte si locul 5 = 6 puncte .

Acei piloti care nu au terminat o mansa ("DNF") vor fi creditati cu 2 puncte. Acei piloti care nu au luat startul("DNS") și acei piloti care au fost descalificați ("DSQ") nu vor primi nici un punct.

14.5.7 După calificări, va exista un clasament "Clasament Intermediar", în funcție de numărul total al punctelor obținute în cele trei manse de calificări.

În cazul pozițiilor la egalitate din "Clasament Intermediar" va avea prioritate pilotul care are numărul mai mare de primul loc, apoi al doilea loc, apoi al treilea loc, etc., realizate în toate calificările.

14.5.9 În fiecare mansa de calificare și în finală, unul dintre tururi trebuie să fie Joker Lap. Pilotii care nu parcurg bucla Joker vor ocupa ultima poziție. Dacă sunt mai mulți piloți în această situație în aceeași mansa, vor fi clasati unul față de celălalt în funcție de ordinea de trecere prin sosire. Un judecător de fapt va ține evidența trecerilor prin Joker.

## 14.6 Finale

Primii 6 piloți din clasamentul intermediar se vor califica pentru finale.

### 14.6.4

Finala se va desfășura pe parcursul a cinci tururi.

Dacă un pilot nu reușește să-și ia locul în finală (adică mașina lui nu poate fi adusă la start folosind propria sa propulsie), el va fi înlocuit de următorul calificat (Semifinalistul următor 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. = 20 puncte, 2 = 17 puncte, 3 = 15 puncte, 4 = 13 puncte, 5 = 12 puncte, 6 = 11 puncte.

14.6.5 Punctele totale înscrise de fiecare pilot în concurs (clasamentul intermediar, și finală) vor fi reținute pentru finalul campionatului. În caz de egalitate de puncte la sfârșitul campionatului câștigător este pilotul cu cel mai mare număr de locuri 1, 2, 3 (și așa mai departe) obținute în finală, sau în cazul în care egalitatea persista, cele mai bune clasări în calificări intermediare. Pentru clasa neconstituită (nu sunt 4 mașini înscrise) se acordă jumătate de punctaj. Pot lua startul în concurs minim 3 mașini dar în acest caz primesc jumătate din punctaj.

14.6.6 Câștigătorul finalei va fi câștigătorul concursului.

14.6.7 În fiecare mansa de calificare și finală, unul dintre tururi trebuie să fie Joker Lap.

Acei piloți care nu trec prin bucla Joker vor fi clasati pe ultima poziție în acea cursă

## 15.GENERALITATI

**15.1** Este considerat participant orice pilot licențiat care a trecut de verificarea tehnică și a trecut linia de start într-o mansa 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 turele, CCS poate hotărî reluarea cursei cu un nou start. La restart piloții care au efectuat trecerea prin Joker nu o mai fac. Piloții care nu au făcut trecerea Joker sunt obligați să o facă.

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

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 piloții trebuie să oprească imediat și să urmeze indicațiile arbitrilor.

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 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 de tururi complete cursa se consideră a fi încheiată. Clasarea piloților va fi conform ultimei treceri prin sosire iar piloții 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 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 piloții găsiți vinovați vor fi clasati pe ultimile pozitii.

### **15.3. Start**

Startul se va lua când se ridică steagul tricolor, se stinge lumina roșie a semaforului sau la minutul implinit, în funcție de sistemul de start folosit .

### **15.4 Start fals (anticipat)**

Se consideră start anticipat atunci când mașina paraseste locul de start înainte de ridicarea steagului tricolor sau înainte ca lumina roșie să se stingă, sau ca minutul de start să fie implinit și se va semnaliza prin lumina galbenă intermitentă. 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 se va arăta steagul roșu de către arbitrul aflat lângă semafor .Pilotul vinovat de start anticipat va relua startul din ultima poziție. Dacă un pilot se face vinovat de un al doilea start anticipat, acesta nu va mai lua startul. Dacă acest lucru se întâmplă în finală sau semifinala, concurentul va fi clasificat ultimul dintre cei clasati în finala sau semifinala și nu va primi nici un punct în semifinala sau finala.

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

### **15.5. Accidente**

Dacă două sau mai multe mașini implicate într-un același accident nu pot continua cursa, clasarea lor, una în raport cu cealaltă, va fi stabilită după ordinea ultimei treceri a liniei de start sau, dacă este vorba despre prima tură, după poziția 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, : Excludere din mansonă
- 06 Absența sau falsificarea sigiliilor de identificare aplicate de comisarii tehnici: Excludere din concurs
- 07 Depășirea intenționată marcajelor pistei pentru a-și crea un avantaj sau conducerea

intentionata in afara circuitului , conducerea in sens invers sensului de parcurgere al traseului , trecerea liniei de sosire in afara marcajelor pistei: Excludere din mansa

08 Starturi anticipate repetate (doua) :

- într-o mansa: Excludere din acea mansa

- într-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 (amenda pana la 200 lei si in functie de gravitate , pana la excludere din mansa )

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 ( exemplu : nepastrarea trasei de la start pe toata lungimea stabilita )in mansa sau finala: Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala. Daca acest lucru se intampla de 2 ori in cadrul Campionatului se retrag 10 puncte din totalul punctelor la sfarsit de campionat . Daca fapta are loc de 4 ori se retrag 30 puncte . La abaterea a cincea se exclude din campionat .

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 , continuarea cursei prin impingerea concurentului din fata care este intors partial sau total , indiferent de motiv : Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala, sau excluderea din mansa sau concurs,suspendare X etape, in functie de gravitatea faptei.

14 Parcurgerea traseului fara trecere prin JOKER : clasarea pe ultima pozitie.

15 Rularea in cursa cu geamurile coborate total sau partial : Avertisment pentru prima abatere sau amenda in cuantum de pana la 250 lei .

16. Neanuntarea lipsei de la start : Decizia Comisarilor Sportivi (amenda 100 lei)

17. Concurentul sau pilotul care nu participă sau întârzierea la briefing : Amenda de 100 lei

18. Lipsa camerei in masina : start refuzat

19. Deplasarea prin parc a concurenților cu o viteza mai mare de 5 km/h : Amenda 100 lei

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.

Toate taxele incasate cu titlul de amenzi vor fi facturate si incasate de organizator in numele Comisiei de Rallycross .Amenzile vor fi platite cel tarziu pana la data urmatoarei etape , in caz contrar startul la etapa este refuzat . Daca nu mai sunt etape in calendar , clubul care a facut licentierea este raspunzator pentru recuperarea taxelor rezultate din aceste amenzi .

## 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 pentru eventuale contestatii .Nerespectarea restrictiei de parc inchis sau a ordinului Directorului Sportiv se sancționeaza cu amenda de 300 lei .

## 18. CAMERELE VIDEO

Pe parcursul competiției, toți concurenții trebuie să aibe instalata în mașina lor o cameră video. Este responsabilitatea fiecărui competitor de a se asigura că ,camera este poziționată în acest fel incat sa se vada volanul, pedalele si portiunea din fata a masinii pentru a supraveghea eventualele lovituri,că bateriile camerei sunt suficient de încărcate și că SD ,cardul de înregistrare are o capacitate suficientă pentru înregistrarea intregii manse. Greutatea sistemului de camere este inclusă în greutatea minimă a mașinii. Camera trebuie să funcționeze imediat

ce mașina intră în zona de circuit și nu trebuie să fie schimbată până când se întoarce la padoc. Oficialii trebuie să aibă acces la materialul video în orice moment în timpul competiției după un protest sau altfel. Imaginile trebuie vizualizate folosind echipamentul (computerul) concurentului, care trebuie să se asigure acest echipament funcționează. Imaginile pot fi utilizate numai de către oficialii campionatului și promotorul campionatului.

Dacă un concurent nu poate pune la dispoziția arbitrilor probele foto/video

## **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 .**

## **20. CONTESTATII-APELURI**

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

Dacă reclamația face necesară demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cautiune de 1000 lei. 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. Dacă se demontează motorul pentru verificarea capacității cilindrice, cautiunea este de 2000 lei .

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### **Apel**

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

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

Împotriva deciziilor luate de CCS, cel care se considera nedreptățit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate.

Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar - atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel.

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

## **21. CLASAMENTE ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE**

### **21.1 Clasamente**

-  
În situația în care nu se constituie clasă (4 mașini înscrise în concurs) se va acorda jumătate din punctaj.

Pentru încurajarea participării piloților la etape un pilot care participă la etapa primește un bonus de 4 puncte pentru fiecare clasă la care se înscrie la care se adaugă punctele obținute conform clasării în concurs. Dacă la o clasă sunt maxim 2 piloți pot lua startul cu cei de la clasa superioară iar punctele obținute vor fi acordate la clasa superioară, pentru clasa la care s-au înscris primind punctele bonus de participare la etapa.

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

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

**- dacă egalitatea persistă castiga cel care are cele mai multe victorii în confruntare directă**

**- în cazul în care nu se poate aplica departajarea prin confruntarea directă sau dacă egalitatea persistă se aplică, criteriul " vârstei" - cel mai tânăr 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. dacă un



pilot al echipei a avut clasa constituita (4 masini inscrise) , si jumatate de punctaj daca 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. Neparticiparea se sancționează cu amenda 200 lei .

## **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.

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

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

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

## **24. CAZURI SPECIALE**

In cazul in care datorita conditiilor meteo sau datorita altor cazuri care fac imposibila luarea startului in prima zi de concurs , startul in competitie se va da in ziua urmatoare . Concursul va fi compus din Q1,Q2 si finala pentru fiecare clasa .Pentru calificarea in finala este obligatoriu ca un concurent sa treaca linia de sosire prin forte propria in cel putin o mansa de calificare .Punctele primite vor fi la jumatate .

Daca in prima zi se desfasoara Q1, Q2, si in ziua a doua nu se pot desfasura Q3, si /sau finale rezultatele vor fi cele din calificarea intermediara cu sau fara Q3 .Pilotii primesc jumatate de punctaj indiferent daca este clasa constituita sau nu .

## **REGLEMENTĂRI PENTRU ORGANIZATORII DE ETAPE**

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

- Să cunoască foarte bine regulamentele specifice și să respecte cerințele minime al pistei impuse prin regulamentul general al disciplinei și regulamentul particular al competiției;
- Să execute lucrări și să pregătească pista corespunzător pentru desfășurarea în bune condiții a competiției sportive;
- Să întocmească, să trimită și să urmărească postarea pe site-ul F.R.A.S. , la secțiunea Rallycross, a documentelor specifice de competiție: regulamentul particular al competiției, formularul de înscriere (care trebuie să conțină obligatoriu adresa de mail sau numarul de fax la care se va trimite formularul de înscriere și numarul de telefon al persoanei de contact) și fișa de verificare tehnică;

- Să asigure amenajarea 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 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 expirată și automobilele omologate FIA care datorită modificărilor aduse, nu mai pot fi încadrate în 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 operațiilor de prelucrare mecanică, tratament termic și acoperiri chimice, nefiind necesară identificarea originii, exceptând orice piesă utilizată pentru direcție sau frânare.

### **4. MOTOR**

Sunt permise orice modificări la motor fără a se depăși capacitatea cilindrică a clasei respective.

a) Blocul motor și chiulasa (chiuloasele) trebuie să provină de la un automobil de serie cu sau fără omologare FIA, sau cu omologare FIA expirată.

b) Sistemul de alimentare: este permisă alimentarea cu carburator, injecție de benzină sau motorină.

c) Aprinderea: la liber.

d) Sistemul de răcire: la liber, cu condiția ca radiatorul să nu depășească perimetrul automobilului, să nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului și să nu fie montat în habitacul.

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

f) Sistem de evacuare conform art. 252.3.6.

g) Este permisă modificarea esapamentului începând cu primul segment și până la ieșire, dar ieșirea trebuie să se facă la nivelul extremităților caroseriei, atât pentru ieșirea laterală cât și pentru ieșirea în spate.

## **5. TRANSMISIA**

La liber, cu condiția să fie prevăzută o treaptă de mers înapoi la cutia de viteze (conform art. 252.4).

Ambreiajul este la liber.

Interiorul cutiei de viteze este la liber.

Diferențialele autoblocante sunt autorizate.

Sistemele de control al tracțiunii pot fi decuplate.

## **6. SUSPENSIA**

Este la liberă alegere.

## **7. ROTI ȘI ANVELOPE**

Sunt la liberă alegere. Nu se admit anvelope cu crampon metalic sau lanțuri antiderapante .

## **8. SISTEMUL DE FRÂNARE**

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, cu omologare expirată, din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Sistemul de frânare trebuie să fie conform prevederilor art. 253.4 și 255.5.5.

## **9. DIRECTIA**

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, cu omologare expirată, fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.

## **10. SASIU – CAROSERIE**

- Trebuie să provină din producția unui constructor de automobile;
- Trebuie să fie o caroserie de construcție închisă;
- Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită liber și ușor accesul la scaune;
- Placile de înmatriculare și suportii lor se pot îndepărta;
- Capotele vor fi astfel fixate încât să urmărească linia generală a caroseriei, nefiind permisă modificarea spațiilor dintre acestea și piesele de caroserie învecinate.
- Toate elementele caroseriei trebuie să fie bine asamblate, fără grad de libertate și vor acoperi toate părțile mecanice, inclusiv cele patru roți ale automobilului.
- 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 omologat, monobloc, din sticlă stratificată sau policarbonat compact.
- Stergătoare de parbriz: sunt la liberă alegere .
- 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 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, izolatiile antifonice, covoarele, etc. pot fi indepartate.

Interiorul habitacului trebuie să fie proiectat astfel încât să permită șoferului să iasă din poziția sa normală în vehicul în decurs de 7 secunde.

### **12. SISTEMUL ELECTRIC**

Bateria de acumulatori trebuie fixata ferm iar daca se afla in habitacul, va fi acoperita intr-o carcasa inchisa. 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 cm<sup>2</sup> si becuri de minim 21 W, plasate simetric si vizibile din spate. Se va aplica o lampa de culoare rosie, aprinsa in permanenta (tip "pozitie") pe pavilion sau haion, intr-o zona vizibila.

### **13. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL**

Acesta trebuie fixat ferm si protejat la impact si la incendiu. In cazul in care rezervorul de carburant este instalat in portbagaj si scaunele spate sunt scoase, trebuie sa fie pozitionat la minim 20 cm fata de partile exterioare ale masinii (lateral si spate) si un perete despartitor rezistent la foc si etans la flacari trebuie sa separe habitacul de spatiul in care se afla rezervorul. Rezervorul trebuie sa aiba un sistem de ventilatie in exteriorul habitacului. Daca rezervorul este tip FTP nu este obligatoriu peretele despartitor. Conductele de benzina care trec prin masina trebuie sa fie metalice, din Cu sau Al, exclus PVC.

### **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 omologate FIA . Fixarea acestora se face in minim 4 puncte, cu suruburi de minim M8.Se admit scaune cu omologare expirata .

## **17. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR**

Un stingator manual si automat, aflat in perioada de valabilitate, este obligatoriu. Acesta trebuie fixat ferm in habitacul si in asa fel incat sa poata fi actionat de pilot.Sistemul automat trebuie sa poata fi actionat din interior, de catre pilot si din exterior de catre alte persoane . Actionarea exterioara se monteaza langa actionarea exterioara a contactului general , pe partea dreapta a masinii la baza parbrizului si va fi marcat cu E rosu aflat intr-un cerc rosu cu diametrul 12 cm.

## **18. PARBRIZE, GEAMURI**

Parbrizul poate fi numai din sticla stratificata sau policarbonat compact . Geamurile laterale si spate pot fi numai din sticla securizata sau policarbonat compact . 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 pe partea dreapta si va fi marcat cu un fulger rosu intr-un triunghi albastru cu marginea alba cu baza de cel putin 12 cm .

## **21. BAVETE ( Aparatori de noroi )**

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

## **22. DISPOZITII FINALE**

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

## **REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS - BUGGY**

### **1. GREUTATI**

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

## **2. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE**

### **2.1. Generalitati**

Piesele 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 provină 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 metallic.

Frana de parcare este permisa.

## 8. DIRECTIA

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate sa provină 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. Habitaclul 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.

- Protectia laterala trebuie sa conste in structura tip fagure din teava tubulara fixate rigid de structura de baza a vehiculului.

- Dimensiunea minima a tevii din structura trebuie sa fie de minim 30x2mm. Țeava elementelor de rezistență ale șasiului trebuie sa respecte dimensiunea, grosimea minimă și procedeul de obținere-este acceptată numai țeava trasă(teava sudată sau imbinată prin alte procedee nu este permisă în cazul elementelor de rezistență)

- Înălțimea habitacului fata de înălțimea pilotului (echipat corespunzator) asezat in scaun sa fie cu 10 cm mai mare.

- Portiere: sunt obligatorii minim doua portiere care prin deschiderea lor, sa permita accesul liber si usor; Se admite in locul portierelor montarea unor plase de protectie care sa protejeze pilotul in cazul rasturnarii de atingerea accidentala 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 si automobil.

- Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz din plasă metalica, plexiglas sau geam duplex. Campul vizual al pilotului trebuie sa fie de minim 120 grade.

- Stergatoare de parbriz: sunt la libera alegere, cu respectarea prevederilor art. 255.5.7.2.3 FIA.

- 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 barile de protecție care să depășească ecartamentul roților (interior față – exterior spate).
- Obligatoriu între roțile de pe aceeași parte, bara de protecție care să nu depășească exteriorul roților (minim până la jumătatea lățimii anvelopei).
- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurată cu două oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stângă și una pe partea dreaptă).
- Autovehiculele buggy vor fi echipate în față și spate cu ocheti de remorcă. Ochetul va fi ușor vizibil și vopsit în galben, roșu sau portocaliu, designul este arbitrar și trebuie să reziste la o forță de tracțiune de 5000N. Acesta nu trebuie să iasă în afara perimetrului mașinii văzută de sus.

## 10. HABITACLU

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

Lățimea 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 răsturnare 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 tevi care alcatuiesc 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 etanșă.

Fiecare buggy va fi echipat cu 3 lămpi cu lumină culoare roșie, cu o suprafață minimă de 60 cm<sup>2</sup> 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 în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit. Se folosește benzina fără plumb (cu cifră octanică la liberă alegere)

## 14. CENTURI DE SIGURANȚĂ

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



pilot.

#### **14. SCAUNE 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)**

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

Trebuie sa fie fixate rigid.

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

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 intarituri exagerate, care sa fie considerate bari/intarituri 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-echipă) 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

<b>1</b>		<b>2</b>		
	<b>3</b>		<b>4</b>	
		<b>5</b>		<b>6</b>
<b>Aranjare in grila: CALIFICARI /FINALA</b>				

	<b>1</b>			
		<b>2</b>		
	<b>3</b>			
		<b>4</b>		
	<b>5</b>			
		<b>6</b>		

**Aranjare in grila:  
restart /mansa sau finala**