

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE SLALOM PARALEL ediția 2022

1. PRESCRIPTII GENERALE

MĂSURI OBLIGATORII DE PREVENȚIE EPIDEMIOLOGICĂ ȘI DISTANȚARE SOCIALĂ

NOTĂ: Toate măsurile specifice prezentate în acest material vor fi completate în Regulamentul Particular cu ultimele seturi de instrucțiuni emise de autorități, la data desfășurării evenimentului.

Sportivii, echipele tehnice, oficialii, arbitrii, de organizare și reprezentanții media sunt obligați să respecte toate măsurile impuse de autorități și de membrii echipei organizator, cuprinse în Ordinul Comun al Ministerului Tineretului și Sportului și Ministerului Sănătății, referitor la desfășurarea și organizarea competițiilor sportive auto.

Măsurile cu privire la igiena personală și la distanțarea socială rămân permanente și obligatorii pe timpul desfășurării competiției, începând cu sosirea în locația de concurs:

- Spațiu propriu pentru dezinfectare pentru fiecare echipă tehnică;
- Distanțare fizică atât în spațiile tehnice cât și în parcul de regrupare;
- Purtarea măștii de protecție în spațiile închise și / sau aglomerate;
- Folosirea comunicării online cu organizatorul, conducerea cursei și reprezentanții media;



SPĂLARE FRECVENTĂ
PE MĂINI CU APĂ
ȘI SĂPUN



DEZINFECTARE PE
MĂINI



EVITAREA SPAȚIILOR
AGLOMERATE



UTILIZAREA MĂȘTII
DE PROTECȚIE



UTILIZAREA MĂNUȘILOR

Nerespectarea măsurilor de mai sus sunt sancționate prin:

- Prima abatere - avertisment;
- Excludere din clasamentul unei manse de concurs (imediat următoare sau anterioara);
- Amendă în valoare de 500 € plătită către organizator;
- Propunere către conducerea cursei pentru excludere;
- Propunere către comisiile FRAS pentru suspendare.

Responsabilul pentru aplicarea și respectarea celor menționate mai sus va fi desemnat și menționat în Regulamentul particular al fiecărei etape.

Reguli specifice în Parcul de Service: Accesul copiilor sub 12 ani este interzis în Padoc și parcul de service.

1.1.GENERALITATI

Federatia Romana de Automobilism Sportiv organizeaza Campionatul National de Slalom Paralel 2022. Campionatul cuprinde etapele inscrise in Calendarul competițional 2022. Prin inscrierea in Campionat, participantii accepta arbitrajul unic al Federatiei Romane de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza Regulamentelor sportive in vigoare la data desfașurarii competitiei, aplicabile dupa principiul conform caruia reglementarea particulara primeaza celei generale.

Exceptii: Constituirea claselor, reglementarile de securitate sau alte masuri care ar restrictiona prezentele reglementari....

1.2.APLICAREA REGULAMENTULUI

FRAS elaboreaza, aplica, interpreteaza sau modifica prezentul Regulament. Orice incalcare ale acestor reglementari vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizari. Cazurile care nu sunt prevazute in acest Regulament vor fi solutionate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul concursului. Directorul de cursa este insarcinat cu punerea in aplicare a acestor reglementari și a Regulamentului particular in timpul derularii concursului și sesizeaza sau informeaza Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora. Tot ce nu este autorizat in mod expres de aceste reguli, este interzis.

1.3.LIMBA OFICIALA

Pentru Campionatul National de Slalom Paralel 2022 limba oficiala este limba romana.

In cazul in care se face apel la reglementari FIA elaborate intr-o limba de circulatie internationala, numai traducerea aprobata de FRAS in limba romana poate fi utilizata.

1.4.INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

In cazul in care se naște vreo disputa in legatura cu interpretarea prezentului Regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea sa ia o decizie. Sanctiunile de orice fel prevazute in prezentul Regulament sunt considerate partial sau integral "disciplinare" in cazurile inaintate spre analiza Comisiei de Disciplina a FRAS. In acest sens se va face distinctie intre "penalizare" si "sanctiunea disciplinara".

1.5.VALABILITATE

Aceste reglementari sunt valabile pentru sezonul competițional 2022. Orice modificari ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS si vor fi publicate cu litera distincta.

1.6.DEFINITII

1.6.1. Buletin:

Document oficial scris, care este parte integranta a Regulamentului particular al etapei, destinat sa il modifice, sa il clarifice sau sa il completeze.

1.6.2. Comunicat:

Document scris, oficial, de natura informativa care poate fi emis fie de catre directorul sportiv fie de catre Comisarii sportivi.

Prezenta forma de activitate sportiva (concurs automobilistic) are ca scop parcurgerea unui traseu (denumit circuit, descris la art. 4.2) dublu, intr-un timp cat mai scurt, de catre doua automobile care pornesc simultan si in aceiasi directie de pe aceeasi linie.

Regulamentul acestui concurs are la baza reglementarile FIA in materie de activitate sportiva automobilistica si se desfasoara intrun numar de maxim 6 etape.

2. SCOPUL CAMPIONATULUI

Scopul Campionatului este stabilirea unor castigatori anuali pe clase, pe echipe si Open (clasament general) prin cumularea rezultatelor din etapele independente. Punctele acordate la etapele independente vor fi:

Locul I	20
Locul II	17
Locul III	15
Locul IV	13
Locul V	12
Locul VI	11, si in continuare, pana la locul 16, se scade gradual cate un punct.

In Campionatul National de Slalom Paralel, echipa este formata din minim 3 si maxim 5 sportivi. Puncteaza cele mai bune 3 rezultate ale sportivilor fiecarei echipe inscrise dar nu mai mult de **un** concurent din aceiasi clasa. In componenta fiecarei echipe trebuie sa existe cel putin un junior inscris. Primul junior clasat beneficiaza de un bonus de 50% din punctele obtinute.

3. ORGANIZAREA CAMPIONATULUI

3.1. Clubul organizator va organiza o etapa individuala in cadrul Campionatului National de Slalom Paralel 2022 in conformitate Regulamentele FRAS.

3.2. Comitetul de organizare:
(numele membrilor)
(adresa si numar de telefon a Secretariatului)

3.3. Oficiali:

- 3.3.1. Colegiul Comisarilor Sportivi: 3 comisari sportivi
- 3.3.2. Observator FRAS
- 3.3.3. Director sportiv
- 3.3.4. Secretar sef
- 3.3.5. Secretar
- 3.3.6. Sef verificare tehnica
- 3.3.7. Cronometror sef
- 3.3.8. Responsabilul cu securitatea
- 3.3.9. Medicul sef
- 3.3.10. Responsabil relatii cu concurentii
- 3.3.11. Ofiter de presa
- 3.3.12. Judecatori
 - 3.3.12.1. linia de start
 - 3.3.12.2. sosire
 - 3.3.12.3. alimentare start

3.4. Comisia de Securitate, compusa din Directorul Sportiv, Sef Securitate si un membru (avizat de catre Presedintele Comisiei Sportive sau inloc.).

3.5. Panou de afisaj:

4. CONDITII GENERALE

4.1. Acest concurs conteaza pentru Campionatul National de Slalom Paralel 2022.

4.2. Descrierea circuitului

- circuitul este compus din doua trasee distincte, legate si intrepatrunse, printr-o constructie tip pod (latime pod minim 2,8 m; inaltime minima de trecere pe sub pod 2 m) si care are o linie comuna de start si o linie comuna de sosire pentru cele doua masini
- locul: _____
- lungime: 1,9 pana la 4 km
- latime la start: minim 6m
- latime minima: 3m
- compozitie (macadam minim 70%, asfalt/beton..diferenta....%)
- locatie (cum se ajunge la circuit)

5. MASINI CARE POT PARTICIPA IN CAMPIONAT:

Automobile cu omologare in curs sau cu omologare expirata sau fara omologare (cf Regulament FRAS), cu Pasaport Tehnic, vizat de FRAS.

5.1. Se constituie urmatoarele clase indiferent de grupa la care se incadreaza:

Clasa 1 : masini **cu motoare aspirate** sau cu cilindrul echivalenta (CE prescurtat) pana la 1400 cmc si o punte motoare,

Clasa 2 : masini cu motoare aspirate sau cilindrul echivalenta cuprinsa intre 1401-1600 cmc si o punte motoare. Se exclud de la aceasta clasa motoarele care depasesc 140 CP, (plus 10%). Motoarele care depasesc aceasta limita se incadreaza la clasa 3.

Clasa 3 : masini cu **motoare aspirate sau** cu cilindrul echivalenta cuprinsa intre 1601-2000 cmc si o punte motoare, inclusiv motoarele sub 1600 cmc (aspirate sau CE) si peste 140 CP (plus 10 %)

Clasa 4 : masini cu **motoare aspirate sau** cu cilindrul echivalenta peste 2000 cmc, indiferent de numarul puntilor motoare (AWD, FWD sau RWD).

Clasa Buggy: vehiculele artisanale tip buggy cu anvelope tip rally. Clasa Buggy se comaseaza cu Clasa 4 daca nu sunt minim trei vehicule inscrise separat.

Nota: Nu se permit nici un fel de asimilari la clasele actual existente, a masinile de competitie incadrate la categoria RC2, RC3, RC4 sau RC5. Pentru incadrarea masinilor supraalimentate se folosesc doar coeficientii 1,7 (MAS) si 1,5 (MAC), exceptia fiind Dacia Sandero si limita de putere.

5.2. Clasa JUNIORI :

5.2.1 Cu acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal,

5.2.2 Varsta: de 14 pana la 18 ani (vezi exceptii, alin. 6.3.1. ultimul punct).

5.2.2.1 In mod exceptional:

Juniori cu varsta cuprinsa intre 12 si 14 ani:

motoare aspirate cu cilindrul efectiv de maxim 1400 cmc si o punte motoare, cu puterea de maxim 100 CP (plus 10%). Se include la aceasta clasa si autoturismele Dacia Logan si Sandero de Cupa. Este obligatorie absolvirea unei scoli de pilotaj si avizul Comisiei de Slalom Paralel.

Acest aviz, cat si licenta, poate fi suspendata temporar de catre Comisia de Slalom Paralel daca se considera ca juniorul isi pericliteaza propria sanatate sau siguranta cursei. Vezi si alin. 12.3 c din normele de securitate FIA. Suspendarea se va ridica dupa absolvirea unui nou curs de initiere in Slalom Paralel, la o scoala agreata de Comisie.

5.2.2.2 Juniori intre 14 si 16 ani debutanti:

Motoare aspirate cu cilindrul efectiv de maxim 1400 cmc si o punte motoare, cu puterea de maxim 100 CP (plus 10%). Se include la aceasta clasa si autoturismele Dacia Logan si Sandero de Cupa.

Dupa incheierea unui an competitional (minim jumatate plus unu etape finalizate), juniorii intre 14 si 16 ani pot utiliza si autoturismele Suzuki cu omologare nationala, alte motoare de 1400 cmc, aspirate sau CE, de maxim 140 CP (plus 10%) cat si cele mentionate la alin 6.3.4. Absolvirea unui curs specific de initiere in Slalom Paralel cat si avizul Comisiei de Slalom Paralel este obligatoriu.

5.2.2.3 Juniorii cu varsta cuprinsa intre 16 si 18 ani:

Juniorii debutanti in automobilism:

Motoare aspirate cu cilindrul efectiv de maxim 1400 cmc si o punte motoare, cu puterea de maxim 100 CP (plus 10%). Se include la aceasta clasa si autoturismele Dacia Logan si Sandero de Cupa.

Absolvirea unui curs specific de initiere in Slalom Paralel cat si avizul Comisiei de Slalom Paralel este obligatoriu.

Dupa incheierea unui an competitiona (minim jumătate plus unu etape finalizate), acestia pot utiliza si autoturismele Suzuki cu omologare nationala, alte motoare de 1400 cmc, aspirate sau CE, de maxim 140 CP (plus 10%) cat si cele mentionate la alin 6.3.4.

Juniorii care au mai concurat intre 14 si 16 ani (minim jumătate plus unu etape finalizate intr-un an) pot utiliza motoare de 1400 cmc, aspirate sau CE, de maxim 140 CP (plus 10%) cat si Dacia Logan, Sandero si Suzuki de Cupa.

Juniorii de peste 16 ani care au concurat in alte Campionate cu motoare peste 140 CP (plus 10%) vor fi inscrisi automat clasa corespunzatoare de motoare a seniorilor.

5.2.3 Juniorii sub 18 ani, Campioni la clasa in anii anteriori, vor concura in 2022 la una din clasele motoarelor de 1400 sau 1600 cmc seniori.

5.3. Clase constituite:

5.3.1. Clasa se considera constituita din minim 5 piloti participanti pentru a se acorda punctajul integral.

5.3.2. Clasa constituita din 4 piloti participanti: se acorda pentru locul I 17p s.a.m.d.

5.3.3. Clasa constituita din 3 piloti participanti: se acorda pentru locul I 15p s.a.m.d.

5.3.4. Clasa neconstituita (maxim 2 masini inscrise) se comaseaza cu cea imediat superioara pana se obtin cel putin 3 masini (exceptie clasa juniori).

6. CONCURENTI ADMISI

6.1. Este considerat participant orice pilot care a trecut de verificarile tehnice administrative si a trecut linia de start cel putin intr-o mansa.

6.2. Pilotii licentiați

Orice persoana care detine o licenta de CNR si/sau Slalom Paralel sau Rally 2 sau Rallycross seniori are dreptul de a participa la prezenta competitie (vezi si Regulamentul de licentiere).

6.3. Juniori admisi (vezi si aliniatul 5.2):

6.3.1. Varsta juniori:

- Varsta minima: 14 ani cu scoala de pilotaj absolvita (vezi exceptiile de mai jos, pct. 3).
- Varsta maxima: sub 18 ani la inceperea sezonului competitiona (inceputul primei etape anuale).
- Prin exceptie, la propunerea Comisiei Sportive de Slalom Paralel, Comisia Federala poate admite si participarea unor tineri piloti sportivi cu varsta incepand de la 12 ani, cu scoala de pilotaj absolvita.

6.3.2. Conditii necesare:

- Juniorul trebuie sa prezinte inaintea fiecărei etape un acord notarial de participare a acestuia, acord semnat de ambii parinti sau a tutorelui legal si este obligatorie absolvirea de catre junior a unei scoli de pilotaj agreata de catre FRAS sau sa fi fost practicant de Karting competitiona.

6.3.3. Clubul Sportiv la care este afiliat juniorul trebuie sa urmareasca ca pozitia juniorului in postul de pilotaj sa asigura accesul deplin la comenzi cat si vizibilitatea necesara. Totodata clubul garanteaza ca juniorul are abilitatile necesare pentru a manevra masina de concurs in parcul de service si pentru a participa la etapele de Campionat. Doar Clubul poate inscrie pilotul in competitie.

6.3.4. Cazul juniorilor care au concurat in anii trecuti in campionat si care nu se incadreaza in prezentele reglementari va fi judecat punctal de catre Comisia de Slalom Paralel.

6.4. Seniori : Pentru pilotii cu varsta peste 18 ani (seniori) este obligatoriu permisul de conducere categoria B. Exceptie pentru juniorii din anul anterior, cu derogare de la Comisia de Slalom, pana la varsta de 19 ani.

6.5. Participarea în echipaj este permisă numai pentru mașinile cu omologare valabilă (CNR).

6.5.1. Participanți juniori: În cazul juniorilor cu vârsta cuprinsă între 14/12-16 ani este obligatorie ocuparea locului din dreapta de către un instructor al unei școli de pilotaj sau de o persoană special nominalizată de către clubul al cărui membru este juniorul. Aceiași obligație o au și juniorii de peste 16 ani, **în primul an de participare**. Echipajul cât și automobilul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casti, centuri de siguranță în minim 4 puncte).

6.5.2. Participanți seniori: În cazul în care copilul este pilot junior (14/12-18 ani) acesta va trebui să prezinte la secretariat un acord notarial de participare a acestuia, semnat de ambii părinți sau de tutorele legal. Echipajul cât și automobilul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casti, centuri de siguranță în minim 4 puncte), **doar dacă se admite prin Reg. Part. Al etapei**.

6.5.3. Copilul seniori vor completa câte un formular cerere de participare pentru fiecare mașină la care participă. Formularul completat și vizat va fi predat arbitrilor de la prestart.

6.6. Pentru una sau două participări la etape se poate acorda licențe One Event. Cu aceste licențe nu se poate puncta în Campionatul final anual. Cei care doresc să participe doar la ultima etapă primesc doar licențe One Event.

6.7. Prin Regulamentul Particular al etapei se poate organiza în paralel cu prezentul Campionat și desfășurarea unui concurs destinat pilotilor amatori.

6.8. Piloti amatori:

- Orice persoană care nu are sau nu a avut o licență în Campionatele FRAS dar care deține un permis de conducere valabil (în ziua cursei) pentru categoria B, cu o vechime de minim 1 an, este admisă în clasele de piloti amatori (la vechime se admit excepții individuale cu acordul CCS).

Efectuarea în orice moment de antrenamente neautorizate de FRAS pe pista de concurs cât și orice fel de antrenament, pe aceeași pista, cu mai puțin de 6 zile înainte de desfășurarea unei etape duce la neadmiterea înscrierii pilotului respectiv la următoarea etapă programată/ la care participă acesta.

7. ÎNSCRIERI ȘI VALIDARI

7.1. Orice persoană licențiată FRAS, care dorește să participe la concurs trebuie să trimită înainte (sau să prezinte) la Secretariat (data și locul) cererea de înscriere completată, clarificări vezi în Regulamentul Particular al etapei.

7.2. Nici o modificare a cererii de înscriere nu este permisă, odată aceasta înregistrată, cu excepția celor prevăzute de Regulament. Oricum, concurentul poate înlocui mașina declarată în cererea de înscriere cu alta, doar până la verificarea tehnică.

Doar prin Regulamentul Particular al etapei și în limita posibilităților stabilite de Organizator sunt admisi doi piloti pe o mașină; nici un pilot nu poate concura pe mai mult de o mașină la un concurs; nici un pilot nu poate concura la mai multe clase în același concurs.

7.3. Numărul maxim de concurenți va fi publicat în Regulamentul Particular (înscrierile se suspendă la completarea numărului stabilit).

7.4. Prin semnarea cererii de înscriere concurentul și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile și prescripțiile prezentului Regulament.

7.5. Participarea în echipaj este permisă numai pentru mașinile cu omologare valabilă de N, A sau H (CNR).

8. TAXE DE ÎNSCRIERE

8.1. Taxele de înscriere:

- Taxa înscriere la o etapă este de maxim 500 RON/concurent,
- Taxa înscriere echipă este de:
 - maxim 200 RON pentru echipă cu trei piloți înscriși,
 - maxim 250 RON pentru echipă cu patru piloți înscriși,
 - maxim 300 RON pentru echipă cu cinci piloți înscriși.
- Taxa înscriere juniori, înscriși în cadrul clasei de 1400 cmc juniori, este de maxim 350 RON/concurent.
- Data limită de înscriere: conform Regulamentului particular.
- Data limită de achitare a taxei: conform Regulamentului particular.

8.2. Cererea de înscriere nu va fi luată în seamă dacă nu e însoțită de taxă de înscriere și viza de verificare tehnică a organizatorului.

8.3. Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de înscriere (locul și dimensiunile spațiului de publicitate conform Regulamentului Campionatului Național de Raliuri Dunlop 2022)

8.4. Taxele de înscriere se returnează:

- concurenților respinși: 50% din taxă de înscriere,
- dacă concursul nu mai are loc: 100% din taxă de înscriere.

9. ASIGURARE

9.1. Asigurarea etapei este obligatorie, se va încheia de către FRAS și va fi decontată organizatorului.

10. AMENDAMENTE-INTERPRETARI

10.1. Orice informație va fi anunțată concurenților prin buletine datate și numerotate care vor face parte integrantă din Regulamentul particular. Toate buletinele vor fi afișate și la panoul de afișaj.

10.2. Toate buletinele cu referire la problemele sportive trebuie semnate de CCS înainte de a fi publicate.

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

11. VERIFICARI

11.1. Verificări administrative

Este obligatorie prezența pilotilor la verificările administrative care se vor face în ziua concursului. Verificarea constă în inspectia documentelor: licența, carnet conducere (excepție juniori sub 16 ani), polița de asigurare, acord notarial pentru juniori.

11.2. Verificări tehnice

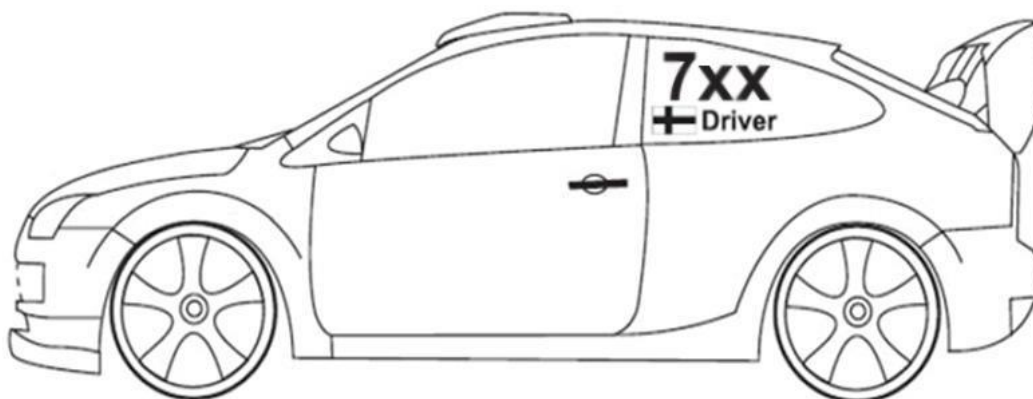
11.2.1. Orice mașină înscrisă în concurs trebuie prezentată de către pilot sau o persoană care îl reprezintă, la verificarea tehnică, care se va face la data cursei. Oricare mașini care întârzie, îi poate fi refuzată permisiunea de a lua startul.

11.2.2. Organizatorul poate prevedea o perioadă specială pentru verificări tehnice pentru concurenții care au întârziat și poate aplica penalități financiare care trebuie specificate în Regulamentul Particular. Totodată Organizatorul poate refuza înscrierea oricărui echipaj/pilot întârziat.

11.2.3. Orice masina care nu corespunde prezentului Regulament nu este acceptata la start.

11.2.4. Numerele de concurs vor fi conform Regulamentului de inscripționare FRAS: Doua numere pe fiecare parte pe geamurile laterale spate cu o inaltime de 20 cm si o grosime de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804). Aceste numere vor fi plasate in partea de sus a geamurilor din spate laterale. Prenumele pilotului, numele de familie (porecla), impreuna cu drapelul national din pasaportul national trebuie sa apara pe geamurile laterale spate pe ambele parti ale automobilului, de culoare alba. Dimensiuni nume: 10 cm inaltime, 10 mm grosime, de culoare alba, pe un fond transparent, caracter Helvetica, cu prima litera majuscula.

Un panou pe luneta, in partea de sus, care va fi de minim 90 cm lungime si 10 cm inaltime este rezervat Federatiei Romane de Automobilism Sportiv. O suprafata adiacenta contine numarul de competitie cu o inaltime de 14 cm si 1 cm grosime, de culoare orange fluorescent (PMS 804). Acest numar trebuie sa fie vizibil din spate si la nivelul ochilor.



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

11.2.6. Echipamentul pilotilor (combinezon, casca, etc.) cat si Pasaportul Tehnic al masinii, trebuie prezentat in momentul verificarii tehnice in acelasi timp cu masina.

12. SECURITATEA

12.1. Fiecare pilot trebuie:

- Sa poarte o casca conforma cu una din normele aprobate de FIA,
- Sa poarte combinezonul, lenjeria intima, manusi si incaltaminte conforma normelor FIA.
- Sa fie corect mentinut in scaun de centura de siguranta,
- Sa pastreze inchise geamurile. Se considera ca geamul este deschis, daca este coborat cu mai mult de 2 cm fata de pozitia "inchis complet".

12.2. Masini:

12.2.1. Masinile trebuie sa fie modele inchise cu plafon rigid si nedecapotabile (exceptie constructiile tip buggy care se inscriu obligatoriu in clasa 4 sau subclasa special destinata lor)

12.2.2. Este obligatorie dotarea fiecărei mașini cu:

- Centura de siguranta in minim 4 puncte conform Norme FIA. Se admite si depasirea cu 5 ani a termenului de valabilitate daca ele nu sunt uzate si au un aspect corespunzator. Centrurile nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora
- Un extingtor central cu actionare centrala, electrica sau manuala atat din interior cat si din exterior, aprobat FIA.

- c) Se admit anvelope conform CNR Dunlop 2022 si din dotarea autovehiculelor de serie, prevedere valabila si pentru buggy (mai putin anvelopele de serie buggy).
- d) In Campionatul de Slalom Paralel, nu se admit anvelope cu cuie sau cu crampoane metalice,
- e) De asemenea, in concursurile de Slalom Paralel este interzisa folosirea lanturilor antiderapante.
- f) Prin Regulamentul Particular al etapei se poate prevedea o zona Parc Alimentare pentru alimentarea cu combustibil a masinilor de concurs, in aceste conditii orice depozitare de combustibil sau alimentare ilegala in parcul de service se penalizeaza cu 10 secunde la timpul total obtinut de pilot in cadrul Clasamentului Open.

12.3. Rollbarul:

- a) Este obligatoriu pentru toate masinile care concureaza in Campionatul National de Slalom Paralel.
- b) Structura de securitate (rollbar): aceasta se confectioneaza si se monteaza conform normelor FIA si aprobate de FRAS. 12.4
- c) In cazul in care orice pilot sau automobil de concurs este considerat periculos pentru siguranta cursei CCS poate dispune eliminarea / indepartarea acestuia (vezi in acest sens si Codul Sportiv FIA).
- d) La propunera Directorului Organizatoric, a Comisiei de Slalom, a Reprezentantului clubului implicat sau parintelui juniorului implicat, CCS poate deasemenea dispune scoaterea din cursa a oricarui junior, daca unul dintre acestia considera ca juniorul pericliteaza cursa sau propria sanatate.

12.5 Prin Regulamentul Particular al etapei se poate prevedea un punct special de alimentare cu combustibil

13. ANTRENAMENTE SI SEDINTE CU PILOTTII:

- 13.1. Se organizeaza o mansa de antrenamente cronometrate in baza careia se intocmeste lista si perechile de start pentru mansa 1 si 2. In caz de neparticipare se considera prima mansa de concurs ca mansa de antrenament, pilotul figurand in concurs ca abandonat la aceasta prima mansa.
- 13.2. Sedinta cu pilotii trebuie sa aiba loc inaintea inceperii manselor de concurs. Toti pilotii masinilor admise in concurs trebuie sa participe la sedinta pe intreaga durata a acesteia.
- 13.3. La sedinta cu pilotii vor participa Directorul sportiv si cel putin un comisar sportiv, aceasta fiind condusa de unul din cei doi.

14. CONCURSUL

- 14.1. Runda 1: Mansa 1, 2, 3, 4:
 - 14.1.1. Masinile apartinand diferitelor clase vor alerga in perechi de cate doua. In prima runda vor fi 4 manse de concurs startul perechilor dandu-se dupa cum urmeaza:
 - a) Primele doua manse - dupa clasamentul din mansa antrenamentelor cronometrate. In prima mansa, privind din pozitia pilotului, pozitia din dreapta va fi ocupata de pozitiile impare din ordinea de start iar pozitia din stanga de pozitiile pare. In cea de a doua mansa, pozitiile se vor inversa, respectiv pozitiile impare vor lua startul din partea stanga si pozitiile pare din partea dreapta.
 - b) A treia si a patra mansa, dupa clasamentul intocmit pe baza insumarii timpilor din primele doua manse (respectiv locul 1 cu 2; locul 3 cu 4;) (incepand cu timpi cei mai slabi). In mansa a treia, privind din pozitia pilotului, pozitia din dreapta va fi ocupata de pozitiile impare din ordinea de start iar pozitia din stanga de pozitiile pare. In cea de a patra mansa, pozitiile se vor

inversa, respectiv pozițiile impare vor lua startul din partea stanga și pozițiile pare din partea dreapta.

- 14.1.2. Neprezentarea unui concurent pe linia de prestart în momentul startului perechii anterioare atrage automat penalizarea acestuia cu timpul 10 secunde/minut sau fracțiune de minut întârziere (maxim 40 de secunde) care se adaugă la timpul obținut în mansa respectivă. Din momentul în care arbitrul de la start face semn că următoarea pereche să se prezinte la start, concurentului lipsa pe linia de prestart i se va refuza startul în mansa respectivă.
 - 14.1.3. Obligatia prezentării pe grila de prestart revine în totalitate pilotului care trebuie să țină cont de ordinea de start din clasamentul afișat, clasament obținut în urma efectuării mansei/mansele anterioare.
 - 14.1.4. Ordinea de start obținută după fiecare mansa este afișată la panoul de afișaj și poate fi înmănată, la cerere, concurenților.
 - 14.1.5. Arbitrul de la alimentare start urmărește îndeaproape respectarea obligației concurenților de a se prezenta la linia de prestart în conformitate cu aliniatul 14.1 punctul 14.1.1. și 14.1.2
 - 14.1.6. Dacă un pilot nu se prezintă pe grila de prestart sau start, locul lui va rămâne liber și nu va putea fi ocupat de alt pilot.
 - 14.1.7. Atât clasamentul cu timpii rezultați după fiecare mansa cât și ordinea de start întocmită după antrenamentele cronometrate și după mansa 2 vor fi afișate la panoul de afișaj și pot fi înmănate, la cerere, concurenților.
 - 14.1.8. Reguli comune pentru mansele 1, 2, 3, 4.
 - a) În cazul neterminării unei manse se acordă din oficiu un timp de 15 minute.
 - b) Numai piloții care au încheiat 3 manse într-un timp de sub 15 minute/mansa vor fi admisi în semifinale.
 - c) La sfârșitul mansei 4 de concurs se întocmește un clasament pe clase obținut prin însumarea celor mai buni 3 timpi din cele 4 manse desfășurate.
 - d) La sfârșitul mansei 4 (runde I) de concurs se întocmesc clasamentul FINAL OPEN obținut prin însumarea celor mai buni 3 timpi din cele 4 manse desfășurate.
 - e) Pentru a puncta în clasamentul OPEN al unei etape de Campionat fiecare concurent trebuie să aibă efectuate minim două manse complete într-un timp de sub 15 min/ mansa, plus o a treia mansa care poate fi nefinalizată (se admite punctarea mansei nefinalizate cu 15 minute doar o singură dată).
 - f) Pentru a puncta în clasamentele pe clase ale unei etape de campionat, fiecare concurent trebuie să aibă cel puțin trei manse complete într-un timp de sub 15 minute/mansa.
 - g) Amânarea individuală a startului unui pilot nu se poate face decât din motive tehnico-organizatorice foarte bine întemeiate și doar cu aprobarea Directorului Sportiv.
 - h) În cazuri de forță majoră (timp de desfășurare diurn insuficient, ploaie abundentă care face pista de concurs inutilizabilă sau alte motive considerate de forță majoră, CCS împreună cu Directorul Sportiv pot dispune anularea unei manse din cadrul primei runde. În acest caz punctajul final acordat la Clase și Open este de doar 3/4 din punctajul normal acordat. Se pastrează condițiile de punctare la clasă (vezi pct.14.1.8 litera f).
- 14.2. Runda II: Semifinale și Finale
 - 14.2.1. Reguli comune:

a) În vederea ocupării podiumului de premiere primii 4 clasati din fiecare clasa vor concura în continuare în sistem eliminatòriu în semifinala și finala.

b) Startul perechilor în runda II se va face în ordinea: juniori, clasa 1400.... s.a.m.d., semifinala 2-3, apoi 1-4, finala mica, finala mare.

c) Atunci când doi piloti totalizează același timp după runda I pentru intrarea în semifinale timpul obținut în mansa care nu a fost adunată este decisiv. Dacă nu se pot departaja timpul cel mai mic din oricare mansa este decisiv.

d) Dacă un pilot nu se prezintă pe grila de start în semifinala sau finala, locul lui va rămâne liber și nu va putea fi ocupat de alt pilot.

e) Amânarea individuală a startului unui pilot nu se poate face decât din motive tehnico-organizatorice foarte bine întemeiate și doar cu aprobarea Directorului Sportiv.

14.2.2. Semifinale

14.2.2.1. Pentru fiecare clasa anterior definită și constituită, cu minim 4 concurenți calificați se organizează semifinale.

14.2.2.2. Semifinalele sunt de tip eliminatòriu și se formează astfel: locul 1 cu locul 4, și locul 2 cu locul 3, concurenții de pe locurile 1 și 2 își pot alege poziția de start.

14.2.2.3. În cazul în care dintr-o clasa se califică după runda I doar 3 concurenți clasificarea finală se stabilește în baza timpilor obținuți la sfârșitul rundei I.

14.2.2.4. Dacă un concurent nu se prezintă întruna din semifinale (sau se declară abandonat), celălalt component al semifinalei este obligat să efectueze mansa semifinală respectivă și să primească un timp de sosire (sub 15 minute) pentru a avea dreptul să intre în finala mare. Conculentul abandonat/retras va ocupa automat locul 4 la clasa respectivă. În cazul în care concurentul singular al mansei semifinale nu reușește să obțină un timp de sosire sub 15 minute, cealaltă semifinală devine automat finală mare și clasarea celorlalți doi participanți de la runda II (care vor ocupa locurile 3 și 4) se va face în baza locurilor ocupate după runda I.

14.2.2.5. Dacă ambii componente ai unei semifinale nu se prezintă la start (sau se declară abandonati), cealaltă semifinală devine automat finală mare, iar clasarea concurenților abandonati/retrasi se va face în baza locurilor ocupate la clasa după runda I.

14.2.3. Finale

14.2.3.1. Se va constitui din castigatorii semifinalelor, concurentul cu cel mai bun timp în semifinală putând să-și aleaga poziția de start în Finală.

14.2.3.2. Locul 3 se va acorda castigatorului finalei mici disputată între cei care au pierdut semifinalele.

14.2.3.3. În cazul în care nici un concurent nu trece linia de start în finală mare și/sau mica locurile unu și doi, respectiv trei și patru, se vor acorda în baza rezultatelor obținute după încheierea rundei I.

14.2.3.4. În cazul în care nici un concurent nu trece linia de sosire în finală mare și/sau mica locurile unu și doi respectiv trei și patru se vor acorda în baza rezultatelor obținute după runda I.

14.2.3.5. Prevederile de la 14.2.2.4 și 14.2.2.5 se au în vedere la Finală.

14.2.3.6. Prevederile de la aliniatul 14.1 punctele 14.1.1 până la 14.1.5. sunt valabile și la runda II.

14.2.3.7. In cazuri de forta majora (timp de desfasurare diurn insuficient, ploaie abundenta care face pista de concurs inutilizabila sau alte motive considerate de forta majora, CCS impreuna cu Directorul Sportiv pot dispune neefectuarea unor manse semifinale sau finale, departajatea efectuind-se in acest caz functie de timpul anterior obtinut de fiecare dintre sportivii implicati.

14.3. Generalitati

14.3.1. Sistem electronic de cronometrare si start: la start va fi montat un sistem de masurare a startului anticipat cu ajutorul unui cronoprinter. Timpul de sosire va fi masurat cu precizie de 1/1000 secunde. Timpul luat in calcul este timpul realizat de concurent intre secunda zero a minutului de start si timpul de sosire.

14.3.2. Intarzierea unui concurent in zona de start cu mai mult de 20 secunde dupa momentul startului (minut implinit) duce la reluarea mansei fara cel in cauza.

14.3.3. Zona startului si a prestartului va fi delimitata.

14.3.4. Pozitiile de start vor fi:

14.3.4.1. in mansele 1, 3 din runda I:

a) pozitia din dreapta a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru pozitiile impare din clasamentul stabilit in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.

b) pozitia din stanga a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru pozitiile pare din clasamentul stabilit in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.

14.3.4.2. in mansele 2 si 4 din runda I: se procedeaza la inversarea pozitiei de start a perechilor stabilite in urma mansei de antrenamente cronometrate, respectiv clasamentul stabilit prin insumarea timpilor din mansele I si II.

14.3.4.3. in runda II:

- La semifinale: pozitia din dreapta a liniei de start (privita din pozitia pilotului) pentru locul 1 respectiv 2 din semifinalele mentionate la aliniatul 14.2.2.2.
- La finala mare: pozitia din dreapta pentru concurentul posesor al celui mai bun timp, din cei doi castigatori ai semifinalelor.
- La finala mica: pozitia din dreapta pentru cel mai bun timp efectuat in semifinale de cei doi concurenti care au pierdut semifinalele.

14.3.5. Semnalizarea cu fanioane: semnalizarea cu fanioane trebuie sa fie in conformitate cu Anexa H a CSI, cu urmatoarele exceptii: fanionul galben va fi prezentat la un singur post, imediat inainte de accident/obstacol. Dupa prezentarea fanionului galben, pilotul ramas in concurs continua cursa cu atentie pana la depasirea integrala a zonei incidentului semnalizata prin prezenta fanionul verde.

14.3.6. La solicitarea pilotului care a fost semnalizat, in runda I, cu fanionul galben sau rosu, acestuia i se poate aproba restartul in mansa respectiva.

15.PENALIZARI

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

15.1. Orice discutie jignitoare, pe un ton ridicat sau insotite de un vocabular indecent purtate cu/despre Directorul Sportiv, oficialii

concursului sau organizator vor duce la înaintarea cazului către Comisia de Disciplină.

15.2. Infrațiune, Penalitate

- a) Participarea unei mașini neadmise în virtutea art. 5 al Regulamentului: start refuzat.
- b) Neplata taxelor de participare: start refuzat.
- c) Vehicule care nu se conformează măsurilor de securitate ale Regulamentului Particular: excluderea din competiție de către Comisarii sportivi la propunerea Comisarului tehnic.
- d) Orice acțiune/intervenție asupra unei mașini oprite pe traseu în vederea repunerii ei în mișcare pe traseu sau pentru a fi readusă în parcul de service se face doar cu aprobarea Directorului Sportiv. Orice abatere se sancționează cu excluderea din concurs a pilotului și/sau a colegiilor acestuia care efectuează operația.
- e) Deplasarea marcajelor pistei sau conducerea în afara circuitului pentru a castiga timp: excludere din mână.
- f) Starturi anticipate: într-o mână: se penalizează cu un timp suplimentar de 10 secunde pentru fiecare secundă anticipată.
- g) Nerespectarea indicațiilor fanioanelor de semnalizare: Decizia Comisariilor Sportivi.
- h) Prezentarea cu întârziere la verificările tehnice se penalizează conform Regulamentului Particular, Organizatorul putând oricând refuza înscrierea în concurs a echipajului/pilotului întârziat.
- i) Depășirea cilindreei echivalente clasei declarate se sancționează cu excluderea din Campionatul de Slalom Paralel în sezonul respectiv și anularea punctelor acumulate, Comisia de Disciplină urmând să stabilească și alte sancțiuni.

Refuzul de a se supune verificărilor se consideră faptă dovedită și se sancționează ca atare.

Cu aprobarea Directorului Sportiv, Comisarii Tehnici pot dispune efectuarea verificărilor menționate ori de câte ori există banuiala unei fraude. În plus, Comisarii Sportivi, personal sau la propunerea Directorului Sportiv, vor putea să ia o decizie pentru orice situație neprevăzută de Regulament și să aplice penalizări conforme cu criteriile Regulamentului General și ale Regulamentului Particular.

16. PARC ÎNCHIS-REZULTATE-RECLAMAȚII

16.1. Parc închis

- a) Mașinile tuturor semifinaliștilor și finaliștilor trebuie conduse de către piloți imediat în parcul de service care se asimilează unui parc închis după terminarea concursului. Mașinile vor rămâne în parc 15 minute după publicarea rezultatelor provizorii până când acestea vor fi declarate definitive sau până la autorizarea de ieșire dată de către Comisarii Sportivi. În această perioadă este interzisă efectuarea oricărui intervenții asupra mașinii.
- b) Este interzisă alimentarea cu combustibil în parcul de service fără supravegherea unui Comisar Tehnic, **în cazul în care nu este asigurată o incintă specială pentru** alimentare.
- c) Orice încălcare a regimului de parc închis va atrage excluderea din concurs.
- d) Nota: **CIRCULAȚIA ÎN PARCUL DE SERVICE SE VA DESFĂȘURA CU VITEZA DE MAXIM 10 KM/H.** Abaterile se penalizează cu 10 secunde de penalizare la mână anterioară sau următoare.

16.2. Rezultate

- a) Rezultatele fiecărei manse vor fi comunicate concurenților imediat ce toate acestea au fost primite.
- b) Ordinea de start a fiecărei manse va fi afișată înainte de startul acesteia.

c) Toate rezultatele vor fi afisate pe panoul de afisaj.

16.3. Contestatii

16.3.1. Orice protest, este inaintat, in scris, Directorului Sportiv insotit de taxa respectiva. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fara 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 500 lei. Daca reclamatia face necesara demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei masini, reclamantul trebuie sa depuna o cautiune de 5000 lei. In protestele legate de neconformitatea tehnica a unui automobil va fi precizata clar și fara echivoc, piesa contestata. Aceste proteste trebuie depuse inainte de verificarea tehnica finala.

16.3.2. Dreptul de a protesta il are numai pilotul inregistrat in competitie sau reprezentantul acestuia inregistrat in acest scop la FRAS, pe cererea de licenta. Totusi, oficialii pot actiona oricand din oficiu, chiar in cazul in care nu sunt sesizati de o reclamatie (art. 171 din CSI). In cazul in care un protest necesita demontare și reasamblare a unei parti bine definite dintr-o masina (motor, transmisie, directie, sistemul de franare, instalatii electrice, caroserie, etc), solicitantul trebuie sa plateasca o taxa suplimentara de depozit pentru fiecare parte. Sumele aplicabile vor fi specificate in Regulamentul particular al competitiei. In eventualitatea unui protest care necesita 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 totalul reperelor demontate. Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Daca protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluata in totalitate de cel impotriva caruia a fost depus protestul. Nici una din parti nu are dreptul de a solicita celelalte 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 (excludere, suspendare, depunctare, penalizare in timp sau in bani, alte sanctiuni disciplinare).

16.3.3. In mod similar vor fi sanctionate:

- a) Protestele depuse cu reacredinta;
- b) Orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
- c) Orice incercare de a ascunde sau inlocui un reper neconform;
- d) Ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor in lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- e) 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.
- f) Protestele impotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse in maximum 30 minute de la afisarea rezultatelor la panoul oficial de afisaj.

16.3.4. 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 este admis. În cazul în care protestul este neîntemeiat și, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferența va fi suportată de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.

16.4. Apel

Regulamentul particular trebuie să conțină informații cu privire la taxele naționale de recurs.

Pentru proteste la Comisia de Competiții – 2000 lei

Pentru proteste la Comisia de Disciplină – 2000 lei

Pentru apeluri la Comisia de Apel – 2500 lei

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

Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maximum 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului 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.

17.ALTE INFORMATII

17.1. Extinctoare

În interiorul padockului, fiecare pilot este responsabil de asigurarea unui extingtor de minim 6 kg (în termen de valabilitate) în zona rezervată echipei sale.

17.2. Protecția mediului

Se cere fiecărui pilot să asigure o folie de plastic sau prelată (de 3 x 4 m min, obligatoriu a fi prezentată cu ocazia reviziei tehnice) pentru a fi plasată pe locul rezervat echipei sale pentru intervenții asupra mașinii, în scopul de preveni orice poluare în caz de scurgeri accidentale etc.

17.3. Oficialii cursei

17.3.1. Comisarii Sportivi

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competiții sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri a Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aprobă componenta Colegiului și stabilește Președintele acestuia.

17.3.2. Delegați FRAS

Minim următorii delegați vor fi numiți de către FRAS:

- **DELEGATUL TEHNIC:** Delegatul tehnic FRAS va ține legătura cu directorul de cursă și va fi șeful Comisarilor tehnici.
- **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 sau respectat toate prevederile Regulamentare. Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar. Observatorul federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau a membrilor Comisiei Naționale de Slalom Paralel. În unele cazuri această funcție va putea fi îndeplinită și de arbitri cu experiență îndelungată desemnați la începutul sezonului și avizați de către Consiliul Federal. În timpul unei competiții, Comisarii Sportivi pot îndeplini și alte funcții.

- **RESPONSABIL CU RELATIILE CU CONCURENTII:** atribuții principale: să informeze concurenții și să joace în permanentă rolul de mediator. Acesta este delegat de către Organizator.

17.4. Publicitate.

17.4.1. Dreptul de expunere a materialelor publicitare pe timpul desfășurării competiției îl deține exclusiv organizatorul.

17.4.2. Participanții la competiție pot afișa materialele publicitare doar pe autoturismul de competiție și pe mașina de asistență special nominalizată acesteia, pe cort și pe prelată de protecție.

17.4.3. Spațiu destinat concurenților: fiecărui concurent îi revine în parcul de asistență o suprafață de maxim 30 metri pătrați pentru autoturismul de competiție, mașina de asistență. Parcarea altor autoturisme în parcul de asistență, fără acceptul organizatorului, este interzisă și se **penalizează cu amendă și apoi cu excluderea din concurs a echipajului respectiv.**

17.4.4. Nerespectarea condițiilor menționate la alineatele 17.4.2. și 17.4.3. duce la o penalizare pecuniară cuprinsă între 750 și 5000 lei **și până la excluderea din concurs.**

17.5 Organizatorul va asigura, prin personalul propriu, accesul în parcul de service doar a mijloacelor strict necesare desfășurării competiției.

În fiecare padoc se admit doar mașina de competiție și mașina de asistență.

Nerespectarea acestor instrucțiuni în padoc și parc, de către concurenți duce la penalizarea pilotului, inițial, cu 10 secunde, adăugate la timpul total obținut la finele Rundei I, în Clasamentul Open, rămânând, în continuare valabile celelalte penalități de la pct. 17.4.4.

Seful de Securitate și cu Seful de Parc verifică implementarea și respectarea acestor măsuri. Eventualul loc de parcare amenajat în incinta Parcului de Service va fi destinat pentru autoturismele oficialilor competiției.

18. CLASAMENT ANUAL

18.1. La întocmirea clasamentelor anuale individuale, Open și pe echipe se vor lua în calcul etapele desfășurate, astfel:

Până la 5 etape toate,

Peste 5 etape n-1

Va fi declarat **CAMPION NAȚIONAL LA CLASĂ** dacă la respectiva clasă au participat și punctat pe întreg anul competițional, minim 10 piloți și clasa a fost constituită la minimum 3 etape. Excepție clasa juniori, unde numărul minim de pilotiparticipanți poate fi și de trei.

În cazul în care pe întreg anul competițional nu au punctat în campionat minim 10 piloți dar clasa a fost constituită la minimum 3 etape se va decerne titlul de **CÂȘTIGĂTOR AL CLASEI**.

Sportivii care au participat la una sau două etape pe parcursul unui an competițional nu vor putea figura pe podiumul anual de premieră.

În vederea participării la Campionatul pe echipe se consideră o echipă formată din minim 3 și maxim 5 concurenți din care punctează primii 3 cei mai bine clasati piloți, dar nu mai mult de un pilot la aceeași clasă.

Punctele acordate unui pilot din cadrul echipei se stabilesc prin însumarea punctelor acordate la clasă cu punctele acordate la Clasamentul Open. Primul junior clasat beneficiază de un bonus de 50% din punctele obținute.

Se constituie pentru 2022 și un Clasament Open Femina cu următoarele particularități:

- După finele primei runde de concurs de la etapa se completează o listă cu

participanțele de sex feminin (indiferent că sunt junioare sau senioare și indiferent de clasă la care s-au înscris), care se ordonează funcție de timpul obținut (prin însumarea a trei cele mai bune manse din cele patru maxim posibil de parcurs).

Se vor puncta locurile cu 20 ,17, 15, 13, 12, 11, si asa mai departe pana la locul 16. In cazul in care sunt mai putin de 5 participante, la patru participante se acorda max. 17 puncte si 15 puncte la doar trei participante (conditie minima pentru existenta clasamentului).

La sfarsit de an se confera de FRAS titlul de Campioană Open Femina, prin însumarea punctelor de la etapele individuale, luând in calcul punctajele cele mai mari, ale fiecărei participante, **conform reglementarilor generale din acest Regulament art. 18.1 primul aliniat.**

criteriile de departajare in caz de egalitate.

18.2 Clasament clase:

In caz de egalitate de punctaj la o clasa departajarea a doi sau mai multi concurenti se face tinand cont de: victoriile directe de la clasa din etapele comune (etape la care au participat cei implicati si care se iau in calcul in vedea cumulării punctajului fiecaruia).

In cazul in care egalitatea se pastreaza in continuare se ia in calcul diferenta de locuri dintre concurenti la etapele mentionate mai sus.

In cazul in care egalitatea se pastreaza in continuare se ia in calcul suma timpilor luati in calcul de la rundele I de la etapele la care puncteaza concurentii in cauza.

18.3 Clasamentul Open:

In caz de egalitate se ia in calcul pentru departajare timpul cumulat din etapele comune (etape la care au participat cei implicati, cele care se iau in calcul in vederea cumulării punctajului fiecaruia).

In cazul in care egalitatea se pastreaza in continuare sau nu se poate efectua departajarea se ia in calcul cel mai bun loc si apoi cel mai bun timp obtinut in anul competitional.

19 REGULAMENT ELIBERARE LICENTE/NUMERE CONCURS CAMPIONATUL NATIONAL DE SLALOM PARALEL – EDITIA 2022, conform Regulamentului de licențiere FRAS 2022

In Campionatul National de Slalom Paralel ediția 2022, posesorii de licență de Slalom Paralel vor avea numerele de concurs formate din trei cifre, prima dintre ele fiind cifra 7 (exemplu: 7xx). Primii zece sportivi din Clasamentul Open 2021 au rezervate automat pentru ediția 2022 numerele de concurs de la 701 la 710. Daca din diferite motive, vreunul dintre acesti sportivi doreste un alt numar de concurs (intre 711 si 799), poate opta pentru un astfel de numar cu conditia ca acesta sa nu fie atribuit/retinut/rezervat de catre un alt concurent. Daca vreunul dintre acesti zece sportivi va participa la editia 2022 a Campionatului National de Slalom Paralel cu licenta de raliu si nu va necesita acordarea numarului aferent Campionatului National de Slalom Paralel (7xx), acest numar nu va putea fi acordat sub nici o forma unui alt sportiv. De asemenea, daca unul dintre cei zece sportivi care au numar de licenta acordat din oficiu, opteaza pentru un alt numar de licenta/concurs, numarul sau nu va putea fi acordat sub nici o forma unui alt sportiv.

20 FESTIVITATEA DE PREMIERE

20.2 Castigatorii primelor trei locuri de la fiecare clasa, Open, Cupa Scolilor de Pilotaj individual si echipe vor primi diplome si cupe.

20.3 Se instituie o Cupa a Scolilor de Pilotaj, a carui regulament este prezentat mai jos.

20.4 Festivitatea anuala de premiere

Castigatorii trebuie sa fie prezenti la festivitatea anuala de premiere. Daca un pilot nu participa, el poate fi sanctionat cu o amanda pana la 1500 lei.

Regulamentul Cupei Scolilor de Pilotaj ediția 2022

1. Descriere generala

1.1.Scopul acestei Cupe.

Prezenta Cupa a Scolilor de Pilotaj are ca scop incurajarea formarii/participarii/familiarizarii unor noi generatii de piloti pe macadam, cat si sansa incheierii unor cursuri, a diferitelor scoli de pilotaj, intrun cadru comun de confruntare/verificare, cu ocazia desfasurarii etapelor de Campionat National de Slalom Paralel.

1.2. Sansa ca o scoala de pilotaj sa-si poata premia pe castigatorul unei serii de curs cu prezenta acestuia la una sau mai multe etape anuale de CNSPR.

2. Masini de concurs utilizate:

Dacia Logan si Sandero de Cupa cat si Suzuki de Cupa.

In cadrul concursului se admite participarea a doi piloti pe o masina.

3. Concurenti admisi:

3.1. Diferitele Scoli de Pilotaj acreditate FRAS care isi vor nominaliza/desemna cate unul sau mai multi piloti sa o reprezinte, punctand cel mai bine clasat pilot.

Nota 1: in cadrul clasamentului individual anual o Scoala de Pilotaj poate fi reprezentata de diversi piloti in cadrul diferitelor etape.

Nota 2. Criteriul de reprezentare al scolii de catre pilot este ultima scoala de pilotaj efectuata sau cea pe care o efectueaza in acel moment.

Un pilot poate reprezenta doar o singura scoala de pilotaj si doar in maxim doi ani competitionali succesivi.

3.2.Varsta participantilor:

Incepand cu 12 ani pana la 25 de ani, la data inceperii campionatului.

4. Clasificarea si punctajul:

In cazul in care la aceasta cupa sunt inscrisi minim 5 piloti punctajul acordat este cel din cadrul CNSP (20, 17, 15,3, 2, 1). Daca sunt inscrisi 4 piloti punctajul maxim incepe de la 17 puncte, Daca sunt inscrisi doar 3 piloti punctajul maxim incepe de la 15 puncte. La 2 piloti inscrisi se acorda 13 respectiv 12 puncte si la doar un singur participant se acorda 12 puncte.

Pentru a incuraja/sprijini indeosebi tinerii participanti se acorda **la individual si echipe** un bonus la punctajul (individual obtinut), dupa cum urmeaza:

4.1. Juniori participanti cu varsta pana la 16 ani20 %

4.2 Juniori participanti cu varsta intre 16 si 18 ani10 %

5. Clasamente:

5.1 Clasament nominal/individual al Scolii de Pilotaj.

5.2. Clasament pe echipe al Scolilor de Pilotaj, in care fiecare echipa se claseaza functie de cumulul de puncte al tuturor membrilor/pilotilor, ai unei scoli, participanti la etapa respectiva.

In cadrul unei echipe se pot inscrie maxim 3 concurenti.

6. Taxa de inscriere: Conform regulamentului particular al etapei desfasurate