

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALLYCROSS 2018 - PRESCRIȚII GENERALE -

1. GENERALITĂȚI

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rallycross 2018.

Campionatul cuprinde competițiile de rallycross înscrise în Calendarul competițional 2018. 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 2018 limba oficială este limba română.

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

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

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

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

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

1.4 VALABILITATE

Aceste reglementări sunt valabile pentru sezonul competițional 2018 și/sau până la elaborarea unui nou regulament de Rallycross. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu litera distinctă.

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

2. DEFINIȚII

2.1 BULETIN

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

2.2 COMUNICAT

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

3. CAMPIONAT

Vor fi minim 5 și maxim 8 etape pe an.

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

5 etape sau mai puțintoate,

6 etape n-1

8 etape..... n-2, unde n reprezintă numărul de etape desfășurate.

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

O etapă se poate desfășura și într-o singură zi. Acest lucru va fi anunțat în regulamentul particular.

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 2018 vor fi desemnați la ședința tehnică din rândul membrilor arbitrilor prezenți la etapă. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv.

4.2. 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 arbitrii cu experiență îndelungată cunoscători ai Regulamentului de Rallycross, desemnați la începutul sezonului de Comisia Națională de Rallycross și avizați de către Consiliul federal.

4.2.3 RESPONSABIL CU RELAȚIILE CU CONCURRENTII

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

5. MASINI ELIGIBILE

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

Automobile de Grupa H:

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

Mașini BUGGY:

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

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

6. TIPURI DE COMPETIȚII

Competițiile de rallycross vor avea loc pe circuite cf. Anexei H (II, 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: 2000 m;
- lățime minimă: 10 m;

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

Compozitie:

- suprafața acoperită (asfalt, beton etc.): min. 35%, max. 60%;
- suprafața macadam: min. 40%, max. 65% (această suprafață va fi obligatoriu udată cu apă)
- Panta sau rampa 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 care va fi continuată pe cel puțin 30 m după linia de start; lățimea pistei în dreptul liniei de start va trebui menținută până la primul viraj și pe toată lungimea acestuia, care va avea o rază maximă de 25 m și o schimbare de direcție de minim 45 de grade

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

- pe interiorul virajelor se vor amplasa anvelope (acestea vor fi foarte bine ancorate unele de celelalte, protejând arbitrii din zonă și nepermițând piloților "să taie" traseul);

- traseul, în funcție de caracteristicile zonei, poate să conțină 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 nu parcurge buclă joker într-o manșă de calificare sau finală va fi clasat pe ultimul loc în acea manșă sau finală. Dacă un pilot parcurge buclă joker de mai multe ori nu este penalizat.

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

7. ORGANIZAREA COMPETITIEI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- fanionul **rosu** - se arata de catre toti arbitrii de traseu fie la ordinul Directorului sportiv fie in momentul in care un arbitru l-a ridicat daca in zona supravegheata a intervenit o RASTURNARE, un INCENDIU sau un pericol iminent care face obligatorie oprirea cursei.

La vederea steagului rosu toti pilotii sunt obligati sa opreasca si sa astepte indicatiile arbitrilor.

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

Regulamentul Particular al fiecarei etape se va face respectand prezentul regulament cu particularitatile specifice fiecarei piste de concurs si va fi trimis, catre FRAS ,spre aprobare cu cel putin 15 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. **Pilotii care nu au licenta de rallycross vor puncta doar in cadrul competitiei la care participa si nu vor puncta in clasamentele anuale . Sportivilor li se poate permite, la cerere, urcarea în manșele de antrenament si calificare cu o persoană pe post de co-pilot. Atat pilotul cat si copilotul sunt obligati sa depuna o declaratie pe proprie raspundere la secretariat in momentul înscrierii. Copilotul trebuie sa respecte toate normele de securitate in vigoare (combinezon, casca, etc.) Lipsa declaratiei si orice incalcare a prezentelor obligatii nu scutesc pilotul de raspunderea exclusiva a acestuia in cazul unui incident urmat de pagube materiale sau vatamari de orice natura a persoanelor.**

Vor fi admise urmatoarele categorii de sportivi:

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

b) JUNIORI : pentru a se constitui aceasta clasa este obligatoriu sa participe la o competitie minim 3 piloti.

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

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

Un junior care a implinit varsta de 16 ani si a participat in anul competitional precedent la cel putin jumatate din etapele CNRC, poate debuta la seniori la propunerea Comisiei Nationale de Rallycross, cu acordul Consiliului Federal. Comisia Nationala de Rallycross poate propune ca un junior care a implinit varsta de 15 ani sa poate debuta la seniori daca in anul competitional precedent a avut rezultate de exceptie sau a fost declarat CAMPION NATIONAL LA JUNIORI.

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

9. INSCRIERI-VALIDARI

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

9.6. Taxe de inscriere

9.6.1 Taxele maxime de inscriere sunt:

RALLYCROSS – AUTOTURISME	RALLYCROSS BUGGY
Taxa inscriere 150 lei/concurent	Taxa inscriere 100 lei/concurent
Taxa inscriere 150 lei/echipa	Taxa inscriere 100 lei/echipa
Taxa inscriere 0 lei/junior/femei	Taxa inscriere 0 lei/junior/femei

Taxa de inscriere este achitata la verificarile administrative.

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

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

9.6.4 Taxele de inscriere se returneaza:

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

10. ASIGURARE

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

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

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

11. AMENDAMENTE-INTERPRETARI

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

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

12. VERIFICARI

12.1 Verificari administrative

12.1.1. ~~Doar~~ Pilotii sau reprezentantii acestora trebuie sa se prezenta 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 si piloti care nu se prezinta la verificarile administrative nu sunt autorizati sa ia parte la antrenamente si la nici una din masele competitiei.~~

12.2. Verificari tehnice

12.2.1 Orice masina inregistrata in concurs trebuie prezentata de catre pilot sau o persoana care il reprezinta, la verificarea tehnica.

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

12.2.3. Orice masina care nu corespunde Regulamentelor de Securitate FIA (anexele J si M) nu este acceptata la start.

12.2.4 Orice automobil care se prezinta la start, la inceputul concursului, cu elemente de caroserie lipsa sau geamuri laterale sparte, parbriz lipsa sau spart/fisurat in zona pilotului nu este acceptata la start. Daca in timpul competitiei se sparge parbrizul, CCS va decide daca pilotul poate relua cursa.

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

12.2.6 Pasaportul Tehnic al automobilului trebuie prezentat obligatoriu Comisiei Tehnice.

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

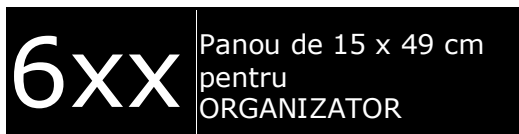
13. NUMERE DE CONCURS

Numerele de concurs vor fi intre ~~601~~ 600 si 699, in ordinea numarului de puncte acumulate in anul precedent in clasamentul open.

13.1. Doua panouri pe portierele din fata masurand 67 cm. Lungime si 17 cm. Inaltime incluzand un cm alb de jur imprejur. Fiecare din aceste panouri va contine un spatiu de 23X15 cm. pentru numarul de competitii care va fi intotdeauna in fata panoului. Numerele vor fi galben cu o inaltime de 14 cm. cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafata ramasa din panou este rezervata pentru uzul organizatorului.

Fiecare panou va fi plasat orizontal la marginea fiecarei portiere fata, cu numarul in fata. Partea de sus a panoului trebuie sa fie plasat intre 7 si 10 cm sub limita de jos a geamului.

Niciun alt semn, altul decat culoarea automobilului, nu va fi aplicat la mai putin de 10 cm fata de panou.



13.2. Doua numere pe fiecare parte pe geamurile din spate cu o inaltime de 25 cm si o grosime de 25 mm de culoare orange. Aceste numere vor fi plasate in partea de sus a geamurilor din spate laterale in 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 3X15 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 15x30 cm, rezervat pentru uzul organizatorului.

14. DERULAREA CONCURSULUI

14.1. Securitatea:

Fiecare pilot trebuie:

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

Se admite si echipament cu omologare expirata .

14.2. Antrenamente si sedinte cu pilotii

Antrenamentele oficiale cronometrate sunt obligatorii. Cronometrarea va fi electronica , cu transpondere fixate pe fiecare automobil de concurs . Timpii obtinuti vor fi afisati dupa fiecare mansa de concurs .

Pentru sesiunea de antrenamente libere, pre-grila va fi organizata in 3 intervale, unul pentru fiecare clasa. Daca un interval cuprinde suficiente masini, va putea fi dat startul pentru aceasta grupa. Aceasta procedura va trebui urmata pana la sfarsit.

La fiecare clasă, sesiunea de antrenamente oficiale cronometrate va fi organizata pe durata a 5 minute .Va fi retinut timpul cel mai bun realizat intr-unul din aceste tururi . Fiecare pilot va trebui sa parcurga cel putin un tur in timpul antrenamentelor. Daca nu, va putea sa ia startul in prima mansa de calificari numai cu autorizarea Comisarilor Sportivi.

Ordinea antrenamentelor este următoarea: - **antrenamente libere** (aspect prevăzut în regulamentul particular al competiției cu durată de timp, în funcție de organizator în parte);

- **antrenamente cronometrate.**

Masinile din clase diferite vor concura separat.

14.3. Sedinta cu Pilotii trebuie sa aiba loc intre sesiunea de antrenamente libere si sesiunea de antrenamente oficiale cronometrate. Toti pilotii masinilor admise in concurs trebuie sa participe la sedinta pe intreaga durata a acesteia.

14.4. Calificari

14.4.1 Vor fi trei manse de calificari cu 5 masini pe o linie in fiecare mansa.(vezi desenul 1).

- prima mansa dupa timpii obtinuti in antrenamentele oficiale cronometrate;
- a doua mansa dupa clasamentul primei manse (punctele obtinute)

- a treia mansa dupa insumarea punctelor obtinute in prima si a doua mansa

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.

Grila de start a fiecarei manse trebuie organizata pe aceleasi baze: incepand cu cei mai lenti conform timpilor realizati, fiecare mansa cu cel putin 5 masini .

Numarul ramas se imparte in doua si grila de start se va stabili dupa cum urmeaza:

- daca raman 10 masini:
- inainte de ultima mansa: 2-4-6-8-10
- ultima mansa: 1-3-5-7-9
- daca raman 9 masini:
- inainte de ultima mansa: 2-4-6-8-9
- ultima mansa: 1-3-5-7
- daca raman 8 masini:
- inainte de ultima mansa: 2-4-6-8
- ultima mansa: 1-3-5-7
- daca raman 7 masini:
- inainte de ultima mansa: 2-4-6-7
- ultima mansa: 1-3-5
- daca raman 6 masini:
- inainte de ultima mansa: 2-4-6
- ultima mansa: 1-3-5

Daca un pilot nu se prezinta pe grila de start in ~~ultimele doua manse~~ **mansele de concurs** , locul lui va ramane liber si nu va putea fi ocupat de alt pilot.

14.4.2. Reguli comune

Toate mansele de calificare vor fi cronometrate si pilotul cel mai rapid al fiecarei manse va primi 1 punct, al doilea 2 puncte s.a.m.d. Acei piloti care nu au terminat o mansa vor primi 80 de puncte: pilotii care nu iau startul in mansa vor primi 90 de puncte: pilotii exclusi din mansa vor primi 95 de puncte.

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

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

14.5. Finale

14.5.1 Vor fi maximum 3 Finale, pentru un total de 16 piloti calificati. Cei mai buni 5 piloti, avand numarul cel mai mic de puncte din doua manse de calificari, intra in finala A; urmatorii, clasati pe locurile 6 pana la 10, intra in finala B; de la locul 11 la 16 intra in finala C. Castigatorul finalei C intra in finala B si castigatorul finalei B intra in finala A, amandoi pe ultimul loc din grila. Grilele din finale se compun din 6 masini pe 3 randuri. Pilotul cel mai bine clasat in calificari va alege pole position, al doilea va fi pe acelasi rand. Celelalte randuri vor fi decalate. Daca sunt mai putin de 14 piloti calificati vor fi doar Finalele A si B; daca sunt mai putin de 9 piloti calificati va fi doar Finala A in care vor participa doar primii 6 piloti; restul pilotilor vor primi punctele corespunzatoare locurilor 7-9.

14.5.2 Reguli comune

14.5.2.1

Pentru calificarea in finala se aduna cele mai bune rezultate (puncte) din cele trei manse de calificari . In caz de egalitate de puncte castiga cel care are cel mai bun rezultat in mansa care nu a fost luata in considerare

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

15.2.2 Daca un pilot nu se prezinta pe grila de start in Finala, locul lui va ramane liber si nu va putea fi ocupat de alt pilot.

RALLYCROSS BUGGY:

In functie de conditiile meteorologice si conditiile suprafetei pistei de rulare, competitia de autocross buggy se poate desfasura in doua feluri:

- in sistem rallycross;
- in sistem manse cronometrate individuale(după caz, plecare la interval de 20-30 secunde pentru minim 2 si maxim 3 buggy, in functie de lungimea pistei).

Hotararea modului de desfasurare se ia de catre oficialii etapei, la sedinta tehnica, in urma consultarii pilotilor de la clasa respectiva .

Daca specificul suprafetei de rulare a pistei este favorabil oricaror conditii, se poate stabili modul de desfasurare prin regulamentul particular al competitiei.

In sistem manse cronometrate individuale – sistem adoptat atunci cand conditiile meteo sunt nefavorabile sau cand praful existent face imposibila desfasurarea competitiei

14.6. Pentru desfasurarea in bune conditii a competitiei in acest mod, se impune respectarea urmatoarelor reguli:

- a) Dupa executarea antrenamentelor libere, pilotii vor trage la sorti ordinea in care se va pleca de la start, individual, pentru mansele cronometrate;
- b) Numarul de ture pentru fiecare mansa si numarul manselor de cronometrare se vor stabili in sedinta premergatoare inceperii competitiei .
- c) Startul va fi de pe loc, moment din care se va cronometra pana la trecerea liniei de sosire, dupa efectuarea numarului de ture stabilit;
- d) Pentru fluidizarea programului, dupa startul primului echipaj se va pregati si alinia la start urmatorul echipaj;
- e) Pentru a se califica, pilotii trebuie sa incheie minim “n-1” manse cronometrate, unde n este numarul maxim de manse;
- f) Timpul final, fata de care se face clasarea pilotilor, se calculeaza prin insumarea celor mai buni “n-1” puncte obtinute la cele n manse cronometrate efectuate. Ocuparea locurilor se face in ordine crescatoare timpului obtinut, astfel timpul cel mai mic este cel mai bun;
- g) Numărul de ture efectuat de fiecare sportiv poate fi micșorat în funcție de timpul avut la dispoziție, cu condiția ca în aceeași manșă toți sportivii să beneficieze de aceleași condiții.

14.7. In cazul in care, inainte de ultima mansa individuala cronometrata se observa o ameliorare a conditiilor de desfasurare, oficialii si pilotii angrenati pot lua hotararea ca finala sa se desfasoare in sistem rallycross. Astfel, primii 6 piloti clasati prin insumarea timpilor vor intra in finala in ordinea crescatoare a timpilor. Ceilalti piloti care nu au intrat in finala se vor clasa dupa timpii obtinuti, incepand de la locul 7 pana la ultimul loc.

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

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

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

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

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

c) Daca in urma unui incident, soldat cu avarierea gravă a unei sau mai multor mașini de competitie (masina/masinele respective nu pot continua competitia avand pagube materiale insemnate) și se

constata ca pilotul vinovat a reactionat cu intentie si putea evita incidentul, CCS poate lua decizia de imputa o parte din cheltuielile de reparatie cu o suma de pana la 1500 lei/masina avariata.

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

d) Este interzisa depasirea pe interiorul virajului a unei masini care detine prim-planul(este cu cel putin o jumatate de masina in fata, cu o distanta de 5m inainte de inscrierea in viraj) iar virajul este la cel putin 45 grade, pentru a se evita un accident prin efectul "taierea feței". In conditiile in care virajul este peste 45 grade si masinile sunt "bara la bara", intrand în același timp în viraj, piloții vor păstra trasa pana la iesirea din viraj.

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

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

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

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

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

15.GENERALITATI

15.1 Este considerat participant orice pilot licentiat care a trecut de verificarea tehnica si a trecut linia de start in antrenamente prin mijloace proprii masinii.

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

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

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

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

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

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

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

15.3. Start

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

15.4 Start fals (anticipat)

Se consideră start anticipat atunci cand masina paraseste locul de start inainte ca lumina rosie sa se stinga, sau ca minutul de start sa fie implinit și se va semnaliza prin lumina galbena intermitenta.

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

Pentru fiecare linie a grilei vor fi numiti judecatori de start pentru a determina startul anticipat. Cand este detectat un start anticipat va aparea o lumina intermitenta sau se va arata steagul rosu de catre arbitrul aflat langa semafor. Pilotii vinovati vor fi sanctionati **prin plasarea pe ultimele pozitii** si se va relua procedura de start. Daca un pilot se face vinovat de un al doilea start anticipat, acesta nu va mai lua startul. Dacă acest lucru se intampla in finală, concurentul va fi clasificat ultimul dintre cei clasati in finala.

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

15.5. Accidente

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

16. PENALIZARI

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

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

02 Absenta licentei valabile: start refuzat

03 Neplata taxelor de participare: start refuzat

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

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

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

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

08 Starturi anticipate repetate (doua) :

- intr-o mansa: Excludere din acea mansa

- intr-o finala: Clasare pe ultimul loc in acea finala

09 Nerespectarea indicatiilor fanioanelor de semnalizare: Decizia Comisarilor Sportivi

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

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

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

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

14 Parcurgerea traseului fara trecere prin JOKER : Clasare pe ultima pozitie la prima abatere si excludere din mansa sau finala la a doua abatere .

La excludere se acorda 0 puncte .

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

17. PARC INCHIS

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

18. REZULTATE

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

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

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

19. CONTESTATII-APELURI

19.1 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 150 EURO. În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.

19.2. 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 marcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

20. CLASAMENTE ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

20.1 Clasamente

20.1.1. Punctele pentru clasamente piloți

Clasamentul pilotilor in finale va fi stabilit dupa cum urmeaza:

- in primul rand, pilotilor care au efectuat numarul de ture prevazute, in ordinea in care trec linia de sosire
- in al doilea rand, pilotii care nu au efectuat numarul de ture prevazute, in ordinea numarului de ture efectuate
- in al treilea rand, pilotii exclusi din finala pentru start anticipat, sunt clasati individual, pe ultimile locuri din grila finalei
- in al patrulea rand, pilotii care nu au luat startul, sunt clasati individual, pe ultimile locuri din grila finalei.

Doar pilotii clasificati ca 16 cei mai buni (in fiecare clasa), vor obtine puncte in campionat. Daca un pilot care a obtinut puncte in campionat, este exclus de Comisarii Sportivi, acestia hotarasc daca urmatorul clasat urca o pozitie in clasament.

Punctele vor fi atribuite dupa urmatoarea grila:

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

In situatia in care nu se constituie clasa se va acorda jumătate din punctaj.

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

La fiecare etapa se va intocmi un Clasament Open pe baza celui mai bun timp obtinut in mansa 1 ,2 sau mansa 3 de concurs . In Clasamentul Open punctele vor fi intregi si aceste puncte conteaza in desemnarea Campionului Absolut al Campionatului National de Rallycross si a numarului de licenta pentru anul competitional urmator .

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

- cele mai multe locuri de 1,2,3,.....20
- daca egalitatea persista castiga cel care are cele mai multe victorii in confrunare directa
- in cazul in care nu se poate aplica departajarea prin confruntarea directa (clasa OPEN daca nu este egalitate intre masini care apartin aceleiasi grupe) sau daca egalitatea persista se aplica , criteriul " varstei" - cel mai tanar pilot castiga.

20.1.2. Punctarea la echipe

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

Echipele, pentru clasamentul general, vor fi, apoi, punctate, ca și sportivii, 20 p, 17 p, 15 p, ș.a.m.d., după poziția obținută la etapă.

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

20.2. Festivitatea de premiere

Participarea tuturor sportivilor la festivitatea de premiere este obligatorie.

20.3. Festivitatea anuală de premiere

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

Un pilot nu poate acumula puncte castigate în clase diferite.

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

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

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

REGLEMENTĂRI PENTRU ORGANIZATORII DE ETAPE

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

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

În cazul în care decizia este negativă, atunci organizatorul va anunța toți sportivii care au trimis formularul de înscriere la competiție pentru a nu începe deplasarea la etapă.

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS – AUTOTURISME

1. DEFINITIE SI OMOLOGARE

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

2. GREUTATI

Masa/greutatea automobilelor este la liber.

3. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

3.1. Generalitati

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

4. MOTOR

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

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

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

c) Aprinderea: la liber.

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

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

f) Sistem de evacuare conform art. 252.3.6.

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

5. TRANSMISIA

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

Interiorul cutiei de viteze este la liber.

Diferentialele autoblocante sunt autorizate.

Sistemele de control al tractiunii pot fi decuplate.

6. SUSPENSIA

Este la libera alegere.

7. ROTI SI ANVELOPE

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

8. SISTEMUL DE FRÂNARE

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

9. DIRECTIA

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

10. SASIU – CAROSERIE

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

11. HABITACLU

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

12. SISTEMUL ELECTRIC

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

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

13. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

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

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

14. CARBURANT, ALIMENTARE

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

15. CENTURI DE SIGURANTA

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

16. SCAUNE SI SUPORTI

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

17. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

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

18. PARBRIZE, GEAMURI

Parbrizul poate fi numai din sticla stratificata.

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

Se permite montarea unui rezervor suplimentar pentru spalarea parbrizului.

19. STRUCTURA DE SECURITATE (ROLL-BAR)

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

20. INTRERUPATORUL GENERAL

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

21. BAVETE (Aparatori de noroi)

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

22. DISPOZITII FINALE

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

REGLEMENTARI TEHNICE SPECIFICE RALLYCROSS - BUGGY

1. GREUTATI

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

2. MODIFICARI SI ADAUGIRI PERMISE

2.1. Generalitati

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

3. MOTOR

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

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

4. TRANSMISIA

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

5. SUSPENSIA

Este la libera alegere, dar obligatoriu suspensie elastica.

Este interzisa montarea direct pe axa sasiu.

6. ROTI SI ANVELOPE

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

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

7. SISTEMUL DE FRÂNARE

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

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

Sistemul de franare antiblocare(ABS) este interzis.

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

Frana de parcare este permisa.

8. DIRECTIA

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

Este permisa deconectarea sistemului de directie asistata.

Sistemul de 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 roti.
- 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 15mm.
- 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. Teava elementelor de rezistență ale șasiului trebuie sa respecte dimensiunea, grosimea minimă și procedeul de obținere-este acceptată numai teava trasă(teava sudată sau imbinată prin alte procedee nu este permisă în cazul elementelor de rezistență)
- Înălțimea habitaclului 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 protectie care sa depaseasca ecartamentul rotilor (interior fata – exterior spate).
- Obligativu între rotile de pe aceeasi parte, bara de protectie care sa nu depaseasca exteriorul rotilor (minim pana la jumătatea latimii anvelopei).
- Vizibilitatea spre spate trebuie asigurata cu doua oglinzi retrovizoare exterioare (una pe partea stanga si una pe partea dreapta).
- Autovehiculele buggy vor fi echipate in fata si spate cu ocheti de remorcare. Ochetul va fi usor vizibil si vopsit in galben, rosu sau portocaliu, designul este arbitrar si trebuie sa reziste la o forta de tractiune de 5000N. Acesta nu trebuie sa iasa in afara perimetrului masinii vazuta de sus.

10. HABITACLU

In interiorul habitaclului se permite instalarea echipamentului de securitate. Orice alt obiect trebuie fixat si asigurat corespunzator.

Latimea habitaclului trebuie sa fie de minim 60 cm.

Nici o parte din habitaclu nu poate avea margini sau proeminente ascutite care ar putea rani pilotul.

Arcul de siguranta necesar protectiei in caz de rasturnare trebuie sa fie la o înălțime de minim 10 cm de casca pilotul fiind asezat in scaun si fixat cu centura de siguranta.

Podeaua trebuie sa fie inchisa.

Dimensiunea minima a tevii care alcatuieste arcul de siguranta este de 38x2,5 mm sau 40x2 mm. Obligativu teava va fi trasă, nefiind acceptată niciunfel de teava imbinată.

11. SISTEMUL ELECTRIC

Bateria de acumulatori trebuie fixata ferm iar daca se afla in habitaclu, va fi acoperita intr-o carcasa metalica etansa.

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

12. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

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

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

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

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

Capacitate minimă 3 litri/ maximă 20 litri.

13. CARBURANT, ALIMENTARE

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

14. CENTURI DE SIGURANȚĂ

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

15. SCAUNE ȘI SUPORTI

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

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

16. SISTEME DE STINGERE A INCENDIILOR

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

17. PARBRIZE, GEAMURI

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

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

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

18. INTRERUPATORUL GENERAL

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

19. ARIPI (bavete)

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

Trebuie să fie fixate rigid.

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

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

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

20. SISTEME DE COMUNICARE, TELEMETRIE , GPS

Orice 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

1	2	3	4	5		1		2			
							3		4		
								5		6	
Aranjare in grila: MANSA						Aranjare in grila: FINALA					

	1			
		2		
	3			
		4		
	5			

		6		
--	--	---	--	--

Aranjare in grila:
restart /mansa sau finala