

REGULAMENTUL SPORTIV CADRU AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE DRAG-RACING Ediția 2026

- acest regulament, redactat de Comisia Nationala de Drag Racing este valabil in sezonul 2026 dupa aprobarea sa in Consiliul Federal FRAS.

I. DISPOZIȚII GENERALE

1.1 Cadrul legislativ

Activitatea sportivă de DragRacing din România se desfășoară în conformitate cu Legea educației fizice și sportului nr. 69/2000, cu modificările și completările ulterioare, precum și prevederile Statutului Federației Române de Automobilism Sportiv (“FRAS”).

Prezentul Regulament de organizare și desfășurare a activității sportive de DragRacing (“Regulamentul”) este obligatoriu pentru practicanții automobilismului sportiv din domeniul DragRacing și se aplică pe întreg teritoriul României.

Prezentul Regulament detaliază sistemul de organizare, funcționare și control al activității sportive de DragRacing, stabilind atribuții, responsabilități și competențe, precum și alte elemente necesare desfășurării, în condiții optime, a activității de DragRacing, în vederea realizării scopurilor și obiectivelor precizate în Statutul FRAS.

1.2 Reguli de participare

La concurs pot participa doar pilotii care detin PERMIS DE CONDUCERE CATEGORIA B si LICENȚĂ de DRAG, valabila pentru anul in curs si sunt inscriși la etapa respectiva.

În urma Cosiliului Federal din data de 6.02.2024, FRAS a hotărât ca toate automobilele de concurs ce vor participa în cadrul evenimentelor sub egida FRAS, vor avea nevoie de Pașaport Tehnic Electronic.

1.2.1 Obținere de licență:

Licența de Pilot se obține prin intermediul organizatorului ACS RoDrag Racing (pe site-ul www.rodtag.ro) sau prin intermediul Clubului Sportiv la care este legitimat pilotul.

Documentele necesare obținerii Licenței sunt:

- Copie Carte de Identitate / Pașaport;
- Copie Permis de conducere c. Foto tip CI;
- Adeverința medicală eliberată de către un medic sportiv pentru anul competițional în curs, din care să rezulte că este “Apt pentru sportul cu motor”;
- Dovada achitării taxelor de licență FRAS
- Asigurarea medicală individuală eliberată de către FRAS;



*In cazul sportivilor licentiați de organizatorul ACS RoDrag Racing, taxele pentru punctele „e” și „f” se achită exclusiv online pe site-ul www.rodrag.ro

1.2.2 Înscrierea în concurs:

Înscrierea în concurs se face exclusiv ONLINE pe site-ul organizatorului.

Pentru înscrierea la etape, este necesar ca pilotul să dețină Licența de Drag valabilă anului în curs, obținută prin organizatorul RoDrag sau prin Clubul Sportiv la care pilotul este afiliat.

Pilotii One Time - Pilotii one time event participă în finale, însă ei nu punctează în clasament.

- Dacă un pilot One Time event are un loc în TOP 8, el NU va primi puncte. Punctele respective NU se dau la următorul pilot. Exemplu: într-o finală de 8 Pilotul 1 (One Time) se da în finală cu Pilotul 2. Pilotul 1 (One Time) câștigă finală. Pilotul 2 va beneficia de 37 de puncte. NU de 50 !
- Dacă un pilot One Time stabilește record de timp sau viteză în grupa sa, cele 5 puncte NU se alocă la următorul record al unui pilot ce punctează în clasament!

Prin semnarea fișei de înscriere concurentul acceptă Termenii și Condițiile și Prezentul regulament. De asemenea, se obligă să NU fie sub influența alcoolului sau al substanțelor psihoactive, pe perioada concursului. Arbitrii de concurs au dreptul să verifice starea concurentului în orice moment din concurs.

Vehiculul de concurs se va încadra într-una din grupe pe baza criteriilor tehnice.

În măsura în care pe perioada concursului sau a campionatului starea vehiculului de concurs se modifică față de cea prevăzută pe fișa de înscriere (tip, pilot, supraalimentare, transmisie) și pentru acest lucru nu se prezintă pentru o reevaluare și încadrare, atunci concurentul va fi descalificat.

Înscrierea în campionat se poate realiza și cu mașini diferite - Un pilot are voie să participe la o etapă cu o mașină iar următoarea etapă cu o altă mașină (alt număr), chit că este la aceeași grupă. Punctele se vor cumula la același pilot. NU va apărea același pilot de 2 ori în clasament. În schimb, ESTE INTERZIS să se înscrie cu aceeași mașină, dar cu alt număr LA ACEEASI GRUPA. Au fost cazuri în trecut unde, după ce un pilot a trecut la grupa următoare în urma unui run sub limita grupei, a încercat următoarea etapă să se înscrie cu aceeași mașină, dar cu alt număr pentru a continua în grupa inițială. Acest lucru este INTERZIS.

1.2.3 Obținerea pasaportului tehnic:

Obținerea pasaportului tehnic electronic se face de către sportiv pe siteul fras.ro sau prin intermediul clubului la care acesta este înscris.

1.3 Desfășurarea generală a concursului:

Zona de start - Piloții sau membri din echipa unui pilot nu au dreptul să stea în zona startului decât atunci când mașina ce aparține de staff-ul respectiv este la start urmând să efectueze un run. După, sunt obligați să părăsească zona de start.

După verificarea tehnică a mașinilor, cursele vor începe cu antrenamente pentru calificări, la care pot participa doar piloții care dețin licența de drag și sunt înscrisi în concurs.

În timpul desfășurării antrenamentelor sau curselor, pilotul este obligat să folosească cască de protecție motorsport omologată FIA și centura de siguranță.

Pe perioada calificărilor este necesară obținerea a cel puțin o cronometrare validă pentru a intra în finale. În finale intră concurenții cu cei mai buni opt timpi măsurați net (ET) din fiecare grupă de concurs. În cursele pe perechi din cadrul finalelor câștigă cel care trece primul linia de sosire în urma unui start regulamentar. Pe perioada curselor va funcționa la start un sistem de fotocelule care în timpul calificărilor sunt declanșate de

fiecare concurent în parte după aprinderea luminii verzi a semaforului.

În cadrul finalelor însă se anulează rezultatul celui care are un start anticipat sau pleacă în direcția opusă pistei de concurs (cu spatele) lucru semnalizat în mod automat de sistemul de cronometrare prin culoarea roșie a semaforului, câștigător fiind adversarul său.

În timpul desfășurării finalelor, în cazul în care concurentul obține un timp mai mic decât limita grupei în care este încadrat, acesta va fi descalificat din concurs. Totodată se anulează startul și celui concurent a cărui mașină se mișcă după alinierea în raza senzorului STAGE (semnalizată cu aprinderea ambilor martori Prestage și Stage) și înainte de începerea secvenței de Auto-start.

Din momentul alinierii în raza senzorului de Prestage (semnalizat cu aprinderea martorului Prestage), piloții au la dispoziție un timp maxim de 5 secunde în care să se alinieze în poziția finală.

Startul se repetă exclusiv în cazul unei erori a sistemului de cronometrare.

Pentru a evita scurgerile de ulei, antigel, combustibili pe betonul/asfaltul din parcul rece, este obligatorie folosirea unei prelate rezistente la hidrocarburi, care sa fie amplasata sub masina pe intreaga durata a stationarii in parcul rece.

Concursul începe prin preluarea concurenților din punct de vedere administrativ și tehnic.

Pe pista de concurs partea activa începe prin calificări, la care pot participa toți cei înscriși și care corespund criteriilor administrative și tehnice.

ESTE INTERZIS CONSUMUL DE BAUTURI ALCOOLICE SI SUBSTANTE PSIHOACTIVE PE DURATA PARTICIPARII! Se vor face TESTE aleatorii pilotilor!!! Abaterea de la aceasta regula, duce la suspendarea licentei de pilot pentru anul competitional in curs + sanctiune 2000lei.

1.3.1 Zona de încălzire anvelope (Zona de BurnOut):

Concurenții care doresc să încălzească anvelopele înainte de a lua startul, trec cu roțile prin apă vărsată din recipientul instalat de organizator în această zonă, după care, cu anvelopele ude, fac burnout fiind dirijați și manevrați de către persoanele desemnate din echipa de organizare, ajutându-i astfel să atingă o temperatura optimă pentru a avea o plecare cât mai bună. Personalul desemnat în această zonă va purta mănuși, pantofi speciali cu bombeu metalic și căști de protecție auditivă din gama safety. În această zonă au acces numai persoane desemnate de către organizator, respectând un anumit perimetru.

Starea masinii la start:

Orice mașină prezentă la start trebuie să fie curată și să nu lase în urma unui launch, mizerie pe pista (pământ, noroi etc.). Nerespectarea acestui alineat poate duce la descalificare.

Este interzisă montarea componentelor care NU sunt bine poziționate. Au fost foarte multe cazuri în care pe pistă s-au găsit diverse piese care cu o prindere corectă nu ajungeau acolo.

Fără anvelope de iarnă -nu se acceptă prezența la start a unei mașini dotate cu anvelope de iarnă.

Toți concurenții vor avea la start geamurile ridicate complet sau coborâte maxim 2 cm și centura de siguranță pusă, iar mașinile decapotabile nu vor merge în cursa decapotate.

1.3.2 Orar de desfășurare

Concursurile se desfășoară conform orarului din Regulamentul Particular de Concurs. Organizatorul poate să modifice orarul în funcție de condițiile de concurs și de numărul celor înscriși, acest lucru trebuind a fi afișat pe un panou oficial și anunțat la microfon. Pe tot parcursul evenimentul concurenții vor putea vedea anunturi ale organizatorului online, pe site-ul www.rodtag.ro sau pe grupul oficial de WHATSAPP.

1.3.3 Calificările

Calificările se vor desfășura conform orarului din Regulamentul de Concurs. Fiecare concurent are dreptul la cel puțin o cursă cronometrată.

Fiecare concurent poate obține timpi de calificare numai cu mașina înscrisă personal în concurs. Încăz contrar, se anulează înscrierea lui și a mașinii în cauză.

Organizatorul poate asigura categoriei PRO perioade separate de calificări, în care e permis exclusiv startul concurenților din această categorie.

Pe perioada calificărilor se pot alinia la start de oricâte ori doresc concurenții oricăror grupe și categorii, în orice combinație de perechi. Organizatorul poate impune o limită a curselor de calificări.

Nu sunt permise curse în care gokart-uri, motocicletele sau quad-uri concurează cu mașini decât cu acordul expres al organizatorului.

Este permisă o singură încercare de încălzire a pneurilor (în zona dedicată de burn-out), înainte de pătrunderea pe suprafața pistei de concurs, repetările acestei manevre fiind sancționate.

1.3.4 Finalele concursului:

Un pilot are voie să își bată BEST TIME în finale atâta timp cât respecta limita grupei.

Finalele se vor desfășura conform tabelii de 8 concurenți, adică vor concura primii 8 clasăți din fiecare grupă pe baza celui mai bun timp net obținut la calificări. Cursele sunt prin eliminare, câștigând cel care realizează un timp brut (timp de reacție plus timp net) mai bun.

Alinierea în Finale se va face în următorul mod:

Piloții vor fi chemați de către arbitrii să se alinieze în senzorii Prestage. Când aceștia vor fi aliniați amândoi în Prestage, arbitrul le va permite să se alinieze și în senzorii Stage după care semaforul va porni pe mod automat, în câteva secunde schimbând culoarea în galben și apoi verde sau roșu, în

funcție de alinierea în Stage sau plecare înainte de verde. Dacă unul dintre piloți se aliniază în Stage fără să aștepte semnalul arbitrului, va fi dat înapoi, urmând să se realinieze corect și din nou în Prestage. Dacă un pilot nu se aliniază în Stage la semnalul arbitrului și încearcă să întârzie alinierea în defavoarea celui alt concurent corect aliniat și care așteaptă start-ul, va fi descalificat.

Deoarece timpul de reacție contează pentru câștigarea cursei, se poate întâmpla că timpul net și viteza mai bună să fie obținute de pierzător. În acest caz, dacă se realizează un record de timp sau viteză, acesta este valabil, chiar dacă timpul de reacție a fost mai slab.

Desfășurarea finalelor poate avea loc cu sau fără desemnarea unei zone de încălzire, conform Regulamentului de Concurs. Dacă există această zonă, finalele vor începe prin apelarea concurenților. Concurenții care nu se prezintă la apel și nu se aliniază în zona de încălzire, pierd dreptul de a intra în finale. Locul acestora în grila de start rămâne gol, dar își păstrează punctele obținute prin calificare în cadrul categoriei PRO. În cazul în care la start nu se prezintă concurenții calificați pentru finale, acestea se desfășoară respectând tabela de 8 și utilizând sistemul de curse „bye”, obligatoriu la toate categoriile. Dacă numărul celor înscriși la o grupă este mai mic de 8, cursele se vor desfășura pe baza regulilor tabelii incomplete.

Cuvântul « DESCALIFICAT » - Atât la prima etapă, cât și sezonul trecut, au existat confuzii legate de acest cuvânt. A fi descalificat (din diferite motive precum aliniere greșită, start anticipat, trecere de limita grupei etc.) înseamnă că concurentul a pierdut cursa respectivă. **NU înseamnă că progresul până la punctul în care este concurentul descalificat va fi anulat.**

- **Un exemplu :** Într-o finală de 8 concurenți la Grupa Entry (grupa de 12.5), *Pilotul 1* câștigă primele 2 curse, și ajunge în finală cu *Pilotul 2*. *Pilotul 1* în finală cu *Pilotul 2* merge 12.4 (sau se aliniază greșit sau face start anticipat). *Pilotul 1* este DESCALIFICAT. Tradus: El pierde finală și va lua Locul 2. **NU ESTE DESCALIFICAT COMPLET din toată finală.** El a ajuns în finală într-un mod corect și conform regulamentului.

1.3.5 Tabela de calificări în finale

Calificările se vor desfășura în ordinea grupelor!

1.3.5.1 Tabela completă de 8 concurenți:

Perechile pe curse se constituie astfel, în fiecare grupă: 1-8, 2-7, 3-6, 4-5. Concurenții sferturilor de finale sunt cei care merg mai departe în urma optimilor. Câștigătorul perechii 1-8 concurează cu cel al perechii 4-5, respectiv câștigătorul perechii 2-7 se va întrece cu cel al perechii 3-6. Mai departe, câștigătorii acestor curse vor constitui finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.

O cursă Bye este cursa în care concurentul ia startul de unul singur. În acest caz, pentru a merge mai departe sau a câștiga cursa este nevoie de un start regulamentar și de sosirea la finish.

În cazul în care tabela de 8 este incompletă, finalele se vor desfășura conform următoarelor reguli:

Cursele BYE - Fiecare pilot este obligat să își dea cursa bye. Iar timpul din cursa BYE contează pentru următoarea cursă la alegerea benzii.

Alegerea benzii - Pilotul cu best time-ul DIN CURSA PRECEDENTA își va alege banda. Asta înseamnă că într-o finală de 8 de exemplu, în sferturi, se va alege culoarul pe baza best time-ului din calificări, în semifinală pe baza timpului din sferturi. Iar în finale, pe baza timpului din semifinale.

- Cel mai bun exemplu ar fi la o finală de 8: Pilotul 1 are 2 curse cu alți concurenți și ajunge în finală. Pilotul 2 are doar curse BYE și ajunge în finală. Pilotul 2 trebuie să își dea cursa bye de fiecare dată. E decizia pilotului dacă vrea să dea și un timp pentru a concura la alegerea benzii, sau menajează mașina, dar atunci va pierde dreptul în a alege banda (deoarece va avea un timp mult mai mare față de Pilotul 1)
- **Timpul pe bază caruia se decide cine își alege banda, NU include și timpul de reacție. Este vorba doar de timpul mașinii de la plecare până la parcurgerea celor 402m!**

1.3.5.2 Tabela de 7 concurenți:

1-bye, 2-7, 3-6, 4-5. Concurenții sferturilor de finale se constituie din cei ce trec de optimi. Concurentul 1 calificat se va întrece cu câștigătorul perechii 4-5, respectiv câștigătorul perechii 2-7 cu cel al perechii 3-6. Mai departe, câștigătorii acestor curse vor constitui finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.

1.3.5.3 Tabela de 6 concurenți:

1-6, 2-5, 3-4. Concurenții sferturilor de finale se constituie din cei ce trec de optimi.

Câștigătorul perechii 1-6 merge în cursa „bye”, respectiv câștigătorul perechii 2-5 se întrece cu cel al perechii 3-4. Mai departe, câștigătorii acestor curse vor constitui finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.

1.3.5.4 Tabela de 5 concurenți:

1-bye, 3-4, 2-5. Componenții sferturilor de finală vor fi cei care trec de optimi. Concurentul nr. 1 calificat se întrece cu câștigătorul perechii 3-4, iar câștigătorul perechii 2-5 merge în „bye”. Câștigătorii celor două curse vor merge în finală, locul 3 fiind adjudecat concurentului ieșit din sferturi. 1.3.5.5 Tabela de 4 concurenți:

1-4, 2-3. Câștigătorii celor două curse vor fi finaliștii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.

1.3.5.6 Tabela de 3 concurenți:

1-bye, 2-3. Câștigătorii celor două curse vor fi finaliștii.

În finale dreptul de a alege banda de concurs îi revine concurentului cu poziția mai bună în grila de calificare.

Este descalificat concurentul care în finale nu se prezintă în maxim 1 minut la linia de start după ce a fost apelat. În caz de forță majoră directorul de concurs poate dispune prelungirea timpului de așteptare.

Pe perioada finalelor, primele 8 mașini care au obținut cei mai buni timpi în ziua de concurs, indiferent de grupă cu excepția vehiculelor tip Dragster pot participa la o finală absolută care se numește Super Finală. Punctajul

obținut la această finală constituie bază pentru obținerea titlului anual de campion absolut. Desfășurarea și punctarea din această finală corespunde cu cea din finală obișnuită.

În această finală nu se punctează simpla prezență.

1.3.6 Punctaje:

1.3.6.1 Punctajul în categoriile PRO și SEMI-PRO

Sistemul de punctaj se constituie astfel:

| Locul | Puncte |
|-------|--------|
| 1 | 20 |
| 2 | 17 |
| 3 | 15 |
| 4 | 13 |
| 5 | 10 |
| 6 | 7 |
| 7 | 5 |
| 8 | 3 |

Se mai pot acumula puncte în cadrul concursului astfel:

Descriere Puncte

| | |
|-----------------------------------|------|
| Record de timp pe etapa | - 5 |
| Record de timp pe categorie | - 5 |
| Record de viteză | - 5 |
| Pentru fiecare victorie în finale | - 10 |

Concurentul primește puncte conform celor de mai sus.

Stabilirea locurilor pe podium / clasament: Există multiple scenarii în care un concurent poate ajunge în finale:

- În sferturi de finale (locurile 5-8), stabilirea unui loc ce primește puncte, se face în funcție de best time din prima runda din finale, NU în funcție de best time-ul din calificări!
- **Pilot prezent la start VS Pilot care NU este prezent la start (BYE).** - În cazul în care un loc pe podium sau clasament trebuie decis între 2 piloți, Pilotul prezent la start are avantaj CAT TIMP FACE UN RUN VALID. În cazul în care Pilotul prezent la start NU face un run valid (start anticipat, merge sub limita grupei sau se alinează greșit, departajarea între cei 2 piloți se va face în funcție de best time din calificări!)
 - **Exemplu 1:** În sferturi de finale, Pilotul 1 cu best time 12.6 nu poate fi prezent la start în cursa cu Pilotul 2 (practic Pilotul 2 are cursa BYE). Pilotul 3 cu best time 12.7 este prezent în cursa cu Pilotul 4, însă face start anticipat (ia roșu). Pilotul 1 va fi în fața Pilotului 3 în clasament deoarece are best time de 12.6 comparativ cu 12.7 de la Pilotul 3
 - **Exemplu 2:** În sferturi de finale, Pilotul 1 cu best time 12.6 nu poate fi prezent la start în cursa cu Pilotul 2 (practic Pilotul 2 are cursa BYE). Pilotul 3 cu best time 12.7 este prezent în cursa cu Pilotul 4 și face un run valid, însă pierde cursa. Pilotul 3 va fi în fața Pilotului 1 în clasament deoarece a fost prezent la start și a făcut o cursă validă.

Locul 3 se decide pe baza celui mai bun timp brut obținut în semifinale.

În campionat punctează pilotul (în cazul în care pe parcursul campionatului, un pilot schimbă mașina, revenind cu o altă care se încadrează în aceeași grupă, punctele se vor acumula în continuare fără a fi reluate de la zero), dar are obligația de a anunța comisia tehnică faptul că a schimbat mașina, iar acest fapt trebuie consemnat în fișa pilotului respectiv.

Referință pentru recorduri sunt datele obținute la primul concurs pe 402 m din sezonul respectiv. Recordurile obținute la primul concurs deja se punctează.

În ziua de concurs se atribuie puncte pentru fiecare nou record de timp pe categorie și nu record personal. Dacă se realizează mai multe recorduri de timp în cadrul aceleiași categorii, se punctează doar cel mai bun record.

În cadrul grupelor în care tabela de 8 concurenți e incompletă, concurenții se punctează ca și când tabela ar fi fost completă, respectiv vor primi puncte și pentru victoriile din cursele nerulate.

Nu se oferă puncte concurenților în finale dacă aceștia traversează linia despărțitoare dintre benzi sau au un start neregulamentar.

1.3.6.2 Punctaj anual cumulat pe Campionat

În cazul egalității decizia se ia în favoarea concurentului cu mai multe și mai bune poziții pe podium. Dacă și acest lucru duce la egalitate, atunci se decide pe baza ultimului rezultat obținut în confruntare directă, iar dacă tot nu se poate face departajare, atunci decisivă e poziția mai bună obținută la ultima cursă.

Primii trei clasăți în campionatul anual pe grupe vor fi premiați. Organizatorul poate oferi premii speciale pentru premianții campionatului.

1.3.6.3 Premiere

La toate concursurile, concurenții clasăți pe primele trei poziții din grupă vor fi premiați. Dacă în cadrul unei grupe au fost 4 sau mai puțini înscriși, organizatorul poate premia doar primul loc.

1.3.6.4 Premiera la fiecare concurs:

Premierea va avea loc imediat după încheierea concursului.

1.3.6.5 Premiera la sfârșit de sezon:

Va avea loc la o dată comunicata public după încheierea sezonului competițional. Premianții vor fi anunțați individual cu privire la locul și data desfășurării premierii.

Pentru a puncta în clasamentul final, un pilot are nevoie de minim 2 participări (etape diferite). Poate să fie la grupă diferită / altă mașină / etc.

Campionii vor fi premiați de către F.R.A.S. la Gală Campionilor la sfârșitul sezonului competițional.

Numarul minim de participant intr-o grupa pentru a putea fi preamiati este de minim 6 paritcipanti in decursul unui an competitional. Grupele cu mai putin de 6 participanti in cadrul unui an, nu vor fi preamiate.

1.3.7 Contestații:

Dreptul de a contesta:

Dreptul la contestație le revine doar competitorilor înscriși în respectiva competiție. Pot fi contestate:

- Eligibilitatea tehnică a unui automobil pentru a concura într-o competiție;
- Eligibilitatea altui concurent pentru înscrierea într-o competiție;
- Compoziția unei manșe, grupe, clase;
- Neconformitatea tehnică a unui automobil în timpul competiției;
- Pretinsele încălcări ale regulamentelor sau a regulilor disciplinare de către alt concurent în timpul unei competiții;
- Clasamentele provizorii ale unei competiții;
- Pretinsele greșeli sau nereguli de aplicare a regulamentelor de către un oficial;
- Pretinsele încălcări ale regulamentelor de către un oficial;
- Decizia luată sau sancțiunea impusă de un oficial al competiției;
- Acțiunea sau inacțiunea oricărui oficial al unei reuniuni sau al unui eveniment.

Depunerea unei contestații

Sub sancțiunea nulității, orice contestație trebuie să fie depusă în scris și însoțită de taxa de contestație care este prevăzută în Regulamentul Cadru al disciplinei. Reclamantul trebuie să prezinte faptele sau acțiunile specifice care

stau la baza plângerii. Orice revendicare bazată pe considerații generale (de exemplu: „neconformitatea mașinii” sau

„conducerea periculoasă”) este nulă.

Contestațiile trebuie adresate Colegiului Comisarilor Sportivi ai competiției și trebuie depuse la Directorul de

Concurs care le va transmite către CCS. În situația în care Directorul de Concurs nu poate fi contactat, contestația

poate fi transmisă direct Comisarilor Sportivi.

Depunerea unei contestații nu suspendă prin ea însăși aplicarea sau efectul oricărei pedepse aplicate împotriva

căreia s-a depus contestația

Contestații referitoare la neconformitatea unui
Automobile

În cazul în care o contestație depusă de un concurent poate duce la dezasamblarea și reasamblarea diferitelor părți

ale unui vehicul, solicitantul va fi obligat să furnizeze o garanție suplimentară.

Valorile estimative ale acestei garanții sunt prezentate în tabelul de mai jos dar Regulamentul Cadru al fiecărei

discipline sau Comisarii Sportivi după consultarea cu comisarii tehnici pot stabili alte valori.

Dacă contestația se referă la mai multe piese (motor plus cutie de viteze de exemplu) valoarea garanției va fi suma

valorilor individuale.

Suspensii - Roți - Direcție - Caroserie - Frânare - Viteze fără a demonta cutia de viteze și
Puntea
=1500 LEI

Transmisie - Cutie de viteze - Axă (cu sau fără îndepărtarea acestor piese)

Motor: inspecție fără a scoate motorul

colectoare (demontarea galeriilor de admisie și evacuare),
carburatoare,
sistem de injecție,
turbocompresorul și a conductele acestuia,
schimbătoare de supraalimentare,
sistemul de răcire (aer, apă, ulei),
linia de evacuare

=3000 LEI

Control:

capacitatea cilindrică fără demontarea motorului dar cu demontarea chiulasei dacă acest lucru este posibil fără echipament specific.

dimensiunile "A" și "B" ale arborilor cu came dacă această verificare este posibilă fără scoaterea lor sau chiulasei.

=4500 LEI

Verificări, fără a scoate motorul:

chiulasa,
supape de admisie și evacuare,
raportul volumetric,
distribuție, arbori cu came, pârgă, culbutori etc.,
ungere: pompă de ulei (cu excepția cazului în care se află la capătul arborelui cotit), etc.

=7500 LEI

Controlul complet al motorului = 17500 LEI

În cazul în care contestația este întemeiată, reclamantului îi vor fi rambursate sumele depuse în termen de 15 zile

pentru sumele pe care le-a depus; costurile de dezmembrare, reasamblare și inspecție (deplasare inspectorilor,

închiriere spații, analize suplimentare etc.) fiind în sarcina părții contestate, fără a aduce atingere eventualelor

sanțiuni disciplinare.

În cazul în care cererea se constată neîntemeiată, concurentului verificat i se rambursează costurile reale aferente

demontării și remontării. În cazul în care aceste costuri depășesc cuantumul depozitului plătit, diferența va trebui

plătită de contestatar. În caz contrar, partea rămasă din depozit va fi returnată contestatarului.

Orice refuz al unui concurent de a se supune demontării în forma și în termenele decise va avea ca rezultat scoaterea

din clasamente a automobilului respectiv, fără a aduce atingere oricărei alte sancțiuni care ar putea fi luate de

comisiile competente.

Concurentul care refuză demontarea va primi o amendă egală cu dreptul de apel și va fi descalificat.

În care Șeful Verificărilor Tehnice îl informează pe Comisarii Sportivi că nu este posibilă verificarea în timpul

desfășurării competiției, Președintele CCS va dispune sigilarea tuturor reperelor contestate și va amâna luarea unei

decizii și publicarea clasamentelor finale până la terminarea verificărilor.

Limite de timp pentru depunerea contestațiilor:

| | |
|--|--|
| Neeligibilitatea tehnică a unui automobil pentru a concura într-o competiție; | Cel mult 1 oră după terminarea verificărilor administrative |
| Ineligibilitatea altui concurent de a se înscrie sau într-o competiție; | Cel mult 1 oră după terminarea verificărilor tehnice inițiale |
| Compoziția unei manșe, grupe, clase sau handicap; | Cel puțin 1 oră înainte de startul cursei |
| Neconformitatea tehnică a unui automobil în timpul competiției; | Cel mult 30 de minute după publicarea clasamentelor provizorii pentru Raliuri, Viteză în Coastă, Rally Raid și Off Road. Cel mult 15 de minute după publicarea clasamentelor provizorii pentru restul disciplinelor |
| Pretinsele încălcări ale regulamentelor sau a regulilor disciplinare de către alt concurent în timpul unei competiții; | |
| Clasamentele provizorii ale unei competiții; | |
| Pretinsele greșeli sau nereguli de aplicare a regulamentelor aplicabile de către un oficial; | |
| Pretinsele încălcări ale regulamentelor aplicabile de către un oficial; | |
| Acțiunea sau inacțiunea oricărui oficial al unei reuniuni sau al unui eveniment. | Cel mult 30 de minute după primirea respectivei sancțiuni |
| Decizia luată sau sancțiunea impusă de un oficial al competiției; | |

Acțiunea Comisarilor Sportivi la primirea unei contestații.

Comisarii Sportivi vor considera toate contestațiile ca fiind urgente și vor lua măsuri cât mai curând posibil după primirea contestației, pentru a convoca o audiere.

Comisarii Sportivi trebuie să notifice contestatarul și părții sau părților împotriva cărora este depusă contestația cu

privire la momentul și locul audierii și detaliile contestației.

În cazul în care o contestație este depusă sau înmănată direct Comisarilor Sportivi, aceștia trebuie să anunțe

Directorul de Concurs că a fost primită o contestație.

Comisarii Sportivi vor stabili dacă respectiva contestație a fost primită în timpul regulamentar. În cazul în care

contestația a fost primită în afara termenului, ei vor informa contestatarul. Dacă totuși Comisarii Sportivi consideră

că a fost fizic imposibilă depunerea în timp a contestației, ei pot, la discreția lor absolută, să fie de acord să

primească protestul care va fi apoi considerat valabil.

Audierile în cazul unor contestații:

Părțile în cauză sunt citate să se prezinte la ședința convocată de Comisarii Sportivi. O astfel de citație trebuie, acolo

unde este posibil, să fie făcută în scris și transmisă personal părții în cauză sau unei persoane care are o autoritate

aparentă pentru persoana în cauză (reprezentantul acestuia). Dovada primirii va fi obținută, acolo unde este posibil,

prin semnătura destinatarului, iar comisarii ar trebui să se asigure că citațiile au fost personal primite de toate părțile

înainte de a continua audierea.

Părțile în cauză pot fi însoțite de martori, iar comisarii pot permite, în cursul ședinței, să fie chemați alți martori.

Hotărârea poate fi luată și în absența oricăreia dintre părțile în cauză sau a martorilor la o audiere.

În timpul audierilor contestatarul va face declarația inițială și va fi interogată de către Comisarii Sportivi, urmat de

declarația inițială a persoanei contestate și întrebările puse acesteia. După aceea, vor depune mărturie martorii

(dacă există). Chiar dacă audierile Comisarilor Sportivi sunt informale, ordinea trebuie menținută.

Informațiile din

surse indirecte sunt admisibile, dar vor fi tratate cu atenția cuvenită de către Comisarii Sportivi. Părților în cauză li se

va cere să se retragă de la audiere în timp ce Comisarii Sportivi deliberează și iau o decizie cu privire la protest.

La încheierea audierii, Comisarii Sportivi vor decide dacă:

- contestația este fondată sau nu;
- trebuie aplicată o sancțiune dintre cele prevăzute în capitolul Sancțiuni.

În cazul în care decizia nu poate fi pronunțată imediat după ședință (ex. este nevoie de expertize tehnice care nu pot

fi făcute pe loc) atunci părțile în cauză trebuie anunțate, în termen de o (1) oră de la încheierea ședinței, despre ora,

locul și modalitatea prin care se va pronunța hotărârea.

În cazul unui vot egal între Comisarii Sportivi, Președintele Comisarilor Sportivi va avea votul decisiv.

Contestații inadmisibile:

Următoarele tipuri de contestații sunt considerate inadmisibile:

Contestațiile nedepuse în scris, care nu conțin motive de protest sau nu sunt însoțite de taxa corectă;

Contestațiile depuse în afara termenului;

Contestațiile împotriva hotărârilor judecătorilor de fapte;

Contestațiile semnate de mai mult de un (1) concurent sau competitor;

Contestațiile împotriva mai multor concurenți;

Decizia Comisarilor Sportivi:

Comisarii Sportivi vor transmite decizia părților în cauză după ce vor lua o hotărâre. Aceasta poate fi transmisă și oral,

dar trebuie urmată de o decizie scrisă cât mai curând posibil, decizie care trebuie afișată pe Panoul Oficial de Afișaj.

Toate părțile interesate sunt obligate să accepte decizia pronunțată, sub rezerva dreptului de apel. Nici Comisarii

Sportivi, nici F.R.A.S. nu au dreptul de a ordona ca o Competiție sau Eveniment să fie reluat. O decizie comunicată

prin e-mail, WhatsApp sau fax va fi considerată o decizie scrisă.

Tratamentul taxei de contestație

Dacă o contestație este inadmisibilă, dacă este retrasă după depunere sau dacă este respinsă depozitul de

contestație va fi reținut. Dacă este acceptată parțial, depozitul trebuie returnat parțial. Dacă este acceptată,

depozitul va fi returnat integral.

Dacă contestația este acceptată, dar atacată cu apel de reclamant, depozitul de garanție este înghețat până când decizia asupra apelului devine definitivă.

Acordarea de premii în caz de contestații:

Niciun concurent nu poate primi premii în bani până la expirarea termenului limită pentru contestații în

pentru clasamentele provizorii și Comisarii Sportivi nu au semnat rezultate finale. Dacă a fost depusă o

contestație și decizia finală nu a fost luată, clasamentele provizorii publicate trebuie să poarte mențiunea „Sub rezerva

contestației” și eventualele premii care îi revin concurentului contestat vor fi reținute până la pronunțarea deciziei

finale (inclusiv eventualele apeluri).

PRECIZARE: Orice contestație ÎN TIMPUL ETAPEI trebuie escalată staff-ului principal în prima fază (Lucian Pavel, Silviu Ghita) - Exista un obicei ca multe contestații legate de anumite curse și nu numai să fie

discutate direct cu oamenii din staff-ul de cronometrare. Inclusiv în timpul finalelor ceea ce poate duce la distragerea staff-ului de cronometrare, implicit alte greșeli în timpul rulaării finalelor. Orice contestație se discută cu staff-ul principal în prima fază iar ei decid ulterior dacă e nevoie de un reprezentant din staff-ul de cronometrare.

1.4 Categorii

1.4.1 Regulile generale ale categoriei SEMI-PRO (STREET)

Se încadrează în categoria SEMI-PRO acele autovehicule care au fost produse în serie și se pot/puteau achiziționa din comerț.

La mașinile din clasa Semi-pro (STREET), rezervoarele de combustibil trebuie să fie instalate și funcționale în poziția Originală.

Surge Tank-ul este acceptat doar dacă are capacitate de MAXIM 5L, trebuie să fie ETANS și NU aibă gaură de umplere.

Mașina poate fi dotată cu motorul original sau cu un motor altul decât cel din fabricație cu condiția ca dispunerea motorului să corespundă cu cea de origine, respectiv longitudinală sau transversală, respectând normele de siguranță impuse de către organizator, iar locația să fie aceeași (față/central/spate).

Este permisă modificarea motorului, sistemului de evacuare și al transmisiei (cu excepția mașinilor care dispun de modificări structurale pentru adaptarea sistemului de transmisie).

Sistemul de evacuare trebuie să se afle în locul prevăzut de fabrică. (nu să se termine la jumătatea mașinii sau să iasă prin laterală pe lângă prag)

Toate autovehiculele Diesel ale caror emisii de fum sunt VIZIBILE (regula valabilă pentru toți concurenții), este obligatorie folosirea unui capăt al evacuării (Exhaust Tip) orientat în sus, pentru prevenirea contaminării suprafeței de concurs. Terminațiile (tipsurile) pot fi din coturi siliconice fixate cu coliere coturi din aliaj bine fixate cu coliere metalice pentru a nu provoca daune. Pot fi folosite și alte materiale, dar să își respecte funcția.

Este permisă modificarea aripilor pentru a încadra anvelopele DOT fără limită maximă a lățimii. Aripile nu vor fi lățite doar pentru funcționalitate, ci și estetic corespunzător pe mașină. (de exemplu: nu va fi acceptată la clasa Semi-Pro o mașină cu aripi de platformă)

Este interzis ca anvelopele să depășească limita aripilor sau să atingă orice element din caroserie.

Body-kit-urile Pandem, Rocket Bunny, Feloni se vor încadra din 2025, la clasa SEMI-PRO (STREET).

Modificarea aripilor înseamnă: roluire, overfender, evazare (din fibră, tabla)

Ușurarea mașinii este permisă prin schimbarea unui singur element metalic de caroserie (portbagaj, capotă). Se poate renunța la elementele de interior non-structural (bancheta spate + scaun pasager). Geamurile NU pot fi înlocuite cu altele din policarbonat, excepție făcând doar luneta care poate fi din policarbonat de minim 3mm, atunci când hayonul este din fibră, toate dotările din fabrică trebuie să existe și să fie funcționale (faruri, stopuri, semnalizatoare, etc).

Modificarea aripilor nu se consideră ușurare a caroseriei.

Mecanismul de ridicare/coborare al geamurilor trebuie sa fie FUNCTIONAL.

Se permite și nu se consideră ușurare schimbarea scaunelor cu unele speciale pentru curse, fixate în sistem original sau doar într-unul omologat (indiferent că este vorba de scaunul pilotului sau de cel de lângă). Sunt agreeate DOAR scaunele care au fost omologate FIA. De asemenea, centurile de siguranță trebuie sa fie omologate FIA. Sunt permise scaunele și centurile de siguranță cu valabilitate expirată, dar se va face dovada că au fost omologate FIA.

Scaunele si centurile care prezinta uzuri excesive nu vor trece de inspectie, chiar daca au/avut omologare valabila.

Se permite și nu se consideră ușurare eliminarea roții de rezervă și a accesoriilor (cric, manivela)

Nu e permisă folosirea roților de tip „rezervă subțiri” pe nici una dintre punți

Este permisă doar folosirea jantelor și anvelopelor auto.

Este obligatorie folosirea căștii motorsport + neck collar (care trebuie fixată nu doar așezată pe cap). In plus Casca trebuie sa aiba si omologare FIA obligatorie in cazul masinilor care au instalate sisteme de tip RollCage sau Half-cage si recomandata in cazul masinilor FARA roll cage sau fara Half-cage.

Este permisă folosirea inducției de aer prin far dacă acesta nu își pierde funcționalitatea (semnalizare/faza scurtă) atâta timp cât faza anulată a aceluși far funcționează pe celălalt. (exceptând farurile care au faza scurtă și cea lungă pe același bec). Inducția trebuie să fie numai din comerț (nu se admit improvizații).

În Categoria SEMI-PRO, în cazul mașinilor care au obținut timpi generali sub ET - 9.5sec, EXCEPTAND masinile cu sasiu de tip monococ, trebuie indeplinite una dintre urmatoarele conditii:

- A) Masina sa fie dotata cu system Half-Cage omologat + scaun cu omologare FIA (valabila sau expirata) + prinderi scaun (Sine + Cadru) omologate FIA pe modelul masinii. SAU
- B) Masina sa fie dotata cu scaun cu PROTECTII DE CAP omologat FIA, sine si suporti omologati FIA, Casca omologata FIA si HANS cu centuri aferente omologate FIA.

Pentru masinile cu sasiu de tip monococ, este necesara casca omologata FIA si Hans Simpson Hybrid

La grupele de SEMI-PRO este permisa folosirea protoxidului de azot (NOS), cu respectarea masurilor impuse in ANEXA 1.

Masina trebuie sa aiba rezervorul original instalat la locul lui.

Cuiul de tractare în bară fata este obligatoriu (în cazul în care mașina rămâne oprită pe pistă din cauza unor defecțiuni, pentru a putea fi îndepărtată repede de către organizator), dar trebuie sa fie infiletat corect, pana la capat.

Dacă mașina nu corespunde din orice cauză cerințelor de mai sus, se va încadra într-o grupă PRO corespunzătoare.

Dacă acumulatorul a fost mutat din pozitia originala, trebuie sa se foloseasca un sistem de prindere similar cu cel original dar avand in plus o brida metalica pozitionata peste baterie.

1.4.2 Reguli generale ale categoriei PRO

La categoria EV, Hibridele nu se mai încadrează. Se va face grupa EV DOAR între 10.5 și 9.5. Sub 9.5 e, este transferată la grupa Extreme.

Este permisă modificarea motorului, transmisiei și evacuării și dotarea motorului cu sisteme de admisie forțată (supraalimentare). Sistemul de evacuare trebuie în toate cazurile să elimine gazele în afara perimetrului caroseriei pentru a evita pătrunderea acestora în habitacul sau sub capotă.

Motorul poate fi așezat oriunde și nu trebuie să corespundă cu marca de origine, de exemplu e permisă folosirea unui motor de Ford pe sasiu Renault. Motorul trebuie separat de habitacul/scaunul șoferului printr-un înveliș solid. În cazul în care motorul este mutat și prin aceasta peretele antifoc nu își mai poate îndeplini rolul, este necesară folosirea cel puțin a următoarelor materiale de protecție: motorul și sistemul de transmisie (schimbător, cardan, diferențial) trebuie separate de șofer printr-unscutdeminim 2mm grosime din fier / oțel sau 4mm grosime kevlar/carbon.

Habitacul trebuie astfel construit încât să nu existe deschideri spre sol de nici un fel, izolarea completă se va asigura după nevoie prin montarea unor panouri suplimentare.

Nu sunt permise deschideri libere în panoul de foc către compartimentul motor.

Prin habitacul nu pot trece nici un fel de conducte (exceptând cele ale sistemului original de încălzire) din care pot ieși lichide periculoase pentru șofer în cazul unui accident (lichid de răcire, ulei de motor, ulei de cutie de viteze). Dacă e necesară trecerea unei asemenea conducte prin habitacul, ea se va trece printr-o țevă de protecție sau tunel închis pe toată lungimea habitacului (excepție fac conductele multistrat omologate, folosite în motorsport, care se vor considera ca și conducte protejate).

Se recomandă realizarea unui scut/protecții din aluminiu sau material compozit, amplasat sub motor, pentru a evita/diminua scurgeri de lichide pe pista, în cazul unor defecțiuni tehnice

Este interzisă ascunderea scurgerilor de ulei sau alte lichide, prin folosirea materialelor absorbante neomologate (burete, lavete de material, etc)

Dacă transmisia motorului utilizează lanț, acesta se va proteja cu o apărătoare din oțel de grosime minimă 2 mm împotriva agățării sau antrenării unor obiecte străine.

Radiatorul de apă poate fi de orice tip sau capacitate. Se poate amplasa oriunde în afară habitacului.

Rezervorul de combustibil, ulei sau lichid de răcire trebuie izolat cu pereți antifoc de habitacul în așa fel încât în cazul unei revărsări, scurgeri sau defectări a rezervorului, lichidul să nu pătrundă în habitacul, nici sub capotă sau pe sistemul de evacuare.

Bușonul rezervorului de combustibil nu are voie să iasă în afara caroseriei și trebuie să se închidă ermetic.

Este obligatorie afisarea tipului de combustibil folosit prin aplicarea de stickere conform anexei. Stickerile se vor primi gratuit în momentul inspecției tehnice.

Ușurarea caroseriei este permisă, înlocuirea elementelor de caroserie cu altele din fibra de sticlă, carbon, etc

Toate autovehiculele Diesel ale caror emisii de fum sunt VIZIBILE (regula valabilă pentru toți concurenții), este obligatorie folosirea unui capăt al evacuării (Exhaust Tip) orientat în sus, pentru prevenirea contaminării suprafeței de concurs.

Mașinile de la clasa PRO care înregistrează timpi sub 9.0 sec, obligatoriu instalație anti incendiu cu declanșare de la bord, MONTAT CONFORM ANEXEI 1

Este obligatoriu ca sistemele de evacuare care se termina pe laterala masinii, sa fie dotate cu un X sau schimbata orientarea lor catre plan vertical, pentru a se evita eventuale accidente survenite în urma unei defecțiuni. (exemplu, ax de turbina sărit prin evacuare, ce poate creea răni grave)

Roll Cage-ul devine obligatoriu în următoarele cazuri:

- a. relocarea motorului
- b. conversii de transmisie (vor fi încadrate la categoria PRO acele mașini care au suferit modificări structurale ale caroseriei); exemplu: tăieri, suduri, adăugiri, construit tunel cardan, improvizații).
- c. portiere sau plafon din fibră de sticlă, carbon sau orice alt material în afara celui cu care a fost dotată mașina.
- d. Toate masinile care au Roll Cage trebuie obligatoriu ca in zona de posibil impact cu casca sa fie dotat cu protectii specifice
- e. Vehiculele din categoriile PRO care beneficiază de ușurări structurale apreciate nesigure de comisia tehnică la verificarea mașinii este obligatoriu să fie dotate cu rollcage.

Structura minimă a rollcage este detaliata in ANEXA 1 si alcatuita după cum urmează:

- a. Poarta principală se va situa la maxim 10 cm depărtare de linia capului pilotului și se va fixa cu tiranți de sasiu sau oala amortizorului spate.
- b. Tiranții trebuie să formeze un unghi de minim 30 grade față de verticală, trebuie să fie orientați către spate, să fie drepiți și să fie cât mai bine fixați de plăcile interioare laterale ale caroseriei. Tiranții se vor fixa în apropiere de linia tavanului, respectiv în curburile superior-exterioare ale țevii principale de ambele părți.
- c. Este necesară folosirea unui element diagonal (contravântuire) care să rigidizeze sau țeava principală sau tiranții între ei. Partea superioară a elementului diagonal se va fixa la maxim 100mm de punctul de întâlnire a țevii principale cu tirantul. Dimensiunile minime pentru țevile folosite vor fi 38x2,5 sau 40x2 mm, țeava de oțel laminată la rece, cu o rezistență la rupere de minim 350Nm/mm².
- d. Punctele de fixate pe caroserie ale țevilor trebuie ramforsate cu plăci de oțel de minim 3 mm grosime, cu suprafață minimă de 120cm², sudate de caroserie.
- e. Suportii rollcage-ului se vor fixa cu minim 3 șuruburi hexagonale sau similare cu minim 8mm diametru (cu o calitate de minim 10.9 conform normelor ISO).
- f. Suruburile trebuie să fie sau cu autofixare, sau prevazute cu saibe. Acestea sunt cerințele minime de fixare, se poate mari numarul suruburilor sau suda rollcage-ului de sasiu.

Toate elementele de caroserie, inclusiv geamurile laterale și luneta, pot fi din policarbonat de minim 3mm. Parbrizul poate fi cel original sau înlocuit cu unul confecționat doar din Lexan sau Makrolon cu grosimea de minim 5mm. In cazul parbrizelor din Lexan sau Makrolon, acestea necesita o fixare centrala suăplimentara, pe partea interioara. . Elementele de policarbonat / makrolom, vor fi fixate cu suruburi, pop-nituri SI lipite (NU cu autoforante).

Vor fi respinse mașinile ale căror parbriz este deteriorat in asa masura incat impiedica vizibilitatea sau prezinta riscuri de deteriorari mai ample pe perioada desfasurarii concursului.

Este permisă utilizarea unor roți subțiri, special construite pentru cursele de drag și care rezistă laviteze mari.

În grupa PRO este obligatorie folosirea combinezonului motorsport cu omologare obligatorie valabilă sau expirată. De asemenea, este obligatorie folosirea manșilor și al botinelor omologate FIA. Sunt permise costumul, manșii, botine, scaunele și centura de siguranță cu valabilitate expirată, dar se prezintă la verificarea tehnică și se face dovada că au fost omologate SFI / FIA.

Totii piloții din clasa PRO, ale caror mașini înregistrează timpi sub 9.0 sec, sunt obligați să folosească sistem de tip HANS.

Centurile și scaunele trebuie fixate în sistem original sau doar într-unul omologat sau realizat conform anexa. Acestea trebuie să aibă sau să fi avut omologare FIA.

Bateriile care au fost relocalizate din sistemul de prindere original, trebuie fixate și asigurate cu sistem de prindere conform ANEXEI 1.

La grupele PRO, în cazul mașinilor care NU au instalațiile electrice originale (cu excepție relocalizarea acumulatorului), este obligatorie instalarea unui comutator electric general FIA cu acționare INTERNA ȘI EXTERNA, care la acționarea lui, trebuie să întreruapă alimentarea cu curent electric a tuturor componentelor mașinii cât oprirea funcționării motorului.

La grupele PRO este obligatorie montarea unor panouri în locul fetelelor de uși (valabil pentru mașinile la care au fost scoase fetele de uși).

Toate autovehiculele înscrise în concurs, trebuie să folosească pentru sistemul de epurare a gazelor de carter una din următoarele variante:

- a) sistemul original în stare de funcționare, nemodificat, așa cum a fost în prevăzut de producător
- b) sistem închis, cu recirculare în admisie, la care este recomandat să se adauge un rezervor "catch-tank" pe traseu, între carter și admisie.
- c) sistem ventilat atmosferic, cu rezervor "catch-tank" și filtre de aer spre ieșire.

Este recomandat să se folosească un catch-tank cu volumul interior de minim 2L și conductele să fie realizate din material rezistent la uleiurile, combustibilul și temperatura aferentă motorului. Pentru sistemele atmosferice este recomandată poziționarea ventilației în așa fel încât să nu se scurgă lichide în zona anvelopelor, în eventualitatea unei defecțiuni.

La grupele PRO, în cazul mașinilor care au sistemul de directive modificat (componente sau ansamblu), acestea trebuie să fie provenite de la automobile de serie sau să fie alcătuite din componente omologate.

SemiPro (STREET)

ENTRY - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street, care au timpul $\geq 12.50s$

BEGINNER - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street, care au timpul $< 12.50s$ DAR $\geq 11.50s$

ADVANCED - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street, care au timpul $< 11.50s$ DAR $\geq 10.50s$

FWD - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street cu tractiune FATA (Diesel si Benzina) $< 10.50s$

RWD - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street cu tractiune SPATE (Diesel si Benzina) $< 10.50s$

AWD - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street cu tractiune INTEGRALA (DOAR Benzina) $< 10.50s$

AWD Diesel - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street cu tractiune INTEGRALA (DOAR Diesel) $< 10.50s$

EV + Hibrid - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street, Electrice, Hibrid sau Plug-in Hybrid

La categoria EV, Hibridele nu se mai incadrează. Se va face grupa EV DOAR intre 10.5s si 9.5s. Sub 9.5s, este transferată la grupa Extreme.

EXTREME - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile street mai sus mentionate, care au timpul $< 9.50s$

Pro (PROFI)

PRO-FWD - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile Profi cu tractiune FATA (Diesel si Benzina)

PRO-RWD - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile Profi cu tractiune SPATE (Diesel si Benzina)

PRO-AWD - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile Profi cu tractiune INTEGRALA (Diesel si Benzina)

PRO-EXTREME - In aceasta grupa, se incadreaza TOATE masinile care au timpul $< 8.00s$

Pro Extreme scade de la sub 8.5 la sub 8.0s.

1.6 VERIFICAREA ADMINISTRATIVĂ ȘI TEHNICĂ:

Verificarea administrativă și tehnică va avea loc înainte de intrarea în parcul rece, pe baza Regulamentului de Concurs, mașina fiind încadrată pe un culoar special pentru verificarea tehnică. Verificarea tehnică se va desfășura în ziua premergătoare concursului. Intervalul orar fiind specific fiecărei etape.

Mășinile se vor prezenta la comisia tehnică, în stare de concurs (spalate, pornite și deplasabile), facilitând accesul comisiei tehnice în interiorul și exteriorul lor.

După verificarea tehnică este interzisă efectuarea altor modificări pe mașini decât schimbul anvelopelor cu unele care respecta aceleași specificații (cu DOT sau fără DOT) sau reprogramarea calculatorului. În caz contrar concurentul trebuie să se prezinte din nou la verificarea tehnică, chiar dacă este vorba de remedierea unor defecțiuni prin schimbarea unor piese. Neprezentarea la o nouă verificare poate duce la descalificarea concurentului.

În cazul mașinilor respinse la verificarea tehnică, acestea pot beneficia de o reverificare după remedierea problemelor.

La verificarea tehnică și după aceea mașina trebuie să poarte numărul de concurs în permanență. Startul fără număr de concurs duce la descalificare. Pierderea numărului de concurs trebuie raportată imediat.

Este obligatorie prezentarea echipamentului de pilot specific fiecărei clase, în momentul efectuării verificărilor tehnice.

Este interzisă pătrunderea pe pista de concurs a concurenților sau mașinilor care n-au trecut de verificarea administrativă și tehnică și nu au primit drept de participare la concurs.

1.7 PISTA DE CONCURS

Pista de concurs pentru cursele de DragRacing, trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

Să aibă în componența două benzi paralele pe suprafața perfect plană, de lățime totală minim 15 metri și o lungime de cel puțin 1000m din dreptul punctului de START. Pista trebuie separată de publicul spectator printr-un perete din beton, garduri sau cordon dublu, cu 10m spațiu între cordoane și cel puțin cordonul interior metalic.

Dacă curge apă pe pistă, pilotul este atenționat și la a 2-a abatere este descalificat. (atenție la rezervoarele cu gheață și la răcirea intercoolerului). Rezervoarele de răcire pentru combustibil / ulei trebuie închise ETANS.

Trebuie prevăzută o bandă de întoarcere după linia de sosire cu lungimea minim cât distanța de concurs.

Distanță de concurs:

Pentru toate categoriile, distanță de concurs este de 1/4 mile respectiv 402.33m sau 1/8 mile respectiv 201.16 m la unele curse, funcție de Regulamentul Particular de Concurs.

Benzile de concurs:

Cursele permit de fiecare dată startul a doi concurenți. Cele două benzi de concurs beneficiază de start comun, dar cronometrarea este independentă. Concurenții pot lua startul nu numai în perechi ci și individual, iar în finale în cazul unei curse „bye” concurentul e obligat să realizeze o cursă regulamentară de unul singur. Atingerea cu roata sau traversarea liniei de separare a benzilor sau de demarcare a marginii pistei duce la anularea cursei respective pentru concurentul în cauză.



În cazul nefericit al unui accident între 2 mașini, răspunderea este individuală. Fiecare pilot răspunde de mașina și de dauna lui.

1.7.1 Cronometrarea:

În fiecare punct de măsurare rezultatul are precizia de o miime de secundă.

Măsurarea timpului net e declanșată de deblocarea razei celulei stage(2.) sau întreruperea razei celulei guard beam(3.). Pentru cronometrarea timpului net e nevoie de un start corect, respectiv timp de reacție pozitiv.

Durata timpului de reacție tine de la aprinderea luminii verzi a semaforului până la începerea măsurării timpului net.

Timpul brut este suma timpului net și a timpului de reacție.

Organizatorul are posibilitatea măsurării unor timpi informativi parțiali la jumătatea pistei, la 330, 660 sau 1000 feet (picioare).

1.7.2 Semaforul:

Semaforul de start oferă funcțiile necesare pentru alinierea la start și alegerea corectă a momentului startului. Șirul de lămpi oferă informații despre momentul când concurentul poate intra la start, respectiv dacă acesta a oprit în poziția corectă pentru start. Pe baza aprinderii succesive a lămpilor, lumina verde va semnaliza momentul startului. Lumina roșie indica startul incorect efectuat (start furat sau dat în marșarier). Lumina verde indica și câștigătorul cursei.

1.7.3 Fotocelulele:

Există minim 6 fotocelule pe fiecare bandă de concurs, care sesizează poziția mașinii de concurs în fiecare punct de măsură. Acestea sunt dispuse astfel:

3 bucăți fotocelule la start: pre stage(1), stage(2) și guard beam(3) aceste 3 linii sesizează poziția corectă a concurentului la start și startul incorect și respectiv ajută la declanșarea cronometrării și măsurarea timpului de reacție.

1 bucata fotocelula la 60 feet (60 picioare)

1 bucata fotocelula la linia de sosire (la 1/4 sau 1/8 mile)

1 bucata celulă cu 20m înaintea liniei de sosire, pentru măsurarea vitezei de sosire. Valoarea vitezei este media vitezei pe ultimii 20m.

1.8 Interdicții și amenzi

Limita de viteză pe banda de întoarcere este de 40km/h, dar organizatorul poate prevedea și valori mai mici pentru siguranță. Pe banda de întoarcere este obligatoriu condusul disciplinat (fără acrobații, slalom, drift, burnout sau opriri nejustificate).

Concurenții sunt obligați să poarte combinezon și încălțăminte închisă (NU ȘLAPI) Inklusiv la categoria Semi Prop - Street.

Depășirea vitezei permise sau comportamentul indisciplinat (circularea cu viteză prin parcul rece, burnout, cercelete, setare launch control) atrage după sine descalificarea concurentului și excluderea din Parcul Rece + Amenda 2000lei.

Comportamentul neadecvat al piloților, atitudinea nesportivă (limbaj vulgar, injurii, amenințări, nerespectarea indicațiilor organizatorilor) și consumul excesiv de alcool.

În urma excluderii din concurs sau de pe suprafața de desfășurare a acestuia, nu se restituie taxa de participare sau de intrare.

Nu lăsați să se scurgă lichide pe suprafața betonată! Scoateți imediat mașina pe iarbă!

În cazul în care din cauza unor probleme mecanice în parcul rece, pista este contaminată cu ulei, anunțați de urgență organizatorii.

Amendă pentru nerespectarea/încălcarea acestei reguli este 1000 lei!

1.9 Răspundere

Organizatorul, oficialii evenimentului, angajații și reprezentanții lor sunt absolviți de orice răspundere pentru daunele materiale produse în parcul rece sau pe pistă (derapaje și tamponări) sau de injuriile produse de către concurenți terțelor părți, individual sau în grup.

Organizatorul nu răspunde pentru echipamentele sau obiectele lăsate nesupravegheate în parcul rece.

Abaterile disciplinare - Orice abatere disciplinară va fi analizată de o comisie dedicată care va decide măsurile aplicate.

1.10 Interdicții cu privire la materiale publicitare

Persoanele prezente la eveniment cu aparatura foto-video (în incinta zonei de start și pe pistă) au obligația să ia legătura cu organizatorul și să ceară sigla RoDRAG pe care să o aplice pe materialele foto/video digitale înainte de a le posta pe internet. (ex.: youtube, facebook, instagram, vimeo și orice alt site).

Organizatorul interzice amplasarea oricărui reclame pe teritoriul parcului rece sau a pistei de concurs fără acordul său. Excepție fac reclamele afișate pe autoutilitare, mașinile de concurs sau echipamentele concurenților și mecanicilor.

Dacă organizatorul observă reclame interzise, va dispune îndepărtarea lor imediată. Există posibilitatea afișării materialelor publicitare printr-un acord cu organizatorul, în măsura în care acestea nu aduc prejudicii contractelor publicitare sau de sponsorizare deja existente sau în curs de încheiere.

1.11 Alte dispoziții

Participarea la eveniment se face pe propria răspundere.

Ciocnirea cu echipamentele pistei, în măsura în care nu a fost cauzată de probleme tehnice (inclusiv ale echipamentului de cronometrare), duce la descalificarea imediată și la suportarea de către pilot a tuturor pagubelor cauzate organizatorului.

Pe toată suprafața alocată evenimentului viteză maximă admisă este de 15km/h, cu excepția zonei active a pistei de concurs.

Concurenții au obligația de a reveni în parcul rece imediat după parcurgerea distanței de concurs, respectând viteză maximă permisă.

Concurenții au obligația că după fiecare cursă să își amplaseze mașinile în așa fel încât să nu îi stânjenească pe concurenții ce vin din spatele lor și să permită circulația liberă pe întreaga suprafață a parcului rece.

Concurenții sunt obligați să respecte prevederile Regulamentului de Concurs și ale Regulamentului Cadru.

Pentru alte lămuriri și sugestii, RoDRAG.ro

ANEXA1 - Regulament RoDRAG 2025

1. Suportii de scaun:

a. Se fixeaza pe caroserie in minim 4 puncte pentru fiecare scaun, cu suruburi minim M8 - duritate 8.8 . Se permite folosirea prinderilor originale, prevazute de producatorul autovehiculului, numai daca acestea se prezinta in stare buna (fara uzura, deformari, fisuri, etc.) si nu au fost modificate (usurate, largite, etc.).

b. Prinderile de scaun realizate direct pe sasiu/caroserie, se vor fi in conformitate cu FIG 1.1

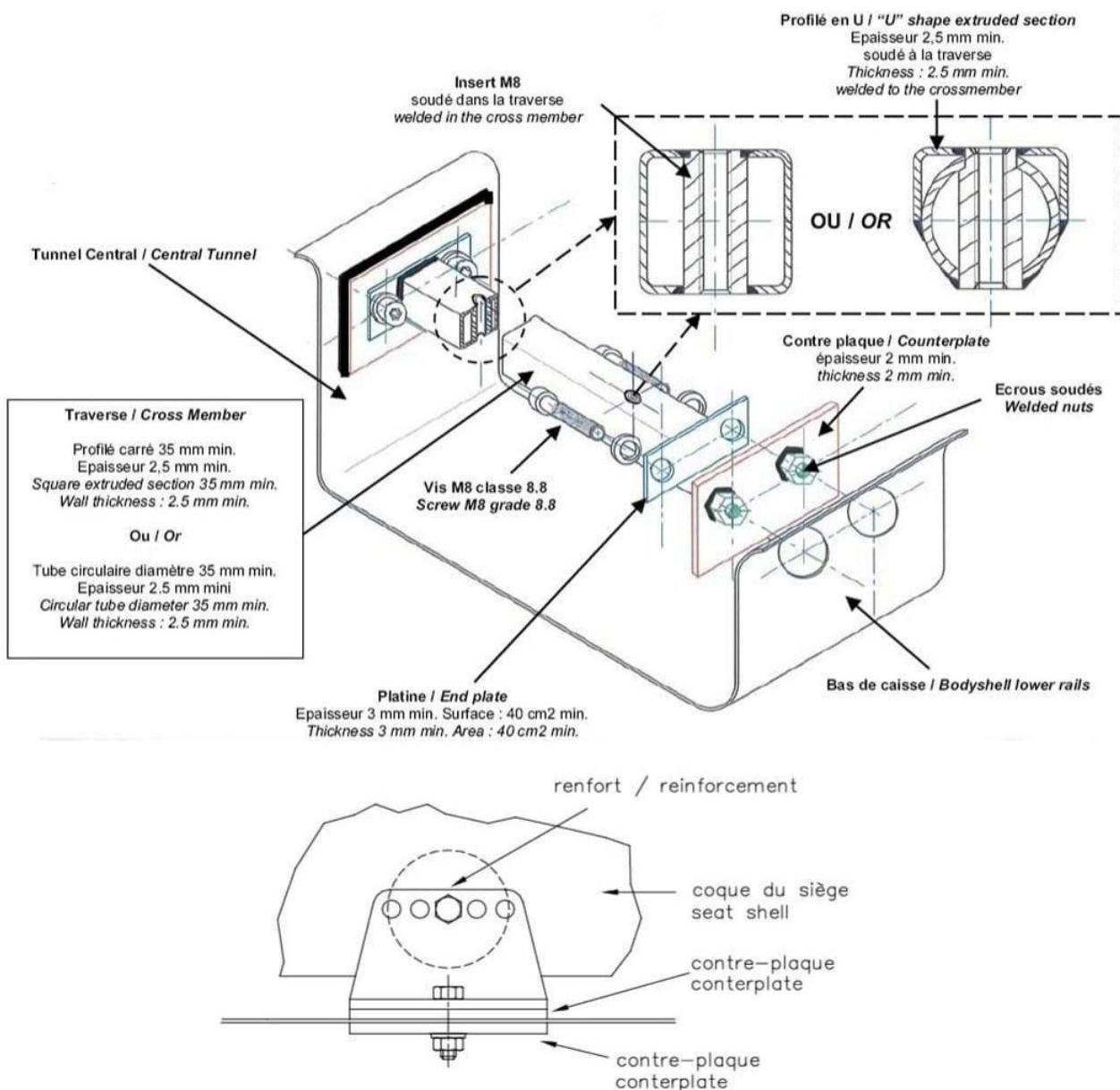


Fig 1.1

- c. Suprafata de contact pentru FIECARE prindere realizata pe sasiu/caroserie, trebuie sa fie de minim 40cm² , iar latura longitudinala (paralela “pragul”) de minim de 6cm.
- d. Toate componentele folosite pentru realizarea suportilor de scaun, trebuie sa fie din otel de grosime minim 3mm sau din aluminiu de minim 6mm. Pentru situatia in care caroseria este realizata din aluminiu/titan/compozit, contraplaca (“counterplate”) se va realiza din acelasi material cu caroseria. Pentru carosere/sasiu realizat din otel, suruburile pot fi inlocuite cu cordon de sudura intre contraplaca si caroserie/sasiu.
- e. In situatia in care se folosesc “inaltatoare” pentru suport/scaun, acestea se vor realiza din aceleasi materiale folosite pentru restul suportului si vor avea sectiunea rectangulara, cu latura de minim 35mm si grosimea corespunzatoare materialului ales (3mm pentru otel, respectiv 6mm pentru aluminiu).
- f. Orice sistem de prindere atipic (care nu respecta normele si forma din Fig 1.1), care va fi considerat nesigur de catre comisia tehnica, va fi remediat/inlocuit pentru a permite inscrierea autovehiculului in concurs.

2. Centurile de siguranta:

a. Nu se prind de scaun sau de suportul de scaun! Singura situatie in care se permite prinderea centurilor de scaun, este in situatia in care se foloseste prinderea originala, prevazuta de producatorul autovehiculului concomitent cu prinderile originale de scaun.

b. Unghiurile maxime ale centurilor, sunt prezentate in FIG 1.2

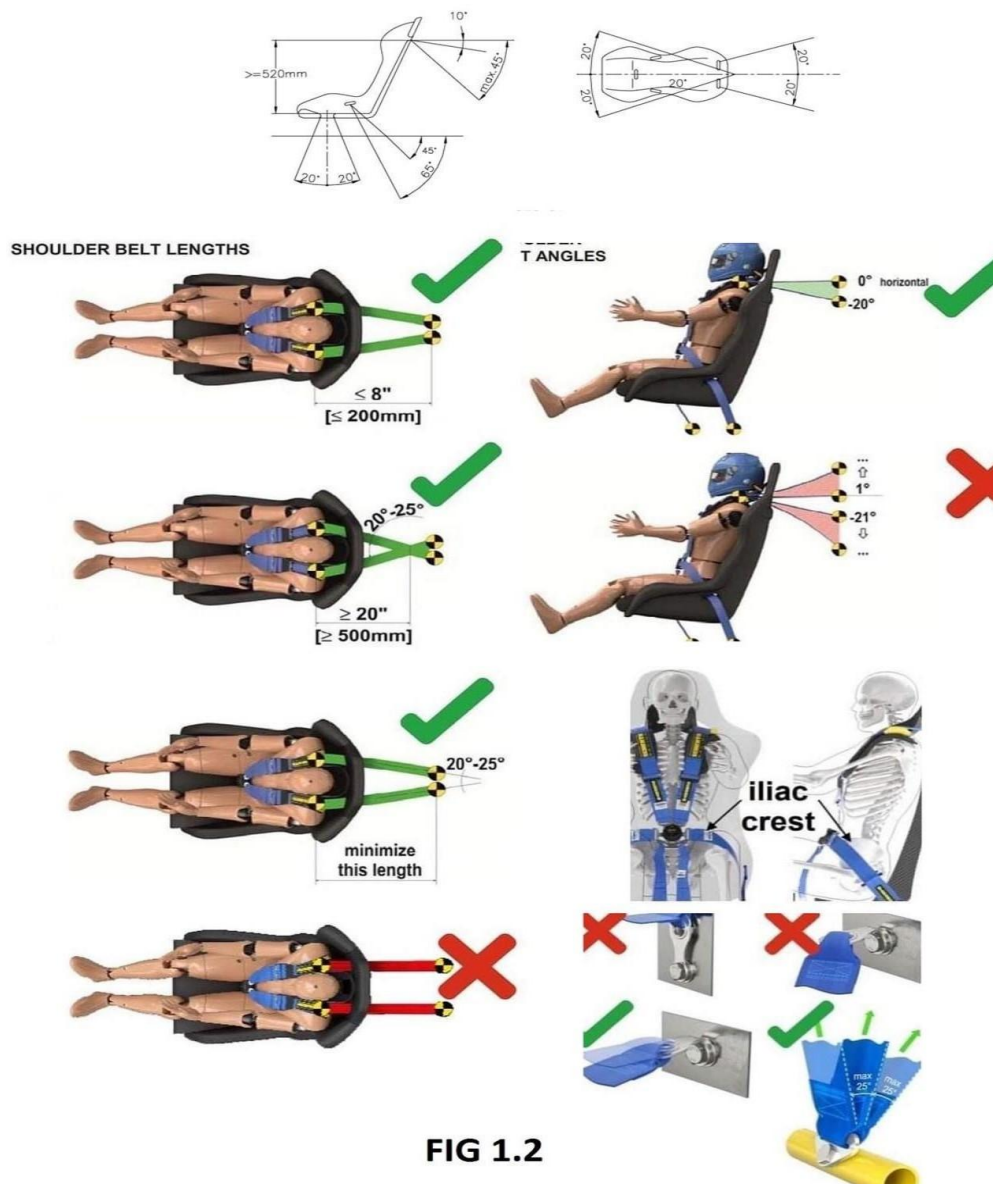


FIG 1.2

- c. Este interzisă participarea în cazul în care unghiul către spate al centurii de siguranță, este mai mare de 45°, în orice direcție.
- d. Centurile de talie și cele pentru al 5-lea / 6-lea punct trebuie să treacă prin scaun (prin orificiile prevăzute de producătorul scaunului), NU PESTE EL, în așa fel încât să strângă zona pelviană a pilotului, nu zona abdomenului, fără a se intersecta cu marginile exterioare ale scaunului.
- e. Se permite montarea de prinderi pentru centuri pe rollcage, ca în FIG 1.3, cu mențiunea că prinderea transversală a centurilor trebuie să fie din teava rotundă, cu rezistență la rupere de minim 355N/mm², de dimensiunile minime (diametru x grosime) 38mm x 2,5mm sau 40mm x 2mm.

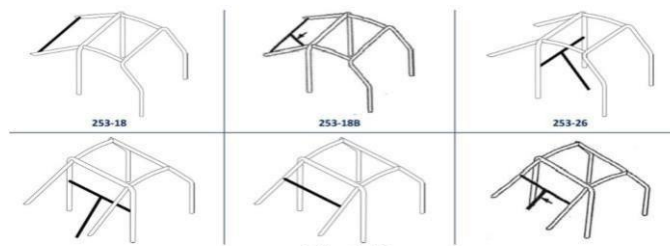


Fig 1.3

- f. Prinderea pe rollcage cu surub, trebuie realizată ca în FIG 1.4, respectând dimensiunile stipulate.

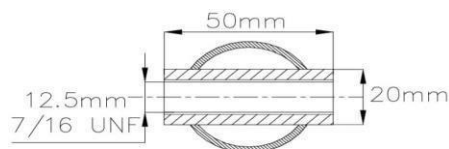


FIG 1.4

3. Rezervare de combustibil / Lichid racire / Catch tank:

- a. Rezervorul de combustibil va fi prevăzut cu ventilație de vapori în afara habitaculului.
- b. Toate rezervoarele vor fi poziționate în așa fel încât să nu permită scurgerea lichidelor pe anvelope.
- c. Se recomandă montarea unui Catch Tank pentru transmisie, la toate autovehiculele care înregistrează timpi sub 10s
- d. Se recomandă înlocuirea lichidului de racire OE cu apă distilată. Se permite folosirea aditivilor de racire fără glicol.
- e. Rezervoarele aftermarket de combustibil se prind de șasiu/caroserie, cu sisteme metalice, din oțel sau aluminiu, de minim 1mm respectiv 2mm grosime. Prinderile vor fi realizate cu șuruburi de minim M8 și duritate 8.8.
- f. Conductele de combustibil vor fi asamblate corespunzător, cu coliere metalice/fittinguri ("AN-uri")/fittinguri hidraulice sertizate sau de producție OE pentru autovehiculul respectiv. Conductele vor fi alese corespunzător tipului de combustibil folosit. Nu sunt acceptate autovehiculele care folosesc benzină cu conducte pentru diesel, care folosesc alcool și au trasee realizate din metal netratat, etc.

- g. Conductele de combustibil/lichid de racire/catch tank nu au voie sa treaca prin interiorul elementelor de prindere ale motorului (tampoane, ocheti de ridicare, carlige, etc.) si trebuie sa fie asigurate de caroserie in mod corespunzator, in asa fel incat sa nu se miste sau sa vibreze in timpul functionarii motorului.
- h. Este interzisa trecerea conductelor printre rollcage si elementele laterale ale caroseriei (praguri, stalpi laterali).
- i. Este interzisa trecerea conductelor de alimentare si traseelor de epurator la o distanta mai mica de 10cm de galeria de evacuare si se va evita zona din dreptul ventilatoarelor, mecanismului de distributie sau a transmisiei. Se va evita plasarea catch tank-ului in apropierea evacuarii.
- j. Nu se permite inscrierea in concurs a autovehiculelor care prezinta scurgeri de ulei, lichid de racire sau combustibil.

4. Sistemul de stingere a incendiului:

- a. Trebuie sa respecte normele stipulate in Anexa FIA - Appendix J - Art. 253
- b. Interzisa trecerea conductelor printre rollcage si elementele laterale ale caroseriei.
- c. Pozitionarea duzelor de stingere a incendiului, din compartimentul motor, se va face in asa fel incat la actionarea sistemului, agentul de stingere va ajunge in zona rampelor de combustibil si a galeriei/galeriilor de evacuare. Pentru autovehiculele turbo, se va monta o duza dedicata in zona turbocompresorului.

5. Caroserie / Sasiu / Roti:

- a. Toate elementele de caroserie trebuie asigurate corespunzator, folosind elemente de fixare OE, motorsport sau suruburi. Se interzice folosirea suruburilor autoforante / autofiletante / "negrese" pentru prinderea oricarui element de caroserie, indiferent de tipul acestuia.
- b. Usile trebuie sa se deschida atat din interior cat si din exterior, in orice moment al competitiei.
- c. Este interzis orice orificiu sau deschidere libera prin panoul de foc, catre compartimentul motor.
- d. Se recomanda o distanta de minim 5cm intre rollcage si casca pilotului.

e. Pentru autovehiculele RWD si AWD care inregistreaza timpi sub 9s se recomanda asigurarea cardanului cu “driveline loop” ca in FIG 1.5.

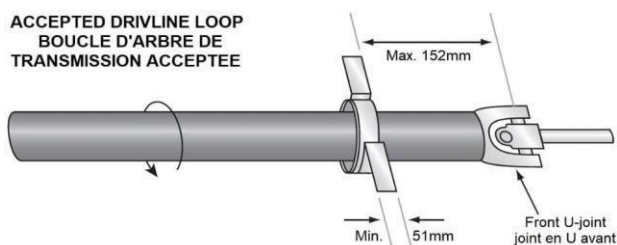


FIG 1.5

f. In cazul in care se constata desprinderea elementelor de caroserie de pe autovehicul in timpul cursei, pilotul trebuie sa faca dovada asigurarii lor si sa prezinte solutia de remediere unui oficial, inainte de a efectua un nou run.

g. In cazul folosirii overfenderelor, aripa originala trebuie modificata in asa fel incat sa nu existe riscul de taiere al anvelopei in eventualitatea unui contact cu zona interioara a caroseriei.

h. Conductele de frana din element rigid, trebuie fixate de caroserie si legaturile catre etrierele de frana / puntea rigida, vor fi realizate din conducta flexibila dedicata sistemelor de franare (nu furtun hidraulic sau improvizatii).

i. Pedalierul va fi prins rigid pe caroserie / sasiu, fara a permite miscarea laterala a pedalelor.

j. Nu se permite folosirea jantelor modificate artizanal (ingustate sau latite).

k. Nu se permite inscrierea in concurs a autovehiculelor cu anvelope uzate / deteriorate.

l. Nu se permite inscrierea in concurs a autovehiculelor cu prezoane / suruburi lipsa la roti.

m. Autovehiculele cu evacuarea in lateralul caroseriei, trebuie sa foloseasca o terminatie de tip “Bullhorn”, in asa fel incat directia gazelor de evacuare sa fie la minim 60o de orizontala (“in sus”).

6. Instalatia Electrica:

a. Orice unitate de control (ECU, TCU, VCU, etc.), ceas sau display, trebuie sa fie fixat corespunzator. Nu se permit ceasuri libere pe bord, ECU asezat pe podea fara prindere, display in scrumiera fara prindere, etc.

b. Este interzisa trecerea cablului de alimentare +12v printre rollcage si elementele laterale ale caroseriei. Cablajul de alimentare +12v, nu are voie sa treaca prin interiorul elementelor de prindere ale motorului (tampoane, ocheti de ridicare, carlige, etc.) si trebuie sa fie asigurat de caroserie in mod corespunzator, prin elemente care nu conduc curentul electric.

7. Anexa sisteme tip protoxid de azot:

Configuratia unei instalatii de protoxid de azot cuprinde in linii mari un recipient sub presiune, sistemul de fixare al acestuia, furtune de legatura cu fittinguri, duze restrictoare, electrovalva (solenoid), accesorii (controller, sigurante fuzibile, contactori, supapa de siguranta, ceas de presiune)

2. Recipientul sub presiune

2.a. Acesta trebuie sa fie de tip omologat, de origine controlata, special destinat incarcarii cu protoxid de azot, in dimensiunile uzuale propuse de catre diferitii fabricanti - **NU SE ACCEPTATUBURI DE GAZ DE LA SUDURA, EXTINGTOARE SAU ORICE ALTI RECIPIENTI CARE NU SUNT DE ORIGINE!**

2.b. Recipientul sub presiune trebuie sa fie prevazut cu ceas dedicat de presiune de origine controlata, cat si cu supapa de siguranta, pentru a evita scenariile de crestere necontrolata a presiunii din multiple cauze -**NU SE ACCEPTA RECIPIENTI FARA CEAS DE PRESIUNE SAU FARA SUPAPA DE PRESIUNE.** In cazul in care recipientul nu este prevazut cu port pt ceas de presiune, acesta se poate instala inline pe conducta de tur dintre recipient si solenoid, insa robinetul recipientului trebuie sa stea deschis pe toata durata concursului (inclusiv in momentul prezentarii la comisia tehnica).

2.c Blanket urile de incalzire a recipientului trebuie sa fie alimentate prin intrerupator si siguranta fuzibila (preferabil pilotate de un sensor de presiune instalat pe butelie). **ESTE INTERZISA INCALZIREA RECIPIENTILOR CU FLACARA DESCHISA**

2.d. Recipientul va fi fixat pe un suport solid, cu accesoriile de fixare din kitul de provenienta. Acesta va fi plasat in functie de arhitectura masinii pe care este instalat in cel mai indepartat loc posibil fata de pilot. **NU SE ACCEPTA MONTAREA RECIPIENTULUI PE SUPORTI IMPROVIZATI, PLASAREA LIBERA INTRE SCAUNE, INSTALAREA LANGA PILOT, etc**

3. Conductele de legatura

3.a Acestea trebuie sa fie de calitate superioara (teflon cu armatura exterioara metalica), si trebuie sa fie prevazute la capete cu elemente de fixare de tip niplu (AN) sertizate pe conductele respective - **NU SE ACCEPTA FIXAREA CONDUCTELOR CU COLIERE CU SURUB SAU UTILIZAREA UNOR CONDUCTE NECONFORME (PLASTIC, CAUCIUC, ETC)**

3.b Conducta de tur dintre recipient si solenoid va fi instalata in asa fel incat ponderea majoritara raportat la lungimea totala sa fie in afara masinii pe care se realizeaza instalarea (cu alte cuvinte, sa ramana o lungime cat mai mica a conductei in masina, restul sa fie in exterior) - **NU SE ACCEPTA INSTALAREA INTEGRALAA CONDUCTEI DE TUR PRIN MASINA, CU TRECERE ULTERIOARA DIRECTA IN COMPARTIMENTUL MOTOR**

3.c. Conductele de legatura nu vor putea fi plasate in imediata apropiere a sistemului de evacuare sau altor surse de caldura, se va urmări instalarea într-o poziție cât mai îndepărtată de zonele cu temperatura ridicată. De asemenea, aceste conducte nu vor putea fi instalate în zone expuse socurilor mecanice (elemente suspensie, etc) sau în apropierea roților care în mișcare ar putea interfera cu aceste conducte.

4. Electrovalva și duze restrictoare

4.a Electrovalva va fi alimentată prin siguranță fuzibilă. Este RECOMANDATĂ utilizarea unui controller dedicat pentru pilotarea instalației de protoxid de azot.

4.b Este interzisă modificarea artizanală a restrictoarelor din kitul respectiv, acestea fiind extrem de bine calibrate pentru electrovalva pe care vor fi instalate

8. Acumulatorii (Bateriile):

Se recomandă evitarea amplasării bateriilor în habitacul. În situația în care sunt plasate în interiorul habitaculului, bateriile cu celule umede trebuie să fie puse într-o carcasă care să nu permită scurgerea lichidului în situația unei rasturnări. Bateriile uscate nu au nevoie de carcasă suplimentară.

Bateriile cu celule umede se vor poziționa totdeauna în poziție verticală. Bateriile uscate, pot fi poziționate și la orizontală.

Borna "+" trebuie izolată cu material dielectric.

Prinderea de baterie trebuie să fie solidă, din metal sau materiale compozite. Excluse prinderile cu bride de plastic, sarma, "soriceii", etc.