

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL

DE RALLYCROSS 2010

PRESCRIPTII GENERALE

1. GENERALITATI

Federatia Romana de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Rally Cross 2010. Campionatul cuprinde raliurile înscrise în Calendarul competițional 2010. 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 raliului.

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 LIMBĂ OFICIALĂ

1.2.1 Pentru Campionatul Național de Rally Cross 2010 limba oficială este limba română.

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

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

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

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

1.3.3 Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament sunt considerate parțial sau integral "disciplinare" în cazurile înaintate spre analiză Comisiei de Disciplină a FRAS. În acest sens se va face distincție între "penalizare" și "sancțiunea disciplinară".

1.4 VALABILITATE

Aceste reglementări sunt valabile pentru sezonul competițional 2010. Orice modificări ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS și vor fi publicate cu litera distinctă.

2. DEFINIȚII

2.1 BULETIN

Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al raliului, 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. Vor fi maxim 12 Concursuri pe an.

În sezonul competițional 2010, Campionatul Național de Rally Cross 2010 va fi alcătuit din 8 etape.

La întocmirea clasamentelor anuale individuale se vor lua în calcul etapele desfășurate, astfel:

- 6 etape toate,
- 7 etape n-1
- 8 etape n-2

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

4. OFICIALII UNUI RALIU

4.1. COMISARIII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unui competiții sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aproba componenta Colegiului și stabilește Președintele acestuia. Pe parcursul întregului raliu, Comisarii Sportivi comunica 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.

4.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL

Observatorul federal va inspecta și aprecia raliul din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare.

Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar.

Observator federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS.

În unele cazuri această funcție va putea fi îndeplinită și de arbitri cu experiență îndelungată, desemnați la începutul sezonului și avizați de către Consiliul federal.

4.2.3 RESPONSABIL CU RELATIILE CU CONCURENTII

Atributii principale

Sa informeze concurentii si sa joace in permanenta rolul de mediator. Este delegat de catre Comisia Centrala de Arbitri.

5. Masini eligibile

In CN-Rallycross sunt admise la start masini care apartin grupei H.

Automobile de **Grupa H**

- Clasa H1 <1400 cmc,
- Clasa H2 1400-1600 cmc
- Clasa H3 1600-2000 cmc
- Clasa H4 >2000 cmc

La clasa H4 sunt admise și automobilele cu tractiune integrala.

6. Tipuri de Concursuri

Concursurile vor avea loc pe circuite cf. Anexi M(II, art. 3) a Codului Sportiv International. In CN-Rallycross orice traseu destinat concursurilor de Rallycross trebuie sa fie in prealabil omologat de catre FRAS.

Caracteristicile circuitului:

- lungime minima: 800 m; lungime maxima: 2000 m
- latime minima: 8 m

Numarul de tururi in fiecare concurs va depinde de lungimea circuitului, lungimea totala sa nu fie mai mica de 3000 m in calificari si 5000 m in finala si nu mai mult de 6000 m in calificari si 8000 m in finala.

Compozitie:

- suprafata acoperita (asfalt, beton etc.): min. 35%, max. 60%
- suprafata neacoperita: i se va aplica un tratament anti-praf.

Panta sau rampa maxima: 7%

Start:

- trebuie sa se asigure o linie dreapta de min. 100 m pana la primul viraj
 - grila de start trebuie amplasata pe o suprafata uniforma care va fi continuata pe cel putin 30 m dupa linia de start; latimea pistei in dreptul liniei de start va trebui mentinuta pana la si in primul viraj care va avea o raza maxima de 25 m si o schimbare de directie de minim 45 de grade
- Sosire: linia de sosire trebuie astfel amplasata incat sa nu se poata intra direct in paddock.

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

7. Organizarea concursului

7.1 Sistemul de antrenamente , calificari si finale este descris in Regulamentul Standard pentru concursuri din Campionatul National de Rallycross.

7.2 In total, numarul maxim de participanti in toate diviziile va fi specificat in Regulamentul particular al fiecarui concurs.

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

7.4 Latimea grilei de start trebuie sa se supuna cu desenul Nr. 1 si trebuie sa permita alinierea a trei-cinci masini pe un rand pe aceeasi suprafata.

7.5 Organizatorul trebuie sa asigure puncte de observare pentru intreg circuitul pentru ca accidentele cauzate in mod intentionat sa nu fie in avantajul vinovatului.

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

7.7 Numarul de concurs

Numerele de concurs vor fi intre 601 si 699 in functie de numarul de puncte acumulate in anul precedent.

8. Clasamentul campionatului

8.1. Participanti

In CN-Rallycross pentru grupa H, daca sunt mai putin de 4 participanti intr-o clasa la un concurs se atribuie jumătate de punctaj .

8.2. Punctele

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, conform ordinii de start
- in al patrulea rand, pilotii care nu au luat startul, sunt clasati individual, conform ordinii de start.

Doar pilotii clasificati ca 16 cei mai buni (in fiecare divizie) 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

8.3. La sfarsitul anului, pilotii care au obtinut cele mai multe puncte, vor fi declarati Campion National de Rallycross grupa1, Campion National de Rallycross grupa 1A si Campion National de Rallycross grupa 2. Un pilot nu poate aduna puncte castigate in divizii diferite.

8.4. Festivitatea anuala de premiere

Castigatorii celor trei campionate, trebuie sa fie prezenti la festivitatea anuala de premiere. Daca un pilot nu participa, el poate fi sanctionat de catre FRAS.

In Campionatul de Rallycross ECHIPA este formata din minim 3 si maxim 5 masini. Puncteaza cele mai bune 3 masini inscrise. La constituirea echipei pot participa 2 juniori. Nominalizarea echipei si a clasei la care puncteaza fiecare membru al echipei se va face la inscriere.

REGULAMENTE STANDARD

PROGRAM

ORGANIZARE

1.1 Clubul organizator va organiza un concurs in Campionatul National de Rallycross in conformitate cu CSI, regulamentele FRAS pentru Rallycross, prescriptiile generale FRAS pentru Campionatul National de Rallycross, si prezentul regulament si regulamentele particulare ale competitivilor

1.2 Comitetul de organizare

(numele membrilor)

(adresa si numar de telefon a Secretariatului)

1.3 Oficiali:-3 comisari sportivi

- Observator FRAS

-Delegat tehnic FRAS

-Director sportiv

-Secretar sef

-Cronometror sef

-Responsabilul cu securitatea

-Medicul sef

-Responsabil relatii cu concurentii

-Ofiter de presa

-judecatori: - linia de start

- start anticipat

- sosire

1.4 Panou de afisaj

III. CONDITII GENERALE

2. Generalitati

2.1 Acest concurs conteaza pentru Campionatul National de Rally Cross

3. Descrierea circuitului

- locul

-telefon

- lungime

- latime la start

- latime maxima

- latime minima

-compozitie(macadam%, pietris%)

-locatie(cum se ajunge la circuit)

Grupa H

In fiecare divizie se constituie urmatoarele clase:

- clasa 1 : masini cu cilindrul pana la 1400 cmc

- clasa 2 : masini cu cilindrul cuprins intre 1401-1600 cmc
- clasa 3 : masini cu cilindrul cuprins intre 1601-2000 cmc.

-clasa 4 : masini cu tractiune integrala sau cu turbo cu o cilindrul mai mare de 2000 cmc.

Clasa JUNIORI : (3 masini minim)
(cu acordul notarial al parintilor sau tutorelui legal)

Varsta : 10 ani – 14 ani JUNIORI 2

Varsta : 14 ani – 18 ani JUNIORI 3

Autoturism: cilindrul maxima 1400 cmc

Un junior care a implinit varsta de 16 ani si a participat in anul competitional precedent la cel putin jumătate din concursurile organizate , 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 poata debuta la seniori daca in anul competitional precedent a avut rezultate de exceptie sau a fost declarat CAMPION NATIONAL LA JUNIORI. Comisia Nationala de Rallycross poate propune ca un junior care a implinit varsta de 18 ani sa concureze in anul competitional urmat implinirii varstei tot la juniori daca rezultatele obtinute anterior nu satisfac exigentele unei clase de seniori .

Clasa FEMINA

4.2 Fiecare masina trebuie insotita de un Pasaport Tehnic FRAS. Acesta se obtine de catre fiecare concurent de la FRAS, care il autentifica. Pasaportul Tehnic trebuie prezentat la verificarile tehnice la fiecare concurs.

5. Concurenti admisi

Orice persoana care detine Licenta Internationala de Concurent si/sau Licenta de Pilot eliberata de catre FRAS, valabile pentru concurs, este admisa.

6. Inscrisi-Validari

6.1 Orice persoana care doreste sa participe la concurs trebuie sa trimita inainte la Secretariat (data si locul) cererea de inscriere completata.

6.2 Nici o modificare a cererii de inscriere nu e permisa, odata aceasta inregistrata, cu exceptia celor prevazute de Regulamente. Oricum, concurentul poate inlocui masina declarata in cererea de inscriere cu alta din aceeasi Divizie, pana la Verificarea tehnica.

6.3 In CN-Rallycross pot concura mai multi piloti pe o masina , la clase de cilindrul 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 . Pilotul care concureaza la mai multe clase trebuie sa faca antrenamentele cronometrate pentru fiecare clasa la care participa cu obligatia sa participe la clasa lui si apoi daca doreste sa se inscrie la o clasa superioara

Sportivul in scris la doua clase si care face parte din cadrul unei echipe va trebui sa declare la inceputul concursului clasa care va puncta pentru echipa.

6.4 Numarul maxim de concurenti va fi publicat in Regulamentul Particular. Numarul maxim de participanti in cursa de promovare va fi 20.

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

7. Taxe de inscriere

7.1 Taxele maxime de înscriere sunt:
Taxa înscriere 100 lei/concurent
Taxa înscrieri 50 lei/echipa
Taxa înscriere 100 lei/junior/femei

Taxa de înscriere este achitată la verificările administrative.

7.2 Cererea de înscriere nu va fi luată în seamă dacă nu este însoțită de taxa de înscriere sau de un angajament emis de FRAS. Nici o mașină nu va fi admisă la start dacă taxele de înscriere nu au fost plătite integral.

7.3 Taxe suplimentare trebuie plătite de un concurent care refuză publicitatea organizatorului.

7.4 Taxele de înscriere se returnează:

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

8. Asigurare

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

8.2. 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 răni mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.

9. Amendamente-interpretari

9.1 În acord cu art.66 din CSI nici o modificare nu trebuie adusă acestor regulamente după începerea înscrierilor, decât cu acordul tuturor concurenților deja înscriși, sau prin decizia CCS din motive de forță majoră sau securitate.

9.2 Orice informație va fi anunțată concurenților prin buletine datate și numerotate care vor face parte integrantă din prezentul regulament. Toate buletinele vor fi semnate de CCS și afișate la Panoul Oficial.

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

IV VERIFICARI

10. Verificari administrative

10.1 Doar piloții trebuie să se prezinte la verificările administrative care se vor face la secretariatul competiției (locul).

10.2 Verificarea constă în inspecția documentelor, licenței, etc.

10.3 Dacă CCS nu da o derogare în acest sens, acei concurenți și piloți care nu se prezintă la verificările administrative nu sunt autorizați să ia parte la antrenamente și la curse.

11. Verificari tehnice

11.1 Orice mașină înscrisă în concurs trebuie prezentată de către pilot sau o persoană care îl reprezintă, la verificarea tehnică, (se precizează locul și ora) Oricare mașini care întârzie, îi poate fi refuzată

permisiunea de a lua startul.

Organizatorul poate prevedea o perioada speciala pentru verificari tehnice pentru concurentii care au intarziat si poate aplica penalitati financiare care trebuie specificate in art.17.

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

Orice masina care se prezinta la start, la inceputul concursului, cu elemente de caroserie lipsa sau gemuri laterale sparte, parbriz lipsa sau spart in zona pilotului nu este acceptata la start .

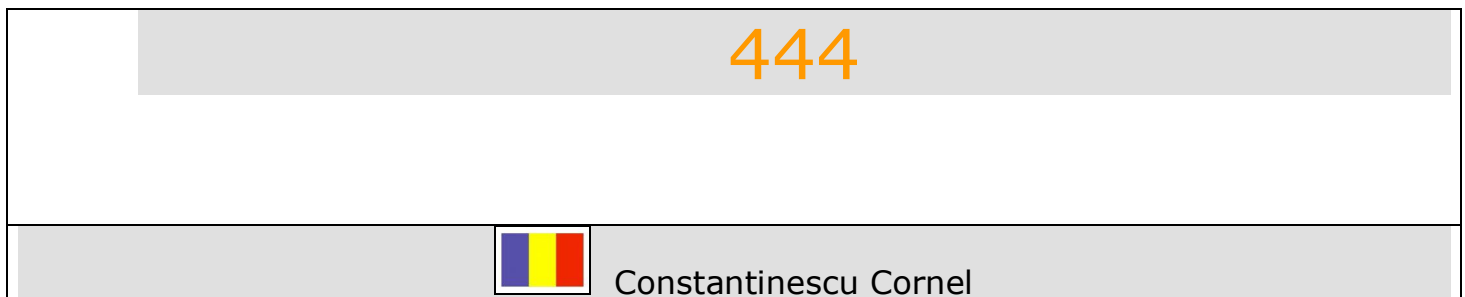
11.3 Două panouri pe portierele din față măsurând 67 cm. Lungime și 17 cm. Înălțime incluzând un cm alb de jur împrejur. Fiecare din aceste panouri va conține un spațiu de 23X15 cm. pentru numărul de competiții care va fi întotdeauna în fața panoului. Numerele vor fi galben fluorescent (PMS 803) cu o înălțime de 14 cm. cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafața rămasă din panou este rezervată pentru uzul organizatorului.

Fiecare panou va fi plasat orizontal la marginea fiecărei portiere față, cu numărul în față. Partea de sus a panoului trebuie să fie plasat între 7 și 10 cm sub limita de jos a geamului.

Niciun alt semn, altul decât culoarea automobilului, nu va fi aplicat la mai puțin de 10 cm față de panou.



Două numere pe fiecare parte pe geamurile din spate cu o înălțime de 25 cm și o grosime de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804). Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale în apropierea numelui pilotului



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

11.6 Fisa de omologare trebuie prezentata Comisiei Tehnice.

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

V. DERULAREA CONCURSULUI

12. 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, de asemenea sosete, haine de dedesubt si o cagula din lana sau ignifugate;
- c) Sa poarte incaltaminte si manusi din piele ignifugate fara gauri;
- 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 de pe partea sa.

13. Antrenamente si sedinte cu pilotii

13.1 Antrenamentele libere si antrenamentele oficiale cronometrate sunt obligatorii. Pentru sesiunea de antrenamente libere, pre-grila va fi organizata in 3 intervale , unul pentru fiecare divizie. Daca un interval cuprinde suficiente masini, va putea fi dat startul pentru pentru aceasta grupa. Aceasta procedura va trebui urmata pana la sfarsit.

In ficare divizie, sesiunea de antrenamente oficiale cronometrate va fi organizata pe 3 ture, dar numai a doua si a treia tura vor conta: va fi notat timpul cel mai bun realizat intr-una din acestea doua. 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. Masinile din divizii diferite vor alerga separat.

13.2 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. Calificari

14.1 Masinile apartinand diferitelor clase vor alerga separat. 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;

- a treia mansa dupa clasamentul primei si celei de a doua manse impreuna.

Toti concurentii mansei urmatoare trebuie sa fie prezenti in zona de pre-grila, in timp ce grila curenta este asamblata, pentru a permite organizatorului sa aduca inainte cati concurenti sunt necesari pentru a completa mansa curenta.

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

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, locul lui va ramane liber si nu va putea fi ocupat de alt pilot.

14.2 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.

Numai pilotii care au efectuat doua manse si au punctat de doua ori cel putin, vor fi admisi in Finale.

O mansa in care pilotul a abandonat , a fost exclus sau nu a luat startul nu este considerata mansa efectuata. Daca un pilot se afla de doua ori in acest caz nu se califica in finala .

15. Finale

15.1 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.*

15.2 Reguli comune

15.2.1 Atunci cand doi piloti totalizeaza acelasi numar de puncte pentru intrarea in Finale punctele obtinute in timpul mansei care nu a fost adunata este decisiv. Daca nu se pot departaja timpul cel mai mic din oricare mansa este decisiv.

In cazul in care , datorita numarului mic de participanti ,la un concurs se hotaraste ca se alearga doar doua manse de calificare, cand doi piloti totalizeaza acelasi numar de puncte , timpul din antrenamentele cronometrate este decisiv pentru calificarea in finala.

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.

EXEMPLU :

Consideram ca avem inscrisi 17 concurenti la o clasa (1600 cmc)

1. ANTRENAMENTE CRONOMETRATE

Fiecare din cei 17 concurenti alearga cate 3 ture ; prima este libera , urmatoarele doua sunt cronometrate si se retine cel mai bun timp din ultimele doua. Pe baza timpului astfel obtinut se accede in MANSĂ 1 DE CALIFICĂRI

2. MANSĂ 1 DE CALIFICĂRI (CRONOMETRATA)

Se completeaza primele grile cu 5 concurenti . Avem 2 grile formate din 5 concurenti ($2 \times 5 = 10$) . Din totalul de 17 raman $17 - 10 = 7$ concurenti . Conform art. 14.1 aranjarea in grila va fi urmatoarea (in functie de timpii de la antrenamente):

Grila 1 - 13 14 15 16 17

Grila 2 - 8 9 10 11 12

Grila 3 - 2 4 6 7

Grila 4 - 1 3 5

1, 2, 3,...17 reprezinta pozitiile in clasamentul general la clasa respectiva , in functie de timpul obtinut si punctele acordate .

3. MANSĂ 2 DE CALIFICĂRI (CRONOMETRATA)

In functie de timpii obtinuti dupa MANSĂ 1 DE CALIFICĂRI se intocmeste un clasament general si pozitiile din Grila 1,2,3,4 vor fi ocupate de alti concurenti .

In functie de timpul obtinut se acorda pentru locul 1 – 1p, locul 2 – 2p, Locul 17 – 17p, abandon 80p, cei care nu iau startul 90p, cei exclusi 95p .

4. MANSĂ 3 DE CALIFICĂRI (CRONOMETRATA)

Se aduna rezultatele (punctele) din MANSĂ1 si MANSĂ 2, se intocmeste clasamentul general si pozitiile din Grila 1,2,3,4 vor fi ocupate de alti concurenti. In functie de rezultatul obtinut se acorda pentru locul 1 – 1p, locul 2 – 2p, Locul 17 – 17p, abandon 80p, cei care nu iau startul 90p, cei exclusi 95p.

La sfarsitul MANSEI 3 DE CALIFICĂRI se intocmeste clasamentul general in functie de CELE MAI BUNE DOUA REZULTATE (puncte) DIN CELE 3 MANSE . Pentru FINALE raman doar PRIMII 16 CLASATI . Acestia vor fi impartiti astfel :

5. FINALA A

Primii 5 clasati

6. FINALA B

Urmatorii 5 clasati

7. FINALA C

Ultimii 6 clasati

Se alearga FINALA C , iar castigatorul alearga in FINALA B. Castigatorul din FINALA B intra in FINALA A .

16.Generalitati

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

16.2 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 hotara reluarea cursei cu un nou start.

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 nu se mai da restart. Clasarea pilotilor va fi conform ultimei treceri prin sosire iar pilotii vinovati de 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 vinovati vor fi clasati pe ultimile pozitii.

16.3 Start

Startul se va lua cand se stinge lumina rosie a semaforului sau la minutul implinit, in functie de sistemul de cronometrare folosit. Se vor folosi fotocelule pentru fiecare linie de start si trebuie sa fie 12 cm +/- 2 cm intre linia sistemului electronic si masina. Timpul va fi inregistrat electronic, la sutimi de secunda. Startul va fi dat numi dupa punerea in functiune a sistemului care detecteaza un start anticipat.

16.4 Start fals (anticipat)

Este start anticipat atunci cand masina paraseste locul de start inainte ca lumina rosie sa se stinga, aceasta va fi indicat de o lumina galbena intermitenta sau ca minutul de start sa fie implinit.

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 lumina de start va fi blocata automat de catre celula si va aparea o lumina galbena intermitenta sau ceasul de start se va opri indicand minutul de start, timp de 6 sec. Pilotii vinovati vor fi sanctionati 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. Intr-o Finala el va fi clasificat ultimul in aceasta Finala, inaintea celor care nu au luat startul in aceasta Finala.

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

16.5 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.

16.6 Semnalizarea cu fanioane

Semnalizarea cu fanioane trebuie sa fie in conformitate cu Anexa H a CSI, cu urmatoarele exceptii: fanionul galben va fi prezentat la un singur post, imediat inainte de accident /obstacol. Dupa prezentarea fanionului, pilotii nu vor putea efectua depasiri inainte de a fi trecut in intregime de zona incidentului pentru care fanionul este prezentat, si nu se va prezenta fanionul verde in aceasta situatie. Fanionul rosu,

fanionul alb-negru si fanionul negru: decizia de a prezenta aceste fanioane este luata de catre Directorul Sportiv. 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. Motivul pentru care s-a luat decizia folosirii fanionului negru trebuie comunicat pilotului in scris de catre Directorul Sportiv.

17. Penalizari

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

INFRACTIUNE – PENALITATE

- 01 Participare a unei masini neadmise in virtutea Art.4 al Regulamentului: start refuzat
- 02 Absenta licentei valabile: start refuzat
- 03 Neplata taxelor de participare: start refuzat
- 04 Neprezentarea fisei de omologare sau a altor fise la cererea Comisarilor Sportivi: start refuzat
- 05 Vehicule care nu se conformeaza masurilor de securitate ale FIA si masurilor Regulamentului Particular : start refuzat
- 06 Prezentarea cu intarziere pe grila de start a mansei, daca Directorul Sportiv estimeaza ca aceasta perturba derularea concursului : Excludere din mansa
- 07 Absenta sigiliilor de identificare aplicate de comisarii tehnici: Excludere din concurs
- 08 Deplasarea marcajelor pistei sau conducerea in afara circuitului pentru a castiga timp: Excludere din mansa
- 09 Starturi anticipate repetate (doua) :
 - intr-o mansa: Excludere din acea mansa
 - intr-o finala: Clasare pe ultimul loc in acea finala
- 10 Nerespectarea indicatiilor fanioanelor de semnalizare: Decizia Comisarilor Sportivi
- 11 Neconformitatea masurilor de securitate a pilotului cu specificatiile FIA si ale Regulamentului constatate in timpul derularii concursului: Excludere din concurs
- 12 Falsificarea sau tentativa de falsificare a sigiliilor de identificare : Excludere din concurs
- 13 Infractione in parc inchis : Excludere din concurs
- 14 Prezentarea cu intarziere la verificarile tehnice: 6 EURO / minut
- 15 Pilotaj nesportiv , daca prin aceasta se creeaza un inconvenient altor piloti participanti in mansa sau finala : Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala .
- 16 Loviturile care conduc la schimbarea directiei de mers chiar daca sunt " lateral cu lateral " , loviturile din spate sau alte lovituri confirmate de arbitrii . Clasare pe ultimul loc in acea mansa sau finala sau excluderea din mansa , in functie de gravitatea faptei

In plus, Comisarii Sportivi, personal 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.

PARC INCHIS-

18. Parc inchis

Masunile tuturor finalistilor trebuie conduse in parc inchis de catre piloti imediat dupa terminarea competitiei. Masunile vor ramane in parc inchis cel putin 30 minute dupa publicarea rezultatelor provizorii si pana la autorizarea de iesire data de catre Comisarii Sportivi. In aceasta zona este interzisa efectuarea oricaror reparatii ale masinii sau realimentarea cu combustibil. Orice incalcare a regimului de parc inchis va atrage excluderea din concurs.

REZULTATE-

19. Rezultate

Rezultatele fiecărei manse vor fi comunicate concurenților imediat ce toate rezultatele au fost primite.

Grila finală va fi afișată înainte de startul în Finală.

Toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afișaj și la secretariat.

Rezultatele finale vor fi stabilite după punctele obținute de către fiecare pilot în Finală, cu excepția cazului în care nu se desfășoară Finală B, caz în care clasamentul va fi bazat pe pozițiile la ieșirea din manse.

Rezultatele vor fi afișate la ... ora ... în

20. Contestatii-apeluri

20.1 Orice protest, este înaintat, în scris, Directorului Sportiv însoțit de taxa respectivă. 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

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

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

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

Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel 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 intemeiat, 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 (excludere, suspendare, depunere, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

În mod similar vor fi sancționate:

- protestele depuse cu reacredință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acesta, 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 la panoul oficial de afișaj.

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

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

Apel

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

- pentru proteste la Comisia de Competiții – 400 euro
- pentru proteste la Comisia de Disciplină – 400 euro
- pentru apeluri la Comisia de Apel – 500 euro

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

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

PREMII SI CUPE

21. Premii

Premierea va avea loc la (ora) în (locul).

În CN-Rallycross premierea este la latitudinea organizatorului. Acesta va specifica toate detaliile legate de premii în Regulamentul particular al concursului. Este obligatoriu să se acorde cupe/medalii/diplome castigatorilor claselor constituite

ALTE INFORMATII

22. Hoteluri (facultativ)

Rezervările la hotel vor putea fi făcute direct la (nume hotel, adresa, telefon, fax) (unde un tarif special de ... a fost convenit pentru ...)

Alte hoteluri ...

23. Deplasari (facultativ)

24. Extinctoare

În interiorul paddock-ului, fiecare pilot este responsabil de asigurarea unui extingtor în zona rezervată echipei sale.

25. Protecția mediului

Se cere fiecărui pilot să asigure o folie de plastic (de 4 x 5 m min.) pentru a fi plasată pe locul rezervat echipei sale pentru intervenții asupra mașinii, în scopul de a preveni orice poluare în caz de scurgeri accidentale etc.

26. Responsabil cu relațiile cu concurenții

Responsabilul cu relațiile cu concurenții va fi recunoscut după ... (se va preciza de către organizator). El va putea fi găsit la ... (se va preciza de către organizator).

27. Autorizare

Prezentul Regulament a fost agreat de către FRAS și a fost eliberat Permisul de organizare nr.....

REGLEMENTARI SPECIFICE RALLYCROSS

1. DEFINITIE SI OMOLOGARE

Cuprinde automobile neomologate FIA sau cu omologare expirata si automobilele omologate FIA care prin modificarile facute nu mai pot fi incadrate in grupele N sau A.

2. GREUTATI

Automobilul va avea greutatea la libera alegere.

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 originalitatii, exceptând orice piesa utilizata pentru directie sau frânare.

3.2. Motor

Sunt permise orice modificari la motor fara sa se depaseasca , capacitatea cilindrica a clasei respective .

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

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

c) Aprinderea: este la libera alegere.

d) Sistemul de racire: este la libera alegere 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: este la libera alegere conform art. 255.5.1.14.

3.3. Sistem de evacuare conform art. 252.3.6.

– Modificarea esapamentului incepind cu primul segment si pina la iesire , sunt libere dar iesirea trebuie sa se faca la nivelul extremitatilor caroseriei atit pentru iesire laterala cat si pentru iesire in spate .

4. TRANSMISIA

Este la libera alegere, 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.

Standurile cu role pentru incalzirea motorului si transmisiei sunt permise.

5. SUSPENSIA

Este la libera alegere.

ROTI SI ANVELOPE

Sunt la libera alegere.

Nu se admit anvelope cu crampon metalic sau artizanale .

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.

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 .

9. 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. Se va mentine întarirea prin chesonare a capotelor cel putin pe conturul acestora.

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, cu respectarea prevederilor art. 255.5.7.2.3.

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 de securitate suplimentare. Zavorarea originala va fi facuta inoperanta sau va fi suprimata . (obligatoriu capota fata , facultativ capota spate)

Este obligatorie mentinerea barilor 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).oglinza retrovizoare interioara este facultativa.

Automobilele vor fi echipate in fata si spate cu ocheti de remorcare ochetul va fi usor vizibil si va fi vopsit in galben, rosu sau portocaliu .

10. HABITACLU

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

11. SISTEMUL ELECTRIC

Bateria de acumulatori trebuie fixata ferm iar daca se afla in habitacul acoperita intr-o carcasa metalica etansa. Farurile si semnalizatoarele pot fi indepartate dar locasurile acestora se vor acoperii 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 plus o lampa rosie suplimentara amplasata pe luneta spate sau pe eleron .

12. REZERVORUL DE COMBUSTIBIL

Acesta trebuie fixat ferm si protejat impotriva deteriorarii mecanice sau a incendiului.

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 .

13. Carburant, alimentare

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

14. Centuri de siguranta

Sunt permise numai centuri de siguranta in minim trei puncte, montate conform standardelor FIA. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau suportii acestora.

15. Scaune si suportii

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

16. Sisteme de stingere a incendiilor

Un stingator manual, avand perioada de valabilitate neexpirata este obligatoriu .Acesta trebuie fixat ferm in habitacul astfel incat sa poata fi actionat de catre pilotul asezat normal in scaun si legat cu centura de securitate.

17. Parbrize, geamuri

Parbrizul poate fi numai din sticla stratificata de securitate.
Geamurile laterale si spate pot fi numai din sticla securizata sau plastic. Grosimea minima pentru cele de plastic este de 5 mm.
Se permite montarea unui rezervor suplimentar pentru spalarea parbrizului.

18. Structura de securitate (roll-bar)

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

19. 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 .

20. 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 .

21. Dispozitii finale

Situatiile neprecizate in aceste reglementari se supun deciziei Comisiei tehnice a organizatorului.

ARANJARE MASINI 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