

Regulament

CUPA DRAGRACING FRM 2019

Consideratii generale:

Sportivii, tehnicienii, oficialii, precum si alte persoane implicate in orice fel in organizarea si desfasurarea C.N.V. sunt obligati sa cunoasca si sa respecte prevederile acestui regulament si a anexelor sale in forma aprobata de F.R.M. Este responsabilitatea cluburilor/asociatiilor sa isi instruiasca proprii membri in vederea cunoasterii prevederilor acestui regulament si a anexelor sale. Necunoasterea acestui regulament si a anexelor sale nu exonereaza pe nimeni de raspundere si de eventualele sanctiuni.

Oficiali

Oficialii delegati pentru intreg campionatul sunt:

Directorul de Concurs

Directorul de Traseu

Secretarul de Concurs

Situatiile care nu sunt expres prevazute de acest regulament se regasesc in regulamentele F.I.M Europe, si FIM

Punctele:

Pozitia calificarii

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

Se mai pot acumula puncte in cadrul concursului astfel:

Descriere Puncte

Record de timp pe etapa	- 5
Record de timp pe categorie	- 5
Record de viteza	- 5
Pentru fiecare victorie in finale	- 10

Sistemul de punctaj se constituie astfel:

- Concurentul primeste puncte conform celor de mai sus.
- Locul 3 se decide pe baza celui mai bun timp brut obtinut in semifinale.

• In ziua de concurs se atribuie puncte pentru fiecare nou record de timp pe categorie. Daca se realizeaza mai multe recorduri de timp in cadrul aceleiasi categorii, se puncteaza doar cel mai bun record.

Referinta pentru recorduri sunt datele obtinute la primul concurs pe 402 m din sezonul respectiv. Recordurile obtinute la primul concurs deja se puncteaza.

In cadrul grupelor in care tabela de 8 concurenti e incompleta, concurentii se puncteaza ca si cand tabela ar fi fost completa, respectiv vor primi puncte si pentru victoriile din cursele nerulate.

- Nu se ofera puncte concurentilor in finale daca acestia traverseaza linia despartitoare dintre benzi sau au un start neregular.

DR10.1 DEFINIȚIE

Cursa "Sprint" se desfășoară pe o distanță cronometrata. Timpii înregistrați sunt utilizați pentru a stabili rezultate.

Cursa "Drag" este un eveniment de viteză desfășurat pe bază de eliminare între doi piloți, care acoperă o distanță prestabilită de la un punct la altul 402m

DR10.2 MOTOCICLETE / CLASE

Principalele categorii sunt cele definite în regulamentul FIM Europa, regulile tehnice DR14 Drag Racing

Clase Hobby

M1 – pana la 600 cmc aspirat

M2 – între 601 si 950 cmc aspirat

M3 – peste 950 cmc aspirat

- Orice modificare la motor sunt strict interzise cu exceptia evacuării finale.
- Sasiu nemodificat
- Oglinzi, semnalizatoare si far pot fi demontate
- Nu exista restrictive la carburant sau aditivi pentru carburant dar se interzice montarea unui system de management al carburantului menit sa creasca puterea motorului.
- Sistem de franare original
- Anvelope de strada sau slick cu indice DOT
- Suspensiile nu pot fi comprimate, suspensiile standard ale modelului. Suspensiile pot fi ridicate 3 cm dar necista montare amortizor vobljaj;
- Se accepta quick schifter;
- Nu se poate renunta la alternator/generator;
- Pot fi comprimate

Clase Pro

D600- <= 600cc

D1000 – 988-1400 cc

Super D1000 – 988-1400cc cu modificari special

Super Street (M4) – Super D1000 cu modificari speciale

D600 <600

- Jante stock sau aliaj (interzis carbon)
- Modificare suspensie, comprimare suspensii premise
- Furca fata si bascula stock
- Este interzis garda la sol sub 5 cm (obligatie amortizor voblaj)
- Frana fata si spate standard, obligatoriu amundoua sistemele de franare, interzis discuri de aluminiu / carbon / ceramice
- Anvelope cu DOT
- Bloc motor standard (interzis marirea capacitatii cilindrice)
- Se permite modificarea componentelor stock (chilasa, arbore)
- Cutie de viteza orice modificare permisa
- Se interzice schimbator electric sau pneumatic si a electronicii pentru plecare asistata
- Ambreiaj standard
- Electronica – permite orice modificare de management al carburantului
- Este permisa renuntarea la alternator / generator
- Este permisa renuntarea la cricul lateral si intrerupatorul pentru cric
- Este obligatoriu ca butonul STOP sa fie la indemana.
- NU este obligatoriu aspectul original
- Sunt premise carenaje de cursa
- Rezervorul poate fi inlocuit cu unul mai usor, dar fixat
- NU se pot adauga greutati suplimentare pe roti.
- Nu exista restrictive pentru carburant
- Este obligatoriu ca pilotul sa aiba minim 18 ani

D1000 988 – 1400 cc

- Jante stock sau aliaj (interzis carbon)
- Modificare suspensie , comprimare suspensii premise
- Furca fata si bascula stock
- Este interzis garda la sol sub 5 cm (obligatie amortizor voblaj)

- Frana fata si spate standard, obligatoriu amundoua sistemele de franare, interzis discuri de aluminiu / carbon / ceramice
- Anvelope cu DOT
- Bloc motor standard (interzis marirea capacitatii cilindrice)
- Se permite modificarea componentelor stock (chilasa, arbore)
- Cutie de viteza orice modificare permisa
- Se interzice schimbator electric sau pneumatic si a electronicii pentru plecare asistata
- Ambreiaj standard
- Electronica – permite orice modificare de management al carburantului
- Este permisa renuntarea la alternator / generator
- Este permisa renuntarea la cricul lateral si intrerupatorul pentru cric
- Este obligatoriu ca butonul STOP sa fie la indemana.
- NU este obligatoriu aspectul original
- Sunt premise carenaje de cursa
- Rezervorul poate fi inlocuit cu unul mai usor, dar fixat
- NU se pot adauga greutati suplimentare pe roti.
- Nu exista restrictie pentru carburant
- Este obligatoriu ca pilotul sa aiba minim 18 ani

Super D 1000 (M4)

- Nu exista restrictii de marire a capacitate cilindrice
- Distanta dintre axe mai mica sau egal 173cm
- Obligatoriu garda la sol minim 5cm la 0.5 bar presiune in anvelopa cu pilot calare
- Aspect asemanator cu originalul
- Se permit carene de curse
- Far / semnale / stop obligatoriu acoperite
- Aripa front obligatoriu
- Anvelope indice DOT
- Interzisa supra alimentarea (compresor /turbo/ nitros)
- Nu exista restrictii la suspensii si materialul jantelor
- 2 sisteme de franare independente fata / spate obligatoriu
- Nu existarestrictii pentru echipament electric sau asistare la plecare
- Permis schimbator electric sau pneumatic sau montarea greutatilor pe roti

Super Street

- Nu exista restrictii de marire a capacitate cilindrice
- Distanta dintre axe mai mica sau egal 173cm
- Obligatoriu garda la sol minim 5cm la 0.5 bar presiune in anvelopa cu pilot calare
- Aspect asemanator cu originalul

- Se permit carene de curse
- Far / semnale / stop obligatoriu acoperite
- Aripa front obligatoriu
- Anvelope indice DOT
- **Permisa** supra alimentarea (compresor /turbo/ nitros)
- Nu exista restrictii la suspensii si materialul jantelor
- 2 sisteme de franare independente fata / spate obligatoriu
- Nu existarestrictii pentru echipament electric sau asistare la plecare
- Permis schimbator electric sau pneumatic sau montarea greutatilor pe roti

DR10.3 CURSUL

Cursele trebuie să fie ținute pe căi proiectate și echipate special pentru acest tip de eveniment. Traseele vor fi omologate de FRM. Pista trebuie să fie în conformitate cu carnetul de reglementare F13 Europa DR13

DR10.3.1 START LINE

Se marcheaza cu o linie la 600 mm în fața liniei de STAGE.

DR10.3.2 LINIA DE FINISH

Linia de finish este situată la 402,33m ¼ mile sau 201,16m pentru 1/8 mile. Aceasta este o linie la aceeași înălțime cu celulele foto - 150mm ± 20mm.

Câștigătorul este prima motocicletă care traversează această linie cu roata din față.

DR10.4 INSPECȚIA TEHNICĂ

Toate motocicletele trebuie să treacă printr-o inspecție tehnică înainte de a fi acceptate să înceapă. O motocicletă poate fi inspectată și înscrisă într-o singură categorie pentru un eveniment. Unu sportiv este permis să aibă mai multe motociclete inspectate. Schimbul de motociclete între sportivi nu este permisă. Sportivul nu poate schimba motocicletele în eliminări.

O motocicletă trebuie să treacă printr-o noua inspecție tehnică după ce a fost implicată într-un accident, înainte de a fi readmis.

Scopul principal al inspecției înainte de o cursă este siguranța sportivilor și a altor persoane.

DR10.5 PORNIREA DE MOTOR ÎN Paddock

Dacă un motor este pornit în paddock, partea din față a motocicletei trebuie să îndrepte spre o barieră solidă, care ar putea opri o motocicletă care pleacă accidental. Roata spate trebuie ridicată de pe sol într-un loc sigur, pe stander.

Sportivii SSB au permisiunea să-și verifice boost-ul și setarea ambreiajului cu sportivul în saua motocicletei.

Este recomandat ca persoana responsabilă să fie conectată la șnurul de oprire al motorului, atata timp cât motorul este pornit.

DR10.6 PANOU DE AFISARE OFICIAL

Toate documentele oficiale trebuie să fie afișate pe panoul oficial de notificare.

O listă completă a tuturor piloților înscriși va fi afișată. După fiecare rundă de calificare o listă cu toate rezultatele actualizate trebuie să fie afișate. Scara de eliminare se publică și se actualizează după fiecare rundă.

Toate documentele trebuie să fie semnate de Directorul de concurs sau de adjunctul acestuia, împreună cu notarea orei de afișare și trebuie să fie afișate pe panou oficial de îndată ce acestea sunt tipărite.

DR10.7 VEHICULE AUXILIARE PIT

Se pot utiliza vehicule auxiliare (autoturisme, ATV-uri, motociclete, scutere, mini-motociclete etc.) doar pentru transportul necesar. Nu este permisă pilotarea de recreație sau distracție. Limita de viteză maximă permisă este de 20 km / h sau în conformitate cu regulamentul suplimentar al evenimentului.

Organizatorul nu este responsabil pentru orice incidente care implică vehicule auxiliare - orice persoană care utilizează astfel de vehicule este direct responsabil de orice incident. Vehiculele trebuie să afișeze numărul de concurs al concurentului în orice moment. Fără această identificare, vehiculului nu îi este permis accesul în zona pitului. Vor fi oprite vehiculele care au viteza excesivă sau practica conducere neatenă.

DR10.8 RUNS

DR10.8.1 Definiția unei curse

Motocicleta, inclusiv roata din spate, trebuie să treacă linia de pornire sub propriul impuls al motorului.

Ratarea startului la comanda starterului duce la excluderea din run.

Orice sportiv care părăsește linia de start înaintea activării sistemului de start sau așa cum a cerut starterul este exclus din run.

Dacă ambele motociclete, într-o cursă de calificare sau de eliminare, pleacă înainte ca sistemul de pornire să fie activat, acestea vor fi excluse din run.

Starterul are controlul final al liniei de pornire. Dacă un sportivare nevoie demai mult timp pentru a concura, starterul poateactiva sistemul de pornire atunci când se constată că sportivul este pregatit.

Cursa se termină atunci când sportivul părăsește zona de frânare. În timpul runului, sportivul trebuie să folosească echipament de protecție și cască.

DR10.8.1.1 Metode de pornire

Metoda de pornire a unei curse poate fi sub controlul Starter-ului principal (manual) sau poate fi "Auto Start".

Ce sistem este folosit este o decizie pentru Organizator.

În cazul de "Auto Start" sistemul începe automat procedura într-o anumită fereastră de timp de 3-5 secunde.

Starter-ul șef poate să oprească secvența în orice moment prin simpla oprire a întrerupătorului de pornire (înainte de a porni activarea arborelui). El poate, de asemenea, rectifica secvența în cazul în care o motocicletă nu este în Stage, sau în cazul altor condiții.

Această decizie poate sta la discreția starterului, permițând astfel controlul de cursa starterului.

În cazul în care la o cursa se folosește procedura de Auto Start, aceasta trebuie să se menționeze în regulamentul suplimentar.

DR10.8.2 PORNIREA MOTORULUI

Când motorul este pornit, roata din spate trebuie să fie ridicată de la sol într-un mod sigur sau cu sportivul în saua motocicletei.

Este recomandat ca persoana responsabilă să fie conectată la mufa de oprire de urgență în orice moment când motorul este pornit.

În zona de aranjare și de pornire, un sportiv sau un membru al echipajului trebuie să aibă întotdeauna grijă de motocicletă. Dispozitivele de pornire, motocicletele și alte echipamente trebuie să fie întotdeauna sub supravegherea sportivului sau a membrilor echipajului.

DR10.8.4 Metoda de start pentru toate clase

Sunt permise maxim două burnout de apă. Starterul va semnaliza sportivii când să vină în Stage.

Dacă ambii sportivi pierd startul în finală, run-ul se repeta.

DR10.8.6 RERUN

Rerunul unei treceri poate apărea numai din cauza unor probleme tehnice legate de sistemul de sincronizare, probleme de pe pistă sau interferențe din partea funcționarilor sau a publicului în timpul trecerii. Directorul de cursa decide o repetare. O repetare trebuie să aibă loc imediat ce pista este pregătită, iar piloții au avut timp să-și pregătească motocicletele suficient.

DR10.9 CALIFICARE

În Regulamentul Particular se stabilesc minimum trei sesiuni de calificare, dacă condițiile de traseu permit.

Fiecare sportiv trebuie să participe la sesiunile oficiale de calificare și să fi finalizat cel puțin o alergare în timp pentru a fi admis la cursa. Fiecare sesiune de calificare trebuie completată și publicată.

DR10.9.1 Rezultatele calificărilor

Organizatorul trebuie să indice timpii înregistrați în fiecare dintre cele trei sesiuni de calificare și trebuie să facă o lista celor mai buni timpi obținuți de fiecare sportiv.

Dacă doi sportivi au atins timpi egali, următoarea rundă de calificare cea mai rapidă determină poziția.

DR10.10 CURSELE

DR10.10.2 Numărul de Riders în eliminare

O scară de eliminare bazată pe patru (4) piloți necesită minimum trei (3) piloți calificați.

O scară de eliminare bazată pe opt (8) piloți necesită minimum șase (6) piloți calificați.

O scară de eliminare bazată pe șaisprezece (16) piloți necesită un minim de treisprezece (13) piloți calificați.

DR10.10.3 Ordin de eliminare

Finalele se vor desfășura conform tabelii de 8 concurenți, adică vor concura primii 8 clasati din fiecare grupa pe baza celui mai bun timp net obținut la calificari. Cursele sunt prin eliminare, castigand cel care realizeaza un timp brut (timp de reactie plus timp net) mai bun.

- Deoarece timpul de reacție contează pentru câștigarea cursei, se poate întâmpla ca 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 tablei incomplete.

Tabela completa 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. Castigatorul perechii 1-8 concurează cu cel al perechii 4-5, respectiv castigatorul perechii 2-7 se va întrece cu cel al perechii 3-6. Mai departe, castigatorii acestor curse vor constitui finalistii. 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 castiga 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:

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 castigatorul perechii 4-5, respectiv castigatorul perechii 2-7 cu cel al perechii 3-6. Mai departe, castigatorii acestor curse vor constitui finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obținut în sferturile de finală.

Tabela de 6 concurenți:

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

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

Tabela de 5 concurenți:

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

Tabela de 4 concurenți:

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

Tabela de 3 concurenti:

1-bye, 2-3. Castigatorii celor doua curse vor fi finalistii.

- In finale dreptul de a alege banda de concurs ii revine concurentului cu pozitia mai buna in grila de calificare.

- Este descalificat concurentul care in finale nu se prezinta in maxim 1 minut la linia de start dupa ce a fost apelat. In caz de forta majora directorul de concurs poate dispune prelungirea timpului de asteptare.

DR10.10.4 ALEGEREA LINIEI

Sportivul cu cel mai bun timp din runda precedentă are opțiunea de a alege banda. În prima rundă, timpii de calificare sunt decisivi.

DR10.10.5 CÂȘTIGATORUL

Sportivul care trece primul linia de sosire este câștigător. Motocicleta trebuie să treacă linia de sosire fără asistența externă și cu sportivul care stă pe motocicletă.

Sportivul trebuie să treacă linia de sosire sub impulsul motocicletei. În cazul în care ceilalți piloți sunt excluși din rulare în conformitate cu punctul 10.10.7 această regulă nu se aplică.

DR10.10.6 RUNUL "BYE" SECUNDAR

În cazul în care un sportiv nu își poate îndeplini trecerea, oponentul trebuie să-și facă propriul RUN în conformitate cu regulile, pentru a participa la următoarea rundă de concurs.

În situații de RUN "BYE", el este considerat câștigător odată ce acesta trece linia de finish.

DR10.10.7 EXCLUDEREA DIN RUN

Excluderea din run va fi pronunțată pentru motivele menționate mai jos.

În caz de infracțiune dublă, se aplică regula "Primul sau cel mai rău". Dacă doi piloți comit aceeași infracțiune, cel care a făcut-o mai întâi va fi excluși din run.

Lista infracțiunilor asamblate în ordine (cel mai rău) este:

1. Trecerea liniei mediane în fața sau pe lângă adversar.
2. Lovirea oricărei părți a instalațiilor de cale, inclusiv a echipamentului de sincronizare fie de cătresportiv sau motocicleta
3. Dovadade a fi ilegal, conform regulilor
4. Start fals / lumină roșie.

5. Desprinderea pieselor în fața celuilalt sportiv, în banda celorlalți sportivi.

6. Traversarea liniilor de delimitare.

7. În calificări, toate infracțiunile vor considera că rularea este nevalidă, cu excepția pornirii false / a luminii roșii.

Trecere "înseamnă că orice parte a anvelopei este pe sau peste linia mediană sau linia de frontieră pictată.

Cu toate acestea, traversarea centrului pistei după linia de sosire va fi considerată drept o încălcare a normelor în cazul în care traversarea a fost făcută într-un mod periculos. Fiecare sportiv trebuie să rămână pe o parte a traseului până în imediata vecinătate a punctul de ieșire. Sportivii care traversează banda centrală trebuie să fie întotdeauna siguri că acest lucru se face într-un loc sigur.

Trecerea unei linii de graniță la burnout între caseta de apă și linia de start sau trecerea de la finishnu este neapărat un motiv pentru descalificare. Cu toate acestea, directorul de cursa sau starterul poate descalifica un concurent dacă această acțiune este considerată ca fiind un comportament nesigur sau nesportiv.

- Componentele desprinse de pe motocicletă unisportiv în banda adversarului pot fi motive de descalificare. Trebuie să fie dovedit că astfel de părți au creat un pericol clar și prezent pentru adversar sau s-a impus evitarea debriurilor.
- Traversarea intenționată a liniilor de frontieră pentru a lăsa urme sau a evita depozitarea resturilor pe calea de rulare nu este motiv de descalificare dacă sunt făcute într-un mod sigur.

DR 10.11 PROTEST

Se referă la 4,2 din Codul de disciplină și de arbitraj

Timp de protest 30 mins de la primirea rezultatelor.

Taxa de contestatie este 800 lei plus 1600 lei cautiune de service (daca e cazul), suma care revine persoanei contestate in cazul unei contestatii nefondate. Partea contestata este datoare sa se prezinte la verificare tehnica imediat dupa cursa in parcarea inchisa desemnata. In cazul in care expertiza nu poate fi efectuata la fatza locului, comisia tehnica va decide cum sa decurga verificarea tehnica a parametrilor in cauza.

- Daca se dovedeste intemeiata contestatia, contestatarului i se returneaza taxele achitate si toate cheltuielile se vor imputa partii contestate. De asemenea, concurentul contestat va fi descalificat. - Arbitrarea contestatiei se va face de catre o comisie din 3 membri, dintre care: un arbitru de concurs,

un arbitru tehnic si un reprezentant al organizatorilor. - Orice contestatie poate avea ca baza un singur argument.

- In cazul contestatiilor ce pot fi arbitrate administrativ, respectiv cu ochiul liber, fara a necesita interventii mecanice, nu exista taxe sau cautiuni.
- Nu se pot contesta cronometrarile si deciziile arbitrilor.