



**Regulament Particular**  
pentru desfasurarea etapei Chevrolet Dragracing  
11 iunie 2011, Aeroportul Internațional Satu Mare  
**Concurs de accelerare**  
Etapa in Campionatul Național  
Dragracing Events Romania

**Data:** 11 iunie 2011, sâmbăta

**Locația:** Aeroportul Internațional Satu Mare

**Acces concurenți:** prin poarta principală a Aeroportului, culoarul "dreapta"

Acces vizitatori: prin poarta principală a Aeroportului, culoarul "stânga"

Prețul biletului: 15RON, cu gratuitate sub 14 și peste 65 de ani

**Organizatori:** AutoSportClub, Dragracing Hungary, Dragracing Events Romania

Tipul concursului: concurs de accelerare pe 402.33m, conform standardelor internaționale

**Cronometrare:** Dragracing Hungary

**Scurtă descriere a concursului de accelerare:** deși se va aminti în mod singular, pe pistă se vor derula 3 concursuri separate, toate trei având regulamente particulare și categorii diferite de încadrare. La înscriere, concurentul se poate înscrie în toate cele trei concursuri și în funcție de regulamentele mai jos punctate, poate primi și trei încadrări de grupă. În concurs, aceeași manșă cronometrată va fi valabilă pentru toate concursurile aplicate. În manșele eliminatorii și finale, concurentul va trebui să parcurgă piramida fiecărui concurs pentru victorie.

**Etapa Central-Europeană de Accelerare CEDC:** confruntarea echipelor naționale al României, Ungariei, Slovaciei și Croației, prima etapă din acest an fiind evenimentul din 11 iunie.

**Etapa in Campionatul Național al României:** etapă de puncte a Campionatului Național, lansat în 2011 de Dragracing Events Romania, se aplică prezentul regulament, în capitolul 3.2 sunt grupele de încadrare.

**Cupa Satu Mare:** destinat exclusiv concurenților având reședința în județul Satu Mare, se aplică acest Regulament Particular, care conține și grupele de încadrare.

**Fișa de înscriere:** este una singură, valabilă pentru toate 3 concursuri, recomandăm completarea ei și trimiterea pe adresa [satumare@dragracing.ro](mailto:satumare@dragracing.ro) după care se primește confirmare. La eveniment, concurentul va avea fișa completată pregătită la secretariat. Se poate descărca de pe pagina oficială, [www.chevrolet.dragracing.ro](http://www.chevrolet.dragracing.ro)

*Partenerul Principal al evenimentului este **Chevrolet West Satu Mare**, parteneri oficiali: **Garanti Bank**, anvelopele **Yokohama** de la **GerBog**, **Mobil1** prin **Lubexpert**. Distracția de dimineața până seara va fi asigurată de echipa **Ștrandului Termal Carei**, de energizantele **Glontz**, iar evenimentul este asigurat de **Omniasig**, partener în logistica: A-CAR.*

*Organizatorii sunt: **AutoSportClub**, **Dragracing Hungary** și **Dragracing Events Romania**. Aeroportul Internațional Satu Mare este pus la dispoziția organizatorilor de către **Consiliul Județean Satu Mare**, obiectivele instituției fiind mediatizarea serviciilor Aeroportului și promovarea turistică a județului Satu Mare.*



**Regulament Particular**  
pentru desfasurarea etapei Chevrolet Dragracing  
11 iunie 2011, Aeroportul Internațional Satu Mare  
**Concurs de accelerare**  
Etapa in Campionatul National  
Dragracing Events Romania

**0. Definiție:**

**Regulamentul Particular** al etapei Chevrolet Dragracing este derivat din Regulamentul Cadru al Campionatului Dragracing Events Romania si din Regulamentul Cadru al evenimentului.

**Regulamentul-Cadru:** conține toate reglementările privind desfășurarea evenimentului în privința siguranței concurenților si spectatorilor, reguli generale ale concursului, se poate descărca aici.

Respectarea acestor Regulamente este obligatorie pentru fiecare participant sau aplicant pentru participare.

**1. Conditii de participare:** La concurs poate participa oricine dispune de permis de conducere categoria B, valabil, mai vechi de 1 an. Sunt excluse participări cu permis suspendat, pierdut, dovadă de conducere, împuternicire legală sau orice altă formă de a substitui permisul de conducere valabil. Taxa de participare pentru etapa in Campionat National este: **100RON pt Street, 150RON in categoria PRO**. Pentru Cupa Satu Mare, inscrierea este de **50 de RON** Pentru taxele de înscriere in Campionatul Central-European de Accelerare CEDC, vezi Regulamentul CEDC.

**2. Desfasurarea generala a curselor**

Dupa verificarea tehnica a masinilor, cursele vor incepe cu antrenamente pentru calificari, la care poate participa oricine in scris in concurs si care corespunde conditiilor tehnice si administrative. Pe perioada calificarilor este necesara obtinerea a cel putin o cronometrare valida pentru a intra in finale. In finale intra concurentii cu cei mai buni opt timpi masurati net (ET) din fiecare grupa de concurs. In cursele pe perechi din cadrul finalelor castiga acela care trece primul linia de sosire in urma unui start regulamentar. Pe perioada curselor va functiona la start un sistem de fotocelule care in timpul calificarilor sunt declansate de fiecare concurent in parte dupa aprinderea luminii verzi a semaforului. In cadrul finalelor in sa se anuleaza rezultatul celui care are un start anticipat sau da in marsarier lucru semnalizat in mod automat de sistemul de cronometrare prin culoarea rosie a semaforului, castigator fiind adversarul sau.

**3. Grupe, categorii:** după citirea regulamentului, concurenții declară în fișa de înscriere încadrarea de grupă a mașinii de concurs. După verificare administrativă, se va efectua controlul tehnic al automobilului iar arbitrii de concurs vor stabili încadrarea in grupă și categoriie.

Regulile generale ale categoriei **Street**

- 3.1.1. Se încadrează in categoria Street acele autovehicule care au fost  **produse in serie**  si se pot/puteau achizitiona din comert.
- 3.1.2. Masina poate fi dotata cu **motorul original** sau cu un motor altul decat cel din fabricatie cu conditia ca dispunerea motorului sa corespunda cu cea de origine, respectiv longitudinala sau transversala, iar locatia sa fie aceeasi (fata/central/spate).
- 3.1.3. Este permisa **modificarea** motorului, transmisiei si a sistemului de evacuare. Sistemul de evacuare trebuie sa aiba terminatia in locul prevazut original.
- 3.1.4. **Cilindreea** motorului poate fi alezata la o cota superioara, acest lucru in sa schimba incadrarea in grupa daca prin aceasta se depaseste limita de cilindree pentru grupa respectiva.
- 3.1.5. **Usurarea** masinii este permisa prin schimbarea unui singur element metalic de caroserie (portbagaj, capota etc). Masina trebuie sa dispuna de toate scaunele si banchetele prevazute in talon, geamurile nu pot fi inlocuite cu altele din plastic, toate dotarile din fabrica trebuie sa existe si sa fie functionale (faruri, stopuri, semnalizatoare, etc). Elementele de siguranta prevazute de codul rutier trebuie de asemenea sa existe. Sunt permise evazari, adaugiri pt tuning vizual.
- 3.1.6. Se permite si nu se considera usurare **schimbarea scaunelor** cu unele speciale pentru curse, bine fixate, tapitate. Nu se admit scaunele realizate artizanal (scoica din fibra, etc).
- 3.1.7. Se permite si nu se considera usurare eliminarea **rotii de rezerva** si a accesoriilor (cric, manivela etc).
- 3.1.8. Masina trebuie sa dispuna de **talon de inmatriculare** valabil.
- 3.1.9. Nu este permisa **urcarea** cu o grupa mai sus.
- 3.1.10. Nu e permisa folosirea de roti de **rezerva** subtiri pe nici o punte.
- 3.1.11. **Anvelopele permise** sunt doar cele de strada, cu simbol DOT E (inclusiv semislickuri street-legal gen Toyo R888, Yokohama Advan A048, Michelin Pilot Cup etc). Anvelopele de strada cu simbol D.O.T. permise sunt doar cele de mai jos: Mickey Thompson: Sportsman BFGoodrich : g-Force

Super Sport A/S, BFGoodrich : g-Force T/A KDW, BFGoodrich g-force Sport, Radial T/A, Cooper Cobra GT, Hoosier Pro Street, GoodYear Eagle GT II. Pe fiecare punte trebuie sa existe anvelope si jante de dimensiunea minima cea omologata pentru tipul de caroserie, pe toata suprafata de rulare a anvelopei trebuie sa existe profil de minim 2 mm adancime. Cea mai mare dimensiune admisa pt anvelope este cea pentru care acestea nu depasesc aripa in exterior.

- 3.1.12. In categoria Street se permite folosirea **supraalimentarii ulterioare**, a protoxidului de azot (NOS) si a injectiei de propan cu incadrarea in grupa supraalimentata corespunzatoare. Daca sunt folosite si supraalimentarea cu turbo+NOS/Propan, compresor + NOS/Propan, masina va urca o grupa mai sus.
- 3.1.13. Este permisa folosirea de **roti ajutatoare** (wheelie bar).
- 3.1.14. In cazul obtinerii unui timp mai bun de 11,0 secunde pe 402 metri (respectiv 6,8 secunde pe 201 m), este obligatorie folosirea castii de protectie.
- 3.1.15. Se admite folosirea sistemul de **racire cu apa-metanol** fara a urca in grupa. Orice fel de butelie in afara extincotorului duce la incadrarea in grupa corespunzatoare cilindrului si transmisiei existente dar considerat cu supraalimentare (turbo/compresor/nitro); exceptie face butelia de gaz petrolier lichiefiat (GPL), in acest caz se va face dovada omologarii instalatiei respective.
- 3.1.16. **Combustibilul** permis este doar cel ce se gaseste in comert: benzina de pompa, E85, motorina, biodiesel, benzina de curse, GPL. Daca masina nu corespunde din orice cauza cerintelor de mai sus, se va incadra intr-o grupa Profi corespunzatoare.
- 3.1.17. **Echipe:** Participantii categoriilor Profi din cadrul Campionatului se pot organiza in echipe prin implicarea a inca doi concurenti din categoria Street.
- 3.1.18. **Masinile de rally** de grupa „N” care dispun de buletin tip FIA pot fi incadrate in grupa adecvata din categoria Street, functie de cilindrul si transmisie, daca respecta conditiile categoriei Street. Masinile de alta grupa (A, H, etc) se incadreaza in categoria Profi.

### 3.2 Grupele categoriei Street:

Prescurtari utilizate: FWD: tractiune fata, RWD: tractiune spate, AWD: tractiune integrala  
Combustibilul permis este doar cel din comert – benzina, E85, benzina de curse, GPL

<b>Grupa S1:</b>	sub 1585 cmc aspirat si sub 1000 cmc supraalimentat Toate masinile dotate cu motor pe benzina in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti si tractiune pe doua roti, avand motorul cu cilindrul sub 1585cmc normal aspirat sau sub1000cmc supraalimentat (turbo/compresor/nitro).
<b>Grupa S2 :</b>	sub 2900 cmc aspirat si sub 1600 cmc supraalimentat Toate masinile dotate cu motor pe benzina in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti si tractiune pe doua roti, avand motorul cu cilindrul cuprinsa intre 1586-2900cmc normal aspirat sau sub 1600cmc Wankel aspirat sau sub 1600cmc supraalimentat (turbo/compresor/nitro).
<b>Grupa S3:</b>	sub 3800 cmc aspirat si sub 2550 cmc supraalimentat Toate masinile dotate cu motor pe benzina in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti din care doua roti motrice, avand motorul cu cilindrul cuprinsa intre 2901-3800cmc normal aspirat sau sub 1600cmc Wankel supraalimentat sau intre 1601-2550cmc supraalimentat (turbo/compresor/nitro).
<b>Grupa S4:</b>	peste 3800 cmc aspirat si peste 2550 supraalimentat Toate masinile dotate cu motor pe benzina in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti din care doua roti motrice, avand motorul cu cilindrul peste 3801cmc normal aspirat sau peste 2551cmc supraalimentat (turbo/compresor/nitro).
<b>Grupa S5:</b>	AWD - sub 2500 cmc: Toate masinile dotate cu motor pe benzina in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu 4 roti si tractiune integrala, cu cilindrul pana in 2500cmc (inclusiv).
<b>Grupa S6:</b>	AWD - peste 2500 cmc Toate masinile dotate cu motor pe benzina in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu 4 roti si tractiune integrala, avand cilindrul de peste 2501cmc (inclusiv).
<b>Grupa S7:</b>	Diesel - sub 2000 cmc Toate masinile dotate cu motor diesel in 2 sau 4 timpi, in linie, V sau boxer, cu patru roti din care 2 sau toate rotile motrice si cu motorul aspirat sau supraalimentat cu turbo sau compresor. Combustibilul permis este doar cel din comert – motorina, biodiesel
<b>Grupa S8:</b>	Diesel - peste 2000 cmc Toate masinile dotate cu motor diesel in 2 sau 4 timpi, in linie, V sau boxer, cu patru roti din care 2 sau toate rotile motrice si cu motorul aspirat sau supraalimentat cu turbo sau compresor. Combustibilul permis este doar cel din comert – motorina, biodiesel.

**PROFI:** Reguli generale ale categoriei **Profi**:

- 3.2.1 Este permisa **modificarea motorului**, transmisiei si evacuarii si dotarea motorului cu sisteme de admisie fortata (supraalimentare). Sistemul de evacuare trebuie in toate cazurile sa elimine gazele in afara perimetrului caroseriei pentru a evita patrunderea in habitacul sau sub capota.
- 3.2.2 **Motorul** poate fi asezat oriunde si nu trebuie sa corespunda cu marca de origine, de exemplu e permisa folosirea unui motor de Ford pe sasiu Renault. Motorul trebuie separat de habitacul/scaunul soferului printr-un invelis solid. In cazul in care motorul este mutat si prin aceasta peretele antifoc nu isi mai poate indeplini rolul, este necesara folosirea cel putin a urmatoarelor materiale de protectie: motorul si sistemul de transmisie (schimbator, cardan, diferential) trebuie separate de sofer printr-un scut de minim 2mm grosime din fier/otel sau 4mm grosime kevlar. **Habitacul** trebuie astfel construit incat sa nu existe deschideri spre sol de nici un fel, izolarea completa se va asigura dupa nevoie prin montarea unor panouri suplimentare. Prin habitacul nu pot trece nici un fel de conducte (exceptand cele ale sistemului original de incalzire) din care pot iesi lichide periculoase pentru sofer in cazul unui accident (lichid de racire, ulei de motor, ulei de cutie de viteze). Daca e necesara trecerea unei asemenea conducte prin habitacul, ea se va trece printr-o teava de protectie sau tunel inchis pe toata lungimea habitacului (exceptie fac conductele multistrat omologate, folosite in raliuri, care se vor considera ca si conducte protejate). Daca transmisia motorului utilizeaza lant, acesta se va proteja cu o aparatoare din tabla de grosime minima 2 mm impotriva agatarii sau antrenarii unor obiecte straine.
- 3.2.3 **Radiatorul** de apa poate fi de orice tip sau capacitate, se poate amplasa oriunde in afara habitacului.
- 3.2.4 **Rezervoarele** de combustibil, ulei sau lichid de racire trebuie izolate cu pereti antifoc de habitacul in asa fel incat in cazul unei revarsari, scurgeri sau defectari a rezervorului lichidul sa nu patrunda in habitacul, nici sub capota sau pe sistemul de evacuare in cazul combustibilului. Busonul rezervorului de combustibil nu are voie sa iasa in afara caroseriei si trebuie sa se inchida ermetic. Mentinerea temperaturii combustibilului din rezervor cu mai mult de 10 grade Celsius sub temperatura mediului inconjurator este interzisa.
- 3.2.5 **Usurarea caroseriei** este permisa, inlocuirea elementelor de caroserie cu altele din plastic, carbon, sau dotarea cu rollbar/rollcage nu schimba incadrarea. Toate elementele de caroserie, inclusiv geamurile laterale si luneta, pot fi din policarbonat de minim 3 mm. Parbrizul poate fi cel original sau pe baza de policarbonat de minim 5mm grosime. Vor fi respinse masinile ale caror parbriz este in asa masura deteriorat incat impiedica vizibilitatea sau prezinta riscul deteriorarii mai ample pe durata evenimentului.
- 3.2.6 Este interzisa folosirea **rotilor subtiri de rezerva** pe oricare punte! E permisa utilizarea unor roti subtiri, special construite pentru cursele de dragr si care rezista la viteze mari.
- 3.2.7 Este permisa folosirea oricarui tip de **anvelopa slick**
- 3.2.8 **Urcarea** intr-o grupa superioara este interzisa, cu urmatoarea exceptie: orice masina care obtine un timp mai bun de 10.5 secunde poate urca in grupa AP4. In cazul inscrierii intr-o grupa superioara nu se poate reveni cu vehiculul in cauza la grupa originala pe durata intregului sezon!
- 3.2.9 Este obligatorie folosirea **castii de protectie** in categoria Profi.
- 3.2.10 Vehiculele din categoriile Profi care realizeaza timpi **sub 10,0 secunde** pe 402m sau cele care beneficiaza de usurari structurale apreciate nesigure de comisia tehnica la verificarea masinii este obligatoriu sa fie dotate cu rollcage; daca realizeaza timpi peste 10 secunde se recomanda folosirea rollcage-ului. Structura minima a **rollcage** este dupa cum urmeaza: poarta principala se va situa la maxim 10 cm departare de linia capului pilotului si se va fixa cu tiranti de sasiu sau oala telescopului spate. Tirantii trebuie sa formeze unghi de minim 30 grade fata de verticala, trebuie sa fie orientati catre spate, sa fie drepti si sa fie cat mai bine fixati de placile interioare laterale ale caroseriei. Tirantii se vor fixa in apropiere de linia tavanului, si in curburile superior-exterior ale tevii principale de ambele parti. Este necesara folosirea unui element diagonal care sa rigidizeze sau teava principala, sau tirantii intre ei. Partea superioara a elementului diagonal se va fixa la maxim 100mm de punctul de intalnire a tevii principale cu tirantul. Dimensiunile minime pentru tevil folosite vor fi 38x2,5 sau 40x2 mm, teava de otel laminata la rece, cu o rezistenta la rupere de minim 350Nm/mm<sup>2</sup>. Punctele de fixare ale tevilor trebuie ranforsate cu placi de otel de minim 3 mm grosime, cu suprafata minima de 120cm<sup>2</sup>, sudate de caroserie. Suportii rollcage-ului se vor fixa cu minim 3 suruburi hexagonale sau similare cu minim 8mm diametru (cu o calitate de minim 8.8 conform normelor ISO). Suruburile trebuie sa fie sau cu autofixare, sau prevazute cu saibe. Acestea sunt cerintele minime de fixare, se poate mari numarul suruburilor sau suda rollcage de sasiu. Aceste cerinte intra in vigoare odata cu prima depasire a timpului limita, chiar daca aceasta nu se mai repeta.
- 3.2.11 Se recomanda dotarea cu **extinctoare** sau instalatii de stingerea incendiilor omologate FIA, respectiv instalarea unui comutator electric general.
- 3.2.12 Pentru toate grupele Profi, pe perioada cursei este obligatorie utilizarea de catre pilot a unui

**echipament complet inchis**, care acopera integral bratele si picioarele, fara gauri, inclusiv incaltamintea (se recomanda folosirea combinezonului ignifug).

- 3.2.13 Orice fel de **butelie** in afara extincotorului sau a GPL duce la incadrarea in grupa corespunzatoare cilindrului si transmisiei existente dar considerat cu supraalimentare (turbo/compresor/nitro).
- 3.2.14 E recomandata folosirea unor **roti ajutatoare** (wheelie bar) la masinile RWD. In cazul cand o masina executa o ridicare vizibila a botului dupa lansare (wheelie), din acea clipa devine obligatorie dotarea a respectivei masini, nemaifiind permisa intrarea in concurs fara acesta
- 3.2.15 **Combustibilul** poate fi orice combustibil adecvat motorizarii si care se gaseste in comert (de exemplu e permisa benzina de curse, dar nu si cea artizanala, cu proprietati neverificabile)

#### Grupele categoriei Profi:

Prescurtari utilizate: FWD: tractiune fata, RWD: tractiune spate, AWD: tractiune integrala

<b>AP1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pana la 1600 cmc supraalimentat FWD</li> <li>• pana la 3000 cmc aspirat RWD, FWD</li> <li>• pana la 2500 cmc aspirat AWD</li> </ul>
Include:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul sub 1600cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din fata, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot</li> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul sub 3000cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau din fata</li> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul sub 2500 cmc tractiune integrala</li> </ul>
<b>AP2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• intre 1601 cmc si 2600 cmc supraalimentat FWD</li> <li>• intre 3001 cmc si 4200 cmc aspirat FWD, RWD</li> <li>• intre 2501 cmc si 4000 cmc aspirat AWD</li> </ul>
Include:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul intre 1601 si 2600cmc (inclusiv) , tractiune pe rotile din fata, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot</li> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul intre 3001cmc si 4200 cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau din fata</li> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul intre 2501 si 4000 cmc aspirat cu tractiunea integrala</li> </ul>
<b>AP3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• pana la 2500 cmc supraalimentat RWD sau AWD</li> <li>• peste 4201 cmc aspirat FWD, RWD</li> <li>• peste 2601 cmc supraalimentat FWD</li> <li>• peste 4001 cmc aspirat AWD</li> </ul>
Include:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul sub 2500cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau integrala, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot</li> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul peste 4201 cmc (inclusiv), tractiune pe rotile din spate sau fata,</li> <li>• toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot cu cilindrul peste 2601 cmc (inclusiv), tractiune pe rotile fata</li> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina fara supraalimentare cu cilindrul peste 4001 cmc cu tractiune integrala</li> </ul>
<b>AP4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• peste 2500 supraalimentat RWD sau AWD</li> </ul>
Include:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toate masinile dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, boxer sau Wankel, cu patru roti avand motorul pe benzina cu cilindrul peste 2501cmc (inclusiv) , tractiune pe rotile din spate sau integrala, si utilizand supraalimentare cu turbina, compresor sau protoxid de azot</li> </ul>
<b>AP5</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• diesel</li> </ul>
Include:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Toate masinile diesel dotate cu motor in 2 sau 4 timpi, in linie, V, sau boxer cu patru roti, indiferent de tractiune</li> </ul>

### **3.3 Cupa Satu Mare**

3.3.1 Concursul este deschis exclusiv concurenților cu reședința în județul Satu Mare.

3.3.2 Taxa de participare: 50RON

#### **3.3.3 Categoriile speciale Satu Mare:**

- SM1: Sub 1500 ccm
- SM2: 1501-2500 ccm
- SM3: 2501-3800 ccm
- SM4: Peste 3800 ccm
- SM5: Tracțiune integrală (AWD/4x4)
- SM6: Diesel

#### **Atentie !!!**

**Masinele echipate cu turbo/compresor/nitro urca o categorie fata de cea in care se incadreaza dupa ccm**

#### **3.3.4. Desfășurarea concursului:**

- Antrenamente libere
- Calificări
- Finale între primii 8 din categorie
- Superfinală: King of Town

**Toate prevederile de înscriere, securitate, disciplină, punctate în acest regulament sunt valabile și obligatorii în concursul Cupa Satu Mare**

### **4. Desfasurarea curselor:**

Concursul incepe prin preluarea concurentilor din punct de vedere administrativ si tehnic. Pe pista de concurs partea activa incepe prin calificari, la care pot participa toti cei inscrisi si care corespund criteriilor administrative si tehnice. Pe perioada calificarilor este necesara obtinerea a cel puțin unui timp valid pentru a intra in finale. In finale intra concurentii cu cei mai buni opt timpi (ET). In cursele pe perechi din finale castiga concurentul care trece primul linia de sosire in urma unui start regulamentar.

Pe perioada curselor va functiona la start un sistem de fotocelule care in timpul calificarilor sunt declansate de fiecare concurent in parte dupa aprinderea luminii verzi a semaforului. In finale insa se anuleaza startul celui care fura startul sau da in marsarier, castigator fiind adversarul sau.

Toti concurentii vor avea la start geamurile ridicate complet sau coborate maxim 2 cm si centura de siguranta pusa, iar masinile decapotabile nu vor merge in cursa decapotate.

#### **4.1 Orar de desfasurare**

Concursurile se desfasoara conform orarului din Regulamentul Particular de Concurs. Organizatorul poate sa modifice orarul in functie de conditiile de concurs si de numarul celor inscrisi, acest lucru trebuind a fi afisat pe un panou oficial si anuntat la microfon. Incheierea calificarilor nu poate fi mutata la mai puțin de 60 minute dupa ora limita de înscriere prevazuta in Regulament, pentru a permite calificarea tuturor celor inscrisi.

#### **4.2 Inscrierea:**

4.2.1 Inscrierea se face prin completarea si semnarea fisei de înscriere in ziua concursului la pupitrul de înscrieri, organizatorul recomanda preinscriere pe adresa [satumare@dragracing.ro](mailto:satumare@dragracing.ro), cei inscrisi pe email vor avea fisele pregatite la secretariat in dimineata concursului. Taxa de înscriere este de 75RON pentru etapa in Campionatul Național.

4.2.2 Prin semnarea fisei de înscriere concurentul accepta prezentul Regulament precum si Regulamentul de Concurs si se obliga sa nu fie sub influenta alcoolului sau drogurilor pe perioada concursului. Arbitrii de concurs au dreptul sa verifice starea concurentului in orice moment din concurs.

4.2.3 Un concurent se poate înscrie cu mai multe masini in grupe diferite, dar numai cu o masina la fiecare grupa.

- 4.2.4 Un autovehicul poate fi inscris intr-o singura categorie (nu poate concura aceeași mașină la categoria Profi și Street în același timp) și poate fi condus numai de către pilotul ce a depus fișa de înscriere, cu excepția curselor de test pentru care a primit acceptul arbitrilor de start.
- 4.2.5 Vehiculul de concurs se va încadra într-una din grupe pe baza criteriilor tehnice. Nu există posibilitatea urcării în grupe, decât încadrarea în grupa AP4 sau Special după obținerea timpului necesar.
- 4.2.6 În măsura în care pe perioada concursului starea vehiculului de concurs se modifică față de cea prevăzută pe fișa de înscriere (tip, șofer, supraalimentare, transmisie sau cilindree) și pentru acest lucru nu se prezintă pentru o reevaluare și încadrare, atunci concurentul va fi descalificat imediat, fără drept de contestație.
- 4.2.7 Concurenții de la categoria Profi au obligația de a preda personal fișa de înscriere completată cel târziu cu 4 ore înaintea începerii finalelor. Pot fi scutiți de această clauză numai de către organizator, pe motive întemeiate.

#### **4.3 Verificarea administrativă și tehnică:**

- 4.3.1 Verificarea administrativă și tehnică are loc în parcul rece, pe baza Regulamentului de Concurs.
- 4.3.2 După verificarea tehnică este interzisă efectuarea altor modificări pe mașini decât schimbarea anvelopelor 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.
- 4.3.3 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.

#### **4.4 Pista de concurs**

Pista de concurs pentru cursele de accelerare trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Să aibă în componență două benzi paralele pe suprafața plană, de lățime totală minim 15 metri.
- 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.
- Trebuie prevăzută o bandă de întoarcere după linia de sosire cu lungimea minim cât cea de concurs.

4.4.1 **Distanța de concurs:** Pentru toate categoriile distanța de concurs este de 1/4 mile respectiv 402.33m, distanța de frânare fiind de minim 600 de metri pe betonul Aeroportului, fără obstacole.

#### **4.4.2 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 este 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.

#### **4.4.3 Semaforul**

Semaforul de start oferă funcțiile necesare pentru alinierea la start și alegerea corectă a momentului startului. Sirul de lampi 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 lampilor, lumina verde va semnaliza momentul startului. Lumina roșie indică startul incorect efectuat (start furat sau dat în marsarier). Lumina verde indică și câștigătorul cursei.

#### **4.4.4 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 bucăți fotocelula la 60 feet (60 picioare)
- 1 bucăți fotocelula la linia de sosire (la 1/4 sau 1/8 mile)
- 1 bucăți celula cu 20m înaintea liniei de sosire, pentru măsurarea vitezei de sosire. Valoarea vitezei este media vitezei pe ultimii 20m.

#### 4.4.5. Cronometrarea:

In fiecare punct de masurare rezultatul are precizia de o miime de secunda.

- Masurarea timpului net e declansata de deblocarea razei celulei stage(2.) sau intreruperea razei celulei guard beam(3.). Pentru cronometrarea timpului net e nevoie de un start corect, respectiv timp de reactie pozitiv.
- Durata timpului de reactie tine de la aprinderea luminii verzi a semaforului pana la inceperea masurarii timpului net.
- Timpul brut este suma timpului net si a timpului de reactie.
- Organizatorul are posibilitatea masurarii unor timpi informativi partiali la jumatatea pistei, la 330, 660 sau 1000 feet (picioare).

#### 4.5. Calificari:

4.5.1 Este interzisa patrunderea pe pista de concurs a concurentilor sau masinilor care n-au trecut de verificarea administrativa si tehnica si nu au primit drept de participare la concurs.

Calificarile se vor desfasura conform orarului din Regulamentul de Concurs.

4.5.1 Fiecare concurent are dreptul la cel putin o cursa cronometrata.

4.5.2 Fiecare concurent poate obtine timpi de calificare numai cu masina inscrisa personal in concurs. In caz contrar, se anuleaza inscrierea lui si a masinii in cauza.

4.5.3 Este posibila intrarea pe pista a unei masini inscrise cu alt sofer decat cel desemnat, dar acest lucru trebuie semnalat arbitrilor de start care va marca timpul obtinut ca si timp de test, acesta nefiind valabil pentru calificari.

4.5.4 Rezultatele calificarilor trebuie sa fie in permanenta la dispozitia concurentilor pe un monitor sau sub forma tiparita. Daca formatul electronic nu este posibil, se vor afisa liste printate din ora in ora pe panoul oficial de afisaj.

4.5.5 Organizatorul poate asigura categoriei Profi perioade separate de calificari, in care e permis exclusiv startul concurentilor din aceasta categorie.

4.5.6 Pe perioada calificarilor se pot alinia la start de oricate ori doresc concurentii oricaror grupe si categorii, in orice combinatie de perechi. Organizatorul poate impune o limita a curselor de calificari.

4.5.7 Nu sunt permise curse in care gokart-uri, motociclete sau quad-uri concureaza cu masini decat cu acordul expres al organizatorului.

#### 4.6. Finalele concursului:

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

4.6.2 Deoarece timpul de reactie conteaza pentru castigarea cursei, se poate intampla ca timpul net si viteza mai buna sa fie obtinute de pierzator. In acest caz, daca se realizeaza un record de timp sau viteza, acesta este valabil, chiar daca timpul de reactie a fost mai slab.

4.6.3 Finalele vor incepe prin apelarea concurentilor. Concurentii care nu se prezinta la apel si nu se aliniaza in zona de incalzire, pierd dreptul de a intra in finale. Locul acestora in grila de start ramane gol, dar isi pastreaza punctele obtinute prin calificare in cadrul categoriei Profi. In cazul in care la start nu se prezinta concurentii calificati pentru finale, acestea se desfasoara respectand tabela de 8 si utilizand sistemul de curse „bye”, obligatoriu la categoria Profi. La categoria Street acest lucru poate sa difere, in functie de Regulamentul de Concurs. Daca numarul celor inscrisi la o grupa este mai mic de 8, cursele se vor desfasura pe baza regulilor tabelii incomplete.

Tabela completa de **8 concurenti**:

- Perechile pe curse se constituie astfel, in fiecare grupa: 1-8, 2-7, 3-6, 4-5. Concurentii sferturilor de finale sunt cei care merg mai departe in urma optimilor. Castigatorul perechii 1-8 concureaza cu cel al perechii 4-5, respectiv castigatorul perechii 2-7 se va intrece cu cel al perechii 3-6. Mai departe, castigatorii acestor curse vor constitui finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obtinut in sferturile de finala.
- o cursa Bye este cursa in care concurentul ia startul de unul singur. In acest caz, pentru a merge mai departe sau a castiga cursa este nevoie de un start regulamentar si de sosirea la finish. In cazul in care tabela de 8 este incompleta, finalele se vor desfasura conform urmatoarelor reguli:

**Tabela de 7 concurenti:**

1-bye, 2-7, 3-6, 4-5. Concurentii sferturilor de finale se constituie din cei ce trec de optimi. Concurentul 1 calificat se va intrece 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 obtinut in sferturile de finala.

**Tabela de 6 concurenti:**

1-6, 2-5, 3-4. Concurentii sferturilor de finale se constituie din cei ce trec de optimi. Castigatorul perechii 1-6 merge in cursa „bye”, respectiv castigatorul perechii 2-5 se intrece cu cel al perechii 3-4. Mai departe, castigatorii acestor curse vor constitui finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obtinut in sferturile de finala.

**Tabela de 5 concurenti:**

1-bye, 3-4, 2-5. Componentii sferturilor de finala vor fi cei care trec de optimi. Concurentul nr. 1 calificat se intrece cu castigatorul perechii 3-4, iar castigatorul perechii 2-5 merge in „bye”. Castigatorii celor doua curse vor merge in finala, locul 3 fiind adjudecat concurentului iesit din sferturi.

**Tabela de 4 concurenti:**

1-4, 2-3. Castigatorii celor doua curse vor fi finalistii. Locul 3 se decide pe baza timpului brut obtinut in sferturile de finala.

**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.
- Pe perioada finalelor, primele 8 masini care au obtinut cei mai buni timpi in ziua de concurs, indiferent de grupa cu exceptia vehiculelor tip Dragster vor participa la o finala absoluta care se numeste Super Finals. Punctajul obtinut la aceasta finala constituie baza pentru obtinerea titlului anual de campion absolut. Desfasurarea si punctarea din aceasta finala corespunde cu cea din finala obisnuita. In aceasta finala nu se puncteaza simpla prezenta.

**6. Punctaje:****6.1 Punctajul in categoriile Profi si Street**

Pozitia calificarii 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:

Record de timp - 5

Record de viteza - 5

Pentru fiecare victorie in finale - 10

Inscriere (doar la cat. Profi) - 10

**Sistemul de punctaj** se constituie astfel:

- 6.1.1 Concurentul primeste puncte conform celor de mai sus.
- 6.1.2 Locul 3 se decide pe baza celui mai bun timp brut obtinut in sferturile de finala.
- 6.1.3 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.
- 6.1.4 In ziua de concurs se atribuie puncte pentru fiecare nou record de viteza pe categorie. Daca se realizeaza mai multe recorduri de viteza in cadrul aceleiasi categorii, se puncteaza doar cel mai

- bun record.
- 6.1.5 Referinta pentru recorduri sunt datele obtinute la primul concurs pe 402 m din sezonul 2011.
  - 6.1.6 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.
  - 6.1.7 Nu se ofera puncte concurentilor in finale daca acestia traverseaza linia despartitoare dintre benzi sau au un start neregular.

## **6.2 Punctaj anual cumulat pe Campionat, evaluare**

- 6.2.1 La cumularea punctelor pe anul competitional se iau in calcul rezultatele tuturor participarilor din calendarul competitional, acces la podium au doar concurentii care au participat la cel putin 50% din evenimentele afisate.
- 6.2.2 In cazul egalitatii decizia se ia in favoarea concurentului cu mai multe si mai bune pozitii pe podium. Daca si acest lucru duce la egalitate, atunci se decide pe baza ultimului rezultat obtinut in confruntare directa, iar daca tot nu se poate face departajare, atunci decisiva e pozitia mai buna obtinuta la ultima cursa.
- 6.2.3 Primii trei clasati in campionatul anual pe grupe vor fi premiati.

Organizatorul poate oferi premii speciale pentru premiantii campionatului.

Evaluarea echipelor: Se aduna punctajul total al concurentilor echipei (1 Profi si 2 Street) realizat la toate evenimentele, evaluarea se face la sfarsit de sezon.

## **7. Premiere**

7.1 Premiarea la fiecare concurs:

Premierea va avea loc imediat dupa incheierea concursului. Prezenta la premiere este obligatorie pentru toti participantii, ca semn de respect pentru arbitri și pentru castigători.

## **8. Contestatii:**

- 8.1 Pot depune contestatii la directorul de concurs toti concurentii la maxim 30 minute dupa afisarea rezultatului oficial. Contestatiile se depun obligatoriu in scris la secretariat.
- 8.2 Intentia de contestatie trebuie anuntata imediat pe durata curselor, ca arbitrii de concurs sa poata muta masina partii contestate imediat dupa intoarcerea concurentului din cursa. 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 parcare inchisa desemnata. In cazul in care expertiza nu poate fi efectuata la fata locului, comisia tehnica va decide cum sa decurga verificarea tehnica a parametrilor in cauza.
- 8.3 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.
- 8.4 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.
- 8.5 Orice contestatie poate avea ca baza un singur argument
- 8.6 In cazul contestatiilor ce pot fi arbitrate administrativ, respectiv cu ochiul liber, fara a necesita interventii mecanice, nu exista taxe sau cautiuni.
- 8.7 Nu se pot contesta cronometrarile, deciziile arbitrilor si a organizatorilor

## **9. Interdictii, amenzi**

- 9.1 Limita de viteza pe banda de intoarcere este de 10km/h Pe banda de intoarcere este obligatoriu condusul disciplinat (fara acrobatii, slalom, drift, burnout sau opriri nejustificate).
- 9.2 Depasirea vitezei permise sau comportamentul indisciplinat atrage dupa sine urmatoarele: Amenda 150 lei pentru fiecare abatere. Dupa a doua atentionare sau amenda concurentul poate fi descalificat de catre directorul de concurs.
- 9.3 In cazul depistarii unui concurent care nu a declarat modificari de cilindree se vor invalida rezultatele si punctele obtinute de acesta retroactiv pana la inclusiv prima cursa din sezonul 2011 - indiferent de data de la care a aparut modificarea - si va fi descalificat.

## **10. Raspundere**

- 10.1 Organizatorul, oficialii evenimentului, angajatii si reprezentantii lor sunt absolviti de orice raspundere pentru daunele materiale sau injuriile produse de catre concurenti tertelor parti, individual sau in grup.
- 10.2 Organizatorul nu raspunde pentru echipamentele sau obiectele lasate nesupravegheate in parcul rece.

## **11. Interdictii cu privire la materiale publicitare**

- 11.1 Organizatorul interzice amplasarea oricaror reclame pe teritoriul parcului rece sau a pistei de concurs. Exceptie fac reclamele afisate pe autoutilitare, masinile de concurs sau echipamentele concurentilor si mecanicilor.
- 11.2 Daca organizatorul observa reclame interzise, va dispune indepartarea lor imediata. Exista posibilitatea afisarii materialelor publicitare printr-un acord cu organizatorul, in masura in care acestea nu aduc prejudicii contractelor publicitare sau de sponsorizare deja existente sau in curs de incheiere.

## **12. Alte dispozitii**

- 12.1 Toti participantii la eveniment participa pe propria raspundere. Concurentii sunt obligati sa respecte prevederile Regulamentului de Concurs si ale Regulamentului Cadru. Nu este permis nimic din ce nu este prevazut sau reglementat in regulamente. Concurentii pot trimite in scris sugestii legate de regulamente, pe care organizatorul le poate accepta sau refuza pana la urmatorul eveniment. Ne rezervam dreptul de a modifica regulamentul.
- 12.2 Ciocnirea cu echipamentele pistei, in masura in care nu a fost cauzata de probleme tehnice (inclusiv ale echipamentului de cronometrare), duce la descalificarea imediata si la suportarea tuturor pagubelor cauzate organizatorului.
- 12.3 Pe toata suprafata alocata evenimentului sunt in vigoare regulile Codului Rutier iar viteza maxima admisa este de 10km/h, cu exceptia zonei active a pistei de concurs.
- 12.4 Se interzice efectuarea de cerulete sau burnout in oricare parte a suprafetei evenimentului, cu exceptia zonelor special alocate!
- 12.5 Concurentii au obligatia de a reveni in parcul rece imediat dupa parcurgerea distantei de concurs, respectand viteza maxima permisa.
- 12.6 Concurentii au obligatia ca dupa fiecare cursa sa isi amplaseze masinile in asa fel incat sa nu stanjeneasca pe concurentii ce vin dupa el si sa permita circulatia libera pe intreaga suprafata a parcului rece.

Pentru orice informatie, neclaritate, inscriere, va stam la dispozitie pe adresa [satumare@dragracing.ro](mailto:satumare@dragracing.ro)