

Regulament competițional Transilvania Off-Road Cup



Anul 2015

1. OFICIALII UNEI CURSE

1.1 DIRECTORUL DE CONCURS

- 1.1.1 Directorul de concurs are ca sarcină principală desfășurarea în condiții optime a evenimentelor sportive. Acesta este susținut „ajutat“ de către minim doi arbitri delegați de clubul sportiv sau aleși aleator. Aceștia nu trebuie să fie membri ai unei asociații, dar trebuie să cunoască în detaliu regulamentul competițional și să fie persoane nepărtinitoare.
- 1.1.2 Directorul de cursă are drepturi depline asupra evenimentului, iar deciziile acestuia sunt irevocabile.

1.2 ARBITRI

- 1.2.1. Principala sarcină a arbitrilor este aceea de a supraveghea cursa și în special, buna conduită a sportivilor în timpul cursei.
De asemenea, vor supraveghea respectarea regulamentului F.R.Modelism de către toți piloții.
- 1.2.2. Arbitri vor soluționa orice dispută legată de interpretarea regulamentului.
- 1.2.3. La Campionatele Naționale organizate de asociația FxRacingMS este obligatorie prezența a 2 arbitri ai F.R.Modelism, plătiți de către aceasta. Arbitri F.R.Modelism trebuie să fie persoane experimentate și nepărtinitoare, care cunosc bine regulamentul F.R.Modelism și EFRA.
Numirea celor 2 arbitri principali va fi făcută de către F.R.Modelism și aprobată de clubul FxRacing.
- 1.2.4. Clubul FxRacingMS va pune la dispoziția acestora toate datele obținute de la sistemul de cronometraj.

1.3 ATRIBUȚIILE ARBITRILOR

- 1.3.1. La competițiile FxRacingMS, cei doi arbitri vor supraveghea, pe rând, desfășurarea manșelor de calificare, de la start la sosire.
În timpul finalelor, ambii arbitri vor supraveghea cursele, de la start la sosire.
- 1.3.2. Cei doi arbitri vor lucra împreună la luarea deciziilor sau la acordarea de sfaturi sau penalizări.
Arbitrul poate lua măsuri după un avertisment prealabil, dar în toate situațiile, 3 avertizări duc automat la descalificarea concurentului vizat.
- 1.3.3. Arbitri își vor da acordul pentru penalizările în timp sau de altă natură date piloților, după consultarea cu directorul de cursă, luând în considerare avantajele obținute de un start furat, etc., în funcție de traseu. De asemenea, ei vor decide numărul de mecanici care pot fi în zona boxelor în timpul unei curse.

1.4. SANCTIUNI / PENALITĂȚI

- 1.4.1. Comportament nesportiv al piloților, mecanicilor și ridicătorilor în timpul manșelor (deranjarea cursei altor piloți, așteptarea intenționată, lovirea intenționată, tăierea intenționată a virajelor, condusul necorespunzător) pentru pilot se sancționează cu „STOP and GO”, anularea manșei respective sau eliminarea din competiție. Ridicătorul se sancționează cu anularea celei mai bune manșe avute până în acel moment sau cu eliminarea din competiție.
- 1.4.2. Comportamentul care influențează rezultatul corect al cursei se sancționează prin eliminarea din competiție.
- 1.4.3. Folosirea incorectă a intrării și ieșirii de la boxe se sancționează prin „STOP and GO”.
- 1.4.4. Modelele care nu corespund regulamentului înainte de start sau în timpul unei curse, (pierderea caroseriei, depășirea nivelului maxim de zgomot admis datorită pierderii sau deteriorării) se sancționează prin anularea startului pentru modelul respectiv.
- 1.4.5. Modelele care nu mai pot fi pilotate datorită defecțiunilor se vor scoate în afara pistei obligatoriu. În caz contrar se va anula cea mai bună manșă până în acel moment.
- 1.4.6. Pilotarea modelului pe pistă înainte cu 5 minute de startul unei alte manșe sau pilotarea pe contrasens se sancționează cu plecarea de pe ultima poziție în următoarea cursă. În cazul daunelor aduse altor automodele participante, la manșa următoare se va efectua anularea celui mai bun rezultat obținut până în acel moment în competiție.
- 1.4.7. Neprezentarea unui pilot sau înlocuitor la ridicare în manșa următoare a unei curse sau pe locul stabilit de către organizator, duce la anularea celui mai bun rezultat obținut în competiție.

1.5. AUTORITATEA ARBITRILOR

- 1.5.1. Arbitri vor da avertismente în cazul încălcării oricăreia din prevederile de la capitolul de mai sus și în caz că aceste avertismente nu au efect, pot folosi steagul negru (descalificare) sau comunica verbal acest fapt.
- 1.5.2. Avertismentele și instrucțiunile vor fi anunțate de către crainic și conforme cu decizia arbitrilor. Acestea vor fi notate în notele arbitrilor. Trei avertismente succesive duc la descalificare (steag negru). Instrucțiunile date de arbitru trebuie luate imediat în considerare.
- 1.5.3. Avertismentele pentru comportament nesportiv vor fi anunțate astfel: „PRIMUL AVERTISMENT PENTRU MODELUL NR..... SAU PILOTUL PENTRU COMPORTAMENT NESPORTIV” etc.
- 1.5.4. Avertismentele pentru folosirea incorectă a intrării și ieșirii de la boxe vor fi anunțate astfel: „PRIMUL (AL DOILEA) AVERTISMENT PENTRU MODELUL SAU PILOTUL NR..... PENTRU FOLOSIREA INCORECTĂ A ZONEI BOXELOR”.
- 1.5.5. Instrucțiunile pentru reparații vor fi anunțate astfel: „MODELUL SAU PILOTUL NR..... REPARĂ CAROSERIE, EȘAPAMENT, MODEL, ETC.”

- 1.5.6. Avertismentele și instrucțiunile date de arbitri sunt indiscutabile și finale și nu pot fi contestate decât de directorul de cursă și contra cost.
- 1.5.7. Apelurile la deciziile arbitrilor vor fi făcute în scris, direct Secretarului competiției și contra cost. Suma necesară unei contestații va fi comunicată la începutul competițiilor.

1.6. OFICIALII CURSEI

- 1.6.1. La cursele desfășurate de către asociația FxRacingMS, este obligatorie deținerea următoarelor funcții de către persoane distincte:
 - a. Directorul de cursă;
 - b. Arbitri cronometrori (poate avea dublu rol);
 - c. Arbitrul responsabil cu inspecția tehnică (poate avea dublu rol);
 - d. Arbitrul responsabil cu aparatura R/C (poate avea dublu rol);
 - e. Secretar (poate avea dublu rol).

1.7. CONTESTAȚII

- 1.7.1. Pentru soluționarea oricăror contestații sau divergențe, juriul este format din membri fondatori, arbitri și directorul de concurs. Toate deciziile vor fi luate prin majoritate simplă, fiecare membru având dreptul la un vot. În caz de egalitate, Directorul de cursă va avea votul decisiv. Rezultatul fiecărei probleme supuse dezbaterii juriului trebuie făcut public.
- 1.7.2. Responsabilitățile juriului:
 - a. rezolvarea situațiilor neprevăzute;
 - b. soluționarea contestațiilor;
 - c. corectarea programului orar;
 - d. întreruperea unei curse din motive de siguranță;
 - e. verificarea respectării regulamentului.
- 1.7.3. Când este necesar, Directorul de cursă va convoca juriul.
- 1.7.4. Juriul nu este responsabil de organizare sau de buna desfășurare a unei curse.
- 1.7.5. Juriul poate lua doar decizii în spiritul regulamentului. Juriul nu poate modifica sau ignora regulamentul și nici nu poate propune propriul regulament.
- 1.7.6. Contestațiile se pot face doar contra cost. Valoarea este stabilită de către membri fondatori ai clubului prin vot.

2. PROCEDURI GENERALE DE CURSĂ

2.1. ANTRENAMENTE

- 2.1.1. La concursurile organizate de FxRacing este obligatorie organizarea a cel puțin unei manșe de antrenament înainte de începerea calificărilor. Durata minimă va fi de 20 de minute și maxim 60.
- 2.1.2. Rezultatele înregistrate în timpul antrenamentelor controlate pot fi folosite pentru stabilirea ordinii de start în prima manșă de calificări.
- 2.1.3. Antrenamentul controlat trebuie privit ca un antrenament, atât de piloți cât și de oficiali, deci regulile competiției trebuie urmate cu strictețe.
- 2.1.4. Antrenamentul liber poate fi permis și în ziua cursei, încheierea acestuia fiind obligatorie înainte cu 15 de minute de primul start. Participarea la acest antrenament nu este obligatorie.
- 2.1.5. Între startul primei manșe de calificare și sfârșitul ultimei finale din concurs, antrenamentele libere nu sunt permise decât cu aprobarea Directorului de cursă.
- 2.1.6. Un pilot care nu participă la antrenamentele controlate nu poate reclama ulterior apariția interferențelor radio.
- 2.1.8. Este recomandată cel puțin o sesiune de antrenamente libere pentru toți piloții.

2.2. ARANJAREA ÎN SERII PENTRU MANȘELE DE CALIFICĂRI

- 2.2.1. Pentru formarea seriilor de calificări, organizatorul va lua în calcul aptitudinile fiecărui pilot.
- 2.2.2. Pentru o clasă, se poate face o singură aranjare în manșele de calificare.
- 2.2.3. Organizatorul poate schimba componența unei serii numai dacă există o problemă clară, care nu poate fi rezolvată în alt mod.
- 2.2.4. Înainte de începerea manșelor de calificări, piloții vor fi regrupați în serii, luând în calcul rezultatele obținute în antrenamentele controlate sau/și după observațiile făcute de oficialii cursei.

2.3. VALIDAREA ÎNSCRIERILOR

- 2.3.1. La concursurile organizate de FxRacingMS, validarea înscrierilor piloților trebuie să aibă loc până în ziua premergătoare cursei. Validarea va fi făcută de către arbitri delegați.
- 2.3.2. Validarea înregistrării piloților presupune:
 - plățirea taxei de participare;
 - verificarea modelului de competiție;
 - primirea altor informații necesare.

2.4. FRECVENȚE ȘI SCHIMBAREA FRECVENȚELOR

- 2.4.1. Frecvențele pentru RC sunt cele autorizate conform Deciziei 62/2005 emisă de IGCTI. Acestea sunt: 27 MHz (canalele 26.995, 27.045, 27.095, 27.145, 27.195); 35 MHz (canalele 34.995 – 35.225); 40 MHz (canalele 40.665, 40.675, 40.685, 40.695).
Utilizarea altor frecvențe se face pe proprie răspundere.
Fiecare concurent va avea minimum 2 frecvențe disponibile, care se vor menționa în documentul de înscriere. Excepție fac echipamentele RC din banda de 2,4 GHz care sunt prevăzute, din construcție, cu cod digital unic. (ex. SPEKTRUM)
- 2.4.2. În cazul în care doi sau mai mulți piloți folosesc aceeași frecvență, timpul alocat acestora pentru antrenamentul liber trebuie împărțit în mod egal.
- 2.4.3. În cazul în care doi piloți se califică în aceeași semifinală sau finală, pilotul mai rapid își va păstra frecvența, iar celălalt trebuie să o schimbe.
- 2.4.4. Când este necesară o schimbare de frecvență, trebuie acordat un interval de 5 minute după înștiințare, pentru a se face schimbarea.
- 2.4.5. Piloții mai lenți, care nu pot sau nu doresc să schimbe frecvența atunci când e necesar, nu vor alergera în semifinale sau finale respective.
- 2.4.6. Dacă un pilot trebuie să schimbe frecvența înainte de startul unei semifinale sau finale din cauza unei erori a organizatorului, i se vor acorda 10 minute pentru a face schimbarea.
- 2.4.7. Dacă un pilot constată că aparatura radio îi este defectă sau că nu a ales cristalele de frecvență corecte, cursa nu se va amâna.
- 2.4.8. Toate schimbările de frecvență trebuie aprobate de către arbitrul desemnat, înainte de efectuarea schimbării.
- 2.4.9. Pe fișele cu rezultate publicate nu se vor afișa frecvențele folosite de piloți. Acestea vor fi cunoscute doar de către oficialii cursei.
- 2.4.10. Între frecvențe trebuie să existe un ecart minim de 10kHz. Recomandat 20kHz.

2.5. INSPECȚIA TEHNICĂ

- 2.5.1. Inspecția tehnică trebuie să aibă loc înainte de startul primei manșe de calificări și înainte de finale. Modelele trebuie prezentate la inspecția tehnică imediat ce oficialii solicită acest lucru.
- 2.5.2. Inspecția tehnică presupune o verificare amănunțită a modelului.
- 2.5.3. Este acceptat doar un model /pilot /clasă. La verificarea emițătoarelor, emițătoarele de rezervă pot fi prezentate pentru verificare.
- 2.5.4. Când un model sau un emițător este găsit neconform cu regulamentul, poate fi modificat înainte de prezentarea la inspecția finală.
- 2.5.5. Modelele care au trecut de inspecția tehnică vor fi marcate. Marcarea se face pe șasiul modelului.
- 2.5.6. Pentru fiecare pilot, cursa începe în mod oficial după trecerea de inspecția tehnică.
- 2.5.7. Oficialul răspunzător de inspecția tehnică poate cere reprezentarea unui model pentru inspecție, în orice moment al cursei, fără a explica motivul acestei cereri.

- 2.5.8. Partea marcată a modelului, șasiul, poate fi schimbată doar cu aprobarea Directorului de cursă, dar cel original trebuie să rămână la organizator până la sfârșitul cursei (dacă oficialii nu decid altceva).
- 2.5.9. Când un model nu trece de inspecția tehnică, pilotul este descalificat doar din manșa respectivă. Într-o finală sau semifinală, acest lucru înseamnă că pilotul va fi clasat pe ultima poziție.

2.6. ȘEDINȚA TEHNICĂ

- 2.6.1. O ședință tehnică cu participanții la eveniment trebuie să aibă loc, înainte de cursă, pentru fiecare clasă. Directorul de cursă va organiza ședința.
Toți piloții, conducătorii de echipă, arbitri și ceilalți oficiali trebuie să fie prezenți.
- 2.6.2. Ședința tehnică trebuie să aibă loc cu cel puțin 1 oră înainte de primul start.
- 2.6.3. Vor fi atinse următoarele aspecte:
- securitate și siguranță;
 - explicarea procedurii de start;
 - probleme de disciplină;
 - alte probleme legate de contestații;
 - schimbări în organizare sau în modul de desfășurare al curselor;
 - prezentarea arbitrilor și a oficialilor;
 - detalii legate de penalizările ce pot fi aplicate și motivele pentru care vor fi primite;
 - detalii referitoare la numărul de mecanici etc., care pot intra pe linia boxelor în timpul unei curse.

2.7. MOTIVE DE PENALIZARE

- 2.7.1. Penalizările în timp vor fi acordate sub forma unui „**Stop&Go**”, acolo unde este posibil. Directorul de cursă va anunța pilotul prin sistemul de amplificare, iar pilotul va aduce modelul în spațiul special amenajat pentru aceasta, în turul imediat următor și va sta acolo cât va considera directorul de cursă, în funcție de desenul traseului. Acest timp va fi anunțat la ședința tehnică. Nu este permisă repararea sau realimentarea modelului până când modelul nu este liber să plece. În cazul în care nu este posibilă efectuarea unui stop&go, directorul de cursă va anunța o penalizare în timp de 10 secunde.
- 2.7.2. **Penalizări în timp, tururi, pierderea rezultatului din cursa respectivă, descalificarea, date de Directorul de cursă :**
- a. Comportament nesportiv (conflict fizic sau verbal, injurii aduse oficialilor sau sportivilor participanți, abateri de la normele morale și de conduită) – Avertisment, descalificare.
 - b. Tăierea intenționată a virajelor – penalizare în timp, pierderea turului.

- c. Când un model reîntră în cursă prin alt loc decât cel în care a ieșit din cursă (nu este cazul când motorul s-a oprit – modelul va pleca de la boxe) – penalizare tur.
- d. Când modelul este reparat în afara boxelor – pierderea rezultatului în cursa respectivă.
- e. Când modelul este împins peste linia de sosire (trebuie să o treacă neajutat) – pierderea turului respectiv.
- f. Când modelul nu se întoarce la boxe după terminarea cursei.
- g. Pilotarea pe contrasens, în orice moment al cursei, inclusiv pilotarea automodelului cu spatele indiferent de sens – Avertisment, penalizare în timp.
- h. Dacă nu sunt respectate comenzile arbitrilor – Avertisment, pierderea turului, pierderea rezultatului din cursa respectivă.
- i. Dacă nu sunt respectate prevederile prezentului regulament tehnic – Avertisment, pierderea rezultatului tehnic.
- j. Dacă un pilot își schimbă întreg modelul, indiferent de motiv în timpul cursei – Pierderea rezultatului tehnic din cursa respectivă.
- k. Dacă un pilot schimbă frecvența fără aprobarea directorului de cursă – Avertisment, pierderea rezultatului tehnic din cursa respectivă.
- l. Dacă un pilot nu se află pe podiumul de pilotaj la efectuarea controlului de frecvență înaintea cursei sau dacă părăsește podiumul de pilotaj înainte de terminarea cursei – Nu aleargă în cursa respectivă, pierde rezultatul tehnic din cursa respectivă.
- m. Dacă un pilot nu depune emițătorul imediat după terminarea cursei.
- n. Penalizări fixe, în timp sau tururi, pentru start furat.
- o. Purtarea necorespunzătoare a oricărui pilot sau mecanic față de un alt competitor în timpul competiției, fapt care poate dăuna imaginii sportului. Avertisment, descalificare.
- p. Toate avertismentele și penalizările trebuie marcate pe foile de arbitraj, de preferință în roșu.

2.8. PREMII ȘI CEREMONIA DE PREMIERE

- 2.8.1. Imediat ce rezultatele oficiale au fost prezentate, trebuie să aibă loc ceremonia de premiere.
- 2.8.2. Câștigătorii nu au dreptul să își solicite premiile.
- 3.8.3. Premiile vor fi anunțate în invitația la cursă. Premiile acordate trebuie să corespundă cu cele anunțate.
Premiile trebuie să aibă o valoare corespunzătoare cu valoarea cursei.
- 3.8.4. Pot fi oferite ca premii cupe, medalii, tricouri și alte articole de la sponsori.

2.9. RIDICĂTORI

- 2.9.1. Doar piloții pot și vor fi ridicători pentru seria următoare. La prima serie, ridicători vor fi piloții din ultima serie. Excepție de la această regulă fac sportivii cu probleme de sănătate care nu permit efectuarea acestei acțiuni.
- 3.9.2. **Neprezentarea pe postul de ridicător va aduce după sine pierderea celui mai bun timp al pilotului în cauză.**

- 3.9.3. Un pilot poate fi înlocuit la ridicat de o persoană desemnată dacă aceasta a participat la ședința tehnică premergătoare curselor.
- 3.9.4. Organizatorul trebuie să asigure completarea posturilor de ridicători, dacă în manșa precedentă au fost mai puțini piloți.
- 3.9.5. Este responsabilitatea conducătorului de echipă să se asigure că piloții săi își îndeplinesc datoria de ridicători.
- 3.9.6 Pe pistă vor fi prezenți doar ridicători desemnați și doar aceștia pot repune modelele pe pistă.

2.9. DISPOZIȚII FINALE

- 2.9.1 Este strict interzisă consumarea bauturilor alcoolice pe toată durata desfășurării competiției. Pilotului aflat sub influența băuturilor alcoolice i se va interzice participarea în cadrul competiției. Persoanele aflate sub influența băuturilor alcoolice nu vor avea acces în zonele dedicate desfășurării competiției. Răpuzător de respectarea acestor prevederi este organizatorul competiției.

3. CLASELE DE CONCURS FXRACING

3.1 CLASA OFF-ROAD BUGGY STOCK

3.1.1 GENERALITĂȚI

- a.** Toate manșele de calificări și finalele vor avea durata de 5 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde.
- b.** Toți concurenții sunt obligați înainte cu 3 minute de start să facă verificarea transponderului, în caz contrar organizatorul nu mai este responsabil de verificarea acestuia.
- c.** Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială în toate finalele, cu primii 6 piloți în finala A, următorii 6 în finala B... și așa mai departe.
- d.** Modelele care nu trec linia de start/sosire în timpul prescris, vor fi înregistrate cu numărul de tururi completat până în acel moment.
- e.** În timpul antrenamentelor controlate, piloții trebuie să fie pe podium cu emițătorul pornit, pentru verificarea interferențelor radio.
- f.** Organizatorul stabilește programul orar pentru toate cursele.
- g.** Se organizează 3 manșe de calificări. În caz de vreme nefavorabilă se poate rula doar o singură manșă de calificări. În cazul în care organizatorul consideră ca în cadrul alocat nu este suficientă se pot organiza doar două manșe de calificare.
- h.** Seriile vor avea minim 3 și maxim 8 piloți, preferabil fiind ca numărul de piloți să fie egal în toate seriile.

- i.** Modelele vor lua startul de la linia de demarcație.
- j.** Directorul de cursă împreună cu arbitri va forma seriile pentru calificări.
- k.** Cel mai bun rezultat al fiecărui pilot din manșele de calificare va determina poziția sa de start în manșele finale.
- l.** Se organizează 3 manșe finale. În cazuri extraordinare pentru finalele unde numărul de concurenți este mai mic de 4 se poate alerga o singură finală.
- m.** La Campionatul Fxrcing vor fi 6 maxim 8 piloți într-o manșă finală. Toți piloții vor alerga în finale în ordinea rezultatelor din calificări A-B-C etc.
- n.** În finale modelele vor lua startul în masă de pe o grilă format F1 (Grid). În calificări de la linia de demarcație.
- o.** Pilotul aflat pe prima poziție își poate alege locul pe grilă: în stânga sau în dreapta.
- p.** Fiecare manșă a finalei va fi considerată o cursă separată.
- q.** Finalele se vor alerga de la lente la rapide (...C,B,A).
- r.** Pentru întocmirea clasamentului final, se vor lua în calcul cele mai bune 2 manșe din 3 posibile.
- s.** Câștigătorul, determinat prin combinarea finalelor „A”, va fi declarat „învingător al cursei”. Dacă finala A nu poate fi completată, rezultatele vor fi cele determinate în urma manșelor de calificări.
- ș.** Modelele primilor 3 clasări pot fi demontate pentru a se verifica respectarea cerințelor tehnice din regulament la cerere.
- t.** Câștigătorul Campionatului FxRacing va fi declarat pilotul cu punctajul cel mai mare. Punctajul pentru primele 10 locuri se stabilește în urma participării la minim 5 curse din campionat.
- ț.** Punctajul acordat pentru cursele din campionat este astfel:

EFRA GP1 (mai puțin de 30 de concurenți /locul 1-30)

50	46	42	38	34	32	30	28	26	24
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13
12	11	10	9	8	7	6	5	4	3

EFRA GP1 (mai puțin de 60 de concurenți /locul 1-60)

75	71	67	63	61	59	57	55	53	5
49	48	47	46	45	44	43	42	41	4
39	38	37	36	35	34	33	32	31	3
29	28	27	26	25	24	23	22	21	2
19	18	17	16	15	14	13	12	11	1
9	8	7	6	5	4	3	2	1	1

3.1.2 CARACTERISTICI TEHNICE AL MODELELOR UTILIZATE

- a. Modelele care participă la competiții off-road trebuie să fie reprezentări rezonabile ale modelelor originale buggy exclus truck sau shortcourse.
- b. Toate modelele trebuie să aibă tracțiune spate (2WD)
- c. Dimensiunea modelelor trebuie să respecte dimensiunile producătorului și regulamentul EFRA/IFMAR la această clasă.
- d. Nu există o limită de greutate minimă sau maximă.
- e. Motoarele admise la clasa stock au următoarele caracteristici:
 - motoare fără perii (brushless) cu senzor 13.5 T sau peste, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare fără perii (brushless) fără senzor 12 T sau peste, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare cu perii (brushed) minim 17 T sau peste, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese ale producătorului.
- f. Roțile utilizate trebuie să respecte ca dimensiune standardele EFRA ce reglementează clasa buggy 2WD.
- **Orice modificare a motorului cu alte piese decât cele ale producătorului original duce la excluderea din competiție.**
- g. Sunt acceptate toate modele de acumulatori Hardcase (carcasa solidă) NiMh, NiCd, LiPo, LiFe în limita 7,4 Volți maxim 8.4 Volți înainte de start. **Acumulatorii LiPo și LiFe trebuie obligatoriu încărcăți în pungi de protecție și cu un încărcător specializat.**
- h. Este interzisă cu desăvârșire utilizarea sistemelor ajutătoare de control sau telemetrie cu excepția senzorilor de temperatură, voltaj și turație.
- i. Regulatorul de turatie utilizat trebuie să fie în „blink mode”, 0 timing sau boost.

3.2 CLASA OFF-ROAD BUGGY PRO

3.2.1 GENERALITĂȚI

- a. Toate manșele de calificări și finalele vor avea durata de 5 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde.
- b. Toți concurenții sunt obligați înainte cu 3 minute de start să facă verificarea transponderului, în caz contrar organizatorul nu mai este responsabil de verificarea acestuia.
- c. Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială în toate finalele, cu primii 6 piloți în finala A, următorii 6 în finala B... și așa mai departe.
- d. Modelele care nu trec linia de start/sosire în timpul prescris, vor fi înregistrate cu numărul de tururi completat până în acel moment.
- e. În timpul antrenamentelor controlate, piloții trebuie să fie pe podium cu emițătorul pornit, pentru verificarea interferențelor radio.

- f.** Organizatorul stabilește programul orar pentru toate cursele.
- g.** Se organizează 3 manșe de calificări. În caz de vreme nefavorabilă se poate rula doar o singură manșă de calificări. În cazul în care organizatorul consideră ca în cadrarea în timpul alocat nu este suficientă se pot organiza doar doua manșe de calificare.
- h.** Seriile vor avea minim 3 și maxim 8 piloți, preferabil fiind ca numărul de piloți să fie egal în toate seriile.
- i.** Modelele vor lua startul de la linia de demarcație.
- j.** Directorul de cursă împreună cu arbitri va forma seriile pentru calificări.
- k.** Cel mai bun rezultat al fiecărui pilot din manșele de calificare va determina poziția sa de start în manșele finale.
- l.** Se organizează 3 manșe finale. În cazuri extraordinare pentru finalele unde numărul de concurenți este mai mic de 4 se poate alarga o singură finală.
- m.** La Campionatul Fxrcing vor fi 6 maxim 8 piloți într-o manșă finală. Toți piloții vor alarga în finale în ordinea rezultatelor din calificări A-B-C etc.
- n.** În finale modelele vor lua startul în masă de pe o grilă format F1 (Grid). În calificări de la linia de demarcație.
- o.** Pilotul aflat pe prima poziție își poate alege locul pe grilă: în stânga sau în dreapta.
- p.** Fiecare manșă a finalei va fi considerată o cursă separată.
- q.** Finalele se vor alarga de la lente la rapide (...C,B,A).
- r.** Pentru întocmirea clasamentului final, se vor lua în calcul cele mai bune 2 manșe din 3 posibile.
- s.** Câștigătorul, determinat prin combinarea finalelor „A”, va fi declarat „învingător al cursei”. Dacă finala A nu poate fi completată, rezultatele vor fi cele determinate în urma manșelor de calificări.
- ș.** Modelele primilor 3 clasati pot fi demontate pentru a se verifica respectarea cerințelor tehnice din regulament la cerere.
- t.** Câștigătorul Campionatului FxRacing va fi declarat pilotul cu punctajul cel mai mare. Punctajul pentru primele 10 locuri se stabilește în urma participării la minim 5 curse din campionat.
- ț.** Punctajul acordat pentru cursele din campionat este astfel:

EFRA GP1 (mai puțin de 30 de concurenți/ locul 1-30)

50	46	42	38	34	32	30	28	26	24
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13
12	11	10	9	8	7	6	5	4	3

EFRA GP1 (mai puțin de 60 de concurenți/ locul 1-60)

75	71	67	63	61	59	57	55	53	5
49	48	47	46	45	44	43	42	41	4
39	38	37	36	35	34	33	32	31	3
29	28	27	26	25	24	23	22	21	2

19	18	17	16	15	14	13	12	11	1
9	8	7	6	5	4	3	2	1	1

3.2.2 CARACTERISTICI TEHNICE AL MODELELOR UTILIZATE

- a. Modelele care participă la competiții off-road trebuie să fie reprezentări rezonabile ale modelelor originale buggy exclus truck sau shortcourse.
- b. Toate modelele pot să aibă tracțiune spate sau integrală (2WD/4WD)
- c. Dimensiunea modelelor trebuie să respecte dimensiunile producătorului și regulamentul EFRA/IFMAR la această clasă.
- d. Nu exista o limita de greutate minimă sau maximă.
- e. Motoarele admise la clasa buggy pro au următoarele caracteristici:
 - motoare fără perii (brushless) cu senzor nu există limită pentru acestea. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare fără perii (brushless) fără senzor nu există limită pentru acestea, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare cu perii (brushed) nu există limită pentru acestea, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese ale producătorului.
- f. Roțile utilizate trebuie să respecte ca dimensiune standardele EFRA ce reglementează clasa buggy 2WD și 4WD.
- g. Sunt acceptate toate modele de acumulatori Hardcase (carcasa solidă) NiMh, NiCd, LiPo, LiFe în limita 7,4 Volți maxim 8.4 Volți înainte de start. **Acumulatorii LiPo și LiFe trebuie obligatoriu încărcăți în pungi de protecție și cu un încărcător specializat.**
- h. Este interzisă cu desăvârșire utilizarea sistemelor ajutoare de control sau telemetrie cu excepția senzorilor de temperatură, voltaj și turație.

3.3 CLASA OFF-ROAD SC/TRUCK

3.3.1 GENERALITĂȚI

- a. Toate manșele de calificări și finalele vor avea durata de 5 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde.
- b. Toți concurenții sunt obligați înainte cu 3 minute de start să facă verificarea transponderului, în caz contrar organizatorul nu mai este responsabil de verificarea acestuia.
- c. Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială în toate finalele, cu primii 6 piloți în finala A, următorii 6 în finala B... și așa mai departe.
- d. Modelele care nu trec linia de start/sosire în timpul prescris, vor fi înregistrate cu numărul de tururi completat până în acel moment.

- e. În timpul antrenamentelor controlate, piloții trebuie să fie pe podium cu emițătorul pornit, pentru verificarea interferențelor radio.
- f. Organizatorul stabilește programul orar pentru toate cursele.
- g. Se organizează 3 manșe de calificări. În caz de vreme nefavorabilă se poate rula doar o singură manșă de calificări. În cazul în care organizatorul consideră ca în cadrul în timpul alocat nu este suficientă se pot organiza doar doua manșe de calificare.
- h. Seriile vor avea minim 3 și maxim 8 piloți, preferabil fiind ca numărul de piloți să fie egal în toate seriile.
- i. Modelele vor lua startul de la linia de demarcație.
- j. Directorul de cursă împreună cu arbitri va forma seriile pentru calificări.
- k. Cel mai bun rezultat al fiecărui pilot din manșele de calificare va determina poziția sa de start în manșele finale.
- l. Se organizează 3 manșe finale. În cazuri extraordinare pentru finalele unde numărul de concurenți este mai mic de 4 se poate alerga o singură finală.
- m. La Campionatul Fxrcing vor fi 6 maxim 8 piloți într-o manșă finală. Toți piloții vor alerga în finale în ordinea rezultatelor din calificări A-B-C etc.
- n. În finale modelele vor lua startul în masă de pe o grilă format F1 (Grid). În calificări de la linia de demarcație.
- o. Pilotul aflat pe prima poziție își poate alege locul pe grilă: în stânga sau în dreapta.
- p. Fiecare manșă a finalei va fi considerată o cursă separată.
- q. Finalele se vor alerga de la lente la rapide (...C,B,A).
- r. Pentru întocmirea clasamentului final, se vor lua în calcul cele mai bune 2 manșe din 3 posibile.
- s. Câștigătorul, determinat prin combinarea finalelor „A”, va fi declarat „învingător al cursei”. Dacă finala A nu poate fi completată, rezultatele vor fi cele determinate în urma manșelor de calificări.
- ș. Modelele primilor 3 clasați pot fi demontate pentru a se verifica respectarea cerințelor tehnice din regulament la cerere.
- t. Câștigătorul Campionatului FxRacing va fi declarat pilotul cu punctajul cel mai mare. Punctajul pentru primele 10 locuri se stabilește în urma participării la minim 5 curse din campionat.
- ț. Punctajul acordat pentru cursele din campionat este astfel:

EFRA GP1 (mai puțin de 30 de concurenți/ locul 1-30)

50	46	42	38	34	32	30	28	26	24
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13
12	11	10	9	8	7	6	5	4	3

EFRA GP1 (mai puțin de 60 de concurenți/ locul 1-60)

75	71	67	63	61	59	57	55	53	5
----	----	----	----	----	----	----	----	----	---

49	48	47	46	45	44	43	42	41	4
39	38	37	36	35	34	33	32	31	3
29	28	27	26	25	24	23	22	21	2
19	18	17	16	15	14	13	12	11	1
9	8	7	6	5	4	3	2	1	1

3.3.2 CARACTERISTICI TEHNICE AL MODELELOR UTILIZATE

- a. Modelele care participă la competiții off-road trebuie să fie reprezentări rezonabile ale modelelor originale truck sau shortcourse.
- b. Toate modelele trebuie să aibă tracțiune spate (2WD)
- c. Dimensiunea modelelor trebuie să respecte dimensiunile producătorului și regulamentul EFRA/IFMAR la cele doua clase.
- d. Nu exista o limita de greutate minimă sau maximă.
- e. Motoarele admise la clasa stock au următoarele caracteristici:
 - motoare fără perii (brushless) cu senzor 13.5 T sau peste, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare fără perii (brushless) fără senzor 12 T sau peste, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare cu perii (brushed) minim 17 T sau peste, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese ale producătorului.
- f. Sunt acceptate toate modele de acumulatori Hardcase (carcasa solida) NiMh, NiCd, LiPo, LiFe în limita 7,4 Volți maxim 8.4 Volți înainte de start. **Acumulatorii LiPo și LiFe trebuie obligatoriu încărcăți în pungi de protecție și cu un încărcător specializat.**
- g. Este interzisă cu desăvârșire utilizarea sistemelor ajutătoare de control sau telemetrie cu excepția senzorilor de temperatură, voltaj și turație.
- h. Sunt acceptate doar roțile specifice pentru modele 1:10 SC (Shortcourse) sau 1:10 Truck.

3.4 CLASA OFF-ROAD SC PRO

3.4.1 GENERALITĂȚI

- a. Toate manșele de calificări și finalele vor avea durata de 5 minute, plus timpul necesar încheierii ultimului tur, de maxim 40 secunde.
- b. Toți concurenții sunt obligați înainte cu 3 minute de start să facă verificarea transponderului, în caz contrar organizatorul nu mai este responsabil de verificarea acestuia.
- c. Rezultatele calificărilor vor fi folosite pentru a determina poziția inițială în toate finalele, cu primii 6 piloți în finala A, următorii 6 în finala B... și așa mai departe.
- d. Modelele care nu trec linia de start/sosire în timpul prescris, vor fi înregistrate cu numărul de tururi completat până în acel moment.
- e. În timpul antrenamentelor controlate, piloții trebuie să fie pe podium cu emițătorul pornit, pentru verificarea interferențelor radio.
- f. Organizatorul stabilește programul orar pentru toate cursele.

- g.** Se organizează 3 manșe de calificări. În caz de vreme nefavorabilă se poate rula doar o singură manșă de calificări. În cazul în care organizatorul consideră ca în cadrul în timpul alocat nu este suficientă se pot organiza doar două manșe de calificare.
- h.** Seriile vor avea minim 3 și maxim 8 piloți, preferabil fiind ca numărul de piloți să fie egal în toate seriile.
- i.** Modelele vor lua startul de la linia de demarcație.
- j.** Directorul de cursă împreună cu arbitri va forma seriile pentru calificări.
- k.** Cel mai bun rezultat al fiecărui pilot din manșele de calificare va determina poziția sa de start în manșele finale.
- l.** Se organizează 3 manșe finale. În cazuri extraordinare pentru finalele unde numărul de concurenți este mai mic de 4 se poate alerga o singură finală.
- m.** La Campionatul Fx Racing vor fi 6 maxim 8 piloți într-o manșă finală. Toți piloții vor alerga în finale în ordinea rezultatelor din calificări A-B-C etc.
- n.** În finale modelele vor lua startul în masă de pe o grilă format F1 (Grid). În calificări de la linia de demarcație.
- o.** Pilotul aflat pe prima poziție își poate alege locul pe grilă: în stânga sau în dreapta.
- p.** Fiecare manșă a finalei va fi considerată o cursă separată.
- q.** Finalele se vor alerga de la lente la rapide (...C,B,A).
- r.** Pentru întocmirea clasamentului final, se vor lua în calcul cele mai bune 2 manșe din 3 posibile.
- s.** Câștigătorul, determinat prin combinarea finalelor „A”, va fi declarat „învingător al cursei”. Dacă finala A nu poate fi completată, rezultatele vor fi cele determinate în urma manșelor de calificări.
- ș.** Modelele primilor 3 clasati pot fi demontate pentru a se verifica respectarea cerințelor tehnice din regulament la cerere.
- t.** Câștigătorul Campionatului Fx Racing va fi declarat pilotul cu punctajul cel mai mare. Punctajul pentru primele 10 locuri se stabilește în urma participării la minim 5 curse din campionat.
- ț.** Punctajul acordat pentru cursele din campionat este astfel:

EFRA GP1 (mai puțin de 30 de concurenți/ locul 1-30)

50	46	42	38	34	32	30	28	26	24
22	21	20	19	18	17	16	15	14	13
12	11	10	9	8	7	6	5	4	3

EFRA GP1 (mai puțin de 60 de concurenți/ locul 1-60)

75	71	67	63	61	59	57	55	53	5
49	48	47	46	45	44	43	42	41	4
39	38	37	36	35	34	33	32	31	3
29	28	27	26	25	24	23	22	21	2
19	18	17	16	15	14	13	12	11	1
9	8	7	6	5	4	3	2	1	1

3.4.2 CARACTERISTICI TEHNICE AL MODELELOR UTILIZATE

- a.** Modelele care participă la competiții off-road trebuie să fie reprezentări rezonabile ale modelelor originale truck sau shortcourse.
- b.** Toate modelele trebuie să aibă tracțiune spate sau integrală (2WD sau 4WD)
- c.** Dimensiunea modelelor trebuie să respecte dimensiunile producătorului și regulamentul EFRA/IFMAR la cele doua clase.
- d.** Nu exista o limita de greutate minimă sau maximă.
- e.** Motoarele admise la clasa sc/truck au următoarele caracteristici:
 - motoare fără perii(brushless) cu senzor nu exista limită pentru acestea. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare fără perii(brushless) fără senzor nu există limită pentru acestea, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese originale ale producătorului.
 - motoare cu perii(brushed) nu există limită pentru acestea, trebuie să respecte specificațiile producătorului. Pot fi modificate doar cu piese ale producătorului.
- f.** Sunt acceptate toate modele de acumulatori Hardcase (carcasa solida) NiMh, NiCd, LiPo, LiFe în limita 7,4 Volți maxim 8.4 Volti înainte de start. **Acumulatorii LiPo și LiFe trebuie obligatoriu încărcăți în pungi de protecție și cu un încărcător specializat.**
- g.** Este interzisă cu desăvârșire utilizarea sistemelor ajutătoare de control sau telemetrie cu excepția senzorilor de temperatură, voltaj și turație.
- h.** Sunt acceptate doar roțile specifice pentru modele 1:10 SC (Shortcourse)

4. ANEXE