

ПРАВИЛНИК

ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ С РАДИОУПРАВЛЯЕМИ АВТОМОДЕЛИ В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

(приет на Общо събрание на Българската федерация по автомобилни спортове /БФАМС/ "-
проведено на 28.01.2012 г.; изм. и допълнен на 14.03.2015г. от Общо събрание и 06.02.2016г.
от Общо събрание.; изм. и допълнен на 18.02.2017г. от Общо събрание.; изм. и допълнен на
24.02.2019г. от Общо събрание на БФАМС , изм. и допълнен на 15.02.2020г. от Общо събрание
на БФАМС , изменен и допълнен от Общото събрание на БФАМС на 13.02.2021 г.

ВЪВЕДЕНИЕ

Целта на този правилник е да регулира дейностите свързани с организацията и провеждане на състезания с

радиоуправляеми автомобили на територията на Република България, придържайки се към духа и препоръките на Европейската федерация по радиоуправляеми автомобили.

Този правилник е приет на Общо събрание на Българската федерация по автомобилни спортове /БФАМС/ и отменя всички предишни наредби.

1. КЛАСОВЕ

1.1. Класове „On Road” модели

1.1.1. С електрически двигатели

Клас RC – EB

Клас 1:10 ELECTRIC STOCK - /Деца и **Начинаещи**/

Клас 1:10 ELECTRIC **SUPER** STOCK

Клас 1:10 ELECTRIC TOURING

Клас 1:10 ELECTRIC TEAM

Клас 1:12 ELECTRIC

Клас 1:16 ELECTRIC - /демо/

Забележка: В класове RC – EB и 1:10 ELECTRIC STOCK - деца могат да участват състезатели до 14 години. Състезател навършил 14 години по време на състезателния сезон, може да се състезава до края на годината в същия клас.

1.1.2. С двигатели с вътрешно горене

Клас 1:10 I.C. 200 mm PULLSTARTER ROTOSTARTER

Клас 1:10 I.C. 200 mm

Клас 1:8 I.C. TRACK 4WD

1.2. Класове „Off Road” модели

Клас Бъги Нитро 1:8

Клас Бъги Електро 1:8

Клас МОНСТЕРИ 1:8 /Демо/

Клас Тръги Нитро 1:8

Клас Тръги Електро 1:8

Клас Електо Сборен 1:10 /Демо/

1.3. „LARGE SCALE“

Клас 1:5 on Road

Клас 1:5 off Road

2. ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА СЪСТЕЗАНИЯТА ОРГАНИЗИРАНИ ОТ БФАМС.

2.1. Общи изисквания: трасе

2.1.1. Достъп: трябва да може да се стига с кола на разстояние най-много 100м от боксовете.

2.1.2. Паркинг: да се осигури паркинг за състезателите не по-далеч от 100м от боксовете.

2.1.3. Зрителите да са отделени с ограждения от района на трасето и боксовете.

2.1.4. Обществени тоалетни и вода: за зрителите и състезателите се осигуряват обществени тоалетни и вода.

2.1.5. Храна и напитки: да се осигури място за тази цел.

2.1.6. Електричество: да се осигури електричество с напрежение 220 V в района на боксовете напилотите, за

презареждане на акумулатори и за работа с поялник. Организаторът може да разреши употребата на друго електрооборудване в случай, че мощността на електрическата инсталация го позволява.

2.1.7. Хотели и къмпинги: трябва да има достатъчно хотели и къмпинги в радиус от 20 минути път до трасето, на

разумни цени. Винаги, когато това е възможно, къмпингът трябва да е покрай трасето. Всички цени трябва да са фиксирани преди пристигането на състезателите и да се упоменати в поканите.

2.1.8. Изискванията към пистата са посочени в приложенията.

2.2. Изисквания към местата за разполагане на пилотите.

2.2.1. Районът, определен за пилотите, трябва да е достатъчно голям, за да побере всички пилоти, по възможност да е

оборудван с маси и да предлага заслони при лошо време (състезания на открито). Трябва да може да се стига до

трибуната на пилотите от района на пилотите.

- 2.2.2. Трибуната на пилотите трябва да побира най-малко 8 пилота с минимум 80 см пространство за всеки пилот.

Ширината на трибуната трябва да е минимум 1,22 м. Височината на подиума на трибуната трябва да е между 1.5 и 3 метра.

До трибуната се стига по стабилна стълба с минимална ширина 1,0 метра. Задължително е да има стабилен парапет.

Трибуната трябва да бъде защитена или да се предвижда защита при лошо време.

- 2.2.3. Трибуната на пилотите трябва да е разположена така, че всеки пилот да вижда еднакво добре пистата от всяка точка на трибуната, по време на тренировки и състезания. Никакви предмети не бива да пречат на гледката (стълбове, пилони, други пилоти и др.).

Разстоянието от предната част на трибуната до най-близката точка на пистата трябва да е между 2 и 4 метра.

- 2.2.4. Мястото на предавателите трябва да е близо до или, ако е възможно, на трибуната. Предавателите трябва да са защитени от лошото време и да се държат на безопасно място. (предавателите не се събират)

- 2.2.5. Мястото за отчитане на времето и обиколките трябва да е разположено в бавната част на пистата, откъдето официалните лица, отчитащи обиколките, да я виждат добре. Номерът на модела трябва да може да се чете от това място поне 2 секунди. Номерата на моделите за всички категории коли трябва да са минимум 30 mm високи, на табели с бял или черен фон с размери 22mm x 22 mm или 22 mm диаметър. Номерата трябва да са на матова, не лъскава повърхност. Всеки модел трябва да има най-малко 2 номера на купето.

- 2.2.6. Мястото за отчитане на времето и обиколките трябва да е затворено за състезатели и зрители.

- 2.2.7. По време на тренировките трябва да се осигури табло за контрол на честотата. То следва да е разположено до мястото на предавателите или трибуната на пилотите.

2.3. Спецификация за пистата

- 2.3.1. Повърхността на пистата трябва да е от асфалт с груба повърхност със загладени ръбове.

- 2.3.2. Минималната дължина трябва да бъде 120 метра (препоръчва се 200-300м).

- 2.3.3. Минималната ширина на пистата трябва да е 3 метра между маркировъчните линии. Максималната ширина е 6.20 м. Маркировъчните линии трябва да са 8-10 см. широки, и да са бели или жълти. Те трябва да са отдалечени приблизително на 20 см. от края на пистата.

- 2.3.4. Максималното разстояние от средата на трибуната на пилотите до най-отдалечената точка на пистата трябва да е 60 м.

- 2.3.5. Зрително поле: не бива да има прегради пред погледа на пилотите на трибуната до която и да е точка на пистата. На завоите не бива да има друга маркировка освен маркировъчната линия.
- 2.3.6. Района за презареждане и района на боксовете трябва да се виждат ясно от главната писта и да са възможно най-близо до трибуната на пилотите. Препоръчва се изходът и входът към основната писта да са на бавен участък от пистата.
- 2.3.7. Пистата трябва да бъде проектирана така, че да има леви и десни завои и прави участъци от поне 30 м.
- 2.3.8. Външните ограждения трябва да могат да спират моделите, които изхвърчат от завоя или излязат извън контрол.

При избора на външни ограждения основната цел е да се защити публиката, а не моделите.

- 2.3.9. Вътрешните ограждения трябва да не позволяват пропускане на завои и директно преминаване в други участъци от пистата. Външните ограждения трябва да са така разположени и да имат такива размери, че да не позволяват на моделите да преминават през тях и да навлизат в общите пространства. Огражденията трябва да са гладки. Когато се използват конуси или сфери, те не бива да са по-високи от 2 см.
- 2.3.10. Огражденията трябва да са отдалечени на разстояние минимум 20 см. от маркировъчните линии на пистата.
- 2.3.11. Площта отвън и вътре в пистата е желателно да бъде покрита с трева или настилка от друг подходящ материал, например бетон. Целта на тази покривка е да забави моделите, които напускат състезателната писта. Моделът трябва да може да напусне вътрешното поле или външното поле самостоятелно за да се намали до минимум необходимостта от помощ на маршалите.
- 2.3.12. Постовете на екипа за бързо реагиране се разполагат на всеки 30 метра покрай пистата. Те не бива да запречват кръгозора на пилотите. Постовете трябва да са номерирани. В случай че даден пост е разположен в опасен участък на пистата (например прав участък или бърз завой) трябва да има защита на маршалите (стена, гуми, врата, и др.).
- 2.3.13. Стартовата и финалната линия трябва да е нарисувана напърно на пистата, за предпочитане пред позицията за отчитане на времето. Първият бокс на стартовата линия трябва да е разположен на повече от 10 метра от първия завой.
- 2.3.14. Директорите на състезанието трябва да използват системата за шахматно или тип Le Mans стартиране. Всеки директор на състезание трябва да провежда събрание с мениджърите на екипите поне един път дневно по време на състезание. Директорите на състезанието участващи в събития под егидата на БФАМС могат да бъдат поканени на брифинг за тълкуването на правилата и управлението на републиканските състезания, така че да са сигурни при управлението на състезанието.

2.3.15 Антената при провеждане на офф роуд състезания, трябва да бъде монтирана на пистата

по средата или преди навлизане в /от 17г./ бокса.

2.4. Удобство и сигурност

2.4.1. За кръгове от републиканския шампионат и Grand Prix на всички състезатели трябва да се подсигурят удобства и закуски и напитки не по-късно от петък нататък.

2.4.2. Трябва да се вземат всички предпазни мерки за безопасността на публиката и състезателите. Полицията трябва да бъде уведомена за проявата.

2.4.3. Зоната на бокса трябва да бъде обезопасена. Трябва да се вземат всички възможни мерки за безопасността на пилотите и тяхното оборудване.

2.4.4. Забранява се използването на сандали и джапанки в бокса, на пистата и при участие като маршали.

3. ОБЩИ ПРАВИЛА ЗА СЪЗТЕЗАНИЯТА ОРГАНИЗИРАНИ ОТ БФАМС.

3.1. Класиране на пилотите

3.1.1. Класирането за финала се базира на най-добрия индивидуален резултат на всеки пилот лицензиран от БФАМС, постигнат по време на квалификационните стартове. Не се разрешава участието на друг състезател вместо лицензирания.

3.1.2. На всеки състезател участвал в републиканско състезание се присъждат точки, както следва:

1 място - 50 точки / 17 място - 16 точки

2 място - 46 точки / 18 място - 15 точки

3 място - 42 точки / 19 място - 14 точки

4 място - 38 точки / 20 място - 13 точки

5 място - 34 точки / 21 място - 12 точки

6 място - 32 точки / 22 място - 11 точки

7 място - 30 точки / 23 място - 10 точки

8 място - 28 точки / 24 място - 9 точки

9 място - 26 точки / 25 място - 8 точки

10 място - 24 точки / 26 място - 7 точки

11 място - 22 точки / 27 място - 6 точки

12 място - 21 точки / 28 място - 5 точки

13място - 20 точки / 29 място - 4 точки

14място - 19 точки / 30 място - 3 точки

15място - 18 точки / 31 място - 2 точки

16място - 17 точки / 32 място - 1 точка

3.1.3. Годишно класиране.

3.1.3.1. Класиранията в класовете радиоуправляеми модели са индивидуални.

3.1.3.2. Индивидуалните шампиони за класовете On Road и Off Road се определят от сбора на спечелените точки от републиканските състезания, като за крайното класиране се взимат резултатите от всички кръгове проведени през годината. При равен брой точки – победител е състезател с по-високо призово място. /от 17 г./
крайното класиране при повече от два кръга на ДП, да е на база двете по добри класирания от три кръга на ДП, съответно трите по добри класирания от четири кръга от ДП, съответно четирите по добри класирания от пет кръга на ДП и т. н. / от 21 г. /

3.2. Общи процедури на състезанието

3.2.1. На Републикански състезания има поне една серия в квалификационните стартове, която представлява организирана задължителна тренировка за всеки клас.

Преди началото на контролираната тренировка състезателите трябва да предадат предавателите си, работещи на честоти различни от 2,4 Гхц. (ант. и резервните) на определеното за това място. Състезател не предал предавателя си, се дисквалифицира от състезанието. / отпада от 20/ Задължително е организираната тренировка да протича с официален старт, официално отчитане на времето, обявяването на резултатите, така както това се прави на официално състезание.

3.2.2. Резултатите постигнати на организираната тренировка биха могли да определят стартовия ред (при забавен старт) в първия кръг от квалификационните състезания.

3.2.3. Може да бъде разрешена свободна тренировка преди организираната тренировка. По време на свободната тренировка трябва да се използва честотно табло./ отпада от 20/

3.2.4. Организаторите на състезанието могат да разрешат свободна тренировка до 30 мин. преди старта на първото квалификационно състезание.

3.2.5. ОРГАНИЗАЦИЯ НА СЪСТЕЗАНИЯТА НА БФАМС

3.2.6. Предварителни проверки:

Преди да поиска да организира състезание под егидата на БФАМС, клубът трябва да изпълни следните условия:

- клубът трябва да е сигурен, че може да предложи на състезателите такова състезание, което да си заслужава пътуването и разходите във всяко отношение;
- състезанието се провежда след одобрението от председателя на съответната секция.

- пистата трябва да е на разположение най-късно от сутринта на последния петък преди състезанието (от 09:00 до 18:00 ч. минимум), освен ако не се предвижда друго в някое приложение;
- пистата и местата за настаняване трябва да съответстват на правилата, описани в глава 2 и на приложението;
- да има достатъчно опитни доброволци да организират състезанието и да съставят комисия, която да се занимава с организацията, както и с броенето на обиколките и отчитането на времето, да извършва технически инспекции, да подготви пистата и местата за настаняване, да урежда настаняването в хотели;
- да получи необходимото разрешение за провеждане на състезанието, например от собственика на пистата или имота, относно шума, зрителите, освежителните храни и напитки, таксуването и др.;
- Трябва да е сключена необходимата застраховка за подобни събития.

3.2.7. Задължителни изисквания за организиране и провеждане на състезания с RC модели:

- Подходящ терен;
- Начертаване на трасе;
- Ограждане и обезопасяване на пистата;
- Бокс за зареждане;
- Бокс за механици;
- Трибуна;
- Съдийски маси, столове, тента
- Електрозахранване;
- Професионално озвучаване;
- Осигуряване тоалетна в района на състезанието;
- Осигуряване търговски център са закуски и напитки;
- Осигуряване денонощна охрана;
- Осигуряване вода за миене;
- Осигуряване на медицинско лице.

3.2.8. Такси

3.2.8.1. Годишен членски внос на клуб – 80 /осемдесет/ лева. **Клубове не заплатили членски внос за съответната година, нямат право на глас на Общото събрание.** / от 19 г. /

3.2.8.2. Картотекирането на състезателите, участващи в състезания от ДШ и турнирите, организирани от спортните клубове да се извърши съгласно разпоредбите на Правилника за приложението на ЗФС, чл. 11 и 12, като за същото се заплаща такса в размер от 20лв. /5 лв. за състезатели до 14г./ **Картотеката да се заплаща от състезателите на първо тяхно участие в кръг от ДП за календарната година. / ОТ 21 Г. /**

3.2.8.3. Таксата за правоучастие за всеки модел в клас е до 90 /деветдесет/ лева, по решение на организатора на състезанието. Домакинът /организатора/на състезанието получава 100% от таксата за правоучастие. Домакинът /организатора/на състезанието поема всички разходи за подготовка и провеждане на съответния кръг от ДШ или турнир, включително и наградите за връчване от наблюдателя на БФАМС.

Таксата за участие се заплаща преди първия за деня старт в който състезателя започва своето участие. След заплащане на такса участие, състезателя се вписва в стартовия списък и допуска до участие. / от 21 г. /

3.2.8.4. Допуска се Домакина /организатора/ да договори с БФАМС да получава друг процент от таксата за правоучастие и разпределяне на отговорностите. Ползване на транспондер е 10 /десет/ лева. За състезатели под 14г. 5 /пет/ лева.

3.2.9. Участие

3.2.9.1. В Републикански състезания имат право да участват български и чужди граждани, които са членове на клубове, редовно картотекирани платили членския си внос към клуба, който представляват за съответната година;

3.2.9.2. Всеки състезател подава заявка за участие, в която се упоменава задължително:

- Име и фамилия;
- Клас за участие;
- Основна /резервна честота за апаратури с кварцови резонатори или обхват за апаратури със софтуерна система за декодиране, търсеща свободен канал;
- картотечен номер в БФАМС за съответната година;
- номер на персоналния транспондер (ако има такъв).

3.2.9.3. При регистрация за участие всеки клуб (отбор) представя на Ръководителя на състезанието списък с предварителен медицински преглед на състезателите.

3.2.9.4. Не се допускат до участие състезатели без предварителен медицински преглед.

3.3. Официални лица на състезанието

- Главен организатор (домакин) - организира състезанието съгласно изискванията на БФАМС. Определя се от Председателя на УС на БФАМС за всяко състезание със заповед.
- Наблюдател на БФАМС – определя се със заповед на Председателя на УС на БФАМС. В пет дневен срок наблюдателя докладва писмено на УС за проведеното състезание.
- Ръководител на състезанието (директор) - Пряко ръководи провеждането на състезанието съгласно Правилника на БФАМС. Назначава се от Председателя на УС на БФАМС.
- Технически съдия - контролира техническото състояние на моделите съгласно правилника. За констатирани нарушения докладва на ръководителя на състезанието. Същият може и да е флагман.

- Водещ на състезанието - съдия на електронната апаратура (надзорник по отчитане на обиколките и времето).
- Дублиращ водещ на състезанието.
- Рефери по нарушенията на моделите и механиците.
- Флагман.

3.3.0. Разрешава се слизване на пилотите от вишката без това да пречи на останалите пилоти.

3.3.1. Рефери

Основната задача на реферите е да наблюдават състезанието и по-специално спортсменството по време на състезанието.

Реферът трябва да действа така, че актуалните правила на БФАМС да се спазват от всички.

3.3.2. Назначаването на реферите е със заповед на Председателя на УС на БФАМС, поне 10 дни преди събитието.

3.3.3. Задължения на реферите

На мероприятия на БФАМС във всеки един момент от гонките за квалификация и двамата рефери ще се редуват да наблюдават състезанието от старт до финал.

На финалите и двамата рефери трябва да наблюдават състезанието от старт до финал. Препоръчва се клубът-домакин да осигури заместници на реферите с подходящи квалификации, които да се намесят, ако рефер бъде отклонен от изпълнението на своите задължения. Разходите за заместниците трябва да се уредят предварително от клуба-домакин.

3.3.3.1. Реферите винаги работят заедно, те вземат решения и издават предупреждения и инструкции. Реферите могат да предприемат по-сериозни мерки след първоначално предупреждение, но във всички случаи три предупреждения водят до автоматична дисквалификация. Повторно нарушаване правилата на трибуната, води до автоматична дисквалификация.

3.3.3.2. Реферите съгласуват времето или други наказания, които се присъждат, след консултация с директора на състезанието, като отчитат вероятното предимство, което може да бъде получено от старт със скок и т.н. на отделните писти. Те решават също така и практическите ограничения за броя на механиците на пистата. Той обикновено се ограничава до **2-ма механици по време на финали и квалификации**. /от 17 г./

3.3.4. Предмет на съдийството

3.3.4.1. Неспортсменско поведение по време на състезание на пилоти и механици

3.3.4.2. Отборно състезаване, поведение което като цяло предрешава крайното класиране на състезанието (В случай че има подозрения за отборно състезаване, неспортсменско поведение на определени лица, в нарушение на правилата за справедливо състезание, официалният съдия се консултира с директора на състезанието (или обратно). В случай че и двамата се съгласят, че е имало подобни действия, и че и двамата не са успели да предприемат нищо, те докладват на най-висшия присъстващ представител на БФАМС или на

председателя на секцията, които могат да предприемат всякакви действия в допълнение към налагането на наказания или санкции. Висшият служител на БФАМС, или председателя на секцията излагат подробно обстоятелствата пред комисията на БФАМС при първа възможност.)

3.3.4.3. Неправилно използване на входовете и изходите на боксовете.

3.3.4.4. Ремонти и презареждане извън района на боксовете.

3.3.4.5. Модели, които не съответстват на изискванията преди старта или по време на състезанието (например им липсва части от купето, надвишават ограниченията за шум поради загубване или повреда на заглушителя).

3.3.4.6. Модели, които са опасни за останалите – по бавни с 20% от най бързия модел / от 19 г. / или не могат да продължат състезанието поради повреда. По бавните с 20 % модели да се обособяват в отделни групи или финал./ от 19 г. /

3.3.4.7. Процедура по даване на старта, т.е. вписване на нарушенията на стартовата линия и ако това е необходимо съобщаване на нарушенията на лицето отговарящо за регистриране на времето. (Лицето, регистриращо времето и лицето даващо сигнала за старт отговарят основно за даване на санкции при стартиране, например времеви санкции).

3.3.4.8. Не е задължение на рефера да проверява дали моделите отговарят на техническите правила. Това винаги е отговорност на Техническия съдия. Реферът проверява метода използван при техническата инспекция.

3.3.5. Правомощия на реферите

3.3.5.1. Съдията издава предупреждения в случай на нарушения на правилата, а като крайна мярка да дисквалифицира от състезанието, ако предупрежденията не дадат резултат.

3.3.5.2. Предупрежденията и инструкциите се обявяват лично от рефера, като той води бележки за издадените предупреждения и инструкции (съдийски бележки). Три предупреждения подред водят до дисквалификация от състезанието. Издадените от рефера инструкции трябва да се изпълняват незабавно.

3.3.5.3. Предупрежденията за лошо спортменство се обявяват с думите:

„ПЪРВО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ЗА МОДЕЛ НОМЕР...ЗА НАРУШАВАНЕ НА ПРАВИЛАТА НА ПИСТАТА“.

„ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ЗА (име на пилота).....ЗА НАРУШАВАНЕ НА ПРАВИЛАТА НА ТРИБУНАТА“.

3.3.5.4. Предупреждения за злоупотреба с бокса се издават с думите:

„ПЪРВО (ВТОРО) ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ ЗА МОДЕЛ НОМЕР.....ЗА ЗЛОУПОТРЕБА С БОКСА“.

3.3.5.5. Инструкциите за ремонт се обявяват с думите:

“МОДЕЛ НОМЕР.....ПОПРАВЕТЕ КУПЕТО, АУСПУХА, ШАСИТО И Т.Н. “.

3.3.5.6. Предупрежденията и инструкциите, издавани от рефера, не подлежат на оспорване и са окончателни и в тях никой няма право да се намесва. При никакви обстоятелства предупреждение или инструкция от рефера не може да доведе до прекъсване на цялото състезание.

3.3.5.7. Решенията на рефера се обжалват с писмена молба към секретаря на БФАМС след старта. БФАМС не се задължава да взема мерки при обжалване, но ще проучи молбата сериозно и ще даде отговор.

3.3.6. Помещение за реферите

На реферите трябва да се осигури място, откъдето да наблюдават пистата от гледната точка на пилотите. За

предпочитане е това място да се намира на трибуните. Мястото трябва да е отделено от района на пилотите за да се осигури тиха и спокойна среда на работа. Трябва да се осигури защита при лошо време (стени, покрив, и др.).

3.3.7. Реферите трябва да могат да комуникират помежду си, както и с Директора на състезанието и надзорника на броевете на обиколките.

3.4. Надзорник по отчитане на времето на Републикански шампионати.

3.4.1. За всички Републикански шампионати БФАМС одобрява Надзорник по отчитане на времето, който да провери системата, осигурена от клуба-организатор.

3.4.2. БФАМС одобрява оборудването на системата за отчитане на времето.

3.4.3. Надзорникът по отчитане на времето отговаря за записването на индивидуалното време на състезателите на всяка обиколка, общия брой на обиколките и времето на всички пилоти по време на всички квалификационни състезания, полуфинали и финали. Той не отговаря за класифицирането на резултатите, нито за избора на пилоти за полуфинали и финали.

3.4.4. В случай на обжалване на резултатите, Надзорникът по отчитане на времето, заедно с Директора на състезанието извършват проверка по обжалвания резултат и вземат решение.

3.4.5. Всички резултати, в писмен вид, отпечатани или представени по друг начин, в първоначалния им вид са собственост на БФАМС и се пазят от Надзорника по отчитането на времето на БФАМС до края на събитието. След събитието, всички свързани с него данни се запазват в папки/файлове на БФАМС. Организаторите получават копие от оригиналните данни.

3.5. Квалификационна комисия

3.5.1. Квалификационната комисия се състои от представителя на БФАМС (без право на глас), председателя на секцията, ако присъства, всички мениджъри на екипи или техни заместници от представените клубове, Директора на състезанието и двама рефери от БФАМС. Всички решения се взимат с обикновено мнозинство, като всяко от лицата има по един глас, като не се допуска гласуване чрез упълномощени представители. В случай на равен брой гласове, Директора на състезанието има решаващия глас. Резултатът от всяко гласуване се записва и обявява.

3.5.2. Отговорности на квалификационната комисия:

- Да взема решения в непредвидени ситуации;
- Да взема решения в случай на протест (обжалване);

- Да внася изменения и допълнения в процедурата/графика на състезанието;
- Да отменя състезанието винаги, когато това е необходимо от съображения за безопасност;
- Да се уверят, че състезанието се провежда в съответствие с официалните правила на БФАМС.

3.5.3. Когато това е необходимо, Директорът на състезанието свиква квалификационната комисия на събрание.

Реферите също могат да свикат квалификационната комисия за решаване на спорове или протести в непредвидени ситуации.

Мениджърите на екипите също имат право да свикват събрания на квалификационната комисия.

Директорът на състезанието осигурява зала, или друго място, където квалификационната комисия да се събере необезпокоявано.

3.5.4. Квалификационната комисия не отговаря за организацията и провеждането на състезанието.

3.5.5. Квалификационната комисия може да взима решения само по тълкуването на официалните правила. Тя не може да промени или да не се съобрази с правилата, както и не може да създава свои собствени правила.

3.6. Мениджъри на екипите.

3.6.1. Мениджърът на екипа или негов заместник, одобрен от Директора на състезанието трябва да присъства на всички официални състезания и е член на квалификационната комисия. Мениджърът на екипа се избира от съответния клуб.

3.6.2. Отговорностите на Мениджъра на екипа са:

- Да присъства на събранията на пилотите преди старта на всяко състезание;
- Той е връзката между неговия отбор и администрацията на състезанието като получава цялата информация свързана със следното:
 - промени в графика;
 - промени в честотите;
 - резултати от квалификационните състезания, полуфиналите и финалите;
 - друга информация, свързана със състезанието.
- Той има право да се намира в района на боксовете, докато трае състезанието на някой от членовете на неговия екип;
- Получава списък с честотите за пилотите от неговия екип от Директора на състезанието преди старта на официалното състезание (контролирана тренировка), за да се увери, че няма отклонения.

3.6.3. Гласуване на Мениджърите на екипа

На заседание на квалификационна комисия трябва да са представени поне 2/3 от клубовете. Мениджъра на екипа, или негов заместник, също трябва да присъства. Не се допуска гласуване от упълномощени представители.

3.7. Честоти и промени на честотите

3.7.1. В случай, че повече от един пилот използва една честота по време на тренировка, времето за ползване на честотата трябва да се раздели поравно.

3.7.2. В случай, че двама пилоти използват еднаква честота и се класират за един и същ полуфинал или финал, класирания се с по-малък стартов номер за финала или полуфинала пилот запазва честотата си, а другия трябва да я смени.

В случай че е необходима промяна на честотата се дават до 10 минути след предизвестие за извършване на промяната.

3.7.3. Пилотите, които се класират по-назад, които не могат или не искат да променят честотата си, не участват в полуфинала или финала, за който са се класирали.

3.7.4. В случай, че даден пилот трябва да промени честотата си преди старта или полуфинала или финала, поради грешка на организаторите, ще му бъдат дадени до 10 минути да извърши промяната.

В случай, че пилот установи, че радио оборудването му е дефектно или е направил грешка при избора на кварцовите си кристали, състезанието няма да бъде забавено и да започне след графика.

3.7.5. Всички промени на честотите трябва да бъдат разрешени предварително, писмено от съответния служител, преди да бъдат извършени промените.

3.7.6. Честотите не се обявяват в таблиците на квалификационните състезания или в други публични данни. Честотите използвани от пилотите са известни само на длъжностните лица, свързани със състезанието.

3.7.7. Минималната разлика между честотите трябва да е 10kHz. Препоръчва се разлика между честотите на състезателите от 20kHz.

3.7.8. Могат да бъдат използвани само честоти разрешени за моделни спортове от КРС към МС на Република България.

3.7.9. Всеки състезател трябва да обяви най-малко две честоти в БФАМС най-късно 1 месец преди началото на шампионата.

3.8. Предавател и място за предавателите.

3.8.1. Предавателят трябва да е такъв, че кристала да може да се сменя. Всички състезатели трябва да имат поне по още една алтернативна честота. Напрежението на захранващия ток на предавателя не бива да надвишава посоченото от производителя или националния стандарт. Пилот, за който бъде установено че използва външен или допълнителен акумулатор трябва да предостави доказателство, че същия съответства на спецификацията на производителя.

3.8.2. На Републикански шампионати предавателят е желателно да се проверява с помощта на честотен брояч и спектрален анализатор от квалифицирани служители.

3.8.3. Организаторите следва да осигурят сигурно и защитено място за съхранение на преподавателите, за предпочитане близо до трибуната на пилотите. / отпада /от 19 г.

3.9. Технически инспекции

3.9.1. Техническите инспекции може да се състоят преди началото на първото квалификационно състезание. Моделите се предоставят за инспектиране, след като това бъде поискано от длъжностните лица.

3.9.2. Приема се само един модел на пилот от клас. **При проверката на преподавателите, резервните преподаватели също се представят за инспекция.** / отпада от 19г./

3.9.3. В случай че даден модел **или преподавател/ отпада от 19г./** не съответстват на правилата, могат да бъдат извършени промени преди същият да бъде представен за окончателно одобрение.

3.10. Събрание на мениджърите на екипи

3.10.1. Събранието на мениджърите на екипи трябва да се състои преди всяко състезание за даден клас. Официалният език на събранието е българският. Събранието се свиква от Директора на състезанието.

Всички мениджъри на екипи, рефери, и други длъжностни лица трябва да присъстват на събранието.

3.10.2. Събранието на мениджърите на екипи трябва да завърши поне един час преди началото на първата тренировка с отчитане на времето.

3.10.3. Задължително се обсъждат следните точки:

- сигурност и безопасност;
- процедура за даване на старт, обяснение;
- дисциплинарни въпроси;
- други въпроси свързани със състезателите;
- промени в организацията или процедурата;
- представяне на основните длъжностни лица и рефери;
- данни за наложените наказания и обстоятелствата по налагането им;
- данни за броя на механиците, които имат право да влизат в лентата на бокса по време на състезание;
- определяне на местата на трибуната на пилотите;
- процедура за ползване на трибуната от пилотите.

3.11. Флагове

3.11.1. Използването на следните флагове е задължително:

- Стартов флаг: националният флаг на Република България;
- Флаг за край на състезанието: кариран флаг;

- Флаг за даване на инструкции: черен флаг Използване на черния флаг от рефера:

- пилоти, които забавят други участници;

- неспортсменско поведение;

- пилотите карат по начин, който се счита за опасен.

3.12.1. Използване на черен флаг или от съдията или от Директора на състезанието:

- Модели, чието състояние се счита за опасно, или неподходящо за пилотиране.

След ремонт и след като Директора на състезанието или рефера одобряват ремонта, състезателите могат да продължат състезанието;

- Модели, които са изгубили част от купето си или други части трябва незабавно да спрат за ремонт, след което могат да продължат състезанието.

3.12.2. Черният флаг се използва от флагман (лице даващо началния сигнал при старт), който получава инструкции или от Директора на състезанието или от рефера.

При никакви обстоятелства флагманът няма право да използва черния флаг по собствено усмотрение. Черният флаг се показва заедно с оповестяване на съответния номер на модела.

3.12.3. В случай, че пилотът не реагира на черния флаг в рамките на две обиколки, това ще доведе до дисквалификацията му.

3.13. Причини за налагане на санкции

3.13.1. Санкции за време, обиколки или дори дисквалификация наложени от съдията на БФАМС:

- Неспортсменско поведение;

- Умишлено пресичане на завои;

- Когато модел се връща в състезанието не от мястото от където е напуснал

(не и в случаите когато двигателят е спрял и трябва да се рестартира. В този случай модела се връща в състезанието от бокса);

- В случай, че модела се ремонтира на място различно от бокса извън пистата;

- В случай че модела се бута до финала (трябва да завърши състезанието на собствен ход);

- Моделът не се е върнал в бокса след края на състезанието;

- Пилотиране в посока обратна на посоката на състезанието, в който и да е момент.

3.13.2. Санкции за време, обиколки или дори дисквалификация наложени от Директора на състезанието:

- В случай на неизпълнение на заповедите на Директора на състезанието;

- В случай на действия в противоречие с правилника на БФАМС;

- В случай че пилотът смени изцяло модела, по каквито и да е причини;

- В случай, че пилотът си смени честотата без разрешението на Директора на състезанието;

- В случай, че пилотът не върне предавателя си при основния предавател веднага след края на състезанието;/ отпада от 20/

- Определени санкции за време или обиколки могат да се налагат от служителя отговарящ за отчитането на времето в случай на стартиране преди сигнала;
- Лошото поведение и отстраняването, на който и да е състезател или асистент на състезател по време на цялото състезание, което вреди на имиджа на спорта, може да получи санкция на национално ниво (БФАМС);
- Всички предупреждения и наказания трябва да се вписват в таблицата с резултатите и на таблото с резултатите за справка на пилотите (за предпочитане в червено).

3.13.3. Санкции за установен опит за измама с мотор:

- При първо нарушение състезателя се дисквалифицира;
- При второ нарушение му се отнема лиценз за една календарна година.

3.14. Протести

3.14.1. Само пилоти участващи в състезанието могат да протестират.

3.14.2. На Републикански състезания протести се правят само чрез мениджъра на екипа.

3.14.3. Протестите могат да се отнасят до:

- организацията (действия в нарушение на правилата);
- длъжностни лица (действия в нарушение на правилата);
- резултати (само при представяне на доказателства, доказващи че резултатите са грешни);
- други състезатели (които са действали в нарушение на правилата и в ущърб на протестиращото лице, или лицето, което мениджъра на екипа представлява).

3.14.4. Разглеждат се само писмени протести, подадени на Директора на състезанието в рамките на 10 минути след обявяването на резултатите от квалификационната обиколка или случай за който същия се отнася. Протести се подават само от мениджъра на екипа до Директора на състезанието. Всички протести трябва да са в писмена форма с платена такса за протест – 30лв, която се връща, в случай че протеста е уважен. Не се приемат протести след награждаването.

3.14.5. Протестът трябва да съдържа информацията, необходима на Директора на състезанието за обсъждане на протеста и вземане на решение.

3.14.6. Директорът на състезанието, заедно с някой от рефере(ите), Надзорника по отчитането на времето или квалификационна комисия, проучват протеста и вземат решение.

3.14.7. Решението следва да бъде взето в срок от 30 минути след приемането на протеста. Решението може да бъде забавено максимум 60 минути по важни причини и когато квалификационна комисия трябва да се събере.

3.14.8. Когато протестът засяга полуфиналисти или финалисти, или решението трябва да бъде взето десет минути преди старта, старта трябва да бъде даден десет минути след вземане на решението.

3.14.9. След финала има срок от 10 минути за обжалване след като временните резултати бъдат обявени писмено на таблото с резултатите. За тази цел времето за обявяване на временните резултати трябва да се отбележи в таблицата с резултатите.

По време на тези 10 минути протестите във връзка с тези резултати могат да се представят на Директора на състезанието, които ще действа в съответствие с чл. 3.14.7 и 3.14.8. В случай, че в срок от 10 минути "срок за протести" резултатите не бъдат протестирани, те стават окончателни и могат да се обявят.

3.15. Процедура за броене на обиколките.

3.15.1. По време на състезания под егидата на БФАМС броенето на обиколките става автоматично с помощта на автоматична система за броене на обиколки и транспондери монтирани в моделите.

3.15.2. Транспондерите се дават от организаторите поне един старт преди съответния старт.

3.15.3. Монтирането на транспондерите в модела остава отговорност на пилота.

3.15.4. В случай, че пилотът загуби транспондера си по време на състезание, или в случай че транспондерът не работи, Надзорникът по броенето на обиколките трябва да се опита да бори обиколките ръчно.

3.15.5. В случай, че пилотът забрави да монтира транспондера си по време на състезание, Директорът на състезанието и Надзорника по броенето на обиколките решават дали обиколките да се броят или не. Решението им не подлежи на обжалване.

3.15.6. Резултатът от квалификационно състезание, полуфинал или финал включва броя на обиколките и времето на последното преминаване през линията на финала изразено в минути, секунди и стотни от секундата.

3.16. Маршали

3.16.1. Само пилоти/ или осигурен компетентен заместник/ могат да бъдат маршали в квалификационните обиколки след собствените им.

Квалификационно състезание се обслужва от пилоти от предходното квалификационно състезание.

3.16.2. В случай, че даден пилот не е маршал или не осигури компетентен заместник, това ще доведе до загубване на най-доброто квалификационно време на пилота, ако квалификацията се извършва на база най-добро време. В случай, че квалификацията се извършва на база точки за кръг, пилотът губи най-добрия си резултат.

Правилото важи само за в деня в който участва състезателя./ от 18 г. /

Заместник на пилота се допуска ако пилотът е контузен или участва в следваща квалификация, като това следва да се съобщи на Директора на състезанието.

- 3.16.3. Организацията на маршалите, които участват на финала е отговорност на организатора. Само пилоти, участващи в състезанието могат и трябва да обслужват финала, освен ако директора на състезанието не позволи заместници поради контузии.
- 3.16.4. Организаторът трябва да осигури заместници за всякакви незапълнени позиции в случайна по-малък брой пилоти в предходното квалификационно състезание или липсващи членове от маршалите.
- 3.16.5. Отговорност на мениджъра на екипа е да осигури маршали от пилоти за финала.
- 3.16.6. Не се допускат за маршали деца при модели 1:5 .

4. СТАРТОВИ ПРОЦЕДУРИ

4.1. Финална стартова процедура

- 4.1.1. Трябва да има прекъсване от 5 минути между края на една квалификационна серия и началото на друга.

Дават се 2 минути между раздаването на предавателите и началото на квалификационното състезание.

- 4.1.2. Дава се сигнал, който се чува добре, една минута, и след това 30 секунди преди официален старт, на български език.
- 4.1.3. От 30 сек. до 3 сек. моделите трябва да се държат в боксовете на стартовата линия. В случай, че някой модел не е на стартовата линия поради непредвидени проблеми, същия може да стартира от пистата на бокса след като останалите модели стартират официално. Директорът на състезанието и останалите рефери, следят за случаи на злоупотреба с тази възможност.
- 4.1.4. От 10 до 3 секунди преди старта, секундите се броят секунда по секунда на български език.
- 4.1.5. В случай, че стартът е LeMans или Формула 1 Стартова решетка, 5 секунди преди старта, лицето даващо сигнал за старт спуска стартовия флаг, а 3 секунди преди старта флагът е изцяло спуснат. В този момент механиците освобождават моделите и отстъпват на един метър назад. Моделите трябва да останат в боксовете, като никоя част от модела не бива да докосва стартовата линия.
- 4.1.6. След 3 секунди обратното броене спира и фактическия стартов сигнал се дава от лицето, което дава старт, след изтичане на период от 0 до 2 секунди. В случай, че схемата не задоволява лицето, даващо сигнал за старт, то може да поиска повторен старт, като започне обратното броене от 30 секунди.
- 4.1.7. Официалният стартов сигнал се дава с помощта на сирена от лицето, даващо стартов сигнал. Този сигнал задейства и системата за отчитане на времето.

- 4.1.8. Преждевременно стартиране, (например, в случай че която и да е част от модела докосне стартовата линия) се наказва със санкция "Спиране и тръгване". Времето на тази санкция "Спиране и тръгване" се определя от мениджърите на екипите преди началото на истинското състезание и е максимум 10 секунди.

Това наказание се налага от длъжностното лице по стартовете или по измерването на времето и трябва да се обяви веднага след старта. Наказанието се отбелязва в таблицата с резултатите.

- 4.1.9. Състезанието не се прекратява при никакви обстоятелства при старт с паднал акумулатор.

- 4.1.10. Лицето, даващо началния сигнал може да прекрати състезанието и да даде повторен старт само в случай, че счете, че стартовата процедура не е била спазена.

- 4.1.11. Отложен старт.

Преди лицето, даващо началния сигнал на състезанието, да е извикало всички модели на стартовата линия, всички участници в полуфиналите и финала могат да поискат отлагане на старта с 10 минути, за ремонти на модела. Такова отлагане може да бъде направено веднъж за всеки полуфинал и финал.

Пистата е:

- затворена, ако отлагането е поискано в резултат от радио-честотни проблеми;
- отворена, ако отлагането е поискано поради механични ремонти или проблеми.

Пилот, поискал отлагане започва от края на схемата (11 позиция, която се изписва на пистата) или от лентата на бокса, в случай че не стигне навреме до стартовата позиция.

По време на финални стартове се забранява паленето на двигатели.

4.2. Стартова процедура на квалификационни стартове

Стартирането на квалификационни стартове става от стартовата линия, като се използва стартиране, един по един в следния ред:

Рунд 1: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

Рунд 2 и Рунд 3: в зависимост от постижението в предната квалификация

По време на квалификации се разрешава паленето на двигатели на предварително определено място.

4.3. Прекъсване на състезанието

- 4.3.1. В случай, че състезанието бъде прекратено за повече от 60 минути по причини извън контрола на организаторите, журито решава дали да отмени или продължи състезанието.

- 4.3.2. В случай на прекъсване на квалификационно състезание, цялото квалификационното състезание се провежда отново.

4.3.3. В случай на прекъсване на финал или полуфинал се прилага следната процедура:

- В случай, че са изминали по-малко от 10 минути от финалния старт, резултатите се отменят и се дава нов старт за цял финал. Моделите могат да се ремонтират преди новия старт.
- В случай, че са изминали повече от 10 минути от финала резултатите в момента на прекъсване се запазват. Новия старт се дава за времето останало до края на финала.

Двата резултата се събират за окончателното класиране. В случай, че по каквито и да е причини вторият старт не може да се състои, резултатите от първата част се използват за финално и окончателно класиране.

- В случай, че прекратяването се случва след като 75% и повече от състезанието са минали резултатите към момента на прекратяване се считат за окончателни.

4.3.4. В момента на прекратяване на състезанието пилотите оставят моделите си на стартовата линия под надзора на

Директора на състезанието. Те могат да изключат радиопредавателя и мотора. По модела не могат да се извършват ремонти, нито да се сменят гуми. Всеки пилот, който не спазва това правило бива дисквалифициран незабавно.

4.4. Класиране по време на дъжд

4.4.1. Директорът на състезанието и реферите носят съвместна отговорност за решението да прекратят състезанието в случай на дъжд.

4.4.2. Директорът на състезанието или назначеното длъжностно лице трябва да обозначат квалификационното състезание като "Мокро" в таблицата с резултатите, ако е имало дъжд. Това се отбелязва и в съответните протоколи.

В случай на съмнения Директорът на състезанието и реферите вземат решение.

Състезанията се считат за мокри, ако по време на същите вали или пистата е мокра и Директорът на състезанието вижда, че моделите не могат да се използват максимално. Директорът на състезанието може да реши да отложи квалификацията, ако има вероятност че същата може да продължи в разумен срок.

4.4.3. В случай че всички пилоти са имали поне едно сухо квалификационно състезание, всички резултати се зачитат.

4.4.4. В случай че времето и атмосферните условия го позволяват, Директорът на състезанието може да реши да предложи допълнително квалификационно състезание на онези пилоти, които не са имали възможност да карат на суха писта (т.е. когато повечето пилоти са имали 2 респ. 3 състезания на суха писта, може да се даде второ или трето състезание на онези, които са имали само 1 респ. 2 състезания на суха писта).

4.4.5. Когато не всички пилоти са имали възможност да карат на суха писта се зачитат само резултатите на мокра писта.

4.4.6. В случай че бъде счетено, че да се продължава състезанието е безсмислено, или когато на други пилоти трябва да се предложи справедливата възможност да карат на суха писта, Директорът на състезанието, заедно със съдиите може да реши да прекрати състезанието или да го отмени изцяло.

4.4.7. Когато всички пилоти са имали поне едно състезание на суха писта, Директорът на състезанието отлага квалификацията докато пистата изсъхне изцяло. В случай, че има вероятност това да прекъсне квалификационното състезание за повече от 1 час, Директорът на състезанието може да реши отварянето на пистата за тренировка под контрол.

5. КАРТОТЕКИРАНЕ

- 5.1. Картотекирането се извършва от спортната федерация по предложение на членуващ в нея спортен клуб, на който спортистът е предоставил състезателните си права чрез подадено писмено заявление.
- 5.2. Картотекирането е акт, с които се създават състезателни права на определено физическо лице, придобиващо статута на спортист.
- 5.3. Състезателните права са съвкупност от правото на спортиста да участва в тренировъчната и състезателната дейност на спортен клуб, както и свързаните с това участие имуществени и неимуществени права. Спортистът е длъжен да се състезава само от името на клуба, към който е картотекиран.
- 5.4. Картотекирането има срок една спортносъстезателна година.
- 5.5. Право да бъдат картотекирани имат лица, които са български граждани, граждани на държави – членки на

Европейския съюз, на страните по Споразумението за Европейското икономическо пространство или на Конфедерация Швейцария или чужди граждани, на които е разрешено дългосрочно пребиваване в Република България.

- 5.6. Картотекирането се извършва само след изразено писмено желание от лицето, желаещо да бъде картотекирано./ Заявление за картотекиране /
- 5.7. Лице на възраст под 18 години може да бъде картотекирано като спортист по определен вид спорт при спазване на разпоредбите на чл. 3 и 4 от Закона за лицата и семейството.
- 5.8. БФАМС води регистър на картотекираните състезатели.
- 5.9. БФАМС може да отнеме състезателните права на картотекиран от нея спортист за определен период от време или окончателно:
 - 5.9.1. По инициатива на БФАМС при констатирани нарушения на:
 - 5.9.1.1. Закона за физическото възпитание и спорта и правилника за прилагането му.
 - 5.9.1.2. Устава на БФАМС и настоящия правилник.
 - 5.9.2. По мотивирано предложение на спортния клуб, притежаващ състезателните права на спортиста.
- 5.10. Състезателните права, произтичащи от картотекирането, се прекратяват:
 - 5.10.1. По взаимно съгласие на страните.
 - 5.10.2. При писмено изразено желание на картотекираното лице.

- 5.10.3. С изтичане на срока на картотекиране.
- 5.10.4. При смърт или поставяне под пълно запрещение на картотекираното лице.
- 5.10.5. При заличаване регистрацията на спортния клуб.
- 5.10.6. При прекратено членство на спортен клуб в спортна федерация.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

“ON ROAD” АВТОМОДЕЛИ С ДВГ

1. Формат за провеждане на състезанията за шампионата на България и турнири под егидата на БФАМС

1.1. Свободни тренировки се разрешават не по-рано от четвъртък – предхождащ съответното състезание.

1.2. Формат на квалификационните сесии: Не по-малко от 4 и не повече от 6 квалификационни старта в зависимост от общия брой състезатели във всички класове за състезанието:

- Ако състезателите са 40 или по-малко – 5 кръга

- Ако състезателите са 41-60 – 4 кръга

- Ако състезателите са 61 или повече – 3 кръга

1.3. Класиралите се от 1во до 4то място на квалификациите се класират директно на финал. Останалите състезатели се класират за полуфиналните стартове.

За полуфинал А се класират състезателите с позиции от квалификациите 5,7,9,11,13.

За полуфинал Б се класират състезателите с позиции от квалификациите 6,8,10,12,14.

Класиралите се на първите 2 места от всеки полуфинал се класират за финала.

За четвъртфинал А се класират състезателите с позиции от квалификациите 15,17,19,21,23,25,27,29.

За четвъртфинал Б се класират състезателите с позиции от квалификациите 16,18,20,22,24,26,28,30.

Класиралите се на първите 2 места от всеки четвъртфинал се класират за съответния полуфинал.

1.4. Полуфиналите са по 20 минути а всички 1/4,1/8, 1/16 финали са по 10 минути.

1.5. Максималния брой участници в една квалификационна група, полуфинал или финал са 10 състезатели.

1.6. По време на квалификациите се допуска по 1 механик на състезател, а по време на полуфинали и финали по двама.

1.7. Стартирането на квалификационните групи се извършва от бокса в следния ред:

- Кръг 1: 1,2,3,4,5,6,7,8;
- Кръг 2: 4,5,6,7,8,1,2,3;
- Кръг 3: 7,8,1,2,3,4,5,6;
- Кръг 4: 8,7,6,5,4,3,2,1;
- Кръг 5: 5,4,3,2,1,8,7,6;- Кръг 6: 2,3,4,5,6,7,8,1.

2. Клас 1:10 I.C. 200MM

- 2.1. Класът коли, които ще участват са 200mm TOURING CAR. Допуска се участието на 4-WD, както и на 2-WD коли.

Единична механична спирачна система.

- 2.2. Не се разрешават по-високи от двустепенни скоростни кутии.
 - 2.3. Всички модели е необходимо да са оборудвани с устройство за освобождаване, от действието на съединителя и да имат изправни спирачки, които са в състояние да спрат модела и да го задържат в неподвижно състояние при работещ двигател.
 - 2.4. Разрешено е да се използват двигатели с работен обем 2,11сс. Те са двутактови, с въздушно охлаждане, с преден въртящ се шибър. Не е разрешена никаква форма на форсирано всмукване или променливо време на отваряне и затваряне на карбуратора. Разрешено е само запалване със свещи. Не са разрешени отвори в буталата или допълнителни отвори в обшивката. Разрешени са стандартни и турбо свещи.
 - 2.5. Минимално тегло без горивото и транспондера: 1700.00 гр., 1712 грама, когато се използва вграден персонален транспондер.
 - 2.6. Капацитетът на бензиновия резервоар да е 75.00 сс включително тръбите, филтрите и др. Не се допускат допълнителни части в резервоара.
 - 2.7. Купета на модел touring car (sedan), версии с 2 и 4 врати са разрешени във вида в който участват в Национални двулитрови туринг серии. Разрешени са и купета на GT или спортни коли.
 - 2.8. Предната броня трябва да следва контура на купето и да е конструирана така, че да намалидо минимум риска от нараняване в резултат от сблъсък с друг модел. Бронята трябва да е изработена от пореста гума или гъвкава пластмаса.
 - 2.9. Купето трябва да е изработено от гъвкав материал и да е подходящо оцветено. Всички прозорци трябва да са чисти или полупрозрачни.
 - 2.10. Само следните въздушни отвори и размери са разрешени за купетата на моделите :
 - Един (1) охладителен отвор може да бъде изрязан в предното стъкло с максимални размери във всички посоки
- 50.00 мм.

- Отвор с максимален диаметър 20.00 мм на покрива за достъп до свещта.
- Двата предни странични прозореца и задния прозорец могат да се отстраняват с цел вентилация, с изключение на задните странични прозорци, които не бива да се променят. - Отвор за презареждане с максимален диаметър 30.00 мм.

2.11. Roll-bars (roll-over bars) трябва да се държат под купето.

2.12. Никакви части от модела не могат да стърчат извън купето при поглед отгоре.

2.13. Никакви аеродинамични помощни средства, прикрепени под корпуса/шасито, от какъвто и да е характер не са разрешени.

2.14. Общи размери

2.14. Общи размери

Минимум Максимум

(мм) (мм)

- Ширина без купе: 170.00 200.00
- Ширина с купе: 175.00 205.00
- Дължина купе и спойлери 360.00 460.00
- Височина до върха на покрива
(измерена с 10 мм интервал под шасито) 120.00 175.00
- Ширина на спойлерите (включително) 125.00 200.00
- Хорда на спойлерите 55.00
- Страници на спойлера 35 x 50
- Излизане на спойлерите извън конструкцията
(в задната част) 10.00
- Диаметър на колелата (без ръба на гумата) 46.00 50.00 - Ширина на колелата (включително ръба на гумата) и ширина на гумата (напречна)
 - Предни: 26.00
 - Задни: 30.00

2.15. Колела и гуми

- Могат да се използват гуми от гума и/или микропорести;
- Гумите могат да се третират с допълнителни вещества;
- Колелата трябва да са закрепени с винт или нит;
- Не са разрешени системи за бърза смяна на колелата;
- Не са разрешени системи за автоматична смяна на колелата.

4. Клас 1:10 I.C. 200MM PULLSTARTER, ROTOSTARTER

- 4.1. Класът коли, които ще участват са 200mm TOURING CAR. Допуска се участието на 4-WD, както и на 2-WD коли.

Единична механична спирачна система.

- 4.2. Не се разрешават по-високи от двустепенни скоростни кутии.
- 4.3. Всички модели е необходимо да са оборудвани с устройство за освобождаване от действието на съединителя и да имат изправни спирачки, които са в състояние да спрат колата и да я задържат в неподвижно състояние при работещ двигател.
- 4.4. Разрешено е да се използват двигатели с работен обем до 3.3cc. и фабрично произведени модели с PULLSTARTER и ROTOSTARTER без доработки. Те са двутактови, с въздушно охлаждане, с преден въртящ се шибър. Не е разрешена никаква форма на форсирано всмукване или променливо време на отваряне и затваряне на карбуратора. Разрешено е само запалване със свещи. Не са разрешени отвори в буталата или допълнителни отвори в обшивката. Разрешени са двигатели, които се предлагат от производителя само със стандартни свещи.
- 4.5. Минимално тегло без горивото и транспондера: 1700.00 гр., 1712 грама, когато се използва вграден персонален транспондер.
- 4.6. Капацитетът на бензиновия резервоар да е 75.00 cc включително тръбите, филтрите и др. Не се допускат допълнителни части в резервоара.
- 4.7. Купета на модел touring car (sedan), версии с 2 и 4 врати са разрешени във вида в който участват в Национални двулитрови туринг серии. Разрешени са и купета на GT или спортни коли.
- 4.8. Предната броня трябва да следва контура на корпуса и да е конструирана така, че да намали до минимум риска от нараняване в резултат от сблъсък с друг модел. Бронята трябва да е изработена от пореста гума или гъвкава пластмаса.
- 4.9. Купето трябва да е изработено от гъвкав материал и да е подходящо оцветено. Всички прозорци трябва да са чисти или полупрозрачни.
- 4.10. Само следните въздушни отвори и размери са разрешени за купето на моделите:
- Един (1) охлаждащ отвор може да бъде изрязан в предното стъкло с максимални размери във всички посоки 50.00 мм.
 - Отвор с максимален диаметър 20.00 мм на покрива за достъп до свещта.
 - Двата предни странични прозореца и задния прозорец могат да се отстраняват с цел вентилация, с изключение на задните странични прозорци, които не бива да се променят.
 - Отвор за презареждане с максимален диаметър 30.00 мм.
- 4.11. Roll-bars (roll-over bars) трябва да се държат под купето.
- 4.12. Никакви части от модела не могат да стърчат извън купето при поглед отгоре.
- 4.13. Никакви аеродинамични помощни средства, прикрепени под корпуса/шасито, от какъвто и да е характер не са разрешени.

4.14. Общи размери

Минимум Максимум

(мм) (мм)

- Ширина без купе: 170.00 200.00
- Ширина с купе: 175.00 205.00
- Дължина купе и спойлери 360.00 460.00
- Височина до върха на покрива
(измерена с 10 мм интервал под шасито) 120.00 175.00
- Ширина на спойлерите (включително) 125.00 200.00
- Хорда на спойлерите 30.00 40.00
- Излизане на спойлерите извън конструкцията
(в задната част) 10.00
- Диаметър на колелата (без ръба на гумата) 46.00 50.00 - Ширина на колелата (включително
ръба на гумата) и ширина на гумата (напречна):
 - Предни: 26.00
 - Задни: 30.00

4.15. Колела и гуми

- Могат да се използват гуми от гума и/или микропорести;
- Гумите могат да се третират с допълнителни вещества;
- Колелата трябва да са закрепени с винт или нит;
- Не са разрешени системи за бърза смяна на колелата;
- Не са разрешени системи за автоматична смяна на колелата;

4.16. Допуска се участие на модели Super Nitro до 225мм съгласно спецификация на производителя. Тези модели не участват в отборно класиране.

5. Клас 1:8 I.C. TRACK 4WD

- 5.1. Класът коли, които ще участват са 1/8 RACING CAR. Допуска се участието на 4-WD, както и на 2-WD коли. Единична механична спирачна система.
- 5.2. Не се разрешават по-високи от двустепенни скоростни кутии.
- 5.3. Всички модели е необходимо да са оборудвани с устройство за освобождаване от действието на съединителя и да имат изправни спирачки, които са в състояние да спрат колата и да я задържат в неподвижно състояние при работещ двигател.

- 5.4. Разрешено е да се използват двигатели с работен обем до 3,5cc. Те са двутактови, с въздушно охлаждане, с преден въртящ се шибър. Не е разрешена никаква форма на форсирано всмукване или променливо време на отваряне изатваряне на карбуратора. Разрешено е само запалване със свещи. Не са разрешени отвори в буталата или допълнителни отвори в обшивката. Разрешени са стандартни и турбо свещи.
- 5.5. Минимално тегло без гориво в резервоара с или без транспондер (персонален или с батерии): 2500.00 гр.
- 5.6. Капацитетът на бензиновия резервоар да е 125.00 cc включително тръбите, филтрите и др. Не се допускат допълнителни части в резервоара.
- 5.7. Разрешени са копия на купета на коли участващи в Group C: "Group C" съгласно правилата на FISA Sportscar World Championship, GT1/GT2-коли участващи в FIA GT клас (например McLarenF1, Porsche 968 GT1, Ferrari F40, Marcos и т.н.), GT-P коли участващи във FIA "GT-P" клас и Proto type CAN-AM
- 5.8. Предната броня трябва да следва контура на корпуса и да е конструирана така, че да намали до минимум риска от нараняване в резултат от сблъсък с друг модел. Бронята трябва да е изработена от пореста гума или гъвкава пластмаса.
- 5.9. Купето трябва да е изработено от гъвкав материал и да е подходящо оцветено. Всички прозорци трябва да са чисти или полупрозрачни.
- 5.10. Само следните въздушни отвори и размери са разрешени за купетата на моделите:
- Един (1) охладителен отвор може да бъде изрязан в предното стъкло с максимални размери във всички посоки 50.00 мм.
 - Отвор с максимален диаметър 20.00 мм на покрива за достъп до свещта.
 - Двата предни странични прозореца и задния прозорец могат да се отстраняват с цел вентилация, с изключение на задните странични прозорци, които не бива да се променят.
 - Отвор за презареждане с максимален диаметър 30.00 мм.
- 5.11. Roll-bars (roll-over bars) трябва да се държат под купето.
- 5.12. Никакви части от модела не могат да стърчат извън купето при поглед отгоре.
- 5.13. Никакви аеродинамични помощни средства, прикрепени под корпуса/шасито, от какъвто и да е характер не са разрешени.
- 5.14. Колела и гуми
- Могат да се използват гуми от гума и/или микропорести;
 - Гумите могат да се третират с допълнителни вещества.
- 5.15. Общи размери
- Минимум Максимум (мм) (мм)
- Ширина без купе: 267.00

- Ширина с купе: 267.00

- Височина до върха на покрива (измерена с 10 мм интервал под шасито) 170.00 - Ширина на колелата (включително ръба на гумата) и ширина на гумата (напречна):

· Предни:

· Задни: 64.00

6. Клас 1:5 ON ROAD (1/5 - EFRA TOURING CARS)

6.1. КУПЕТА:

Моделите трябва да съответстват на истинските автомобили/ TOURING CARS/ в мащаб 1/5.

Могат да се ползват само купета одобрени от EFRA.

Прозорците трябва да са прозрачни, като страничните и задния могат да бъдат изрязани.

Спойлера трябва да е на място съответстващо на истинските автомобили

6.2. РАЗМЕРИ:

Дължина +/- 5 % /от действителния размер на истинския автомобил/

Ширина - max. 395 мм.

Височина +/- 5 % /от действителния размер на истинския автомобил/

Тегло - max.12 кг.

- min.10 кг.

Обем резервоар - max. 700 куб.см.

6.3. ГУМИ:

Диаметър - max. 107 мм. / джанта /

- max. 136 мм. / гума /

Ширина - max. 75 мм. / предни /

- max. 80мм. / задни /

Да не излизат от купето.

6.4. МОДЕЛА ТРЯБВА ДА ИМА:

- функционираща спирачка.

- механично копче за гасене на двигателя , което да е отбелязано и да има достъп до него.

- II-ра скорост не е разрешена.

- разрешено е само задно задвижване – 2 WD.

- препоръчва се използването на електронен - failsafe.

- max. шум 81 db. /измерени от 10 метра/

6.5. ДВИГАТЕЛ:

- max.23 куб. см./ без доработки/

6. ГОРИВО:

- бензин който се продава на бензиностанциите/без добавки/. Може да се добавя само масло.

- забранява се презареждане.

6.7. ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ НА СЪСТЕЗАНИЕТО:

- квалификации -max. 10 мин.

- полуфинал -max. 20 мин.

- финал -max. 30 мин. /забранява се презареждане/

6.8. ПИСТА:

- min. 4 метра.

7. Клас 1:5 ON ROAD (1/5 - 4x4 /свободен клас/)

7.1. КУПЕТА:

Позволени са всички купета съответстващи на автомобили с 3 или 5 врати и прототипи в мащаб 1/5.

Могат да се ползват само купета произведени от фирма производител в този мащаб./без саморъчно изработени/

Прозорците трябва да са прозрачни, като задния и страничните могат да бъдат изрязани.Отвор на предния-max. 10мм.

Спойлера трябва да е на място съответстващо на истинските автомобили

7.2. РАЗМЕРИ:

Тегло - max. 12 кг.

- min. 10 кг.

Обем резервоар - max. 700 куб.см.

7.3. ГУМИ:

Могат да се ползват само гуми произведени от фирма производител в този мащаб./без саморъчно изработени/ и да не излизат от купето.

Ширина - max. 75 мм. / предни /

- max. 80мм. / задни /7.4. МОДЕЛА ТРЯБВА ДА ИМА:

- функционираща спирачка.

- механично копче за гасене на двигателя , което да е отбелязано и да има достъп до него.

- препоръчва се използването на електронен - failsafe.

- max. шум 81 db. /измерени от 10 метра/

7.5. ДВИГАТЕЛ:

- max.30 куб. см.,двухтактов, карбураторен, без електронно запалване.

7.6. ГОРИВО:

- бензин който се продава на бензиностанциите /без добавки/. Може да се добавя само масло.

- презареждане - само при изгасен двигател.

7.7. ПРОДЪЛЖИТЕЛНОСТ НА СЪСТЕЗАНИЕТО:

- квалификации - max. 10 мин.

- полуфинал - max. 20 мин.

- финал - max. 30 мин. / презареждане – не се разрешава /

7.8. ПИСТА:

- min. 4 метра.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

“ON ROAD” АВТОМОДЕЛИ С ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ДВИГАТЕЛИ

1. Формат за провеждане на състезанията за шампионата на България и турнири под егидата на БФАМС

1.1. Свободни тренировки се разрешават не по-рано от четвъртък – предхождащ съответното състезание.

1.2. Форматът на квалификационните сесии е не по-малко от 4 и не повече от 6 квалификационни старта в зависимост от общия брой участници във всички класове за състезанието:

- Ако състезателите са 35 или по-малко – 6 кръга

- Ако състезателите са 36-60 – 5 кръга

- Ако състезателите са 61 или повече – 4 кръга

1.3. Класирането по време на квалификациите става по брой обиколки и наказателно време за най-добрия старт от квалификационните сесии за всеки пилот. В случай, че двама или повече пилоти са с еднакви резултати, се взима предвид следващия най-добър резултат.

1.4. Класиралите се от 1-во до 10-то място на квалификациите се класират на А финал. Класиралите се от 11-во до 20-то място на квалификациите се класират на Б финал и т.н.

При повече от 10 участника в даден клас / но не достатъчен за провеждане на В финал /, на техническата конференция да се определи броя на участниците в А и В финал – като се спазва правилото :

- да се извадят минимален брой състезатели от А финал, така че в В финал да са минимум 3-ма. / пример : при 11 участника – А финал 8 , Б финал 3. При 12 участника – А финал 9, Б финал 3. / от 21 г. /

1.5. Максималния брой участници в една квалификационна група, полуфинал или финал са 10.

1.6. По време на квалификациите и финалите се допуска по 1 механик на пилот.

1.7. Стартирането на квалификационните групи се извършва от стартова линия, очертана в близост пред антената на измервателната техника в следния ред:

- Кръг 1: 1,2,3,4,5,6,7,8,9,10;

- Кръг 2: 4,5,6,7,8,9,10,1,2,3;

- Кръг 3: 7,8,9,10,1,2,3,4,5,6;

- Кръг 4: 10,9,8,7,6,5,4,3,2,1;- Кръг 5: 5,4,3,2,1,10,9,8,7,6;

- Кръг 6: 2,3,4,5,6,7,8,9,10,1.

2. Правила за работа с литиеви полимерни акумулатори (LiPo)

2.1. Литиевите полимерни (Li-Poly/LiPo) акумулаторни батерии трябва да са с твърд защитен корпус, който напълно покрива клетката (клетките). Корпусът следва да бъде изработен от ABS или подобен материал. Двете половини на корпуса трябва да са фабрично капсуловани по начин, който не позволява опити за отваряне без нарушаване на целостта на корпуса. Единствените отвори в корпуса, които се разрешават, за проводници и съединители.

2.2. На корпуса трябва да е залепен етикет от първоначалния доставчик без нарушена цялост, на който се указва номиналното напрежение и капацитета на акумулатора.

2.3. Всички акумулатори LiPo трябва да се зареждат със зарядно устройство, специално предназначено за клетки LiPo, което работи със стандартен заряден профил CC/CV (постоянен ток/постоянно напрежение).

2.5. Акумулаторите LiPo може да се зареждат до не повече от 8.40V. Презареждането представлява сериозен риск за безопасността и няма да се допуска.

2.6. Всеки състезател, за когото бъде установено, че зарежда клетките със зарядно устройство, което не е специално предназначено за клетки LiPo, или че използва заряден профил, различен от стандартния CC/CV, ще бъде дисквалифициран.

2.7. Всеки състезател, за когото бъде установено, след 01.01.2010г., че е заредил клетки LiPo над 8.40V, ще бъде дисквалифициран.

3. Клас 1:10 ELECTRIC STOCK - / Начинаещи и Деца. / В този клас ще се състезават заедно деца до 14 г. и състезатели / начинаещи/ над 14 г., но с отделни класирания. / от 18г. /

3.1. Общи изисквания

3.1.1. Позволени са всякакви модели шасита.

3.1.2. Не са позволени автоматично управление на газ/спирачка или на завой (това може да се настройва само от преподавателя).

3.2. Мотори

3.2.1. Могат да бъдат използвани само един модел мотори, между 21Т и 27Т капсоловани и осигурени на първото състезание за годината от БФАМС.

3.3. Акумулатори

3.3.1. Допускат се само фабрично произведени пакети от 6 клетки NiCd , NiMH, размер Sub-C и Li Po 2 клетки твърда кутия . Пакетите и клетките трябва да бъдат с оригинална маркировка.

3.4. Размери на модела

- Максимална ширина с купе: 200мм

- Минимално тегло: 1350г.

- Страници на спойлера, максимум: 40 x 20 мм /от 19г. /

4. Клас 1:10 ELECTRIC SUPER STOCK

4.1. Общи изисквания

4.1.1. Позволени са всякакви модели шасита.

4.1.2. Всички модели трябва да имат независимо окачване върху четирите колела.

4.1.3. Могат да се състезават модели 4WD и 2WD.

4.1.4. Не се разрешава използването на скоростни кутии с много скорости.

4.1.5. Не се разрешава използването на предпазен съединител

4.2. Мотори

Могат да бъдат използвани само мотори, 13, 5 brushless (безчеткови)

4.3. Акумулатори

Разрешено е използването на максимум 6 клетки NiCd или NiMH, размер Sub-C и Li Po 2 клетки твърда кутия.

4.4. Купета

4.4.1. Разрешени са Touring car (Sedan), версии с 2 и 4 врати както се състезават на Националните 2 Lt Touring серии и от типа GT. Не са разрешени купета от типа Sports.

4.4.2. Купетата на Touring Sedan трябва да са точни копия в мащаб 1:10 на истинските Touring автомобили. Купетата не бива да се отрязват над долната линия на бронята отпред или отзад, нито над долната линия на вратите. Не се разрешават други отвори в купето освен за монтирането му, за антената и транспондера. (- т.е. не може да има отворени прозорци).

4.4.3. На задната част на купето може да се монтира спойлер, но не и на покрива или над линията на покрива. Купето и спойлерът трябва да наподобяват максимално точно автомобила в реален размер. Водещият ръб на спойлера не бива да е зад предната част на свръзката на спойлера.

4.4.4. Размери:

- Максимална ширина на спойлера: 190мм;

- Краища на спойлера, максимум: 40 x 20 мм; /от 19г. /

- Спойлерът може да стърчи зад края на модела, максимум: 10мм.

4.5. Размери на модела:

- Максимална ширина с купе: 200мм

- Максимална обща ширина без купе: 190мм- Минимална височина до линията на покрива: 115мм

- Минимално тегло: 1350г.

4.6. Гуми – Изборът на гуми (микропорести или каучукови) зависи от организатора. / от 18г. /

4.6.1. Размери:

- Максимален диаметър на ръба на колелото: 50мм;

- Максимална ширина на гумите: 26мм;

- Минимална ширина на гумите: 18мм.

5. Клас 1:10 ELECTRIC TOURING

5.1. Общи изисквания

5.1.1. Всички модели трябва да имат независимо окачване върху четирите колела.

5.1.2. Могат да се състезават модели 4WD и 2WD.

5.1.3. Не се разрешава използването на скоростни кутии с много скорости.

5.1.4. Не се разрешава използването на предпазен съединител

5.2. Мотори – позволени за всякакви електродвигатели размер 540 (четкови или безчеткови), без ограничение на намотките.

5.3. Акумулатори

Разрешено е ползването на максимум 6 клетки NiCd/NiMH или 2 клетки LiPo.

5.4. Купета

5.4.1. Разрешени са Touring car (Sedan), версии с 2 и 4 врати както се състезават на Националните 2 Lt Touring серии и от типа GT. Не са разрешени купета от типа Sports.

5.4.2. Купетата на Touring Sedan трябва да са точни копия в мащаб 1:10 на истинските Touring автомобили. Купетата не бива да се отрязват над долната линия на бронята отпред или отзад, нито над долната линия на вратите. Не се разрешават други отвори в купето освен за монтирането му, за антената и транспондера. (- т.е. не може да има отворени прозорци).

5.4.3. На задната част на купето може да се монтира спойлер, но не и на покрива или над линията на покрива. Купето и спойлерът трябва да наподобяват максимално точно автомобила в реален размер. Водещият ръб на спойлера не бива да е зад предната част на свръзката на спойлера.

5.4.4. Размери:

- Максимална ширина на спойлера: 190мм;

- Крайща на спойлера, максимум: 40 x 20 мм; / от 19 г. /

- Спойлерът може да стърчи зад края на модела, максимум: 10мм.

5.5. Размери на модела:

- Максимална ширина с купе: 200мм

- Максимална обща ширина без купе: 190мм- Минимална височина до линията на покрива:
115мм

- Минимално тегло: 1350г.

5.6. Гуми - Изборът на гуми (микропорести или каучукови) зависи от организатора. / от 19г. /

5.6.1. Размери:

- Максимален диаметър на ръба на колелото: 50мм;

- Максимална ширина на гумите: 26мм;

- Минимална ширина на гумите: 18мм.

6. Клас 1:10 ELECTRIC TEAM

6.1. Общи изисквания

6.1.1. Всички модели трябва да бъдат изпълнени съгласно правилата по всяко време (преди и след старта).

6.1.2. Стартовете са по 24 минути.

6.1.3. Няма ограничение за броя използвани акумулатори. Разрешени са максимум 3 пакета акумулатори за всеки отбор./ отпада от 19 г. /

6.1.4. Всеки отбор може да се състои от максимум 3 пилоти и един механик.

6.2. Мотори – позволени за всякакви електродвигатели размер 540 (четкови или безчеткови), без ограничение на намотките.

6.3. Акумулатори

Разрешено е ползването на максимум 6 клетки NiCd/NiMH или 2 клетки LiPo.

6.4. Купета

Всякакви купета са позволени.

6.5. Размери на модела

- Максимална ширина без купе: 190мм;
- Максимална ширина с купе: 200мм;
- Страници на спойлера, максимум: 60 x 35мм;
- Минимално тегло: 1350г.
- Гуми:

6.5.1. Изборът на гуми (микропорест или каучукови) зависи от организатора.

6.5.2. Позволени са добавки за гуми.

7. Клас RC – EB

7.1. Общи изисквания

- 7.1.1. Моделите от клас RC-EB са модели свободна конструкция. Те трябва да приличат на съществуващи автомобили.
- 7.1.2. Моделът трябва да е в мащаб 1:10 или 1:12.

7.2. Провеждане на състезания в клас RC-EB

- 7.2.1. Моделите стартират по трасето на слалома, конфигурацията, на което е дадена в т.7.3.
- 7.2.2. Трасето на слалома се построява на твърда, равна, гладка и чиста плоскост (асфалт, бетон, паркет и др.). По възможност извън основната писта.
- 7.2.3. Трасето се обозначава с чашки от лека материя, боядисани в бял или жълт цвят с размеримин. 60 до 70 и на височина максимум 80 до 100 мм.
- 7.2.4. Разстоянието между чашките на всяка врата трябва да бъде съгласно т.7.3.
- 7.2.5. Състезателите стартират по реда на номерата си, определени и фиксирани на моделите. След извикване състезателя е длъжен в продължение на 4 мин. Да се яви на старта, да стартира три пъти.
- 7.2.6. Ако по време на подготовката за старт, състезателя не съобщи на съдийския апарат за готовността си за старт и стартира, то той получава 0 за този си опит.
- 7.2.7. Пресичането на стартовата линия от модела се фиксира от главния съдия на старта.
- 7.2.8. По време на старта състезателя е длъжен да стои в стартовата площадка (3x1,5 м).

- 7.2.9. Стартовата площадка се намира на нивото на трасето.
- 7.2.10. Моделът трябва да преминава по слаломното трасе, преодолявайки вратите в последователност, указана в т.7.3.
- 7.2.11. Ако моделът събори чашка или не премине през условната линия между две чашки обозначаващи вратата, то състезателя получава 5 наказателни секунди за тази врата.
- 7.2.12. Забранява се движението на заден ход в която и да е част от трасето.
- 7.2.13. Максималното време за преодоляване на трасето е 180 секунди. Максималното време за трите позволени от правилника старта е 4 минути.
- 7.2.14. Времето за преминаване на слаломното трасе от моделите се измерва с точност до 0,1 секунда.
- 7.2.15. Всеки състезател в състезанието изпълнява по три последователни старта в рамките на 4 минути.
- 7.2.16. За класирането се взема най-добрият резултат от трите старта.
- 7.2.17. При наличието на два или повече еднакви резултата за класирането се взема втория старт, а при ново равенство третия старт.
- 7.2.18. По време на старта организатора е длъжен да осигури тишина. Музикалните паузи, коментарите за хода на състезанието и др. може да се прави само между стартовете.
- 7.3. Конфигурация на трасето.

8. Клас 1:12 ELECTRIC

8.1 Общи изисквания.

Тегло - 750гр.

Без ограничения относно ел. мотор, позволени са и LiPo акумулатори с 2 клетки. / от 18 г. /

9. Регламент за клас 1/16 и 1/10 мини – от 2020 г

9.1. Батерии – 2S

9.2. Двигател - 380 и 540 Brushless – от 2020 г

9.3. Разстояние между предна и задна ос – от 200мм до 210 мм

9.4. Минимално тегло на модела 1000гр.

9.5. Няма ограничения за вида на гумите

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

“OFF ROAD” АВТОМОДЕЛИ

1. Формат за провеждане на състезанията за шампионата на България и турнири под егидата на БФАМС

1.1. Свободни тренировки се разрешават не по-рано от Петък – предхождащ съответното състезание.

1.2. Формат на квалификационните сесии: /17г./

Не по-малко от 3 и не повече от 5 квалификационни старта в зависимост от общия брой състезатели във всички класове за състезанието:

Първи ден (Събота):

- Ако състезателите са 40 или по-малко – 5 кръга;

- Ако състезателите са 41-60 – 4 кръга;- Ако състезателите са 61 или повече – 3 кръга.

Втори ден (Неделя):

- 1 кръг; / отпада -от 19 г. / - остава – от 2020 г

1.2.1 Времетраене на квалификационните сесии:

1/8 Нитро Бъги: 7 минути (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/8 Нитро Тръги: 7 минути (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/8 Електро Бъги: 5 минути (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/8 Електро Тръги: 5 минути (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/10 Електро Сборен: 5 минути (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

Втори ден (Неделя): / от 19 г. - няма квалификации / една квалификация – от 2020 г

1.3 Формат на финалните сесии:

За финал А се класират състезателите с позиции от квалификациите 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10.

При повече от 10 участника в даден клас / но не достатъчен за провеждане на В финал /, на техническата конференция да се определи броя на участниците в А и В финал – като се спазва правилото :

- да се извадят минимален брой състезатели от А финал, така че в В финал да са минимум 3-ма. / пример : при 11 участника – А финал 8 , Б финал 3. При 12 участника – А финал 9, Б финал 3. / от 21 г. /

За финал С се класират състезателите с позиции от квалификациите 21,22,23,24,25,26,27,28,29,30

За финал В се класират състезателите с позиции от квалификациите 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20.

1.3.1 Времетраене на финалните сесии:

1/8 Нитро Бъги: 45 минути (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/8 Нитро Тръги: 45 минути (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/8 Електро Бъги: Троен 10 минутен финал (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/8 Електро Тръги: Троен 10 минутен финал (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1/10 Електро Сборен: Троен 7 минутен финал (Може да се промени при единогласие на състезателите по време на състезание);

1.4. Максималния брой участници в една квалификационна група, полуфинал или финал са 10 състезателя.

1.5. По време на квалификациите се допуска един механик на състезател, а по време на полуфинали и финали по двама.

1.6. Стартирането на квалификационните групи се извършва според правилника на EFRA за 2016 година:

Стартирането на квалификациите се извършва на принципа "Летящ старт". Пистата ще бъде отворена 3 минути преди началото на старта **след сигнал от съдията**. Ще бъде анонсирано „2 минути до началото на старта“, „1 минута до началото на старта“, „30 секунди“, „10 секунди“ и „Времето тече“. След сигнал „Край на времето“, всички продължават да се движат докато не

чуют сигнал от съдията за всеки един индивидуално, че е финиширал. След финиширане незабавно се влиза в бокса, за да се освободи пистата за следващия старт.

1.7. Стартирането на финалните сесии:

Стартовата решетка е тип „Льо Ман“. Пистата ще бъде отворена 5 минути преди началото на финала след сигнал от съдията. Една минута преди началото всички модели трябва да бъдат подредени на стартовата решетка след сигнал от съдията. 5 секунди преди началото на финала всички модели трябва да бъдат поставени на земята под ъгъл от 45 градуса на пистата с допряна задна лява гума към огражденията на трасето.

1.8. Разрешено е да се използват двигатели с работен обем до:

Клас Бъги 4,8сс

Клас Тръги 4,8сс

2. Клас Бъги Нитро 1:8

2.1. Размери

Дължина – Максимално 550мм.

Ширина – Максимално 310мм.

Междуосие – 270 - 330мм.

Тегло – минимално 3200гр.

2.2. Гуми

Диаметър – 109 - 120мм.

Ширина – Максимално 47мм.

2.3. Двигател

Кубатура – Максимално 4,8сс.

Резервоар – не повече от 125сс, включително маркучите и филтъра.

3. Клас Тръги Нитро 1:8

3.1. Размери

Междуосие – Минимално 305мм.

Тегло – минимално 4000гр.

3.2. Гуми

Диаметър – Минимален 137мм.

Ширина – Минимална 60мм.

3.3. Двигател

Кубатура – Максимално 4,8сс.

Резервоар – не повече от 150сс, включително маркучите и филтъра.

4. Клас Бъги Електро 1:8

4.1. Размери

Дължина – Максимално 550мм.

Ширина – Максимално 310мм.

Междуосие – 270 - 330мм.

Тегло – минимално 3200гр.

4.2. Гуми

Диаметър – 109 - 120мм.

Ширина – Максимално 47мм.

4.3. Батерии

3s 11.1V Lipo

4s 14.8V Lipo

2 x 2s 7.4V Lipo

5. Клас Тръги Електро 1:8

5.1. Размери

Междуосие – Минимално 305мм.

Тегло – минимално 4000гр.

5.2. Гуми

Диаметър – Минимален 137мм.

Ширина – Минимална 60мм.

5.3. Батерии

3s 11.1V Lipo

4s 14.8V Lipo

2 x 2s 7.4V Lipo

6. Клас Електро Сборен 1:10

6.1. Батерии – Позволен са само двуклетъчни Lipo батерии или 7.2V Nimh.

7. Клас МОНСТЕРИ 1:8 - /демо/

Не се допускат модели 1:8 Тръги и 1:8 Бъги.

8. Клас 1:5 OFF ROAD

8.1. Класът е отворен за всички видове модели с 2 и 4 задвижващи колела.

8.2. Купета и спойлери:

Важно е да се използват спойлери със следните размери:

спойлер – макс. 300x140 мм,

височина – макс. 360 мм,

Мерки за безопасност:

Модели с открити задвижващи вериги и предавки трябва да имат защитни капаци. Всички модели трябва да имат предпазни брони.

8.3. Размери:

дължина – макс. 820 мм,

ширина – макс. 480 мм,

височина – макс. 360 мм,

тегло – мин. 8 кг.,

резервоар – макс. 700 + 10%

8.4. Двигатели:

Едноцилиндров, двутактов, с макс. обем 29 сс, и отговарящ на изискванията по т.6.3.

8.5. Ауспух:

Двигателя трябва да е оборудван с мин. двукамерен ауспух, който да не издава звук, по-голям от 81 дБ, измерен на 1 м от пистата и 10 м от модела.

Този ауспух не трябва да излиза от максималните габарити на модела.

8.6. Спирачки:

На модела трябва да има монтирана спираща система. Модела трябва да има система за затваряне на дроселната клапа при повреда.

Състезателни правила:

8.6. Безопасност:

Не се разрешава дозареждане с гориво извън бокса. В никакъв случай не се разрешава дозареждане при работещ двигател. Всяко дозареждане на пистата се наказва с дисквалификация. Разрешава се дозареждане по време на квалификации и финал, включително при подгряваща обиколка. Състезателите трябва да имат малък прахов пожарогасител под ръка в бокса. Не се допускат маршали под 14-годишна възраст.

8.7. Ауспух, шум.

Според техническите изисквания максималното ниво на шума е 81 дБ, измерено на 1 метър от пистата на не повече от 10 метра от модела. Стандартните ауспухи обикновено са достатъчни. Не се допуска използването на модели без ауспук. Ауспуха трябва да е надеждно закрепен и по възможност изхода му да е насочен на долу. При възникване на проблем по време на стартове, моделът трябва незабавно да бъде вкаран в бокса и да бъде ремонтиран.

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

ДРУГИ

1. Технически проверки

1.1.1. Ограниченията за тегло се проверяват при готови за състезание модели, но с празни резервоари и без транспондер.

1.1.2. Теглото се проверява с помощта на цифрови везни и може да се измерва преди началото на квалификационно състезание, полуфинал, финал или след края, на което и да е от тях.

2. Спецификация на закритата писта.

2.1. Повърхността на закритата писта трябва да е покрита с мокет от иглички, със заравнено свързване.

2.2. Минималната ширина на пистата е 2 метра, между маркировъчните линии. На стартовата линия пистата трябва да е минимум 3 метра широка до първия завой. Маркировката трябва да е или бяла или жълта, с минимална ширина и да е нарисувана поне 20 см от ръба на пистата или огражденията на пистата.

2.3. Минимална дължина 120 м.

2.4. Най-отдалечената точка на пистата не бива да е на повече от 40 метра от трибуната на пилотите.

2.5. Дизайнът на пистата трябва да включва както леви, така и десни завои и да има един или повече прави участъка.

2.6. Външните ограждения трябва да могат да спират моделите, които не успяват да вземат завоя или излязат извън контрол.

2.7. Вътрешните ограждения не бива да позволяват подсичането на завои и навлизането в други части на пистата. Намесата на екипа за бързо реагиране трябва да се сведе до минимум като се използват препятствия със загладени ръбове като сфери или конуси, с максимална височина 2.2 см.

2.8. Огражденията трябва да са на 20 см. от лентите на пистата.

2.9. При шахматния модел на стартиране на БФАМС трябва да има една стартова линия напъряко на пистата, за предпочитане пред мястото за отчитане на времето (в противен случай трябва да са две). Стартовата линия трябва да е на повече от 6 метра от първия завой.

2.10. Отчитане на времето: за предпочитане на бавна част от пистата, което позволява точно отчитане.

- 2.11. Позициите на екипа за бързо реагиране на база на броя модели трябва да са разпределени равномерно по пистата. На всяка позиция трябва да има описание на частта от пистата, за която екипа отговаря.
- 2.12. Пистата трябва да е проектирана така, че моделите да не заобикалят финала и да се гарантира че ще преминат през финалната линия.
- 2.13. Трябва да се осигури електричество с напрежение 220 V с един контакт на всеки четири пилота близо до техния бокс. Трябва да се спазват всички предпазни мерки.

3. Протести

Протести се подават само от мениджъра на екипа до директора на състезанието. Всички протести трябва да са в писмена форма с платена такса за протест – 30лв, която се връща в случай, че протеста е уважен. Не се приемат протести след награждаването.

4. Дисквалификация

Директорът на състезанието трябва да даде предупреждение или да дисквалифицира състезател и да уведоми мениджъра на екипа незабавно.

5. Черен флаг.

Директорът на състезанието може да даде предупреждение или да използва черния флаг за да дисквалифицира състезател.

6. Наказания

6.1. Старт

6.1.1. В рамките на еднометровия бокс след стартовата линия, когато моделите са подчиняват на процедурата за старт – 10 секунди.

6.1.2. В рамките на еднометровата линия, при процедура за старт – 1 обиколка.

Забележка: моделите се подчиняват на процедурата по стартирането преди стартовия сигнал.

6.2. Екип за бързо реагиране/ маршали/

Липсата на действия води до загуба на най-доброто време от квалификациите.

6.3. Пресичане / отсичане/ на завой

Подходяща времева санкция в зависимост от инцидента.

6.4. Гуми

Използване на изрично забранени гуми, средства за почистване или третиране на гуми води до дисквалифициране от състезанието.

6.5. Техническа инспекция

Неспазване на техническите правила – загуба на резултата от това състезание.

7. Резултати

7.1. Квалификационните резултати се обявяват след всеки кръг.

7.2. Всички окончателни резултати се обявяват 10 минути преди раздаването на наградите.

8. Награди

Има награди за всички пилоти класирали се от 1-во до 3-то място в А финал.

9. Връчване на наградите

Наградите се връчват в края на състезанието.

10. Наказания

Наказанията могат да бъдат налагани, в случай че пилот не се съобрази с указанията на реферите или на директора на състезанието, както и в случай, че модела не отговаря на техническите спецификации.

10.1. Реферите съобщават за вдигането на черен флаг като предупреждение към бавните пилоти, както и към пилоти, които са изостанали с обиколка от колата, която предстои да ги задмине, така че да направят път на последната.

Предупреждението следва да звучи по следния начин:

“ВНИМАНИЕ ПИЛОТ (име на пилота)”

10.2.

- първо нарушение – предупреждение, - второ нарушение – преминаване през бокса,
- трето нарушение – 10 секунди престой в бокса.
- фаул старт на финала – модела стартира последен в решетката, ако състезанието рестартира,
- неспазване на линията или оставане неподвижен на стартовата решетка – 10 секундно наказание. Състезател с такова наказание не трябва да затваря такава обиколка, но трябва да продължи да се движи до бокса и да изчака необходимото време и да получи флагов сигнал за да продължи,
- ако наказан състезател направи още една допълнителна обиколка, той ще стартира от последна позиция – след преминаване на всички останали на трасето състезатели,

10.3. Умишленото изчакване на други модели се счита за нарушение, за което се прави устно съобщение и се налага наказание “спри и потегли”. Реферът предупреждава пилота, че поведението му е забелязано и че е необходимо да продължи да се състезава нормално. Незачитането на указанията на рефера води до незабавна дисквалификация. В случай, че не е възможно на шофьора да бъде наложено наказание “спри-тръгни” Реферът или Директорът на състезанието обявяват наложено десет секундно наказание.

10.4. Умишленото възпрепятстване на други модели при опит да се повлияе резултата води до незабавна дисквалификация.

11. Технически преглед

Преди началото на квалификациите всички модели следва да преминат през задължителен технически преглед.

Моделите се проверяват за съвместимост в изискванията по отношение на максималната разрешена тежест, двигатели, заглушители, купета, спойлери и общи габарити.

Преди състезанието шасито се маркира, като в случай че пилота желае да смени шасито, на контролния орган за инспекция се представят както старото така и новото шаси. По време на цялото състезание могат да бъдат извършвани проверки с цел установяване на това дали моделите отговарят на техническите спецификации. По време на GP е необходимо да се ползва един и същ формат, при провеждане на свободни тренировки в петък, квалификации в събота и финали в неделя.