

Índice

1. Participación.....	1
a) Información.....	2
b) Archivo de registro	2
c) La pista.....	2
d) Una zona de frenado.....	2
e) Homologación	2
Principios básicos para definir un pasillo	2
f) Comunicación.....	2
g) Los comisarios de pista	3
h) Seguridad de la pista.....	3
i) Sistema de Sonido	3
j) Cronometraje	3
k) Camping	3
l) La carrera FISD.....	3
m) Remontes.....	4
n) Seguros	4
a) Condiciones para participar	4
b) Condiciones de clasificación.....	4
4. Clasificación general	5
5. Historial de Modificaciones:.....	6
Edición 2007:.....	6

1. Participación

Todos los países miembros de la FISD pueden celebrar una ronda de la Copa de Europa. Sin embargo, están previstas un máximo de 6 carreras por año.

Si no hay 6 países que ofrezcan una carrera, otros países pueden ofrecer un máximo de 2 carreras de la Copa de Europa en el mismo año.

Los delegados del país organizador de la FISD son los únicos autorizados para otorgar el respaldo para la (s) carrera (as) planificada (s) y para presentar los documentos relacionados en la reunión general anual.

Las fechas de organización deben presentarse en la reunión anual de la FISD antes del año de la organización de la prueba.

El país organizador pagará en esta reunión una cantidad de 75€ (depósito) por ronda de la Copa de Europa.

En caso de cancelación o cancelación por parte del país organizador o por el propio organizador, el importe de 75 € no será reembolsado.

La cuota de inscripción (depósito) se registrará en el fondo del FISD

2. Especificaciones para el organizador de la carrera de la Copa de Europa

a) Información

La información, el plan de acceso, el programa se deben enviar al menos 90 días antes de la fecha de la competición en el sitio www.fisd.li.

b) Archivo de registro

En el deberá incluir; por piloto y copiloto: apellido, nombre, fecha de nacimiento, dirección, país de origen, número de licencia, categoría, fecha y firma del piloto o del representante legal si este último no es mayor de edad. Las inscripciones por internet deberán ser posibles.

c) La pista

Debe incluir: una zona de inicio y meta, la longitud de la pista debe ser de al menos 800 metros, máxima libre, siempre que se respeten las condiciones de seguridad

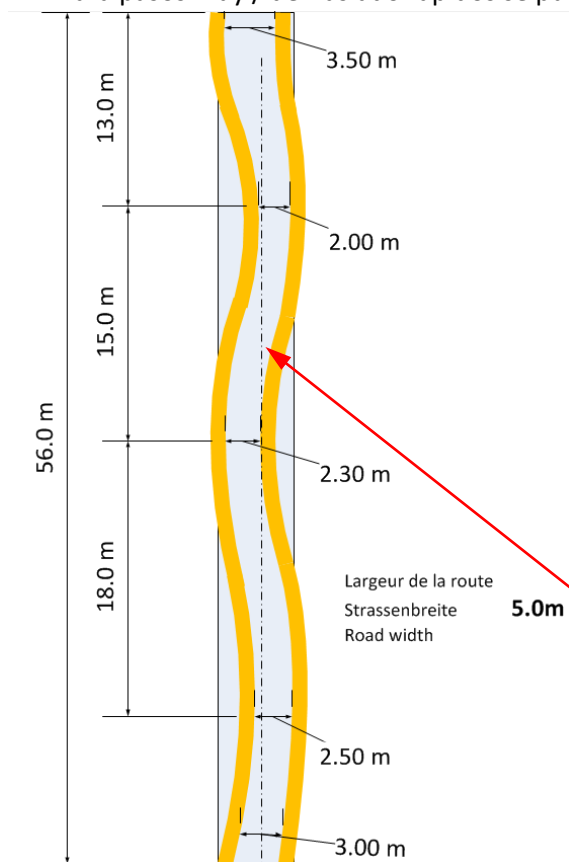
d) Una zona de frenado

Debe proporcionarse tras la meta de 80 a 100 metros sin obstáculos ni espectadores.

e) Homologación

Los 2 delegados FISD del país organizador son los únicos autorizados para homologar una pista propuesta por un organizador, para elegir las protecciones óptimas de la pista, así como el estilo de diseño (chicane o no).

Para pasos muy / demasiado rápidos se puede proporcionar deflectores y / o pasillos artificiales.



Principios básicos para definir un pasillo

Las dimensiones propuestas son orientativas, La ilustración está destinada a demostrar los siguientes principios:

- El pasillo comienza en forma de embudo para canalizar el vehículo.
- El ancho de las «puertas» debe aumentar en una «puerta» a otra.
- La distancia entre las «puertas» debe aumentar de una «puerta» a la otra.
- El pasillo debe estar diseñado de modo que el piloto no vea a través de él (la línea central muestra que no vemos a través de ella)

f) Comunicación

Se debe asegurar de que haya suficientes oficiales de pista a la vista, con medios de comunicación para poder detener la competición en caso de problemas

g) Los comisarios de pista

Deben tener un silbato para advertir a un competidor y banderas rojas para detener a los pilotos en caso de un incidente, accidente o excursión en la pista. Las banderas se agitarán horizontalmente de manera visible para los pilotos, es decir, entre 50 cm y 1 m del suelo.

Los pilotos deben reducir la velocidad y detenerse.

El número de un Comisionado se colocará al nivel del Comisionado para facilitar su identificación, el número se escribirá en negro sobre un fondo blanco, en un marco de 20 x 20 cm en un panel de formato A4.

h) Seguridad de la pista

Puntos peligrosos en la trayectoria del vehículo, paredes, escaleras, salientes, árboles, terraplenes, etc. deben protegerse con balas de paja, tablones de madera u otras, firmemente unidas al suelo. Las cercas de ganado deben estar protegidas con redes o tendidas en el suelo. Los espectadores deben estar separados de la pista, este último debe estar bajo el control de los comisarios, las zonas de peligro estratégico, las zonas de frenado y las salidas en las curvas deben tener una distancia de seguridad máxima para los espectadores.

Los tablones de madera colocados debajo de bionda Se recomienda utilizar paneles con un grosor mínimo de 30 mm.

Cuando se usan los elementos de "New Jersey", estos deben estar conectados entre sí de manera segura **en las zonas de impacto**.

Los conos deben colocarse de modo que tengan un solo color por lado de la pista.

Para evitar que los copilotos del sidecar golpeen contra las estacas (encuadración de rubalt), deben colocarse al menos a 1 m del borde de la pista, siempre que el borde de la pista no esté equipado con balas de paja...

i) Sistema de Sonido

Este último es recomendado, pero no requerido.

j) Cronometraje

Este último debe ser un tipo informático confiable, con la posibilidad de administrar simultáneamente varios competidores en la carrera, los tiempos deben calcularse al menos 1/100 de segundo. Para obtener más información, consulte el capítulo 4 de las especificaciones de la CE (tiempo).

k) Camping

Debe ser accesible para autocaravanas y automóviles, el suelo debe ser transitable y suficientemente plano. El camping debe estar equipado con WC a una distancia razonable, las duchas no son obligatorias y las conexiones eléctricas.

La distancia entre el camping y la pista no superará los 1000 m como máximo. Dependiendo de la configuración del camping, es responsabilidad del organizador remolcar los vehículos al inicio de la competencia y al cierre de esta.

El precio del camping no debe superar los 35 € por ocupante. Sin embargo, este camping solo se puede pagar si se cuenta con WC, duchas y electricidad.

l) La carrera FISD

La carrera de la FISD se llevará a cabo durante 1 o 2 días, con 3 o 4 mangas, esto se deja a la libre elección del organizador, todas las mangas serán cronometradas, incluida la manga de prueba si esto ocurre.

El último está planeado. El organizador es el único juez que decide cancelar una o más carreras, esto por razones válidas (clima, pista peligrosa, accidente).

En caso de inestabilidad climática, el organizador tiene la posibilidad de lograr la clasificación de la siguiente manera:

- **1^{er} día de la carrera: una manga de entrenamiento (opcional para el organizador) más dos**

mangas de carreras: se elige el mejor tiempo para la clasificación...

- 2^{sgnd} día de la carrera: dos mangas de carrera– se elige la mejor.
- Clasificación final: suma de la mejor manga del sábado y la mejor manga del domingo. De esta manera los dos días de la carrera mantienen su interés. Es suficiente correr el día con el clima favorable...

El organizador es libre de organizar durante la duración del evento una carrera o mangas para categorías regionales, sin embargo, estas no se pueden incluir en la clasificación de la FISD.

El organizador proporcionó a cada vehículo un número de dorsal que se colocará en el vehículo de acuerdo con las instrucciones del cronometrador.

m) Remontes

Esto es responsabilidad del organizador, las categorías C1, C2, C3, C4, C5, C6, C8, C9 son remolcadas por vehículos adecuados. Por razones de seguridad, el remolque se limita a 6 vehículos por línea. Dos líneas de remolque están autorizadas por vehículos tractores. La velocidad de ascenso debe realizarse a una velocidad razonable. Los remontes C7 (Carrioli) y C10 (Skeleton) se organizarán en la cubierta de un remolque o camioneta.

Las reglas del FISD están en vigor con respecto a la tenencia obligatoria para remontes. (Cascos, guantes, overoles, protecciones)

n) Seguros

El organizador debe tener un seguro RC, que cubra: sitio, pista, voluntarios, público, vehículos de remolque. **Una copia de este documento se debe enviar a la secretaría de la FISD inmediatamente después de obtenerla.**

El certificado de seguro debe estar disponible en el sitio por los oficiales de la FISD el día de la carrera.

En caso de que el organizador organice durante el evento una carrera con corredores sin licencia, será responsable de todos los problemas relacionados con las condiciones del seguro RC o el accidente que puedan ser causados por pilotos y no por licencias.

Por lo tanto, la FISD recomienda al organizador contratar un seguro especial que cubra esto a parte del evento.

3. Pilotos, condiciones para participar, reglas de carrera. (carrera Copa de Europa)

a) Condiciones para participar

Solo los corredores con una licencia válida de la FISD y los vehículos certificados y verificados por una inspección técnica del año en curso tienen derecho a competir.

Además, su vehículo debe tener un documento de registro que demuestre que la última inspección técnica del vehículo no tiene más de un año de antigüedad. (Consulte el reglamento piloto / copiloto en www.fisd.li)

Categorías 1 a 9 bajo regulación FISD en curso.

Para los no federados, ver el párrafo 2n (seguro) y 2l (carrera).

Se permiten dobles, siempre que el organizador lo permita.

b) Condiciones de clasificación

Para clasificar y tener puntos de presencia, el corredor debe haber tomado al menos 1 salida.

En caso de que, por razones extraordinarias, la carrera y las eliminatorias se cancelen, los pilotos presentes que hayan pagado sus inscripciones pueden beneficiarse de sus puntos de presencia en la clasificación general. En este caso; La elección se deja al organizador para reembolsar o no la cuota de inscripción.

En caso de bandera roja, el corredor o corredores tienen derecho a retomar su manga.

Los pilotos afectados durante la carrera por un espectador u otros tienen el derecho de retomar su carrera, siempre que el incidente sea validado por el comisionado de la carrera.

En el caso de una reclamación, la reclamación debe presentarse al nivel de la FISD con una fianza de 50€ dentro de los 30 minutos posteriores al final de la manga.

El organizador es responsable de organizar un jurado de carrera, que estará integrado por los delegados de la FISD presentes en la carrera y un miembro de la organización.

En caso de disputa y en casos extremos, la FISD puede cancelar la competición.

El organizador tiene el deber de otorgar premios o premios al menos a los primeros 3 de cada categoría (atención C 5 - 6 - 7 se compone de 2 personas)

Los organizadores comunicarán los resultados y el ranking de cada manga de la Copa de Europa dentro de los 2 días hábiles posteriores al final de la competición a la secretaría del FISD y, si es posible, al Web Master, para publicarlos en el sitio www.fisd.li

4. Clasificación general

Cada carrera de la Copa de Europa se ve reforzada por 5 puntos de presencia.

Todas las carreras se tienen en cuenta para la clasificación, el resultado de la peor carrera para el piloto se cancelará, excepto los puntos de presencia.

Solo los pilotos con licencia de la FISD son elegibles para recibir puntos. Atención a los copilotos el copiloto también debe tener una licencia de la FISD.

La secretaría de la FISD estará a cargo de la clasificación final de la copa. Asignación de puntos de ranking para cada carrera.

1º	15 puntos	7º	6 puntos
2º	12 puntos	8º	5 puntos
3º	10 puntos	9º	4 puntos
4º	9 puntos	10º	3 puntos
5º	8 puntos	11º	2 puntos
6º	7 puntos	12º	1 puntos

→ Hasta el último punto «0» puntos (Excel calcula también con « 0 »)

→ Si no hay participación se deja el cuadro «vacío»

Los premios de la Copa de Europa serán organizados por la FISD. El número de licencia de cada corredor debe aparecer en la hoja de resultados de cada carrera de la Copa de Europa.

La ceremonia del desafío tendrá lugar en la ceremonia de apertura del Campeonato de Europa del año siguiente...

5. Historial de Modificaciones:

Las solicitudes de cambios solo serán aceptadas por escrito.

Edición 2007:

- Párrafo 4: Revisión de la definición «Clasificación»

Aceptado por la asamblea extraordinaria del FISD del 19.07.2007 en Serramazzone (I)

Edición 2014

- Reemplazo de C.E.C.C.A.S por FISD
- Párrafo 2, punto g: Revisión de la definición «Comisarios de pista»
- Párrafo 3, punto a: Revisión de las condiciones de participación (Validez de la TC del vehículo).
- Párrafo 3, punto b: Definición del jurado de carrera.
- Párrafo 4: 2ª revisión de la definición «Clasificación»

Aceptado por la Asamblea General del FISD, 9 de noviembre de 2014 en Kdynie (CZ)

Edición 2015

- Adición de la categoría C10 (Skeleton)

Aceptado por la Asamblea General del FISD, 25 de octubre de 2014 en Oberwiesenthal (Alemania)

Edición 2016

- Párrafo 1: Incrementa la cantidad de carreras a 6 por año, si hay menos de 6 países, un país puede organizar un máximo de 2 carreras de la Copa de Europa.
- Párrafo 1: Aumento de la contribución de los países organizadores de la Copa de Europa desde € 50 a 75€.
- Párrafo 2; punto e: Añadida descripción de los corredores de desaceleración.
- Párrafo 2; punto h: Adición de una distancia de seguridad de las estacas de fijación de rubalise a lo largo de la pista

Aceptado por la Asamblea General del FISD, 7 de noviembre de 2015 en Stoumont, Bélgica.

Edición 2017

- Párrafo 2 ; punto h: Recomendación añadida de la protección de las « New Jersey ». Definición del uso de láminas de plástico.
- Párrafo 2 ; punto l: El organizador proporciona números de Dorsal por vehículo.

Aceptado por la Asamblea General del FISD, 13 de noviembre de 2016 en Viu, Italia

Edición 2018

- Párrafo 2; punto k: Definición del precio máximo del camping siempre que esté disponible WC, duchas y electricidad.
- Párrafo 2; punto l: Añadida otra opción de ranking en caso de cambio de clima.

Aceptado por la Asamblea General del FISD, 05 de noviembre de 2017 en On, Bélgica