REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE KARTING DUNLOP 2017

1. GENERALITATI

1.1. TEMEI LEGAL

In conformitate cu prevederile Legii 69/2000 cu precizarile si modificarile ulterioare si ale normelor de aplicare al acesteia (HG 884/2001) si in conformitate cu propriul Statut, Federatia Romana de Automobilism Sportiv este Autoritatea Sportiva Nationala si implicit unica structura sportiva de interes national si de utilitate publica, autorizata sa reglementeze, sa organizeze, sa controleze si sa coordoneze activitatile de automobilism sportiv desfasurate pe teritoriul Romaniei, in randul acestora numarandu-se si activitatea de karting , conform structurii federatiei internationale corespondente , respective FIA .

Prin Lege, Federatia Romana de Automobilism Sportiv are in atributii organizarea activitatilor si competitiilor de automobilism sportiv , deci inclusiv karting , la nivel national, in baza normelor si regulamentelor adoptate potrivit statutului propriu (L. 69, art. 37.1, lit. b) aprobat de MTS ;

FRAS elaboreaza si realizeaza planurile de pregatire si de participare a sportivilor de performanta români din cadrul reprezentativelor nationale la competitiile internationale (lit. d);

Exercita puterea disciplinara in termenii prevazuti de lege si potrivit statutelor si regulamentelor proprii (lit. e);

Organizeaza sau tuteleaza conform legii 69/2000 competitiile oficiale cu caracter international care au loc pe teritoriul României, cu avizul Ministerului Tineretului si Sportului (lit. f);

Asigura reprezentarea României in competitiile sportive si in organismele internationale la care sunt afiliate (art. 37.2).

Respectand art. 36.5 din Legea 69/2000, Federatia Romana de Automobilism Sportiv este organizata si functioneaza in baza Statutului propriu elaborat in conformitate cu Statutul federatiei internationale corespondente, respective , Federatia Internationala a Automobilului.

Dupa modelul FIA-CIK (Comisia Internationala de Karting) aprobat de CMSA-FIA, FRAS elaboreaza prin intermediul Comisiei Nationale de Karting, cu aprobarea CF-FRAS, sistemul competitional intern, regulamentele, instructiunile si normele tehnice, organizatorice, disciplinare, financiare, precum si orice alte reglementari necesare activitatii de karting practicat pe teritoriul Romaniei;

Urmareste si controleaza aplicarea intregului cadru normativ specific, la nivel national.

CNK-FRAS coordoneaza si supravegheaza organizarea si desfasurarea Campionatului National de Karting din Romania precum si a celorlalte competitii de karting oficiale, desfasurate pe teritoriul Romaniei, cu respectarea normelor si regulamentelor nationale , elaborate de FRAS dupa standarde CIK-FIA.

In cadrul FRAS si in intreaga activitate de karting din Romania nu este permisa discriminarea politica, religioasa, sexuala sau rasiala. Influentele politice in karting sunt interzise. Pe timpul participarii la activitatile de karting din Romania, toate persoanele fizice sau juridice angajate politic se supun regulamentelor si hotararilor FRAS.

Comisia Nationala de Karting a FRAS gestioneaza Campionatele Nationale de Karting si coordoneaza intreaga activitate de karting la nivel national, pe baza prezentului "REGULAMENT AL CAMPIONATULUI NATIONAL DE KARTING DUNLOP 2017".

1.2 LIMBA OFICIALA

1.2.1 Pentru Campionatul National de Karting si in general pentru intreg cadrul normativ ce reglementeaza activitatea de karting de pe teritoriul Romaniei, limba oficiala este limba româna.

1.2.2 In cazul in care se face referire la reglementari CIK-FIA elaborate intr-o limba de circulatie internationala, numai traducerea aprobata de FRAS in limba romana poate fi utilizata.

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

1.3.1 In cazul in care se naste vreo disputa in legatura cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS are autoritatea sa ia o decizie (prin Comisia de specialitate CNK, alte Comisii de specialitate, Consiliul Federal, sau Comisia de Apel, dupa caz).

1.3.2 In mod similar, in cazul in care se naste vreo disputa din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament si a textului in limba romana rezultat din traducerea de la art.

1.2.2, CNK-FRAS va solutiona disputa, acordand intaietate prezentului regulament.

1.4 ABREVIERI, DEFINITII

1.4.1 ABREVIERI

MTS = Ministerul Tineretului si Sportului
FIA = Federatia Internationala a Automobilului
FRAS = Federatia Romana de Automobilism Sportiv
AG-FIA = Adunarea Generala a FIA
CMSA = Consiliul Mondial pentru Sport Automobilistic al FIA
CF-FRAS = Consiliul Federal al FRAS
CIK-FIA = Comisia Internationala de Karting a Federatiei Internationale a Automobilului
CNK-FRAS = Comisia Nationala de Karting a Federatiei Romane de Automobilism Sportiv
CNKD = Campionatul National de Karting Dunlop
RT = Regulament Tehnic
CS = Comisar Sportiv
CCS = Colegiul Comisarilor Sportivi
CT = Comisar Tehnic
DS = Director Sportiv
CrS = Cronometror Sef

1.4.2 DEFINITII

Kartul este un vehicul terestru de un loc (monoplas, monopost), fara plafon, fara habitaclu, fara suspensie, cu sau fara caroserie, vehicul care ruleaza pe sol prin intermediul a patru roti nealiniate, cele doua din fata directoare, celelalte doua din spate legate printr-un ax monobloc (axa rigida, dintr-o singura piesa), asigurand propulsia vehiculului, respectiv transmiterea puterii motorului acestuia la sol.

Fr.: Un kart est un véhicule terrestre monoplace, sans toit ni habitacle, sans suspension, avec ou sans carrosserie, équipé de 4 roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont les 2 avant assurent la conduite et les 2 arrière, reliées par un essieu monobloc, la locomotion.

Eng.: A kart is a land single seater vehicle without a roof or a cockpit, without suspensions and with or without bodywork elements, with 4 non aligned wheels that are in contact with the ground, the 2 front ones of which control the direction and the other 2 rear ones, connected by a one piece axle, transmit the power.

Partile principale ale kartului sunt sasiul (cadrul), pneurile si motorul.

Directorul Sportiv. Responsabilitatile Directorului Sportiv cuprind:

- controlul desfasurarii sesiunilor de teste, antrenamente si al cursei, dupa programul oficial al evenimentului; daca considera necesar, acesta face propuneri Comisarilor Sportivi in vederea modificarii programului, conform Regulamentelor Sportive.
- oprirea oricarui kart in situatiile prevazute de Regulamentele Sportive.
- oprirea sau neutralizarea desfasurarii sesiunii de teste, antrenamente, ori a manselor de cursa, daca apreciaza ca este periculoasa continuarea acestora, caz in care se va asigura de respectarea procedurii de restart (noului start).
- Conduce briefing-ul dinaintea cursei.

Omologare. Reprezinta constatarea sau atestarea oficiala a CIK-FIA din care rezulta ca un model de sasiu, de motor, de o anume componenta sau echipament de karting, este construit intr-o serie suficienta pentru a fi clasificat in categoriile regulamentelor internationale (CIK-FIA). Cererea de omologare trebuie prezentata catre CIK-FIA si se concretizeaza prin emiterea unei Fise de Omologare. Constructorul care solicita omologarea unuia sau a mai multor modele se obliga sa respecte toate prevederile CIK-FIA.

Fisa de Omologare. Orice model de sasiu, motor sau echipament omologat de CIK-FIA face obiectul unei documentatii, denumita Fisa de Omologare, pe care sunt indicate sau descrise caracteristicile echipamentului respectiv, astfel incat acesta sa poata fi identificat. Prezentarea Fisei de Omologare la Controlul Tehnic si inainte de start poate fi solicitata de oficiali, acestia fiind autorizati sa refuze admiterea in competitie a celor care nu pot prezenta acest document.
Fisa de Omologare se compune din:

1. Fisa de baza (*Fiche de base, Basic form*), care descrie modelul omologat, cu aplicabilitate generala.
2. Foile complementare ale fisei de baza si cele suplimentare denumite adesea "extensii", cu aplicabilitate generala sau particulara, dupa caz, date in completarea fisei de baza ori descriind variante, tipuri, evolutii, etc. ale modelului de baza.

Constructorilor/importatorilor li se cere sa livreze echipamentul comercializat impreuna cu Fisa de Omologare corespunzatoare.

Regulament particular = regulamentul specific fiecarei competitii, care completeaza prevederile regulamentului cadru.

Buletin = document oficial scris, care este parte integranta a regulamentului particular al competitiei, destinat sa il modifice, sa il clarifice sau sa il completeze.

Comunicat = document scris, oficial, de natura informativa care poate fi emis fie de catre directorul organizatoric, fie de catre Comisarii Sportivi.

Daca in regulamentul particular al fiecarei competitii nu se prevede altfel, etapele CNK-Dunlop 2016 se vor desfasura dupa urmatorul program: sambata - antrenamente libere, calificarile si prima mansa (prefinala); duminica mansa finala.

1.5 CLASIFICARE

In baza art. 2.4 din Prescriptii generale CIK-FIA, in CNK-Dunlop-2017 sunt admise urmatoarele clase :

I. **Clase CIK-FIA: KF-Junior ,OK-Junior, KZ**
II. **Clase nationale:**
   1. **Kid-Honda**
   2. **Comer C50 cilindree 50cmc**
   3. **Comer C60 cilindree 60cmc**
   4. **Pufo : cilindree 60 cmc**
   5. **Mini : cilindree 60 cmc**
   6. **KR cu motoare Rotax : cilindree 125 cmc**
   7. **KE karturi cu motor electric**

1.6 APLICAREA REGULAMENTELOR

1.6.1 Prin inscrierea in competitie, participantii accepta arbitrajul unic al Federatiei Române de Automobilism Sportiv, pe baza regulamentelor sportive in vigoare la data desfasurarii competitiei, aplicabile dupa principiul conform caruia reglementarea particulara primeaza celei generale.

1.6.2. Orice incalcari ale acestor regulamente vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizari si sanctiuni disciplinare. Cazurile care nu sunt prevazute in acest regulament vor fi solutionate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competitiei, apoi daca este cazul, de celelalte instante ale FRAS cu atributii jurisdictionale.

1.6.3. Directorul Sportiv al competitiei este insarcinat cu punerea in aplicare a acestor reglementari si a regulamentului particular in timpul derularii competitiei si sesizeaza sau informeaza Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

2. OFICIALI, ARBITRI

2.1. COMISARII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competitii , sunt propusi de Comisia Centrala de Arbitri, impreuna cu Comisia Nationala de Karting, Biroului Executiv al Federatiei Române de Automobilism Sportiv, care aproba componenta Colegiului si stabileste Presedintele acestuia. Pe parcursul intregii competitii, Comisarii Sportivi comunica cu Directorul sportiv.

2.2 DELEGATI FRAS

Minim urmatorii delegati vor fi numiti de catre FRAS:

2.2.1 **DELEGATUL TEHNIC**
Delegatul Tehnic este numit de Biroul Executiv al FRAS, la propunerea Comisiei Nationale de Karting.
2.2.2 **OBSERVATORUL FEDERAL**
Observatorul federal va inspecta si aprecia competitia din toate punctele de vedere, sarcina sa principala fiind de a raporta catre FRAS modul in care s-au respectat prevederile regulamentare si caietul de sarcini al organizatorului. Observatorul FRAS nu are putere de decizie, insa poate fi consultat de Comisarii Sportivi daca acestia considera necesar.

Observatorul federal este numit de Biroul Executiv al FRAS de regula din randul membrilor Comisiei Nationale de Karting sau dintre membrii Consiliului Federal al FRAS.

2.3 OFICIALUL RESPONSABIL DE RELATIA CU CONCURENTII

Principala indatorire a acestuia este de a furniza informatii sau clarificari competitorilor. Acest oficial trebuie sa fie usor de identificat si de contactat de participanti.

2.4 DIRECTORUL SPORTIV

Directorul sportiv este propus de Comisia Nationala de Karting in colaborare cu Comisia Centrala de Arbitri, si numit de Biroul Federal, are in subordine toti arbitrii delegati la competitie, cu exceptia Comisarilor Sportivi. Cu 48 de ore inaintea competitiei directorul sportiv preia de la organizator documentele competitiei si verifica punerea in aplicare a prevederilor regulamentului particular. Este responsabil de conducerea operativa, sportiva si tehnica a competitiei. Participa la toate sedintele CCS fara drept de vot si duce la indeplinire toate hotararile acestuia. Directorul sportiv are in responsabilitate aplicarea tuturor masurilor de securitate necesare pentru siguranta sportivilor, arbitrilor si a spectatorilor. Directorul sportiv va prezenta spre solutionare Comisarilor Sportivi eventualele reclamatii, contestatii, incalcari ale regulamentelor.

2.5 SECRETARUL

Secretarul conduce activitatea de verificare administrativa (la inscrierea in competitie). Redacteaza procesele verbale ale sedintelor CCS si hotararile acestora. Raspunde de intocmirea corecta si de afisarea la momentele prevazute in program a clasamentelor. La finalul competitiei intocmeste dosarul oficial al cursei pe care il inmaneaza Observatorului federal FRAS.

In functie de specificul pistei Comisia Nationala de Karting in colaborare cu Comisia Centrala de Arbitri va desemna arbitrii de traseu. In afara acestora, cele doua comisii pot stabili si celelalte delegari necesare: cronometror, numaratorii de tururi, judecator de start, judecatori de fapte, etc.

3. PILOTI ADMISI

3.1 Pilotii care participa in Campionatul National de Karting-Dunlop 2017 trebuie sa fie posesori ai Licentelor de sportiv eliberate de catre Federatia Româna de Automobilism Sportiv, valabile pe anul in curs pentru karting. Sunt admisi piloti rezidenti români sau nerezidenti, cetateni ai unui stat membru al Uniunii Europene care poseda licenta FRAS valabila pentru competitia respectiva.
3.2 Posesorilor unei licente nationale valabile emise de o autoritate sportiva (in sens CIK-FIA) a unui stat membru al Uniunii Europene, li se va elibera licenta FRAS dupa o procedura speciala de echivalare, sau in baza agrementelor bilaterale in vigoare intre FRAS si autoritatile respective.
3.3 Toti pilotii admisi, ca si echipele acestora, vor fi clasati la finalul unei competitii inscrise ca etapa in Campionatul National de Karting Dunlop 2017 in conditiile prezentului regulament.
Punctele obtinute vor fi luate in calcul la finalul sezonului competitional dupa criteriile de clasificare stabilite de CNK-FRAS. Campionii Nationali ai României vor fi desemnati din rândul detinatorilor de licenta FRAS.

3.4 Responsabilitatea pentru acceptul autoritatii sportive CIK-FIA din tara de rezidenta, legata de participarea la Campionatul National de Karting, revine in totalitate concurentului (club, asociatie sportiva, persoana juridica, echipa sau reprezentant legal) si pilotului care il reprezinta.
3.5 Pilotii de karting minori sunt admisi in competitie pe baza unei declaratii pe propria raspundere a tutorelui legal si pe baza raspunderii angajate de structura sportiva la care minorul este legitimat.
3.6 Pilotii admisi in competitie se supun reglementarilor legale antidopaj emise de Agentia Nationala Anti–Doping si Ministerul Tineretului si Sportului.

3.7 In Campionatul National de Karting-Dunlop 2017 sunt admisi piloti incadrati in urmatoarele categorii de varsta:

- **Kid-Honda , Comer C50 – varsta minima 5 ani – varsta maxima 7 ani**
- **Comer C60 varsta min. 7 – 12 ani**
- **Pufo: piloti cu varsta cuprinsa intre 6 - 9 ani**
- **Mini: piloti cu varste intre 9-12 ani**
- **Junior KFJ, OK-Junior cu varsta 12 -17 ani**
- **KZ , KR cu motoare Rotax : piloti cu varsta minima 14 ani inclusiv**
- **KE cu motoare electrice cu varsta min. 4 ani**

Pentru stabilirea categoriei de varsta se ia in considerare varsta implinita in anul competitional in curs. (de ex.: pilotul care implineste 11 ani pe data de 1.02.2017 se incadreaza la aceeasi categorie de varsta cu pilotul care implineste 11 ani pe data de 30.12.2017)
In cazuri exceptionale, CNK-FRAS poate aproba trecerea la o categorie superioara de varsta la cererea reprezentantului legal al pilotului. Cererea trebuie inaintata cu minim 48 de ore inaintea startului in competitie. Odata aprobata trecerea intr-o categorie superioara, revenirea la o categorie inferioara nu mai este permisa pana la sfarsitul anului competitional respectiv.
3.8. Pentru participarea in Campionatul National de Karting Dunlop-2017, pilotii trebuie sa indeplineasca urmatoarele conditii :

-sa fie legitimati la o structura sportiva, in conditiile legii.
-sa detina licenta valabila pentru anul in curs

Pentru eliberarea licentei valabile pe anul in curs, sunt necesare urmatoarele documente :

1. copie dupa actul de nastere sau dupa cartea de identitate
2. cerere tip disponibila la secretariatele FRAS
3. viza medic medicina sportiva
4. legitimatie de sportiv vizata pe anul in curs
5. asigurare de preluare a riscului la accidente pe timpul competitiilor de karting
6. o fotografie color pe suport electronic.

Licentele se vor acorda in baza cererii si a documentelor sus-mentionate, cu aprobarea CNK-FRAS. Sunt admise atestatele de absolvire a scolilor de pilotaj acreditate de FRAS
3.9 In cazul trecerii la o alta clasa pe parcursul anului, vechea licenta va fi retrasa si inlocuita gratuit cu o noua licenta.
3.10 Pilotii trebuie sa fie asistati de cel putin un mecanic . Pilotii pot fi insotiti in zona pregrilei de start de un singur mecanic, care are dreptul de a-i acorda service rapid pilotului doar in aceasta zona si doar pe timpul mansei prefinale si a celei finale. Este interzis mecanicilor sa ajute pilotul dupa ce acesta trece de linia de la iesirea din pre-grila. Pilotul care se opreste dupa ce a trecut de aceasta linie, sau pe pista, nu poate fi ajutat, fiind necesar ca el sa reporneasca prin propriile forte.
Fac exceptie de la aceasta regula numai pilotii claselor cu varste 4-7ani care pot fi repusi pe pista numai cu ajutorul unui comisar de traseu
3.11 Taxa pentru licenta de pilot este de 25 euro (valabila pe tot anul).

4. NOMINALIZAREA SI LICENTIEREA ECHIPELOR

4.1 In cadrul CNK-Dunlop 2017 se va desfasura si Campionatul National de Karting pe Echipe. Echipei care va acumula cele mai multe puncte in CNK-Dunlop 2017 i se va acorda titlul de "Campioana Nationala a Romaniei la Karting pe anul 2017". O echipa poate participa si se va clasa in campionat numai pe baza licentei de echipa eliberate de FRAS.
4.2 Pot fi nominalizate intr-o echipa minim 3, maxim 5 piloti, din care cel putin doi de la clasele Mini , KF-Junior , KZ . Pentru stabilirea clasamentului pe echipe la o competitie se insumeaza cele mai bune 3 punctaje din mansa finala atribuite pilotilor componenti ai fiecarei echipe.
4.3 Taxa pentru licenta de echipa este de 100 lei (valabila pe tot anul).

5. REGLEMENTARI SPECIFICE CAMPIONATULUI NATIONAL DE KARTING DUNLOP 2017

5.1 Competitiile de karting se desfasoara dupa regulamentele competitiilor de circuit-viteza, la care pilotii pornesc in cursa la semnalul oficial de start, criteriul de departajare fiind timpul necesar parcurgerii unui numar de tururi prestabilit de organizatori. Pilotii se claseaza in ordinea relativa de trecere a liniei de sosire, in functie de numarul de tururi incheiate .
5.2 Kartul utilizat trebuie sa fie conform cu regulamentul tehnic in orice moment al competitiei, sub sanctiunea excluderii dictate de CCS.
5.3 Pilotii vor purta pe parcursul competitiei echipament corespunzator activitatii de karting de performanta, conform prezentului regulament si/sau anexelor CIK-FIA:

-casca integrala
-manusi, ghete, combinezon, protectie cervicala, protectie toracica.

5.4 Pentru echipament de protectie necorespunzator, pentru neconformitatea tehnica a kartului sau pentru incalcarea codului de conduita pe circuitele de karting, directorul sportiv poate refuza startul sau dupa caz, poate opri in timpul competitiei pilotul care se face vinovat de aceste abateri.
5.5 Oficialii cursei au dreptul sa opreasca din mansa unei competitii pilotul al carui kart este considerat periculos, datorita defectiunilor tehnice (directie, sistem de frânare, roti, anvelope etc.) semnalizand cu fanionul negru cu disc portocaliu. Pilotul are dreptul de a reintra in mansa numai dupa remedierea defectiunii.

5.6 In cadrul unei manse de crono-calificare parasirea voluntara a pistei de concurs prin breteaua de acces spre zona de service rapid sau spre paddock reprezinta pentru pilotul respectiv sfarsitul mansei de cronometrari. Se interzice reintrarea pe pista dupa iesirea la paddock sau dupa iesirea catre zona de service rapid.
5.7 Pilotul care nu se conformeaza semnalizarii cu fanion negru si disc portocaliu insotit de numarul de concurs, va fi eliminat din mansa cu fanion negru. Face exceptie de la regula de mai sus pilotul care se gaseste in ultimul tur al unei manse.
5.8 Pilotilor le este strict interzis sa ruleze pe pista in sens invers sensului stabilit.
5.9 Nici un pilot nu poate intra de pe breteaua de acces pe pista fara aprobarea semnalizata adecvat cu fanionul verde, a comisarului de traseu care arbitreaza in postul respectiv.
5.10 Pilotul care a parasit pista si s-a oprit in alta zona decât cea rezervata reparatiilor rapide, este obligat sa reintre pe pista prin propriile sale mijloace prin acelasi loc pe unde a iesit, fara a scurta traseul.
5.11 Pilotul caruia din diverse motive i s-a oprit motorul pe pista, va reporni prin propriile sale mijloace, fara a-i jena pe ceilalti piloti, ajutorul din exterior fiind

interzis. Exceptie fac pilotii de la clasele cu varste 4-7 ani carora li se permite ajutorul extern dar numai din partea comisarilor de traseu
5.12 Cand Directorul Sportiv decide trecerea la anvelope de ploaie, toti pilotii sunt obligati sã se supuna acestui ordin.
5.13 Este interzisa iesirea din pista cu toate cele patru roti in zona liniei drepte a startului si pe interiorul virajelor, daca aceasta se face fara oprire, cu intentia de a se obtine un avantaj sau de a scurta traseul. Iesirea de pe pista in alta parte a traseului decât in zonele enumerate mai sus, nu va fi penalizata.
5.14 Arbitrii care supravegheaza zona liniei drepte a startului si cei aflati in viraje constata daca iesirea cu patru roti a kartului in afara pistei in zonele mentionate a fost intentionata sau accidentala (coliziune cu alt kart, busculada etc.). Aceasta constatare va fi raportata Comisarilor Sportivi pentru cazul in care va fi depus un protest.

5.15 - Startul

5.15.1 Se folosesc doua tipuri de starturi:
-start de pe loc – pentru clasa KZ cu cutie de viteza , KID-HONDA , Comer C50 Comer C60 , KE .
-start in miscare - pentru clasele fara cutie de viteze, PUFO , MINI , KF-J , OK-J , KR sau pentru mansele cronometrate la toate clasele
Tipul startului va fi precizat si in regulamentul particular al concursului.
5.15.2 Startul se va da cu semafor (sau in caz de defectare a acestuia, cu drapelul national) iar la mansele cronometrate cu fanion verde.

5.15.3 Procedura startului de pe loc este urmatoarea :
- Din parcul de service in zona special rezervata, se formeazã pregrila, conform ordinei de start, inainte de startul mansei respective;
- La semnalul starterului, pilotii vor aduce karturile, dupa turul de formare, pe grila de start cu motorul pornit, fiecare ocupând locul prestabilit, iar starterul prezinta fanionul rosu ridicat;
- Când se constata ca toti pilotii si-au ocupat locurile prestabilite pe grila de start, un comisar va prezenta un fanion verde in spatele grilei de start iar pilotii sunt la ordinele starterului. Acesta va initia secventa automata de aprindere a semaforului electric: cele patru lumini rosii se vor aprinde la interval de o secunda, una dupa alta (alternativ, starterul va ridica bratul cu drapelul national desfasurat);
- in intervalul de 2 secunde dupa aprinderea semaforului, starterul va stinge semaforul prin comanda manuala (in cazul startului dat cu drapelul, acesta va fi coborat rapid)
- Când mai multi piloti semnalizeaza prin ridicarea mâinii deasupra capului imposibilitatea de a lua startul sau daca considera ca grila nu s-a format corect, starterul poate decide efectuarea unui nou tur de formare , indicat de culoarea galben intermitent a semaforului. La terminarea acestui nou tur, pilotii sunt obligati sa isi reia locul prestabilit pe grila;
- Când unui pilot i s-a oprit motorul pe grila de start in ultimul moment al procedurii de start, acesta va semnaliza prin ridicarea mâinii imposibilitatea de a lua startul
- In acesta situatie , Directorul de concurs va aprecia daca se mai acorda inca un tur de formare sau se urmeaza procedura normala se start , in functie de pozitia pe grila a pilotului aflat in dificultate
- In cazul reluarii procedurii de strat pilotul respectiv isi va relua locul pe grila numai dupa ce a reusit sa-si puna in miscare kartul prin propriile forte
-producerea unui incident la start sau in primul viraj de dupa start , care a implicat peste 50 % din piloti , duce la repetarea startului;

-se considera start anticipat punerea in miscare spre inainte a kartului inainte de semnalul de start. Startul anticipat se penalizeaza cu 3-10 secunde in functie de gravitate. In cazul in care directorul de concurs hotaraste repetarea startului semnalizarea se va face cu un semafor cu lumina galbena intermitenta situat in primul viraj de dupa linia de start sau cu fanionul rosu.

- procedura de start poate fi reluata de cel mult trei ori, dupa care pilotii vor parasi pista catre paddock. Mansa pentru clasa respectiva va fi anulata sau reluata in functie de decizia CCS;

- pe parcursul turului de formare este strict interzisa simularea starturilor cu pornire de pe loc

5.15.4 Procedura startului in miscare este urmatoarea :

-in acest caz se va trasa o linie galbena la 22 de metri inaintea liniei de start. Când se foloseste o masina pilot pentru start, linia galbena va fi trasata la 50 de metri inaintea liniei de start.

-la semnalul starterului cu fanionul verde pilotii vor porni karturile din pregrila si vor efectua minim un tur de formare, in care toti pilotii sunt obligati sa-si pastreze locurile prestabilite. Dupa plecarea pilotilor din pregrila starterul va aprinde lumina rosie a semaforului electric.

- directorul de concurs va da startul prin stingerea luminii rosii a semaforului electric (sau prin coborârea rapida a drapelului national pentru startul fara semafor) in momentul in care prima pereche de piloti se afla in miscare intre linia de 22m si cea de finish , criteriul esential al momentului semnalizarii startului fiind pozitia corecta a pilotilor in pluton care trebuie sa respecte pozitia din grila de start.

Pana in momentul startului nici un pilot nu trebuie sa iasa in afara celor doua randuri formate de ordinea grilei de start . Orice neregula in acest sens va fi penalizata pentru pilotul care a gresit cu 3-10sec.

Incercarile de a anticipa startul, prin accelerari inainte de trecerea liniei de 22m sau incercarile de a intârzia startul prin decelerari intentionate vor fi raportate Comisarilor Sportivi vor fi penalizate deasemenea cu 3 - 10sec.

-starterul poate dispune reluarea procedurii de start, indicand intrarea intr-un nou tur de formare;

-procedura de start poate fi reluata de cel mult trei ori, dupa care pilotii vor parasi pista catre paddock. Mansa pentru clasa respectiva va fi anulata sau reluata in functie de decizia CCS;

-pe timpul turului de formare pilotii sunt obligati sa respecte indicatiile oficialilor cu privire la viteza de deplasare , aceasta indicatie referindu-se in mod special la pilotul aflat in prima pozitie

Pilotul aflat in prima pozitie dicteaza viteza de deplasare in turul de formare care trebuie sa fie de cca. 25Km/h . In cazul depasirii acestei valori cu cca 10-20% in plus sau in minus , pilotul aflat in prima pozitie a grilei poate fi penalizat cu 5-10sec

-daca un pilot nu poate pastra ritmul formatiei de start, el va semnaliza aceasta prin ridicarea mâinii si se va plasa in spatele ultimului pilot din formatie, fara a-i jena pe ceilalti. Locul ramas liber nu va fi ocupat de nici un alt pilot.

-reluarea locului in pluton este permisa unui pilot intârziat, pâna la linia rosie trasata cu 200-300 m inaintea liniei de start-sosire; starterul va decide daca se impune reluarea procedurii de start in cazul in care pilotul intarziat nu reuseste sa-si reia locul in pluton.

-cu exceptia cazului de mai sus, depasirile in timpul turului de formare pana la semnalul de start sunt interzise. Pentru incalcarea acestei reguli, Comisarii Sportivi pot aplica penalizarile corespunzatoare, de la 10 secunde pana la excluderea din mansa;

-dacã un pilot se opreste si nu poate repune kartul in functiune prin mijloace proprii, kartul trebuie intr-un loc sigur, iar pilotul va ramâne lânga kart pâna la sfârsitul mansei.

5.16 – Sosirea, intreruperea mansei, clasamentele unei competitii/etape

5.16.1 Toate sosirile sunt lansate. Dupa incheierea numarului de tururi prestabilit sosirea este semnalizata cu steagul sah, incepând cu primul pâna la ultimul pilot care trece linia de sosire.
5.16.2 Pilotii vor reduce imediat viteza si vor reintra in parcul de service "sosire" trecând in mod obligatoriu pe la postul de cântarire.
5.16.3 Parcursul efectuat de la linia de sosire pâna in parcul inchis este in regim de parc inchis, pilotul neavand dreptul sa faca nici o modificare sau ajustare la kart.
5.16.4 O mansa poate fi intrerupta numai printr-o decizie a Directorului sportiv, dupa o prealabila consultare cu Colegiul Comisarilor Sportivi. Daca nu s-au acoperit minim doua tururi, startul se va relua cu grila initiala de la startul in cursa. Daca mansa a fost intrerupta inainte de parcurgerea a 75% din numarul de tururi planificate, CCS poate decide:

a. un nou start pentru restul de tururi neefectuate. Grila pentru noul start se formeaza in ordinea trecerii pilotilor prin dreptul liniei de sosire din turul anterior intreruperii.

b. in cazul in care nu este posibil un nou start, mansa este omologata in ordinea de sosire din turul anterior intreruperii, pentru Campionat acordandu-se pilotilor 50% din punctaj.

Daca in momentul intreruperii au fost efectuate peste 75% din tururile planificate (75% rotunjit la urmatorul numar intreg) atunci clasamentul se face in ordinea trecerii pilotilor prin dreptul liniei de start la turul anterior intreruperii, pentru Campionat acordandu-se pilotilor punctaj intreg.
5.16.5 Directorul de concurs va hotari reluarea mansei in conformitate cu prevederile articolului de mai sus, la minim 30 de minute de la momentul intreruperii.
5.16.6 Grila de start a primei manse de concurs (prefinala) se stabileste in ordinea celor mai buni timpi pe tur obtinuti in mansele de calificare.
5.16.7 Grila de start pentru mansa finala (a doua mansa a competitiei) se stabileste in ordinea clasamentului mansei prefinale stabilit conform
5.16.8. In cazuri cu totul exceptionale si bine motivate, CCS poate aproba startul in mansa prefinala sau direct in cea finala, pe ultima pozitie a grilei, unui pilot care a trecut de verificarile administrative si tehnice, dar care nu a reusit sa ia startul in calificari, respectiv in mansa prefinala, ori in ambele, dupa caz.
5.16.9. O mansa la care toti pilotii au abandonat este declarata incheiata de catre Directorul cursei. Se permite totusi ultimului pilot abandonat sa incerce sa-si reporneasca kartul prin forte proprii, dupa caz. Daca in interiorul a 5 minute de la abandon (prima oprire pe pista) acest ultim pilot nu reuseste sa treaca prin dreptul liniei de sosire .
5.16.10. In afara situatiei de mai sus si a celor in care se aplica prevederile art. 5.16.4, mansele se incheie in momentul in care primul competitor parcurge numarul de tururi prestabilite prin regulamentul particular, acestuia semnalizandu-i-se sosirea cu fanionul sah.

5.16.11 Pilotilor care ruleaza in turul final (ultimul tur al pilotului din frunte) li se arata fanionul sah la trecerea prin dreptul liniei de sosire, chiar daca au acoperit mai putine tururi decat acesta. Mansa se incheie pentru acesti piloti din momentul trecerii liniei de sosire in turul final, indiferent daca acestia observa sau nu fanionul sah si in general.
5.16.12 Clasamentul unei manse se alcatuieste astfel: pe baza ordinii relative de trecere prin dreptul liniei de sosire a pilotilor care ruleaza in turul final si care au acoperit numarul prestabilit de tururi. In urma acestora sunt clasati pe baza ordinii relative de trecere prin

dreptul liniei de sosire pilotii care ruleaza in turul final, dar care incheie mansa cu un numar mai mic de tururi decat cel planificat: primii se claseaza cei care au acoperit un numar mai mare de tururi.
Primesc puncte numai cei care au trecut linia de sosire in mansa respectiva (li s-a aratat steagul sah)
5.16.13 Nu se admite trecerea kartului prin dreptul liniei de sosire prin impingere sau din inertia obtinuta prin impingere.
5.16.14 Clasamentul mansei prefinale, este valid pentru stabilirea ordinii de start in mansa finala. In cazuri de forta majora, daca mansa prefinala nu s-a putut desfasura sau a fost anulata, ordinea de start in mansa finala este cea a timpilor pe tur obtinuti in calificari. Daca din motive asemanatoare nici calificarile nu s-au putut desfasura, atunci ordinea de start in mansa prefinala este stabilita de CCS, dupa clasamentul la zi, sau dupa alte rezultate anterioare.
5.16.15 Cu exceptia situatiilor in care este intrerupta din ordinul oficialilor, caz in care se aplica prevederile art. 5.16.4, mansa finala are clasament si este valida numai pentru pilotii care au trecut lina de sosire.
5.16.16 In cazul in care cel putin un competitor a incheiat toate tururile planificate pentru mansa finala, castigatorul competitiei/etapei este declarat pilotul care a trecut primul linia de sosire in mansa finala.
5.16.17 Pentru clasarea echipelor la o etapa, se insumeaza cel mai mare punctaj obtinut conform art. 5.17.3 de cel mult 3 componenti ai unei echipe.
5.16.18 Echipele puncteaza si in cazul in care se inscriu sau se claseaza la o etapa cu un numar mai mic de piloti decat numarul celor nominalizati pe licenta, obligatorie fiind doar trecerea de verificarile administrative si tehnice pentru pilotul de la clasele CIK-FIA.
5.16.19 In eventualitatea unei egalitati in clasamentul pe echipe al unei competitii, pentru departajare se va lua in calcul **cel mai bine clasat pilot de la clasa KZ** . Daca acest criteriu nu este suficient, se vor lua in calcul pozitiile pilotilor de la MINI sau celelalte clase CIK-FIA (confruntari directe la aceeasi clasa, indiferent de pozitiile la sosire). Daca nici acest criteriu nu este suficient, atunci se acorda ambelor echipe acelasi punctaj si acelasi loc iar urmatoarei echipe punctaj la un loc diferenta.

5.17 Puncte atribuite in Campionat, clasamentele Campionatului National de Karting Dunlop 2017

5.17.1 **CNK-Dunlop 2017 se compune din 6 etape**. Numai Consiliul Federal al FRAS poate decide in cazuri de forta majora (imposibilitatea organizarii unei etape) reducerea numarului de etape a CNK-Dunlop 2016. In oricare din situatii, pentru stabilirea clasamentului final in campionat, se vor lua in calcul punctele realizate de competitori la toate etapele desfasurate si validate.
5.17.2. O etapa de campionat CNKD-FRAS are in total 3 manse oficiale de concurs
- mansa de crono-calificari
- mansa prefinala
- mansa finala

5.17.3 **Titlul de Campion National al Romaniei** se acorda in baza clasamentului de sfarsit de an competitional, stabilit pentru fiecare clasa prin insumarea punctajului acumulat de fiecare pilot detinator al unei licente valabile FRAS la toate etapele.
Punctajul pe etapa se acorda numai pilotilor care au participat la o clasa valida
Prin participare la o etapa/clasa valida de campionat se intelege inscrierea in concurs la o clasa constituita , adica minim 3 piloti participanti , parcurgerea mansei de crono-calificare si a cel putin uneia din mansele finale

In mod similar se va acorda la sfarsitul sezonului competitional titlul de "**Campioana Nationala pe Echipe**", singurul criteriu fiind insumarea punctajului obtinut de echipe la toate etapele.

5.17.4 Pentru mansa prefinala precum si pentru cea finala, punctele se acorda in functie de numarul de concurenti care au luat startul in mansa respectiva, dar in ordine inversa – adica daca au luat startul minim 3 piloti , numarul minim admis pentru o clasa, se acorda 3p. pentru locul 1 , 2pct. pentru locul 2 si 1pct. pentru locul 3 .

In mod similar pentru 15 piloti care au luat startul intr-o mansa, locul 1 va primi 15 pct, locul 2 va primi 14 pct. s.a.m.d. pana la ultimul loc adica 15 care va primi 1pct .

5.17.5 **Se atribuie puncte numai pilotilor care au trecut linia de sosire in mansele de concurs** . In cazul intreruperii unei manse la ordinul oficialilor se aplica si prevederile art. 5.16.4 unde in locul numarului de tururi planificat/prestabilit se va lua in calcul numarul de tururi efectuate de primul pilot pana in momentul intreruperii. Ex.: daca mansa a avut 13 tururi planificate si a fost intrerupta din ordinul oficialilor dupa 5 tururi (si nereluata) se atribuie 50% din puncte

5.17.6. Pentru a fi atribuite puncte valabile in Campionat, la fiecare mansa, crono finala cat si prefinala, este obligatorie in primul rand constituirea clasei (minim 3 piloti) si ca cel putin un pilot sa treaca linia de sosire, respectiv sa fie semnalizata sosirea cu steagul sah. In caz contrar, se atribuie 0 (zero) puncte tuturor pilotilor clasei respective

5.17.7 In caz de forta majora in care una din manse nu se poate desfasura sau este anulata, pentru mansa respectiva se atribuie 0 (zero) puncte si se ia in calcul doar punctajul obtinut in cealalta mansa.

5.17.8. Castigatorul Campionatului National de Karting Dunlop 2017 este declarat pilotul care in conditiile prezentului regulament a obtinut cel mai mare numar de puncte in mansele de calificari-cronometrate , prefinala si finala (cumulat) ale fiecarei competitii inscrisa in Campionatul National de Karting Dunlop 2017 .

5.17.9. Se acorda un bonus de 10% din punctajul obtinut de un pilot la incheierea campionatului , celor care au participat la toate etapele prevazute in calendarul CNKD 2017.

5.17.10. In eventualitatea in care la sfarsitul sezonului competitional pilotii acumuleaza punctaj egal, acestia vor fi departajati dupa clasarea in confruntari directe in mansele finale. In cazul in care egalitatea se pastreaza, ambilor piloti li se va acorda aceeasi pozitie la finalul campionatului, urmatorul pilot fiind clasat la o pozitie diferenta. Ex.: doi piloti se claseaza pe locul doi la sfarsit de campionat, daca la punctaj acumulat egal, numarul de victorii directe unul asupra celuilalt este acelasi, indiferent de pozitia ocupata de castigator, respectiv de invins, in mansele finale. In acest caz ambii sunt declarati vicecampioni si urmatorul clasat va ocupa locul patru.

5.17.11 In caz de egalitate in clasamentul pe echipe la sfârsitul sezonului, se va lua in calcul numarul mai mare de locuri 1, 2, 3, ….. obtinute in clasamentele pe echipe ale etapelor si daca egalitatea se mentine, se ia in considerare criteriul celui mai bine clasat pilot la clasa Mini la finalul campionatului. Daca aceste criterii nu sunt suficiente pentru departajare, atunci ambelor echipe li se va acorda aceeasi pozitie in clasamentul final, urmatoarea clasata situandu-se la un loc diferenta.

5.17.12. Se atribuie puncte si primilor trei casati in mansa de calificari cronometrate astfel

- locul 1 – 3pct
- locul 2 – 2pct
- locul 3 – 1pct

Aceste puncte se cumuleaza cu cele din mansele prefinale si finale si conteaza in toate clasamentele individuale anuale.

5.18 – Semnalizari, fanioane

5.18.1 Semafoarele utilizate sunt:
- semaforul de start – lumini: rosie si galbena (portocalie);
- semaforul pentru start anticipat - lumina galbena (portocalie).

5.18.2 Fanioanele utilizate sunt:

- drapelul national - pentru start;
- fanionul sah - pentru sosire;
- fanionul verde cu ,,V" orizontal galben - pentru start anticipat;
- fanionul verde, cu trei semnificatii:
  a. sfârsitul unei zone de alerta. Se foloseste dupa depasirea pericolului semnalizat cu fanionul galben;
  b. pentru chemarea pilotilor in turul de incãlzire de catre starter;
  c. pentru chemarea pilotilor la mansele cronometrate de catre starter.
- fanionul galben - pentru situatii periculoase. Acesta se prezinta in doua moduri:
  a. fanion fix = atentie, pericol pe traseu, depasirea interzisa !
  b. fanion agitat = atentie, pericol, traseu obturat, incetiniti, depasirea interzisa !
  c. doua fanioane agitate = pericol deosebit, depasirea interzisa, fiti gata sa opriti !
- fanionul albastru - aratat pilotului ce urmeaza a fi depasit. Se prezinta in doua moduri:
  a. fanion fix = atentie in spate, urmeaza sa fiti depasit, pastrati-va trasa !
  b. fanion agitat = permiteti pilotului din spate sa va depaseasca !

Fanionul albastru se prezinta pilotilor ajunsi din urma cu un tur de pilotii fruntasi.

- fanionul negru cu disc portocaliu insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = parasiti pista catre parcul de service rapid, pentru remedierea defectiunii ! Aveti dreptul sa reveniti pe traseu dupa remedieri.
- fanionul negru cu alb (doua triunghiuri unite pe diagonala) insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = sunteti avertizat pentru ultima oara pentru comportament nesportiv pe pista !
- fanionul negru insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = ati fost exclus din mansa, parasiti imediat pista si prezentati-va la Directorul sportiv !
- fanionul rosu - utilizat exclusiv de Directorul sportiv pentru oprirea imediata a mansei.

5.18.3 Fanioanele vor avea dimensiunile de 60 x 80 cm (cel rosu si cel sah 80 x 100 cm) si lungimea mânerului de un metru. Panoul de culoare neagra care insoteste fanioanele va avea dimensiunea de 30 x 40 cm.

5.18.4 Toate posturile comisarilor de traseu vor fi marcate prin panouri cu dimensiunile 20 x 25 cm, numerotate cu cifre negre pe fond alb, incepând de la linia de start. Panourile vor fi asezate in locuri vizibile si sigure.

5.18.5 In zona liniei de start-sosire va fi afisat numarului de tururi pâna la ,,Sosire”. In cazul in care nu exista aceasta posibilitate, directorul sportiv dispune afisarea ultimelor trei tururi.

6. REGLEMENTARI TEHNICE

6.1 In Campionatul National de Karting Dunlop 2017 au fost stabilite urmatoarele clase pe categorii de varsta si masa minime:

- **KID-HONDA – masa minima 70Kg pilot+kart complet echipat varsta 5 - 7 ani**
- **KID-Comer C50 greutatea min. 65Kg pilot+kart , varsta 5-7ani**
- **Comer C60 greutate 95Kg cu varsta 7-12 ani**
- **PUFO = max. 60 cmc, motoare TAG, masa minima kart+pilot complet echipat = 95kg Varsta 6– 9ani.**
- **MINI = max. 60 cmc, motoare TAG, masa minima kart+pilot complet echipat = 110 kg. Varsta 9- 12 ani.**
- **KFJunior , OK-Junior= max. 125 cmc masa minima kart+pilot complet echipat = 145 kg. Varsta 12 ani – 17 ani.**

Reglementarile tehnice specifice clasei KFJ se regasesc in RT CIK-FIA, art 19

- **KZ = max. 125 cmc cu cutie de viteze, masa minima kart+pilot complet echipat = 175 kg. Varsta minima 14 ani.**

Reglementarile tehnice specifice clasei KZ se regasesc in RT CIK-FIA, art. 12.

- **KR Cu motoare ROTAX – max 125 cmc – motoare sigilate de orice dealer Rotax – motoarele nesigilate vor fi controlate conform specificatiilor Rotax – greutatile minime conform reglementarilor claselor Rotax si care vor fi prevazute in regulamentele particulare.**
- **KE karturi electrice cu greutatea min. 65Kg si varsta min. 4ani , pe clase specificate in regulamentele particulare**

Pentru clasele KID-HONDA , Comer C50 , Comer C60 , reglementarile tehnice se vor stabili si vor fi publicate pana la data de 30.01.2017.

6.1.2. La fiecare etapa , prin regulamentul particular , se vor stabili clasele si categoriile la care se concureaza in functie de pilotii participanti si materialul tehnic al acestora.

6.1.3. Deasemenea la fiecare etapa , prin prevederile regulamentului particular se vor stabili clasele care vor putea concura impreuna in cadrul aceleiasi manse dar care la final vor avea clasamente separate . Pentru a nu aparea confuzii , pilotii celor doua clase vor avea stickere sub forma unui disc cu diam de 5cm , colorate diferit care se vor aplica pe numerele de concurs laterale/fata/spate , corespondente fiecarei clase

6.1.4. Pentru aceeasi competitie **se accepta folosirea unui sasiu principal si a unuia de rezerva,** scop in care acestea vor fi marcate la verificarea tehnica.

6.2. Reglementari tehnice specifice Claselor MINI si PUFO

6.2.1. Motorul 60 cmc in doi timpi TAG: monocilindric, cu admisie de tip „Piston Port”, racire cu aer „liber” (exclus racire fortata), cu pornire on-board - ambarcat (TAG), conform **regulamentului tehnic cu omologare CSAI 2010-2014 precum si a reglementarilor CSAI 2015-2020 .**

6.2.2. Motoare admise: Parilla Swift, Vortex, WTP, Maxter, Lenzo, TM ,Comer KWE6 si Bull Power.
6.2.3. Pentru fiecare motor admis la inscriere, concurentul este obligat sa prevada posibilitatea de sigilare conform indicatiilor comisarilor tehnici.
6.2.4. Ambreiajul : trebuie sa fie cel de origine al motorului, conform fisei tehnice emise de producator, iar turatia de cuplare a ambreiajului sa nu depaseasca 5500 rot/min. in orice moment al cursei.
6.2.5. Bujia: de marca libera de tip traditional cu un singur electrod , lungime 18,5 mm, pas M14x1,25. Cu exceptia electrodului, marginea finala a bujiei montate nu trebuie sa intre in camera de ardere. ,
.
6.2.6. Volumul camerei de ardere: **6,8 cmc**, masurat masurat cu plug-insert al carei volum va fi 2,0 cmc ; orice depasire a acestei de **valori de 6,8cmc** atrage dupa sine descalificarea pilotului din mansa respectiva.
6.2.7. Carburatoarele pentru clasa PUFO si MINI - se utilizeaza carburatoare cu bazin, diametrul difuzorului de **14,00 mm pt clasa PUFO si respectiv 18mm pentru clasa MINI** , de tip mecanic, exclus electronic. Carburatorul trebuie sa conserve constructia de origine conform cu propria fisa de omologare. Orice prelucrare, lustruire, adaugare sau indepartare de material este interzisa.
6.2.8. Controlul diametrului si a formei difuzorului se va face cu ajutorul unui calibru aflat in dotarea comisiei tehnice FRAS .
6.2.9. Amortizor de zgomot la admisie : este obligatoriu si trebuie sa fie omologat. Este permisa adaugarea unui element filtrant cu conditia ca amortizorul de zgomot omologat sa nu fie modificat.
6.2.10. Esapamentul: acelasi pentru toate motoarele , model MINI , PUFO conform omologare CSAI 2010-2015 si dupa caz CSAI 2015-2020
6.2.12. Transmisie: raportul de transmitere este la liber, cu conditia ca pinionul motorului sa aiba 11 dinti.
6.2.13. Sasiul trebuie sa respecte fisa de omologare a constructorului, atat ca material cat si ca dimensiuni, grosime a tevii utilizate, etc. Se interzice utilizarea sau includerea in sasiul unui kart a componentelor obtinute din titan, magneziu, ori aliajele acestora, precum si a materialelor compozite : kevlar, fibra de carbon, etc.
6.2.14. Este interzisa montarea pe sasiul omologat a oricarei bare suplimentare de stabilizare sau de rigidizare, in afara celor prevazute in fisa de omologare.
6.2.15. Aparatoarea de lant : este obligatorie si trebuie sa acopere eficient pinionul si coroana pâna la inaltimea axului. Se recomanda asigurarea protectiei laterale.
6.2.16. Scaunul : Scaunul trebuie fixat la sasiu in 4 puncte.
6.2.17. Rezervorul de carburant: va fi bine ancorat si fixat de sasiu. Alimentarea cu combustibil se face la presiunea atmosferica. Capacitatea minima este de 3 litri.
6.2.18. Roti si pneuri: jante din aluminiu si aliajele acestuia sau magneziu omologate.
Latimea maxima a rotii complete fata, (cu pneul montat si la presiune nominala) este de 115 mm si se verifica cu sablonul de 117 mm.
Latimea maxima a rotii complete spate, (cu pneul montat si la presiune nominala) este de 150 mm (verificare cu sablon de 152 mm).
Pneurile: Se vor utiliza anvelope: fata 10x4.00–5 sau 10x3,60-5 si spate 11x5.00–5 pentru asfalt uscat. Pentru conditii de pista uda sau umeda CCS va aprecia de la caz daca clasa Pufo poate desfasura mansa respective
6.2.19. Pentru a prelungi durata de exploatare a motoarelor cu consecinte favorabile in micsorarea costurilor de intretinere ale acestora se poate extinde diagrama de distributie cu valoarea +/-0,5 grade atat pentru admisie cat si pentru evacuare fata de valorile din fisele de omologare .
Valorile unghiurilor de deschidere vor fi 142+/-2,5 grade pentru admisie si 154+/-2,5grade pentru evacuare

6.3. Reglementari speciale cu privire la anvelopele utilizate in CNK-Dunlop 2017

6.3.1 La clasele KID-HONDA , PUFO si MINI, se vor utiliza pneuri marca DUNLOP compozitie medie tip SL-3.
6.3.2. La clasele Comer C50 , C60 , KE anvelopele sunt la liber
6.3.3 La clasele KFJ, KZ se vor utiliza pneuri marca DUNLOP compozitie MEDIE tip DEM sau DFM (10x4,5-5/ 11x7,1-5).
6.3.4. Clasa KR , cu motoare Rotax va utiliza pneuri de consistenta minim medium indiferent brandul
6.3.5 Conditiile de comercializare ale anvelopelor Dunlop sunt sub controlul direct al CNK-FRAS. Acestea vor fi precizate prin regulamentele particulare ale etapelor de Campionat.
6.3.6 Anvelopele pentru mansele de concurs vor fi marcate de catre comisarii tehnici.
6.3.7. Este interzisa montarea pe kart a oricarei combinatii de anvelope de marci diferite, ori a anvelopelor de uscat cu cele de ploaie.
6.3.8. Sculptarea anvelopelor , resaparea sau tratarea chimica, sau de alta natura este strict interzisa.

6.4. Reglementari speciale cu privire la combustibilul utilizat

6.4.1 In CNK-Dunlop-2017 este obligatorie utilizarea combustibililor comercializati uzual in Romania care trebuie sa se incadreze in specificatiile CIK-FIA.
A se observa si regulamentele particulare standard, care pot impune un anumit tip de combustibil.

6.4.2. In mod exceptional concurentii care s-au calificat pe primele 3 locuri in mansele finale , la clasele MINI si KF-J , vor primi din partea FRAS inainte de start in mod GRATUIT benzina pentru mansa respectiva . Benzina va fi cu specificatie MOL-EVO
Procedura alimentarii se va preciza prin regulamentul particular al fiecarei curse in functie de conditiile circuitului

6.4.3. Competitorii accepta procedura de control a FRAS si laboratoarele recunoscute pe plan national pentru analiza combustibililor utilizati in competitii.

6.5. Alte precizari

6.5.1 Schimbarea karturilor, a sasiurilor, a motoarelor si a anvelopelor intre piloti este interzisa pe timpul manselor de calificare, al prefinalei si al mansei finale, sub sanctiunea excluderii din mansa.
Indiferent de clasa de care apartine, kartul considerat de Comisarii Tehnici "constructie periculoasa" nu va fi admis in competitie.
6.5.2 Verificarea tehnica initiala este obligatorie pentru toti concurentii si se desfasoara in intervalul orar precizat in regulamentul particular**.** La verificarea tehnica initiala se prezinta Pasaportul Tehnic primit la inscriere si completat de concurent, kartul/karturile complet echipate (cu sau fara motor montat pe sasiu), echipamentul complet al pilotului, cauciucurile utilizate in concurs.

7. PENALIZARI, SANCTIUNI

7.1. Conform Legii 69/2000 actualizata, modalitatea de exercitare a autoritatii disciplinare in sport se realizeaza printr-un sistem coerent de sanctiuni, gradat, in functie de gravitatea faptelor,diferentierea graduala a acestora in aplicarea sanctiunilor, excluderea posibilitatii dublei sanctiuni pentru aceeasi fapta, excluderea retroactivitatii in aplicarea sanctiunilor si interdictia de a da sanctiuni pentru fapte savarsite anterior momentului comiterii faptei in cauza. Se va tine cont de cauzele sau imprejurarile care scutesc, atenueaza sau agraveaza raspunderea faptuitorului si vor fi mentionate cerintele pentru stingerea sau suspendarea sanctiunii, garantandu-se dreptul la aparare prin stabilirea cailor de atac impotriva sanctiunilor aplicate.
7.2 Masurile luate de FRAS in cazul abaterilor de la prezentul regulament se iau in baza Statutului FRAS si pot fi „penalizari" de cursa, sau „sanctiuni disciplinare". Penalizarile sunt aplicate in cazul incalcarilor „regulii jocului" si au rolul de a restabili clasamentul

7.3 In cazul in care se impune luarea acestor masuri pe timpul competitiei sau la finalul acesteia, Comisarii Sportivi vor stabili prin decizia luata cu majoritate de voturi, care este „penalizarea" si care este „sanctiunea" disciplinara. Aplicarea penalizarii prevazute de regulamentele sportive si a unei sanctiuni disciplinare nu reprezinta dubla sanctiune pentru aceeasi fapta.
7.4 Contestatiile legate de sanctiuni pe linie disciplinara sunt date in competenta Comisiei de Disciplina a FRAS, iar penalizarile, Comisiei de Competitii. Comisia de Apel a FRAS va putea judeca ambele tipuri de contestatii, definitiv si irevocabil in cazul penalizarilor, iar in cazul sanctiunilor pe linie disciplinara, cu drept de recurs la Comisia Nationala de Disciplina MTS.
7.5 Penalizarile specifice activitatii de karting sunt de regula penalizari in timp (secunde, minute adaugate timpului realizat de pilotul penalizat) sau repozitionarea pe ultimul loc al grilei de start, refuzul startului in mansa, excluderea dintr-o mansa, excluderea din competitie, depunctarea pilotului sau a echipei sale, alte penalizari prevazute de Statutul FRAS. Acestea se gradualizeaza in functie de influenta pe care incalcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv.
7.6 In cazul abaterilor de la reguli accidentale, involuntare, conjuncturale, in karting penalizarile pot fi:

-echipament pilot incomplet sau neconform (refuzul inscrierii pana la remediere, ori excluderea, dupa caz)

-ajutor din exterior nesolicitat (CCS)

-utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzatoare, ori neconforme (CT, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere, dupa caz)

-rularea pe anvelope de uscat desi s-a decis trecerea pe anvelope de ploaie (semnalizare cu fanion negru-portocaliu, CCS)

-intrarea pe pista fara a acorda atentie semnalizarii arbitrului desemnat (CCS)

-reintrarea pe pista prin alt loc decat cel in care kartul a parasit pista, dar fara scurtarea traseului (CCS, avertisment)

-depasirea accidentala in turul de formare (CCS)

-neconformitati tehnice minore si/sau provocate de uzura, sau de un incident de cursa (CT, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere, depunctare)

-ruperea accidentala a unui sigiliu (CT, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere), altele asemenea.

7.7 In cazul incalcarilor savarsite constient, cu intentie, de tipul:

-depasirilor nejustificate in turul de formare
-starturilor anticipate repetate
-nesocotirii semnalizarii arbitrilor de traseu
-pilotajului agresiv, cu punerea in pericol a sigurantei celorlalti piloti, ori cu incalcarea codului de conduita pe circuit
-scurtarea traseului
-ruperea marcajelor, a sigiliilor, inlocuirea nepermisa de repere, altele asemenea,
Comisarii Sportivi vor inaspri penalizarile corespunzator, dictand amendarea, excluderea din mansa, excluderea din competitie, depunctarea, suspendarea pentru una sau mai multe etape, dupa caz.

7.8 Sanctiuni pe linie disciplinara. Pe langa penalizarile mentionate, Comisarii sportivi pot aplica deasemenea sanctiuni disciplinare, in cazul incalcarii grave a regulamentelor si in cazul recidivei. Totusi, sanctiunile pe linie disciplinara vor fi aplicate in conformitate cu Statutul si cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precadere pentru comportament nesportiv, lipsit de fairplay, pentru agresivitate sau violenta, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru incalcarea ordinelor oficialilor unei competitii, pentru neprezentarea la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea in eroare a oficialilor, altele asemenea. Se va sanctiona pe linie disciplinara orice abatere de la regulile adoptate in perimetrul kartodroamelor, fumatul in locuri nepermise, incalcarea normelor de prevenire a incendiilor, consumul de bauturi alcoolice, orice alte abateri de la normele de conduita sportiva si convietuire sociala.

8. PROTEST, CONTESTATIE, APEL

8.1 **PROTEST**. Orice protest este semnat, datat (cu ora si minutul depunerii) si inmanat Directorului Sportiv sau inaintat acestuia prin intermediul responsabilului de „relatia cu concurentii". Protestele verbale, cele colective, sau cele depuse fara achitarea taxei, nu se iau in considerare.
8.2 Dreptul de a protesta il au doar competitorii sau reprezentantii acestora, inregistrati in acest scop la FRAS. Pot de asemenea sa depuna proteste concurentii ai caror piloti au luat startul si au abandonat pe parcursul competitiei.
8.3 Taxele de protest in CNK-Dunlop 2015 sunt urmatoarele:
- pentru protest pe linie sportiva - 200 euro
- pentru protest tehnic – 200 euro

8.4 In protestele legate de neconformitatea tehnica a unui kart va fi precizata clar si fara echivoc, piesa contestata. In protestele legate de incidentele de cursa, faptele trebuie expuse clar, concis si cu referire la articolul de regulament incalcat. Este permisa anexarea de inregistrari video in sustinerea protestului. Acestea trebuie depuse odata cu protestul scris. Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau retine aceste inregistrari, care vor fi predate Observatorului Federal odata cu dosarul competitiei.
8.5 Nu sunt admise proteste pe considerente generale. (spre ex. nu se admite protestul care vizeaza neconformitatea unui intreg kart)
8.6 Operatiunile de demontare vor fi efectuate de mecanicii kartului controlat sub supravegherea oficialilor. In afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a comisarilor tehnici si a unui Comisar Sportiv sau a Observatorului Federal, nu este permisa prezenta altor persoane. Se va consemna rezultatul verificarilor intr-un proces verbal semnat de toti cei prezenti, document care va fi depus in dosarul cursei care este predat Observatorului Federal. In afara de procesul verbal, oficialii pot dispune inregistrarea video a intregii verificari tehnice sau fotografierea reperelor controlate si a masuratorilor, care de asemenea vor fi depuse la dosarul competitiei prin grija Observatorului Federal.

8.7 Daca protestul se dovedeste neintemeiat, taxa va fi preluata in totalitate de cel impotriva caruia a fost depus protestul. Nici una din parti nu are dreptul de a solicita celeilalte, posibilele diferente dintre costul estimat de DS si costul efectiv de aducere a kartului in stare initiala.
8.8 Daca protestul este intemeiat, taxa se restituie integral celui care a depus-o, sau partial in cazul in care doar o parte a obiectiunilor era justificata. In acest caz, taxa trece in sarcina competitorului gasit vinovat, care va fi exclus si/sau sanctionat de CCS.
8.9 Pentru karturile verificate din oficiu, din ordinul CCS, nu se va putea solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate de aceste controale.
8.10 Termenele de depunere a protestelor, sub sanctiunea nulitatii, sunt:

-impotriva modului de intocmire a listelor de inscrisi, maxim 30 min. de la afisare.

-impotriva modului de intocmire a grilei de start, maxim 10 min. de la afisare;

-impotriva unei abateri comise intr-una din manse, maxim 15 min. de la sosirea din mansa respectiva.

-pentru neconformitate tehnica, maxim 15 min. de la sosirea din mansa;

-impotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afisarea rezultatelor provizorii.

8.11 **APEL.** Impotriva solutiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se considera nedreptatit poate inainta catre FRAS o contestatie. Intentia de depunere a contestatiei trebuie adusa la cunostinta Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare in scris, in maxim o ora de la data difuzarii/publicarii deciziei contestate. Lipsa acestei notificari sau depunerea acesteia in afara timpului regulamentar - atrage decaderea din dreptul la contestatie sau la apel.
8.12 Contestatia trebuie transmisa Secretariatului FRAS in maxim 48 de ore de la notificarea CCS. Este admisa transmiterea acesteia prin fax, e-mail, etc. insotit de copia ordinului de plata prin care se probeaza achitarea taxei aferente.
8.13 Taxele de proteste/contestatii/apeluri sunt:

- 400 euro pentru contestatii (catre Comisia de Competitii sau Comisia de Disciplina a FRAS)
- 500 euro pentru apeluri (catre Comisia de Apel a FRAS, numai dupa epuizarea celorlalte cai de atac)

8.14. Comisarii Tehnici se pot sesiza din oficiu si pot dispune in orice moment verificarea prin sondaj a conformitatii tehnice a unuia sau a mai multor karturi, cu aprobarea Comisarilor Sportivi. Pentru karturile verificate din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.
8.15 Sunt considerate abateri disciplinare grave:

- neprezentarea la controlul tehnic si orice forma de sustragere de la acesta;
- orice incercare de a masca sau inlocui un reper neconform;
- ruperea sau lipsa unui sigiliu ori stergerea marcajelor;
- discutiile in contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale;
- orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau un apel si cel care este contestat;.
- depunerea nejustificata a protestelor, ori cu reacredinta;
- prezenta persoanelor neautorizate in incinta unde se desfasoara controalele tehnice
- falsificarea rezultatelor masuratorilor
- sustragerea de la achitarea obligatiilor de plata stabilite in urma solutionarii unui protest.

9. CLASAMENTE, PREMIERE

9.1 La fiecare etapa vor fi premiate obligatoriu clasele constituite adica cele la care au luat startul in mansa finala cel **putin trei piloti, cu conditia ca cel putin unul din ei sa fi ajuns la sosire**.
Echipele vor fi premiate obligatoriu indiferent de numarul de echipe admise in competitie. In toate celelalte cazuri, premierea este la libera decizie a organizatorului.
9.2 Pilotii clasati pe locurile 1, 2 si 3 care nu se prezinta la festivitatea de premiere vor fi sanctionati disciplinar. In mod similar vor fi sanctionate echipele care nu iau parte la festivitatea de premiere.

10. DISPOZITII FINALE

10.1 Prezentul regulament se completeaza cu prevederile specifice ale CIK-FIA.
10.2 Prezentul regulament a fost elaborat de CNK-FRAS , aprobat în CF-FRAS in sedinta din 07.12.2016