



MINISTERUL
TINERETULUI
ȘI SPORTULUI

CAMPIONATUL NAȚIONAL DE TIME ATTACK – 2017

REGULAMENT PARTICULAR

ETAPA II-III

15.09.2017-16.09.2017

Cuprins

1. Introducere	3
2. Program.....	4
3. Organizator	5
4. Automobile admise	5
5. Piloți admiși	7
6. Siguranța concurenților.....	8
7. Înscrieri, Validări	8
8. Asigurări	10
9. Numere de concurs	12
10. Publicitate	12
11. Verificări administrative	13
12. Verificări tehnice	14
13. Generalități.....	15
14. Desfășurarea competiției.....	19
15. Clasamente.....	21
16. Penalizări.....	23
17. Protecția mediului	24
18. Dispoziții finale.....	24
19. Anexe	25
19.1 Anexa 1 – schiță traseu	25
Cerere înscriere pilot etapa 2.	26
Cerere înscriere pilot etapa 3.	27

1. Introducere

Etapa II-III a Campionatului National de Time Attack 2017 se desfășoară în conformitate cu Regulamentul Campionatului National de Time Attack 2017 și cu prezentul Regulament Particular.

Prin înscrierea în competiție, participanții accepta arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv, pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.

Eventualele completări și/sau modificări la prezentul Regulament Particular vor fi făcute prin buletine numerotate și datate, emise de către Organizator, cu avizul FRAS sau de către Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS).

Este foarte important de specificat și reținut faptul că, pe lângă latura sportivă, este foarte importantă și cea socială, înclinând mult balanța spre siguranță. Aici este cadrul legal optim pentru a face performanța fără riscuri majore, vitale. Acest campionat are ca obiectiv principal descoperirea de noi talente din rândul tinerilor șoferi amatori, dornici de a face pasul spre sportul auto de performanță ca viitori piloți.

Regulamentul cadru se supune regulamentului acreditat FRAS, fiind adaptat locului și modului nostru de organizare și desfășurare a cursei.

2. Program

Etapa II, vineri, 15.09.2017:

- 8:00: Înscrieri, verificări administrative și tehnice
- 09:45:00 Briefing cu piloții
- 10:00: Recunoașteri
- 11:00: Mașe antrenament 1+2
- 14:00: Pauză
- 15:00: Mașă concurs 1
- 16:30:00 Mașă concurs 2
- 18:00: Afișare rezultate provizorii/Contestații
- 18:30:00 Festivitate de premiere etapa 2

Etapa II, sâmbătă, 16.09.2017

- 8:00: Deschidere secretariat/Înscrieri și verificări tehnice (daca este cazul)
- 8:45:00 Briefing cu piloții
- 9:00: Recunoașteri
- 10:00: Mașe antrenament 1+2
- 13:00: Pauză
- 14:00: Mașă concurs 1
- 15:30:00 Mașă concurs 2
- 17:00: Afișare rezultate provizorii/Contestații
- 17:30:00 Festivitate premiere etapa 3

În funcție de numărul participanților, programul poate fi ușor modificat.

3. Organizator

Organizator: A.C.S “RICHY RACING TEAM”

Adresa organizatorului: 530212, Miercurea-Ciuc, str. Revoluției din Decembrie nr.17/26, jud. Harghita,

Tel: 0740.842.474

E-mail: richyracingteam@gmail.com

Coorganizator: SC “MIDA” S.R.L. – Dealer Autorizat Dacia, Renault Nissan pentru județele Harghita și Covasna.

Competiția se va desfășura pe un traseu cu următoarele caracteristici:

Locul desfășurării: Circuitul de karting “SKAT-KART” – Târgu Secuiesc, Jud. Covasna.

Lungime circuit: 1.5 km.

Suprafața de rulare: asfalt

4. Automobile admise

În cadrul CN de Time Attack 2017 pot participa atât automobile de serie cât și de competiție (turisme, monoposturi, biposturi, automobile de formula, etc.) indiferent de tipul transmisiei. Nu sunt admise în competiție tricicluri sau cvadricicluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate. Automobilele care au schimbat motorul dar au păstrat aceeași marcă vor participa la clasa Open . Automobilele care au montat o marcă diferită de motor vor participa la clasa OPEN. Chiulasa /chiuloasele se poate/pot schimba pentru clasa OPEN. Sunt admise orice fel de anvelope.

4.1 Clase:

Clasa 1: automobile 2RM cu cilindrul nominal până la 1400 cmc;

Clasa 2: automobile 2RM cu cilindrul nominal de la 1401 până la 1600 cmc;

Clasa 3: automobile 2RM cu cilindrul de la 1601 până la 2000 cmc;

Clasa 4: automobile 2RM cu cilindrul de la 2001 cmc până la 2500 cmc;

Clasa DIESEL : automobile 2RM indiferent de cilindrul cu motoare diesel,

Clasa Juniori: automobile cu capacitate de până la 1600 cm³ cu motoare aspirate și o putere maximă de 12,5 kg/kW pentru piloții cu vârsta între 12 și 14 ani.

– automobile cu capacitatea de până la 1600 cm³ cu motoare aspirate și o putere de maxim 10 kg/kW pentru piloții cu vârsta între 14 și 18 ani .

Vârsta juniori: vârsta minimă ,12 ani, vârsta maximă sub 18 ani.

Juniorul trebuie să prezinte înaintea fiecărei etape un acord notarial de participare a acestuia, acord semnat de ambii părinți sau a tutorelui legal. Juniorii cu vârsta între 12 și 14 ani nu au voie să participe pe toată desfășurarea concursului fără însoțitor (antrenor, părinte, etc.). Oficialii sau organizatorii pot interzice juniorilor să ia startul în cazul în care constată că poziția juniorului la postul de pilotaj, vizibilitatea ori accesul la comenzile automobilului sunt necorespunzătoare.

Clasa OPEN: Automobile artisanale - modificate care nu se încadrează la clasele de mai sus. Aici vor concura și automobilele cu tracțiune integrală.

La clasele 1, 2, 3 , Juniori și Diesel automobilele care sunt dotate cu cutii de viteză secvențiale, automate, triptronice sau de tip DSG vor trece automat la o clasă superioară față de cea unde se încadrează după capacitatea cilindrică. În clasele 1, 2 și 3 pentru motoarele supraalimentate, cilindrul nominal se va înmulți cu coeficientul de 1,7 (benzină) sau 1,5 (motorină) iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindrului rezultate.

Clasa ISTORICE: Automobile cu vechime de peste 30 de ani de la fabricație.

Clasa MONOPOST: Automobile speciale monopost sau bipost, prototip, artisanale, etc.

IMPORTANT:Concurenții care participa la Clasele Juniorii si Diesel se vor înscrie la clasa conform cilindreei si vor puncta în clasamentele claselor si la junior si diesel.

5. Piloți admiși

5.1 Piloții care dețin o licență FRAS pentru CN de Time Attack (sau echivalentă) valabilă pe anul în curs pot participa și pot acumula puncte în CN de Time Attack .

Orice persoană care deține un permis național sau internațional de categorie B poate participa dar numai în baza unei licențe pe anul în curs sau o licență pe o singura etapa (one-event). Excepție fac juniorii, care vor conduce numai pe pistă.

5.2 În CNTA echipa este formată din minim 3 și maxim 5 piloți licențiați. Pentru echipa se iau în calcul cele mai bune trei punctaje obținute de componenții acesteia. Participarea ca echipă se poate face numai în baza licenței corespunzătoare emisă de FRAS prin completarea cererii tip, pe care se va menționa componența echipei. Pe parcursul unui an competițional, în baza aceleiași licențe de echipă, este admisă schimbarea a maximum doi piloți în componența unei echipe.(adică max. 7 nominalizați). Schimbarea a mai mult de doi piloți în cadrul aceluiași sezon competițional dă naștere unui nou concurent (o nouă echipă) căreia nu i se va lua în calcul punctajul realizat în baza vechii licențe.

5.3 În CN de Time Attack 2017 licențele de pilot și de echipă sunt în valoare de 200 RON a-conform Regulamentului Campionatului Național de Time Attack.

5.4 Obligatoriu pentru juniori și pe răspunderea organizatorului, un test preliminar va fi organizat la data publicată în regulamentul particular, în vederea stabilirii nivelului minim de aptitudini corespunzător admiterii în competiție. Indiferent de rezultatele acestui test preliminar, oficialii au dreptul în orice moment să excludă din competiție un pilot care prin stilul de pilotaj poate pune în pericol securitatea cursei, respectiv a celorlalți participanți, a spectatorilor, arbitrilor și chiar a celui în cauză. Această decizie poate fi luată de CCS la sesizarea directorului sportiv.

6. Siguranța concurenților

6.1. Automobilele de competiție trebuie să fie complet golite de orice obiect neasigurat în compartimentul motor, habitacul și portbagaj, ce ar putea deveni periculos prin deplasarea acestuia în timpul competiției. Extinctorul va fi rigid asigurat, dar accesibil pilotului.

6.2. Deplasarea mașinilor de concurs, pe toată perioada desfășurării etapelor se va face numai la indicațiile oficialilor, cu viteză scăzută și atenție sporită – cu excepția manșelor cronometrate - și sub directa lor supraveghere.

6.3. Fiecare pilot trebuie:

a) Să poarte combinezon (cu sau fără omologare valabilă sau expirată – notă: se acceptă și combinezonul de mecanic) și cască de protecție (preferabil cu omologare ECE sau FIA). Nu se acceptă căști de ciclism sau schi.

Se recomandă folosirea echipamentelor individuale de protecție (ghete, mănuși, etc.) folosite în automobilism cu omologare valabilă sau expirată. Este interzisă participarea la competiție în papuci, sandale, pantaloni scurți sau tricouri cu mânecă scurtă. Folosirea mănușilor este opțională, cu amendamentul ca aceasta să nu fie cu degete scurte – tăiate, tip ciclist - . Oficialii au dreptul de a refuza startul unui concurent, care se prezintă cu un echipament neconform celor precizate mai sus.

b) Să fie corect menținut în scaun atât prin modelul constructiv al scaunului cât și de centura de siguranță.

c) Să păstreze închis geamul sau cel mult întredeschis la circa 2 cm.

7. Înscrieri, Validări

7.1 Orice persoană care dorește să participe la concurs trebuie să trimită e-mail- înainte sau să prezinte la secretariatul competiției cererea de înscriere tip, completată. În caz de număr limitat de participanți, cei cu înscrierea anunțată cu minim o zi înainte vor avea prioritate. În situația în

care numărul concurenților înscriși depășește numărul concurenților admiși prin prezentul regulament particular, totdeauna vor avea prioritate piloții licențiați FRAS.

7.2 Odată ce înscrierea a fost admisă, cererea nu mai poate fi modificată. Totuși, în cazuri de forță majoră (de exemplu defectarea automobilului) CCS poate aproba schimbarea automobilului cu altul din aceeași clasă, dar numai până la Verificarea tehnică.

7.3 În CN de Time Attack 2017 un pilot se înscrie doar în clasa corespunzătoare cilindreei , sunt admiși cel mult doi piloți pe o singură mașină dar toți la aceeași clasă corespunzătoare cilindreei , sau un pilot pe cel mult trei mașini, dacă autoturismele sunt diferite și înscrise la clase diferite. Este responsabilitatea piloților care utilizează una și aceeași mașină să procedeze în așa fel încât să nu întârzie startul și de asemenea să afișeze corect numărul de concurs. Efectuarea unei manșe de antrenament cronometrat sau de competiție cu numărul de concurs al altui competitor se sancționează cu excluderea din competiție a ambilor piloți, indiferent dacă au participat sau nu pe unu și același automobil. Pilotul care concurează la mai multe clase - pe două sau trei automobile - trebuie să parcurgă cel puțin o manșă de antrenament cronometrat pentru fiecare clasă la care participă. Pilotul înscris la două/trei clase și care face parte din cadrul unei echipe va trebui să declare la începutul competiției - până la verificările administrative - manșa, respectiv clasa cu care va puncta pentru echipă.

7.4 Numărul maxim de concurenți va fi de 50 . Înscrierile se fac în ordinea depunerii/înregistrării cererilor la organizator și la secretariatul competiției și se suspendă la completarea numărului stabilit. Numai CCS poate decide depășirea numărului de participanți stabiliți și numai în cazuri excepționale .

7.5 Prin semnarea cererii de înscriere, pilotul, concurentul (clubul sportiv, echipa) și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile prezentului regulament și nu pot invoca necunoașterea acestuia și nici faptul că nu le-a fost adus la cunoștință în întregul lui sau parțial. De asemenea orice interpretare a prezentelor reglementări de către cei menționați, alta decât cea oficială a FRAS, nu va fi luată în considerare.

7.6 Participarea în echipaj, cu două persoane la bord, respectiv pilot și copilot, este permisă numai în cazul piloților licențiați care participă pe automobile ce asigură același nivel de

securitate, corespunzător, pentru ambii membri ai echipajului. Copilotul este obligat să poarte echipament de protecție similar cu al pilotului, așezat pe scaun și are dreptul de a fi în automobilul de competiție în timpul recunoașterilor și al antrenamentelor cronometrate. Această regulă nu se aplică piloților juniori sub 16 ani, care au obligația de a participa pe tot parcursul competiției cu un însoțitor adult, respectând prevederile de siguranță impuse participanților.

7.7. Documentele necesare la validarea înscrierii:

- Cerere tip de înscriere;
- Dovada achitării taxei de înscriere;
- Licențele de pilot/copilot, după caz;
- Documentul din care rezultă acordarea dreptului de utilizare a automobilului în competiție, din partea proprietarului, către pilot; și un document al mașinii.
- Acordul parental pentru juniori.

7.8 Taxele de înscriere au următoarele valori :

- | | |
|------------------------------------|---------|
| – Pilot licențiat FRAS/etapă | 280 Ron |
| – Pilot cu licență One-event/etapă | 380 Ron |
| – Echipă/etapă | 200 Ron |

Notă: Piloții vor achita valoarea taxei de înscriere pentru toate clasele la care se înscriu.

8. Asigurări

8.1. Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare globală de răspundere civilă față de terți, care este valabilă începând cu antrenamentele oficiale și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalificarea sau excluderea unui competitor.

8.2. Nici organizatorul competiției, nici FRAS, nici oficialii sau arbitrii, nu au nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor, materialului sportiv al acestora, ori terților, provenite sau rezultate din înscrierea sau participarea acestora la competiție.

8.3. Prin semnarea cererii de înscriere, competitorii scutesc pe oficiali, arbitri și organizatori sau pe reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răniri de orice fel, provenite sau rezultate din înscrierea sau participarea acestora la competiție.

8.4. Asigurarea de la art. 8.1 este obligatorie, dar nu se va suprapune, nu va înlocui și nu va aduce atingere nici unei polițe de asigurare personale sau individuale deținută de participanții la eveniment. Este responsabilitatea competitorilor, a structurilor sportive, a echipelor, a sportivilor și a reprezentanților legali ai acestora, ca fiecare dintre aceștia să posede asigurarea valabilă pe întreaga durată a Etapelor I-a a CN de Time Attack 2017 pentru accidente produse pe timpul acestor competiții. Licența pilotului care va fi găsit cu o asigurare expirată, va fi suspendată până la reînnoirea asigurării.

8.5. Pentru minorii participanți în orice calitate la competițiile din cadrul CN de Time Attack 2017 responsabilitatea aparține competitorilor pe care îi reprezintă. Toți competitorii, concurenții, structurile sportive și echipele acestora au obligația să obțină în acest sens consimțământul scris de la părinții sau de la reprezentanții legali ai minorului respectiv.

9. Numere de concurs

Fiecare participant este obligat să aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs, numărul licenței. Pentru concurenții one-event numerele vor fi furnizate de către organizator (începând de la 101) valabile o etapă. Aceștia sunt obligați de a achita o **garanție de 20 RON**, care se va restitui după predarea numerelor de concurs.

Automobilele de competiție trebuie dotate cu două numere de concurs, câte unul pe fiecare parte, pe geamurile laterale spate, cu o înălțime de 25 cm și o grosime a cifrelor de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804). Scrierea numelui pilotului este opțională, aceasta putând fi plasat sub numărul de concurs – pe geamurile laterale spate -, și obligatoriu trebuie să fie de culoare albă, cu o înălțime a literelor de 6 cm. Numele scris pe geamurile laterale spate trebuie să fie identice cu cele folosite în campionatele de raliuri (valabil și în CNRD) cu scrierea completă a numelui și inițiala prenumelui (exemplu: Popescu Ioan=Popescu I. sau John Black= J. Black). Este interzisă folosirea poreclelor, ca nume pilot. Piloții pot folosi în dreptul numelui steagul țării de proveniență, numai dacă aceasta nu depășește mărimile de 6x6 cm.

10. Publicitate

10.1. Este permisă publicitatea pe automobilele participante la competiție, cu condiția să fie autorizate de legile naționale și de reglementările FRAS, să nu fie ofensatoare, să nu fie de natură politică sau religioasă, să nu se suprapună cu spațiile rezervate identificării automobilului sau echipajelor din concurs și să nu obtureze vizibilitatea pilotului și a copilotului.

10.2 Publicitatea obligatorie a organizatorului este un abțibild dreptunghiular de mărimea 50x17 cm, care se va aplica pe portierele din față a automobilului de concurs, sub geamuri.

10.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

10.4. Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentar față de cea de la art.10.2

10.5. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivația lipsei spațiului disponibil, sau a conflictului de interese cu o firmă din domeniul auto (marca de automobile, pneuri, lubrifianți, altele asemenea), taxa de înscriere nu poate depăși dublul taxei uzuale. Oficialii pot solicita în orice moment documente (contracte de publicitate, sponsorizare, etc.) pentru publicitatea afișată de concurenți pe automobile sau în paddock ori în zonele adiacente competiției, cu deosebire în cazul conflictului de interese, dar fără clauzele confidențiale, valoarea contractului, etc. În cazul în care pentru publicitatea de mai sus nu există contract, organizatorii sau oficialii pot dispune îndepărtarea acestuia de pe automobile sau de la locul afișării.

11. Verificări administrative

Fiecare concurent se va prezenta la verificarea administrativa conform programului de mai sus. Locul de desfășurare al verificărilor administrative va fi la secretariatul competiției organizat in incinta circuitului de karting Skat Kart – Târgu Secuiesc.

Documentele necesare la verificările administrative:

- licența de pilot;
- permisul conducere al pilotului; in cazul suspendării permisului de conducere, sportivul va fi obligat sa prezinte procesul verbal de suspendare. In cazul suspendării pe motiv de accident cu vătămare corporală, consum de alcool sau alte substanțe interzise, sportivului aflat in culpa i se va interzice participarea la competiție;
- certificatul de înmatriculare al automobilului sau un document din care sa rezulte dreptul de proprietate asupra acestuia si dreptul de utilizare in competiții sportive;
- formularul de înscriere;
- dovada achitării taxei de înscriere.

La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele:

- regulamentul particular;
- numere de concurs; (în cazul piloților one- event);
- abțibilduri pentru reclama obligatorie

12. Verificări tehnice

12.1 Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat de către pilot sau de persoana care îl reprezintă, la verificarea tehnică, care se va desfășura în incinta circuitului Skat Kart – Târgu Secuiesc. Locul desfășurării verificărilor tehnice va fi semnalizat corespunzător. Întârzierea la verificarea tehnică față de minutul înscris la secretariat pe cererea de înscriere, poate constitui baza unei penalități .

12.2 Orice automobil care se prezintă la start cu avarii, elemente de caroserie lipsă, geamuri laterale, parbriz sau lunetă sparte, ori parbriz fisurat în zona de vizibilitate a pilotului, nu va fi acceptat să ia startul. De asemenea, Comisarii Tehnici pot sesiza CCS și directorul cursei în legătură cu orice automobil care pe timpul desfășurării competiției a devenit nesigur sau riscant pentru securitatea competiției. Toate automobilele trebuie să fie dotate cu stingător sau sistem de stingere al incendiului.

13. Generalități

Piesele mecanice pot face obiectul oricăror operații de prelucrare mecanică, nefiind obligatorie identificarea marcajelor de origine, exceptând orice piesă componentă a sistemului de direcție și de frânare, care trebuie să fie cele omologate sau de serie.

13.1. Motor Sunt permise orice modificări la motor fără să se depășească capacitatea cilindrică a clasei respective, dar să se păstreze tipul de motor original.

a) Sistemul de alimentare: la liber. Orice conductă sau furtun de alimentare deteriorat, îmbătrânit sau care prezintă risc de spargere sau scurgere fluide va conduce la refuzul admiterii în competiție.

b) Aprinderea: este la libera alegere;

c) Sistemul de răcire: este la libera alegere cu condiția ca radiatorul să nu depășească perimetrul automobilului, să nu fie situat deasupra nivelului inferior al ramei parbrizului și să nu fie montat în habitacul;

d) Sistemul de ungere: este la libera alegere;

13.2. Sistem de evacuare Modificarea eșapamentului începând cu primul segment și până la ieșire, sunt libere, dar ieșirea trebuie să se facă la nivelul extremităților caroseriei atât pentru ieșire laterală cât și pentru ieșire în spate. În cazul ieșirii laterale, aceasta trebuie să fie amplasată dincolo de planul median al caroseriei.

13.3. Transmisia

Cutia de viteze pentru clasele 1, 2, 3, Open Turisme și Juniori nu poate fi secvențială Ambreiajul este la liber. Interiorul cutiei de viteze este la liber. Diferențialele autoblocante nu sunt autorizate decât la clasa 4, clasa Open. Sistemele de control al tracțiunii pot fi decuplate.

13.4. Suspensia este la libera alegere.

13.5 Roțile și anvelopele sunt cele menționate la Cap. 4. Nu se admit anvelope cu cuie sau ținte. Pentru temperaturi ale mediului ambiant de peste 30 grade Celsius în momentul startului,

officialii pot interzice utilizarea anvelopelor de iarnă sau a celor cu crampoane, dacă utilizarea acestora ar putea ridica probleme de securitate a cursei. Interdicția va fi aplicată tuturor piloților și se va păstra pe toată ziua de concurs. Deșaparea unui pneu pe timpul unei manșe atrage anularea manșei respective pentru concurentul în caz, la decizia Directorului Sportiv și la semnalul arbitrilor de pe traseu. Automobilul va fi oprit și nu se va mai deplasa până nu se schimbă roata respectivă. Automobilul poate să revină în cursă doar în cazul în care se considera –după o nouă verificare tehnică ca este apt din punct de vedere tehnic pentru competiție.

În cazul în care condițiile meteo se schimbă în timpul unei manșe conducerea cursei are dreptul de a opri sau anula manșa respectivă. Concurenții au obligația de a respecta indicațiile oficialilor privind folosirea anvelopelor adecvate condițiilor meteo. Cei care au fost întorși de la start pentru schimbarea anvelopelor, pot reveni după efectuarea modificărilor cerute. În cazul în care un pilot nu are posibilitatea de a intra pe pistă cu anvelope adecvate, i se refuză startul.

13.6. Sistemul de frânare Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați. Doar levierul frânei de ajutor (de mână) poate fi modificat astfel încât să devină cât mai accesibil, cu condiția să nu prezinte pericol de accidentare a pilotului sau a copilotului, după caz, sau înlocuirea întregului sistem de frână de mână clasic, cu cel de frână de mână hidraulic, cu condiția efectuării acestei operații de înlocuire de către constructori specializați.

13.7. Direcția: La liber.. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.

13.8. Șasiu - Caroserie Trebuie să provină din producția de serie a unui constructor de automobile (cu excepția clasei Open); Caroseria trebuie să fie de tip "construcție închisă"; totuși, este permisă utilizarea unei caroserii tip cabrioletă, cu condiția ca aceasta să fie dotată din fabricația de serie cu protecție la răsturnare, respectiv să fie prevăzută cu arc central de securitate sau cu echivalentul acestuia, iar acesta să fie intact, să nu fi suferit avarii, reparații sau modificări, suduri, etc. Portiere: sunt obligatorii minim două portiere care prin deschiderea lor, să permită liber și ușor accesul la scaune; Capotele vor fi astfel fixate încât să urmărească linia generală a caroseriei, nefiind permisă modificarea spațiilor dintre acestea și piesele de caroserie învecinate. Toate elementele caroseriei trebuie să fie bine asamblate, fără grad de libertate și vor

acoperi toate părțile mecanice, inclusiv cele patru roți ale automobilului (cu excepția clasei Open).

Parbriz: Este obligatorie utilizarea unui parbriz omologat, monobloc, din sticlă stratificată. Ștergătoare de parbriz: obligatoriu cel puțin un ștergător funcțional în dreptul postului de pilotaj, marca, dimensiunea și tipul fiind la libera alegere. Se permite montarea de scuturi de protecție inferioare, cu condiția ca acestea să fie efectiv elemente de protecție pentru motor, radiator, suspensie, cutie de viteze, rezervor, transmisie, eșapament.

13.9. Habitaclu

În interiorul habitacului se permite numai instalarea echipamentului de securitate sau a ceasurilor de bord suplimentare. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător. Ornamentele, tapițeria interioară, izolația antifonică, plafonul textil sau din plastic, covoarele, etc. pot fi îndepărtate cu condiția ca acest lucru să nu conducă la posibile răniri ale pilotului în cazul răsturnării automobilului, sau în cazul impactului lateral. Spre exemplu pot fi îndepărtate panourile interioare ale portierelor, dar cel puțin la cea din dreptul pilotului este obligatorie în acest caz montarea unui panou din aluminiu sau din material compozit.

13.10. Sistemul electric Bateria de acumulatori trebuie fixată ferm iar dacă se află în habitacul trebuie acoperită într-o carcasă metalică etanșă. Farurile și semnalizatoarele pot fi îndepărtate dar locașurile acestora se vor acoperi cu plăci din materiale rigide (exclus folii, bandă adezivă sau altele asemenea) păstrând linia originală a caroseriei.

13.11. Rezervorul de combustibil Rezervorul de combustibil, indiferent că este cel original sau altul omologat, ori provenind de la alt automobil de serie ori de la constructori specializați, trebuie fixat ferm și protejat la impact, împotriva deteriorării mecanice sau a incendiului. Nu este permisă utilizarea rezervoarelor confecționate artizanal ori adaptarea altor recipiente. În cazul în care rezervorul este instalat în portbagaj acesta trebuie să fie special confecționat pentru competițiile automobilistice cu omologare valabilă sau expirată.

13.12. Centuri de siguranță Sunt permise centurile din dotarea de serie a automobilului sau alte centuri de siguranță în minim trei puncte, cu condiția să fie într-o stare perfectă. Acestea nu pot fi fixate de scaune sau de suportii acestora. Este permisă înlocuirea dispozitivului retractor al

centurii de siguranță cu sistemul clasic. Folosirea centurilor de siguranță –de orice tip – este obligatorie pe tot parcursul competiției atât piloților cât și copiloților – după caz.

13.13. Scaune și suporturi Pot fi utilizate scaunele de serie ale automobilului, dar se recomandă utilizarea cel puțin pentru pilot sau după caz și a copilotului, a scaunelor speciale de competiție, cu reazem lateral, fabricate de un producător autorizat. Fixarea acestora se face în minim 4 puncte, cu șuruburi de minim M8.

13.14. Situațiile neprecizate

Situațiile neprecizate în aceste reglementări tehnice se supun deciziei CCS pe baza consultării cu Comisarii tehnici ai FRAS. În intervalul dintre competiții, Comisia Națională de CN de Time Attack va face propuneri de modificare ale acestora, dacă este cazul. Modificările aduse prezentului regulament tehnic care privesc securitatea competiției vor avea aplicabilitate imediată.

13.15. După efectuarea verificărilor tehnice concurenții validați sunt obligați să participe la ședința cu piloții. Un automobil neadmis la revizia tehnică nu poate lua startul. Totuși, dacă este posibilă o remediere în timp rezonabil a neconformităților constatate fără a fi afectată încadrarea în programul de desfășurare anunțat, oficialii vor permite acest lucru, pe baza unei contra-revizii tehnice.

13.16. Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit, fără persoane aflate la bordul automobilului. Nerespectarea acestei prevederi reprezintă sancțiune. Sancțiunea se aplică de Comisia Comisarilor Sportivi, având în vedere gravitatea abaterii.

13.17. Nu este permisă utilizarea altui carburant, decât a celui comercializat în mod uzual în România, respectiv la stațiile de utilitate publică. Oficialii au dreptul de a preleva probe de combustibil de la concurenți, care în caz de neconformitate au obligația de a plăti toate costurile ale analizelor. Amestecarea cu orice aditiv a carburantului - pentru a obține o cifră octanică mai bună – este strict interzisă. Concurantul, care a fost depistat cu folosirea unui carburant - sau amestec – neconform va fi exclus din campionat cu anularea punctelor obținute atât de el, cât și de echipa, din care face parte.

13.18. Utilizarea unui combustibil provenind de la două sau mai multe stații de benzină și/sau amestecarea acestuia, voluntar sau involuntar, se face pe riscul și răspunderea celui care utilizează acest amestec în competiție.

14. Desfășurarea competiției

14.1. Ședința cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de recunoaștere ori antrenamente cronometrate în parcul de service al competiției. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admiși în concurs. Piloții care nu participă la briefing sunt automat amendați cu suma de 30 euro verificare executata de secretar, iar amenda se va achita pana la primul start.

14.2. Recunoașterile se fac în stil de acomodare, cu start la 15 de secunde, fără cronometrare. Depășirile în timpul recunoașterilor sunt strict interzise și se sancționează cu excluderea concurentului din competiție din motive disciplinare. Piloții aflați pe pistă în timpul recunoașterilor au obligația de a respecta indicațiile oficialilor. O manșă de recunoaștere este alcătuită din 3 tururi pe pistă, fiecare concurent are drept doar la o singură manșă de recunoaștere. În timpul recunoașterii sportivei au obligația de a respecta toate regulile de siguranță valabile pentru competiție. După efectuarea recunoașterii se vor efectua antrenamentele oficiale cronometrate. Neefectuarea cel puțin a unei manșe de antrenament cronometrat duce la excluderea din competiție a participantului.

14.3. Ordinea de start în competiție se dă în funcție de timpul obținut la antrenamentele cronometrate, primul luând startul sportivul, care are cel mai bun timp obținut în antrenamentul cronometrat. Directorul sportiv poate oricând modifica ordinea de start, in mod special când timpii obținuți de un pilot in antrenamentele cronometrate au fost afectați de o defecțiune tehnică, remediate ulterior.

14.4. Pentru competiție se va efectua minim o manșă.

14.5. Pentru clasament se va lua în calcul cel mai bun timp obținut în una din cele două manșe. Nu este obligatorie parcurgerea ambelor manșe.

14.6 Startul se ia din zona de ieșire din parcul închis la semnalul unui arbitru, și odată cu intrarea pe pista, pilotul este în turul de încălzire. Apoi se intră, lansat, în turul cronometrat – semnalizat cu fanion verde, iar după efectuarea turului, la traversarea liniei de start/ sosire – semnalizat prin fanionul tip șah se intră în turul de răcire, unde pilotul are obligația de a reduce viteza și să părăsească pista la indicația arbitrului.

14.7. Atunci când doi piloți au realizat același timp în cea mai bună din cele două manșe, pentru departajare va fi luat în calcul timpul realizat în cealaltă manșă de concurs. În niciun caz nu va fi luat în calcul timpul realizat la antrenamentul cronometrat. Dacă unul dintre cei doi piloți nu a efectuat ambele manșe, câștiga pilotul care a încheiat ambele manșe. Dacă și atunci egalitatea se păstrează, atunci ambii piloți vor fi clasati pe același loc, poziția următoare rămânând liberă în clasament, următorul pilot neputând fi avansat pe locul rămas liber.

14.8. Pentru ca o manșă să fie considerată încheiată, pilotul trebuie să treacă automobilul dincolo de linia de sosire prin mijloace proprii. Piloții nu pot beneficia de ajutor din exterior pe pista de concurs. În cazul echipajelor, copilotului i se interzice să-și ajute pilotul, fiind obligat să rămână în automobil, sub sancțiunea excluderii din manșă. Turul cronometrat este valabil atunci, când automobilul de competiție a trecut linia start/sosire în turul cronometrat, indiferent, dacă poate să iasă de pe pistă prin forțele proprii sau nu. În cazul în care defecțiunea se remediază și comisarii tehnici aprobă, concurentul poate să revină în cursă. Dacă automobilul de competiție nu este apt pentru cursă, concurentul va apărea pe clasamentul final cu timpul realizat înaintea defectării automobilului, cu excepția cazului în care automobilul de competiție s-a defectat pe parcursul recunoașterilor sau a antrenamentelor cronometrate. În cazul în care un automobil de competiție pe care folosesc mai mulți piloți se defectează și concurenți nu au cel puțin o manșă de concurs cronometrat vor fi trecuți cu abandon tehnic pe clasamentul final al competiției.

14.9. Pista: Competiția se desfășoară pe pista de karting Skat Kart din Targu-Secuiesc, Jud. Covasna pe o suprafață de asfalt în lungime totala de 1500 m conform schiței de la Anexa 1 atașata prezentului Regulament Particular.

15. Clasamente

15.1. Se va întocmi un clasament pe clase si pe echipe pentru posesori de licențe FRAS. Clasa se constituie din minim 4 participanți

15.2. Poziția in clasament este data de timpul cel mai bun realizat in una din cele doua manșe la care se adăuga eventualele penalizări.

15.3. Se vor acorda cupe si diplome pentru:

- primii trei clasati de la fiecare clasa.
- se vor premia primele trei echipe
- se va premia cel mai bun timp al zilei

Se atribuie următoarele puncte / loc pentru piloții licențiați:

Loc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
>3	20	17	15	13	11	9	7	5	4	3	2	1
>2	15	13										
1	11											

Acordarea punctajului de mai sus trebuie înțeles astfel :

In situația in care sunt mai mult de 3(trei) numărul concurenților este mai mare sau egal cu 3(trei) punctele se acorda primilor 12 concurenți conform primei grile,

In situația in care sunt doi concurenți punctele se acorda celor doi concurenți conform celei de-a doua grile.

In situația in care este un singur concurent acesta va primi punctajul din cea de-a treia grila adică 11 puncte.

15.4. În vederea stabilirii clasamentelor generale, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție la etapa respectiva, care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul într-un antrenament cronometrat sau in concurs, astfel: vezi tabel Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare pilot în grupa la care participă. Piloții cu licență one-event nu punctează in campionatul național, ei punctează doar in etapă.

16. Penalizări

În cazul abaterilor accidentale, involuntare, conjuncturale, în CNTA penalizările pot fi:

Traseu greșit (deplasarea în sens invers sensului cursei sau scurtarea traseului): **10 secunde**

Depășirea limitei de asfalt a pistei cu cel puțin o roată - se penalizează cu: **5 secunde**

Depășirea limitei de asfalt a pistei integral cu cele 4 roți cu sau fără scurtarea traseului:
Excludere din manșă

Depășirea limitei de asfalt a pistei de orice fel în mod repetat: **Excludere din concurs**

Vibratoarele, sau supraînălțările din viraje fac parte din pistă.

Ajutor din exterior acordat fără voința pilotului: **Conform deciziei Directorului Sportiv, de la penalizare de 10 secunde, până la manșă anulată**

Utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzătoare, ori neconforme: **Conform deciziei Comisarilor Tehnici, refuzul startului, excludere din manșă**

Nerespectarea indicațiilor oficialilor: **Excludere din competiție**

Reintrarea pe pista prin alt loc decât cel în care automobilul a părăsit involuntar pista, dar fără scurtarea traseului: **Avertisment**

Neconformități tehnice minore și/sau provocate de uzură, sau de un incident de cursă: **Conform deciziei Comisarilor Tehnici, penalizare în timp, amendă, excludere din manșă, depunere**

17. Protecția mediului

Se cere fiecărui pilot să asigure o folie de plastic (de min. 4 x 5 m) pentru a fi plasată pe locul rezervat, pentru intervenții asupra mașinii, în scopul de a preveni orice poluare în caz de scurgeri accidentale etc. Lipsa foliei face obiectul unei penalități de 30 euro.

18. Dispoziții finale

FRAS este singura organizație competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea și interpretarea prevederilor generale și a Regulamentului Campionatului National de Time Attack 2017.

Organizatorul, direct, sau prin comisarii de traseu, este suveran și poate lua orice hotărâre dorește pentru a asigura siguranța și buna desfășurare în condiții optime a evenimentului. Ordinea și siguranța primează!

Nota foarte importantă: LICENȚELE CN de Time Attack 2017 se eliberează de FRAS. Licențele One-Event vor fi eliberate la secretariatul competiției cu ocazia verificărilor administrative



MINISTERUL
TINERETULUI
ȘI SPORTULUI

19. Anexe

19.1 Anexa 1 – schiță traseu



MINISTERUL
TINERETULUI
ȘI SPORTULUI



Nr. concurs

Cerere înscriere pilot
Campionatul National de Time Attack – CNTA 2017

Etapa II Tg. Secuiesc , data 15.09.2017

Numele	
Prenumele	
Data nașterii	
C N P	
Permis conducere ctg	
Licență pilot	
Telefon mobil	
E-mail	
Denumirea clubului*	
Denumirea echipei*	

*Dacă este cazul

DETALII DESPRE AUTOMOBILUL DE COMPETIȚII NR.

Marca și Modelul		Nr. înmatriculare	
Carburant		Seria caroseriei	
Anul de fabricație		Cap. cilindrică (aspirat/turbo)	
Grupa/Clasa		Putere motor	
Înmatriculat în (țara)		Tracțiune pe 2/4 roți (față/spate)	

Prezenta cerere se va transmite pana pe data de 14 septembrie 2017 pe adresa de e-mail :richyracingteam@gmail.com;

Taxa de înscriere se va achita in contul ASCS Richy Racing Team având codul fiscal nr. 35206233 și contul nr. RO63RNCB0152148186940001 deschis la BCR Harghita,

Prin semnarea prezentei cereri, semnatarul se angajează să respecte prescripțiile Codului Sportiv Internațional F.I.A., ale Regulamentelor Federației Române de Automobilism Sportiv si ale Regulamentului Particular

Prin semnarea cererii de înscriere, competitorii scutesc pe oficiali, arbitri si organizatori sau pe reprezentanții acestora si pe fiecare dintre ei in parte, de orice responsabilitate in legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările si reclamațiile referitoare la răniri de orice fel, deteriorări pista sau anexe, provenite sau rezultate din înscrierea sau participarea acestora la competiție.

Achitat taxa de înscriere, chitanță/OP :	de Nr.
---	---------------

Semnătura pilot

Semnătura șef echipă (club).....



MINISTERUL
TINERETULUI
ȘI SPORTULUI



Nr. concurs

Cerere înscriere pilot
Campionatul National de Time Attack – CNTA 2017

Etapa III T g . S e c u i e s c , data 16.09.2017

Numele	
Prenumele	
Data nașterii	
C N P	
Permis conducere ctg	
Licență pilot	
Telefon mobil	
E-mail	
Denumirea clubului*	
Denumirea echipei*	

*Dacă este cazul

DETALII DESPRE AUTOMOBILUL DE COMPETIȚII NR.

Marca și Modelul		Nr. înmatriculare	
Carburant		Seria caroseriei	
Anul de fabricație		Cap. cilindrică (aspirat/turbo)	
Grupa/Clasa		Putere motor	
Înmatriculat în (țara)		Tracțiune pe 2/4 roți (față/spate)	

Prezenta cerere se va transmite pana pe data de 14 septembrie 2017 pe adresa de e-mail : richyracingteam@gmail.com;

Taxa de înscriere se va achita in contul ASCS Richy Racing Team având codul fiscal nr. 35206233 și contul nr. RO63RNCB0152148186940001 deschis la BCR Harghita,

Prin semnarea prezentei cereri, semnatarul se angajează să respecte prescripțiile Codului Sportiv Internațional F.I.A., ale Regulamentelor Federației Române de Automobilism Sportiv si ale Regulamentului Particular

Prin semnarea cererii de înscriere, competitorii scutesc pe oficiali, arbitri si organizatori sau pe reprezentanții acestora si pe fiecare dintre ei in parte, de orice responsabilitate in legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările si reclamațiile referitoare la răniri de orice fel, deteriorări pista sau anexe, provenite sau rezultate din înscrierea sau participarea acestora la competiție.

Achitat taxa de înscriere, Nr. chitanță/OP :

Semnătura pilot
Semnătura șef echipă (club).....