



MINISTERUL  
TINERETULUI  
ȘI SPORTULUI



## CAMPIONATUL NATIONAL DE TIME ATTACK - 2017

### REGULAMENT PARTICULAR

#### ETAPA I – 25.05.2017

##### 1. Introducere

Etapa I a Campionatului National de Time Attack 2017 se desfasoara in conformitate cu Regulamentul Campionatului National de Time Attack 2017 si cu prezentul Regulament Particular.

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

Eventualele completari si/sau modificari la prezentul Regulament Particular vor fi facute prin buletine numerotate si datate, emise de catre Organizator, cu avizul FRAS sau de catre Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS).

Este foarte important de specificat si retinut faptul ca, pe langa latura sportiva, este foarte importanta si cea sociala, inclinand mult balanta spre siguranta. Aici este cadrul legal optim pentru a face performanta fara riscuri majore, vitale. Acest campionat are ca obiectiv principal descoperirea de noi talente din randul tinerilor soferi amatori, dornici de a face pasul spre sportul auto de performanta ca viitori piloti.

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

## **2. Program**

Joi, 25.05.2017

- 08:00 – Deschiderea secretariatului,
- 08.00-10.00 - Inscriseri, verificari tehnice si administrative
- 09:00-10.30 – Recunoastere traseu
- 11:00-12.45 – Antrenamente libere
- 12:45-13.30 –Pauza
- 13:30-15.00 –Concurs- Mansa I -a
- 15.00-17:00 - Concurs- Mansa a II-a
- 17.00 -17:30 – Validarea rezultatelor,afisarea rezultatelor,contestatii
- 17.30 - Festivitatea de premiere

**In functie de numarul participantilor, programul poate fi usor modificat.**

## **3. Organizator**

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

Adresa organizatorului: 530212, Miercurea-Ciuc, str. Revolutiei 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 judetele Harghita si Covasna

Competitia se va desfasura pe un traseu cu urmatoarele caracteristici:

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

Lungime circuit: 1.5 km.

Suprafata de rulare: asfalt

## **4. Automobile admise**

În cadrul CN deTime Attack 2017 pot participa atât automobile de serie cât și de competiție (turisme, monoplace, bipost, 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 1400 până la 1600 cmc;

**Clasa 3:** automobile 2RM cu cilindrul de la 1600 până la 2000 cmc;

**Clasa 4:** automobile 2RM cu cilindrul de la 2000 cmc până la 2500 cmc;

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

#### **Clasa Juniori:**

-automobile cu capacitate de până la 1400 cu motoare aspirate și o putere maximă de 12,5 kg/kw **pentru pilotii cu vârsta între 12 și 14 ani.**

- automobile cu capacitatea de până la 1600 cu motoare aspirate și o putere de maxim 10 kg/kw **pentru pilotii 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, parinte, 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, automobile ce folosesc anvelope de tip slick. 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 fabricatie.

**Clasa Monopost :** Automobile speciale monoplace sau biplace, prototip, artisanale, etc.

**IMPORTANT :** Concurenții care participă la Clasele Juniorii și Diesel se vor înscrie la clasa conform cilindrului și vor puncta în clasamentele claselor și la junior și diesel.

## 5. Piloti admisi

### 5.1. PILOȚI

Piloții care dețin o licență FRAS pentru CN deTime Attack ( sau echivalenta ) 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). Exceptie fac juniorii care vor conduce numai pe pista.

### 5.2 ECHIPA

În CNSC 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.( adica max 7 nominalizati ). 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..... : conform normelor financiar FRAS stabilite pe sezon..

5.4 Obligatoriu pentru juniori și la alegerea 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. Siguranta concurentilor

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 etapei respective se va face numai la indicațiile oficialilor, cu viteza minima și sub directa lor supraveghere;

6.3. Fiecare pilot trebuie:

a) Să poarte o cască conformă cu una din normele aprobate de FIA; este strict interzisă utilizarea căștilor de tip moto-velo sau altele decât cele destinate competițiilor auto. Casca trebuie legată și asigurată. Piloții care se prezintă cu căști de protecție considerate neconforme sunt obligați să accepte căștile puse la dispoziție de către organizator, agreeate și marcate în prealabil de FRAS, sub sancțiunea refuzului acordării startului.

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.

d) Echipamentul de protecție al piloților trebuie să fie ignifug și să cuprindă: casca, mănuși, combinezon, ghete, pentru competiții auto, karting.

## **7.       Inscrieri,Validari**

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. In caz de numar limitat de participanti, cei cu inscrierea anuntata cu min o zi inainte vor avea prioritate.

7.2 Odata ce înscrierea a fost admisă, cererea nu mai poate fi modificată. Totusi, 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 inscrie doar in clasa corespunzatoare cilindreei , sunt admiși cel mult doi piloți pe o singură mașină dar toti la aceiasi clasa corespunzatoare cilindreei , sau un pilot pe cel mult trei mașini, dacă autoturismele sunt diferite si inscise la clase diferite. Este responsabilitatea piloților care utilizează una și aceeași mașină să procedeze în așa fel încât să nu întârzie startul și deasemenea 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 in 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 al Regulamentului Particular și nu pot invoca necunoașterea acestuia și nici faptul că nu le-a fost adus la cunoștință în întregul lui sau parțial. Deasemenea 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 și așezat pe scaun.. Si numai la antrenamente libere.

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.

7.8 Taxele de înscriere au următoarele valori :

7.8.1 Pilot licențiate FRAS - 280 Ron

7.8.2 Pilot cu licența One Event - 380 Ron

7.8.3 Echipa - 200 Ron

**Nota : Pilotii vor achita valoarea taxei de înscriere pentru toate clasele la care se înscriu.**

## 8. Asigurari

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 niciunei 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 Etapei 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( de la 101 ...la 120 ) valabile o etapă .

Două numere pe fiecare parte, pe geamurile din spate, cu o înălțime de 25 cm și o grosime a cifrelor de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804) vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale sau pe cele două portiere față. Plăcile cu numere de concurs ca și înscrierea numelui pilotului vor fi similare automobilelor de raliuri, conform regulamentului CN de Raliuri în vigoare.

## **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. Spațiile de publicitate de pe panourile de pe portiere, lunetă sau parasolar așa cum se specifică în regulamentul particular, sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor și/sau a FRAS. Acest tip de publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat decât în situații speciale.

10.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

10.4. Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentară 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 acesteia de pe automobile sau de la locul afișării.

## **11. Verificari administrative**

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

Documentele necesare la verificările administrative:

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

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

- regulamentul particular;
- numere de concurs; (one event).
- sticker cu logo sponsor, partener.

## **12. Verificari 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 – Targu 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. Generalitati**

Piese 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 racire: 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, oficialii 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 manse atrage excluderea pe loc din manșă, la decizia Directorului Sportiv și la semnalul arbitrilor de traseu. Automobilul va fi oprit și nu se va mai deplasa până nu se schimbă roata respectivă. Automobilul poate relua manșa din locul în care a fost oprit.

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 cabriolet, cu condiția ca aceasta să fie dotată din fabricația de serie cu protecție la răsturnare, respective 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 și scaunele spate sunt scoase, un perete despărțitor rezistent la foc și etanș la flăcări trebuie să separe habitacul de spațiul în care se află rezervorul.

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. Se recomandă utilizarea centurilor de siguranță. Sportivii pot opta să nu utilizeze centura de siguranță sub rezerva unei declarații pe propria răspundere, în cuprinsul cererii de înscriere. În aceste cazuri centura trebuie asigurată astfel încât să nu incomodeze manevrele pilotului în timpul concursului.

13.13. Scaune și suportii 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. Dispoziții finale

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, geamurile închise. Piloții trebuie să aibă pe parcursul alimentării centurile decuplate, sub sancțiunea unei penalizări în bani, la discreția Comisariilor Sportivi.

13.17. Nu este permisă utilizarea altui carburant, decât a celui comercializat în mod uzual în România, respectiv la stațiile de utilitate publică, sub sancțiunea excluderii din competiție. În acest sens, competitorii sunt obligați să păstreze documentul doveditor al provenienței combustibilului utilizat

(factura, bon fiscal, tipizat, etc) pentru confruntare în cazul prelevării unor probe de laborator de verificare. Numai FRAS poate stabili laboratoarele autorizate în condițiile legii, ale căror măsurători pot fi luate în considerare în cazul controlului și/sau al protestului/contestației/apelului împotriva stabilirii conformității sau neconformității combustibilului utilizat în competițiile automobilistice de pe teritoriul României.

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, deoarece analiza și confruntarea cu specificația tehnică se va face pe baza unui singur document doveditor, pentru o singură alimentare și deci pentru acel tip/sortiment de combustibil înscris pe factură, bon, etc.

#### **14. Desfasurarea competitiei**

14.1. Ședința cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de recunoaștere ori antrenamente necronometrate în fața secretariatului 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 executată de secretar, iar amenda se va achita până la primul start.

14.2. După efectuarea recunoașterii necronometrate 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, în ordinea inversă, primul luând startul sportivul care are cel mai slab timp obținut în antrenamentul cronometrat. CCS poate oricând modifica ordinea de start, în mod special când timpurile obținute de un pilot în antrenamentele cronometrate au fost afectate de o defecțiune tehnică, remediate ulterior.

14.4. Pentru competiție se vor efectua minim două manșe.

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 primul tur de încălzire. Apoi se intră, lansat, în turul cronometrat, iar la traversarea liniei de start/sosire se intră, lansat, în turul de racire și parșirea pistei către parc.

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, castiga pilotul care a încheiat ambele manșe. Dacă și atunci egalitatea se păstrează, atunci ambii

piloti vor fi clasati pe acelasi loc, pozitia urmatoare ramanand libera in clasament, urmatorul pilot neputand fi avansat pe locul ramas liber.

14.8. Service interzis Pentru ca o mansa sa fie considerata incheiata, pilotul trebuie sa treaca automobilul dincolo de linia de sosire prin mijloace proprii. Pilotii nu pot beneficia de ajutor din exterior pe pista de concurs.-apreciata de directorul sportiv- nu este mai mare de 50 de metri. In cazul echipajelor, copilotului i se interzice sa-si ajute pilotul, fiind obligat sa ramana in automobil, sub sanctiunea excluderii din mansa. Impingerea unui automobile oprit pe pista, de catre alt automobil sosit din urma, indiferent daca cel impins porneste sau nu, atrage excluderea din mansa a celui impins, ca beneficiar de service interzis.

14.9. Pista : Competitia se desfasoara pe pista de karting Skat Kart din Targu-Secuiesc, Jud. Covasna pe o suprafata de asfalt in lungime totala de 1500 m cu 11 viraje la dreapta si 7 la stanga conform schitei de la Anexa 1 atasata prezentului Regulament Particular.

## 15. Clasamente

15.1. Se va întocmi un clasament pe clase si pe echipe pentru posesori de licente FRAS. Clasa se constituie din min 4 participanti,

15.2. Pozitia in clasament este data de timpul cel mai bun realizat in una din cele doua manse la care se adauga 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

- la etape se pot constitui clasamente pentru fete sau debutanti cu masini normale , de strada fara modificari.

Se atribuie urmatoarele puncte / loc pentru pilotii licentiati.

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 inteles astfel :

In situatia in care sunt mai mult de 3(trei) numarul concurentilor este mai mare sau egal cu 3(trei) punctele se acorda primilor 12 concurenti conform primei grille,

In situatia in care sunt doi concurenti punctele se acorda celor doi concurenti conform celei de-a doua grille,

In situatia in care este un singur concurent acesta va primi punctajul din cea de-a treia grila adica 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. Pilotii cu licenta OE nu punteaza in campionatul national, ei punteaza doar in etapa.

## 16. Penalizari

In cazul abaterilor accidentale, involuntare, conjuncturale, in CNTA penalizarile pot fi:

- traseu greșit (abordare inversă fara scurtarea traseului) : 10 secunde

-Depasirea limitei de asfalt a circuitului se penalizeaza cu 5 secunde

- Depasirea limitei de asfalt cu 4 roti, cu / fara scurtarea traseului : excludere din mansa .

-Depasirea limitei de asfalt a circuitului in mod repetat, duce la excluderea din concurs

Vibratoarele, sau suprinaltarile din viraje .fac parte din pista .

-ajutor din exterior acordat fara vointa pilotului (CCS, de la penalizare 10 secunde, pana la mansa anulata, in special in cazul impingerii de catre un alt automobil din spate, art. 15.12)

- utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzatoare, ori neconforme (Comisarii Tehnici, CCS, refuzul startului, penalizare in timp, amenda, dupa caz, excludere din mansa in mod special in cazul dispararii unui pneu)

-intrarea pe traseul de concurs fara a acorda atentie semnalizarii arbitrilor desemnat (CCS, avertisment, amenda)

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

-neconformitati tehnice minore si/sau provocate de uzura, sau de un incident de cursa (Comisari Tehnici, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere din mansa, depunere) -ruperea accidentala a unui sigiliu (Comisari Tehnici, CCS, penalizare in timp, amenda, mansa anulata)

### **.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 poate 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!

Se permite accesul în automobilul de concurs a unui pasager, cu condiția ca acesta să poarte cască și centura de siguranță.

### **Nota foarte importantă:**

LICENȚELE CN de Time Attack se eliberează de FRAS. Licențele One Event vor fi eliberate la secretariatul competiției cu ocazia verificărilor administrative.