



REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE TIME-ATTACK 2016

GENERALITĂȚI

Acest Campionat are ca obiectiv principal descoperirea de noi talente din rândul tinerilor oferi amatori, dornici de a face pasul spre sportul auto de performanță ca viitori piloți.

Participanți

Nelicențiați FRAS

- Posesor permis conducere cat. B vechime de minim 1 an (la data înscrierii în concurs).
- Pentru a participa în Campionatul Național de Time-attack toți participanții vor trebui să obțină o licență tip FRAS valabilă doar pentru acest tip de competiție. Această licență se eliberează odată cu înscrierea în competiție. Valoarea acestei licențe este de 25 euro.
- Documente necesare eliberării licenței anuale :
 - o Cerere tip
 - o Copie, Permis Conducere și Carte de identitate.
 - o Declarație pe propria răspundere

Licențiați FRAS

- Posesor al oricărui Licențe FRAS valabilă pe 2016
- În mod excepțional se admit și juniorii cu vârste între 15-17 ani, care trebuie să fie obligatoriu absolvenții unei școli de pilotaj acreditat de FRAS și vor concura numai cu automobile Dacia Logan, Sandero sau Clasa 1 special pregătite de competiție (rollcage, extingtor etc.)

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV

Mașini admise

- Orice automobile care sunt înmatriculate sau neînmatriculate și au trecut verificarea tehnică inițială (înaintea concursului).
- Se admit, de asemenea, și automobile speciale de competiție.

Echipament

- Cască de protecție (rally)
- Combinezon Rally (recomandat)

Campionat

- Campionatul va avea 4 etape. Se vor aduna punctele de la toate etapele. Se vor stabili Campionii Naționali pe clase.

Taxă înscriere

- Taxa de înscriere la o etapă este de maxim 100 de euro

1. TEMEI LEGAL

În conformitate cu prevederile Legii 69/2000 cu precizările și modificările ulterioare și ale normelor de aplicare a acesteia (HG 884/2001) și în conformitate cu propriul Statut, Federația Română de Automobilism Sportiv este unica structură sportivă de interes național și de utilitate publică, autorizată să reglementeze, să organizeze, să controleze și să coordoneze activitățile de automobilism sportiv desfășurate pe teritoriul României, în rândul acestora numărându-se și activitatea de automobilism viteză pe circuit în care se încadrează și disciplina de time-attack.

2. APLICAREA REGULAMENTELOR

2.1. Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă 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.

2.2. Orice încălcări ale acestor regulamente vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizări și sancțiuni disciplinare. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției, apoi, dacă este cazul, de celelalte instanțe ale FRAS cu atribuții jurisdicționale.

2.3. Directorul Sportiv al competiției este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor regulamente și a regulamentului particular în timpul derulării competiției și sesizează sau informează Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

3. OFICIALI, ARBITRI

3.1. DELEGATUL TEHNIC

Delegatul Tehnic este numit de Biroul Executiv al FRAS, la propunerea Comisiei Naționale de Time-Attack.

3.2. OFICIALUL RESPONSABIL DE RELAȚIA CU CONCURRENTII

Principala îndatorire a acestuia este de a furniza informații sau clarificări competitorilor. Acest oficial trebuie să fie ușor de identificat și de contactat de participanți.

3.3. DIRECTORUL SPORTIV

Directorul sportiv este propus de Comisia Națională de Time-Attack în colaborare cu Comisia Centrală de Arbitri și numit de Biroul Federal, are în subordine toți arbitrii delegați la competiție, cu excepția Comisarilor Sportivi. Cu 48 de ore înaintea competiției, directorul sportiv preia de la organizator documentele competiției și verifică punerea în aplicare a prevederilor regulamentului particular. Este responsabil de conducerea operativă, sportivă și tehnică a competiției. Participă la toate ședințele CCS fără drept de vot și duce la îndeplinire toate hotărârile acestuia. Directorul sportiv are în responsabilitate aplicarea tuturor

m surilor de securitate necesare pentru siguranța sportivilor, arbitrilor și a spectatorilor. Directorul sportiv va prezenta spre soluționare Comisarilor Sportivi eventualele reclamații, contestații sau încălcări ale regulamentelor.

4. PILOȚI ADMISIBILI

4.1. Sunt admisibili piloți

4.1.1. Nelicențiați FRAS

- Posesor permis conducere cat. B de minim 1 an (la data înscrierii în concurs).
- Pentru a participa în Campionatul Național de Time-attack toți participanții vor trebui să obțină o licență tip FRAS valabilă doar pentru acest tip de competiție. Această licență se eliberează odată cu înscrierea în competiție. Valoarea acestei licențe este de 25 euro.
- În mod excepțional se admit și juniorii cu vârste cuprinse între 15-17 ani, care trebuie să fie obligatoriu absolvenții unei școli de pilotaj acreditat de FRAS și vor concura numai cu automobile Dacia Logan, Sandero sau Clasa 1 special pregătite de competiție (rollcage, extingtor etc.).
- **Restricții**
- Persoanele care posedă carnet de conducere și au mai puțin de 1 an vechime se pot înscrie în concurs doar cu automobile care fac parte din Clasa 1.
- Documente necesare eliberării licenței anuale :
 - o Cerere tip.
 - o Copie, Permis Conducere și Carte de identitate.
 - o Declarație pe propria răspundere.

4.1.2. Licențiați FRAS

- Posesor al oricărei Licențe FRAS valabilă pe 2016

4.2. Toți piloții admisibili vor fi clasificați la finalul competiției înscrise ca etapă în Campionatul Național de Time-Attack în condițiile prezentului regulament. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de CNTA - FRAS. Campionii Naționali ai României vor fi desemnați din rândul deținătorilor de licență FRAS.

5. REGLEMENTĂRI SPECIFICE CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE TIME-ATTACK 2016

5.1. TIME - ATTACK este un tip de competiție de viteză pe circuit, în care fiecare competitor concurează contra cronometru, asemănător competiției de viteză în coastă, deosebirea principală fiind traseul, care nu va fi în urcare (montan) ci pe un circuit închis pe care linia de start va fi de regulă aceeași cu cea de sosire. Turul de încălzire constă într-unul preliminar, odată cu ieșirea de la paddock, urmat de turul al doilea care va fi cel de concurs efectiv cronometrat.

După trecerea liniei de sosire în turul de concurs, competitorii vor parcurge turul al treilea în regim de tur de răsucire până la ieșirea în padock . Acest ultim tur se va parcurge într-un ritm destul de alert pentru a nu incomoda pe ceilalți concurenți, având în vedere că în funcție de configurația circuitului. Directorul de concurs poate decide rularea pe pistă a mai multor concurenți cu startul la anumite intervale de timp cu condiția respectării regulilor de securitate.

5.2. Competiția va debuta cu sesiuni de antrenamente libere al căror număr și durata va fi stabilit de organizator în funcție de numărul concurenților înscriși, în așa fel încât o etapă să se încadreze într-o singură zi de concurs.

5.3. În toate sesiunile de antrenamente libere, cronometrarea celor trei manșe de concurs, regula generală este că piloții care rulează din diverse motive cu o viteză mai mică și sunt ajunși din urmă de alții care se deplasează cu o viteză mai mare, sunt obligați să elibereze trasa și să permit depășirea fără să-i incomodeze pe cei mai rapizi. Încălcarea acestei reguli poate aduce penalizarea cu 5 - 10 secunde a pilotului care nu o va respecta, chiar dacă arbitrul din zonă omis semnalizarea de avertizare cu steag albastru. Aceasta este motivația pentru care va fi obligatorie echiparea autoturismelor de concurs cu oglinzi retrovizoare laterale precum și cu oglinda retrovizoare centrală, recomandabil parabolic .

5.4. O situație cu totul specială este cazul în care un pilot în turul de încălzire se deplasează voit cu o viteză mai mică, în așa fel încât să fie depășit de cel aflat în spatele lui pentru ca apoi să-i creeze un avantaj aerodinamic în turul cronometrat, rulând la distanță mică de cel pe care l-a depășit. În acest caz Directorul de curs va avertiza cu steag negru pe concurentul care procedează în acest mod nesportiv acest concurent va fi exclus din manșă respectiv , iar CCS-ul poate decide, după caz, chiar excluderea din concurs a acestuia.

5.5. Competiția va debuta cu sesiuni de antrenamente libere al căror număr și durata va fi în funcție de numărul concurenților înscriși, în așa fel încât o etapă să se încadreze într-o singură zi de concurs .

Numărul și durata antrenamentelor libere vor fi specificate în Regulamentul Particular al fiecărei etape.

5.6. Sesiunile de antrenamente libere pot avea fie formatul cu trei tururi per sesiune conform formatului competiției sau la solicitarea piloților și a aprobării CCS-ului o sesiune de antrenamente libere poate să aibă și un maxim de 5 tururi de circuit din care cronometrate vor fi numai 3 tururi.

5.7. După manșele de antrenamente libere urmează o singură manșă de crono care va stabili ordinea de start în manșele de concurs. Manșă de crono va avea formatul normal de 3 tururi din care numai turul al doilea va fi cronometrat.

5.8. Concursul propriu-zis va fi compus din minim 2 manșe, fiecare a câte 3 tururi, câștigătorul fiind desemnat pilotul cu cel mai bun timp pe tur din cele 2 manșe de concurs.

5.9. Ordinea de start în toate manșele de concurs va fi cea stabilită de manșă de crono inițială.

5.10. Toate concursurile Campionatului Național de Time-Attack se vor desfășura pe circuitul Academiei Titi Aur și vor avea configurații ale pistei diferite pentru fiecare etapă .

Configurația pistei va fi comunicată în Regulamentul particular al fiecărei etape.

6. CLASAMENTE FINALE

6.1. Clasamentul final va fi stabilit după cel mai mic (best) timp pe tur **obținut în** una din cele trei manșe de concurs.

Clasamentele oficiale care vor fi premiate la fiecare etapă și care se vor lua în considerare la titlul de Campion Național vor fi cele pe clase, iar clasamentul general final (open) va fi unul neoficial.

6.2. Este permisă premierea celui mai bun timp, bestului absolut al cursei, dar în afara concursului.

6.3. Se consideră clasă constituită și va fi premiată numai clasa care are în componență minim 3 piloți cu 3 automobile admise la verificarea tehnică **inițială și** care au luat startul în manșa de crono.

6.4. Unui pilot îi este permis să participe la două sau mai multe clase, cu condiția ca automobilele cu care concurează să se încadreze în clasele respective și să achite taxa de înscriere pentru aceste clase.

6.5. Nu este permisă participarea cu același automobil la mai multe clase.

7. Punctajul competiției

7.1. Se vor atribui piloților puncte la fiecare clasă în funcție de numărul de concurenți care au luat startul în manșa respectivă, dar în ordine inversă – adică dacă au luat startul minim 3 piloți, numărul admis pentru o clasă, se acordă 3p. pentru locul 1, 2p. pentru locul 2 și 1p. pentru locul 3.

În mod similar, de ex. pentru 15 piloți care au luat startul la o clasă, locul 1 al clasei respective va primi 15 p., locul 2 va primi 14 p. ș.a.m.d. până la ultimul loc adică 15 care va primi 1.

7.2. Se vor acorda puncte de asemenea la fiecare clasă și pentru manșa de crono astfel :

- locul 1 – 3p.
- locul 2 – 2p.
- locul 3 – 1p.

7.3. Punctajul din manșa de crono contează doar în clasamentul final anual al Campionatului Național de Time-Attack 2016.

8. Automobile admise

8.1. Vor fi admise în concurs orice automobile de stradă sau speciale de competiție cu verificarea ITP la zi **și care vor fi împărțite pe clase astfel:**

- Clasa 1 cu cilindree max. 1600cmc (se asimilează cu H1 CNVCD)
- Clasa 2 cu cilindree max. 2000cmc (se asimilează cu H2)
- Clasa 3 cu cilindree max. 3000cmc (se asimilează cu H3)
- Clasa 4 cu cilindree peste 3000cmc (se asimilează cu H4)
- Clasa Dacia (Logan, Sandero cu motoare de origine Dacia Logan și Sandero)
- Clasa I - automobile istorice (cu vechime mai mare de 30 ani de la data fabricației)

8.2. Înscrierile pe clase se vor face numai pe baza datelor din actele de identitate ale automobilelor (certIFICATE de înmatriculare, cărți de identitate, pașapoarte tehnice etc.).

8.3. Autoturismele pot fi echipate cu orice model de pneuri.

8.4. Pentru automobilele dotate cu motoare turbo pe benzină se va aplica un coeficient de 1,7 de majorare a capacității cilindrice efective, iar pentru Diesel se va aplica un coeficient de 1,5.

8.6. Numerele de concurs precum și clasa din care face parte automobilul vor fi afișate pe parbriz în partea dreaptă și de asemenea pe geamurile ușilor din spate.

9 .- ECHIPAMENTE PENTRU SECURITATEA PILOTELOR

9.1. Pentru automobilele de stradă, echipamentul de protecție al piloților trebuie să conțină minim cască de protecție omologată și centuri de siguranță în minim 3 puncte.

9.2. Pentru automobilele speciale de competiții echipamentul de siguranță al piloților trebuie să corespundă exigențelor de securitate impuse de regulamentele FRAS, respectiv scaun special racing, centuri în minim patru puncte, rollcage, extingător etc.

9.3- Nu este permisă parcurgerea traseului competiției cu geamurile deschise. Se consideră că geamul este deschis, dacă este coborât cu mai mult de 2 cm față de poziția "închis complet". Pentru încălcarea acestei prevederi, după primul avertisment, pilotul va fi penalizat de comisarii de traseu.

9.4. Pentru echipament de protecție necorespunzător, pentru neconformitatea tehnică a automobilului sau pentru încălcarea codului de conduită pe circuite, directorul sportiv poate refuza startul sau, după caz, poate opri în timpul competiției pilotul care se face vinovat de aceste abateri.

9.5. Oficialii cursei au dreptul să oprească din mână a unei competiții pilotul al cărui automobil este considerat periculos, datorită defecțiunilor tehnice (direcție, sistem de frânare, roți, anvelope etc.) semnalizând cu fanionul negru cu disc portocaliu. Pilotul are dreptul de a reîntra în mână numai după remedierea defecțiunii.

10 – Semnalizări, fanioane

10.1 Semafoarele utilizate sunt:

- semaforul de start – lumini: roșie

10.2 Fanioanele utilizate sunt:

- drapelul național - pentru start;

- fanionul saș - pentru sosire;

- fanionul verde, cu trei semnificații:

a. sfârșitul unei zone de alertă. Se folosește după depășirea pericolului semnalizat cu fanionul galben;

b. pentru chemarea piloților în manșa de calificări (crono) sau în turul de recunoaștere sau cel de formare dinaintea startului.

- fanionul galben - pentru situații periculoase. Acesta se prezintă în două moduri:

a. fanion fix = atenție, pericol pe traseu, depășirea interzisă !

b. fanion agitat = atenție, pericol, traseu obturat, încetiniți, depășirea interzisă

- fanionul albastru - avertisează pilotul că urmează să fie depășit. Se prezintă în două moduri:

a. fanion fix = atenție în spate, urmează să fiți depășit, păstrați-vă trasa!

b. fanion agitat = permiteți pilotului din spate să vă depășească !

Fanionul albastru se prezintă piloților ajunși din urmă cu un tur de piloți frunțași.

- fanionul negru cu disc portocaliu însoțit de un panou cu numărul de concurs al pilotului în cauză = perșiți pista către linia boxelor, pentru remedierea defecțiunii

- fanionul negru cu alb (două triunghiuri unite pe diagonală) însoțit de un panou cu numărul de concurs al pilotului în cauză = sunteți avertizat pentru ultima oară pentru comportament nesportiv pe pistă !

- fanionul negru însoțit de un panou cu numărul de concurs al pilotului în cauză = ați fost exclus din manșă, părăsiți imediat pista și prezentați-vă la Directorul sportiv !

- fanionul roșu - utilizat exclusiv de Directorul sportiv pentru oprirea imediată a manșei.

10.3. Pilotul care nu se conformează semnalizării cu fanion negru și disc portocaliu însoțit de numărul de concurs, va fi eliminat din manșă cu fanion negru. Face excepție de la regula de mai sus pilotul care se găsește în ultimul tur al unei manșe.

10.4. Pilotilor le este strict interzis să ruleze pe pista sau pe linia boxelor, în sens invers sensului stabilit în Regulamentul Particular al competiției respective.

10.5. Nici un pilot nu poate intra de pe breteaua de acces, pe pistă, fără aprobarea semnalizată adecvat cu semaforul sau fanionul verde, al comisarului de traseu care arbitrează în postul respectiv.

10.6. Este interzis ieșirea din pistă cu toate cele patru roți în zona liniei drepte a startului și pe interiorul și/sau exteriorul virajelor, dacă aceasta se face fără oprire, cu intenția de a se obține un avantaj sau de a scurta traseul. Ieșirea de pe pistă în altă parte a traseului decât în zonele enumerate mai sus, nu va fi penalizată. Prin pistă se înțelege și zona vibratoarelor.

10.7. Arbitrii care supraveghează zona liniei drepte a startului și cei aflați în viraje constată dacă ieșirea cu patru roți a automobilului în afara pistei în zonele menționate a fost intenționată sau accidentală. Această constatare va fi raportată Comisarilor Sportivi pentru cazul în care va fi cazul unei penalizări.

10.8. La terminarea celui de al 3-lea tur din manșă de concurs fiecare pilot este obligat să părăsească pista prin locul special stabilit și la indicația arbitrilor aflați în postul respectiv.

Nerespectarea acestei prevederi atrage după sine penalizări.

11.- ÎNSCRIERI – FORMULARE DE ÎNSCRIERE

11.1.- Cererile de înscriere vor fi acceptate de către FRAS numai după publicarea regulamentului particular al competiției, în care se va specifica data și ora începerii înscrierilor, respectiv ale închiderii acestora.

11.2.- Taxa de înscriere se majorează cu 25% dacă înscrierea se face în zilele de verificare administrative (înaintea startului în etapă).

11.3.- Taxele de înscriere vor fi rambursate în întregime :

- Competitorilor cărora nu le-a fost acceptată înscrierea.

- În cazul anulării competiției, dar nu din motive de forță majoră.

11.4.- Lista înscrierilor se va publica cu 3 zile înainte de data startului.

11.5.- Federația Română de Automobilism Sportiv va încasa toate sumele provenite din penalizările aplicate la competiția respectivă.

11.6. Taxa de înscriere la o etapă este de maxim 100 de euro.

12.- VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

12.1.- Fiecare pilot (concurrent) se va prezenta la verificarea administrativă conform programului din regulamentul particular.

12.2.- Programul și locul de desfășurare al verificărilor administrative vor fi prevăzute în regulamentul particular, în funcție de grupele de automobile.

12.3.- La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele:

- Regulamentul particular;

- Numere de Concurs;

- sticker cu logo sponsor, partener.

13.- VERIFICĂRI TEHNICE ÎN IALE

13.1.- Cu excepția situației în care a fost aprobat de către FRAS vreo modificare, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat.

13.2.- Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale va fi prevăzut în regulamentul particular iar locul va fi în parcul service al fiecărei competiții.

13.3.- După terminarea verificărilor tehnice inițiale, lista cu participanții admisi să participe la antrenamentele libere și a marșurilor de concurs va fi publicată și afișată de secretariatul competiției la panoul de afișaj.

14. DISPOZIȚII FINALE

14.1.- FRAS este singura organizație competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea și interpretarea prevederilor generale și a Regulamentului Campionatului Național de Time-Attack 2016.

14.2. Prezentul regulament a fost elaborat de CNTA - FRAS, propus spre dezbatere publică și ulterior validării de CF-FRAS în ediția din 29.01.2016

