REGULAMENTUL SPORTIV CADRU AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE DRIFT Ediția 2021

I. DISPOZIŢII GENERALE

1.1 Cadrul legislativ

1.1.1 Activitatea sportivă de Drift din România se desfășoară în conformitate cu Legea educației fizice și sportului nr. 69/2000, cu modificările și completările ulterioare, precum și prevederile Statutului Federației Române de Automobilism Sportiv ("FRAS").

1.1.2 Prezentul Regulament de organizare și desfășurare a activității sportive de Drift ("Regulamentul") este obligatoriu pentru practicanții automobilismului sportiv din domeniul Drift și se aplică pe întreg teritoriul României.

1.1.3 Prezentul Regulament detaliază sistemul de organizare, funcţionare şi control al activităţii sportive de Drift, stabilind atribuţii, responsabilităţi şi competenţe, precum şi alte elemente necesare desfăşurării, în condiţii optime, a activităţii de Drift, în vederea realizării scopurilor şi obiectivelor precizate în Statutul FRAS.

1.2 Definiţii şi Termeni

DRIFT - probă sportivă, unde parcurgerea traseului se realizează prin supravirare, în mod intenţionat, folosindu-se acceleraţia, frâna și direcţia, pilotul reuşind, astfel, să obţină controlul autovehiculului. Controlul acestuia se face în derapaj permanent, în unghi față de axul traseului prestabilit.

COMPETIȚIE DE DRIFT - concurs automobilistic, care constă în parcurgerea în drift a unui traseu, de către piloți, cu mașini descrise conform prezentului regulament.

ABANDON - situația în care se află un pilot, care nu mai poate continua competiția sau care nu mai dorește continuarea competiției.

ANTRENAMENTE - parcurgerea traseului prestabilit în vederea acomodării și cunoașterii acestuia. Acestea nu fac parte din Competiție și sunt facultative.

COMISARII DE TRASEU - persoane fizice desemnate de organizator pentru a supraveghea desfășurarea competiției în diferite puncte de pe traseu.

ARBITRII OFICIALI CNDR - persoane fizice, legitimate de FRAS și desemnate de CNDR, împreună cu Comisia Centrală de Arbitri FRAS, pentru monitorizarea competiției în vederea calculării punctajelor și alcătuirii clasamentului competiției a CND, dar și pentru alte îndatoriri prevăzute în prezentul regulament, precum și în regulamentele FRAS.

ASISTENȚĂ TEHNICĂ - orice ajutor mecanic, tehnic sau logistic primit de către pilot din partea echipei tehnice a acestuia, formată din alte persoane diferite de pilot, acordat în condițiile prezentului Regulament.

BATTLE - tandem eliminatoriu de 2 mașini. Sesiune din competiție în care vor concura câte doi piloți în două ture, fiecare dintre cei doi având pe rând poziția de „lider", respectiv „urmăritor", în funcție de poziția ocupată în clasamentul calificărilor; în prima tură, lider fiind cel care ocupă o poziție superioară.

BRIEFING - Sesiune de informare a concurenților asupra regulilor generale ale competiției, a regulilor particulare și a traseului stabilit de către Comisia Sportivă.

CALENDAR OFICIAL COMPETIȚIONAL - Etapele de Drift din Campionatul Național de Drift din România, stabilite de către CNDR/FRAS și aprobate în Consiliul Federal FRAS. Acesta este împărțit în două clase: Semi-Pro și Pro.

CALIFICĂRI - Parte din etapă în care fiecare pilot înscris va parcurge traseul de două ori neconsecutiv. Punctajul cel mai bun din cele 2 ture este punctajul acordat în clasamentul calificărilor.

CLIPPING POINT - punct stabilit și marcat în consecință de Comisia Sportivă pe segmentul de traseu, în proximitatea căruia mașina trebuie să treacă, menținând drift-ul. Există două tipuri de Clipping Point: de interior (un punct pe segmentul de traseu ce trebuie atins cu partea din față a mașinii de competiție) și de exterior (un punct pe segmentul de traseu ce trebuie atins cu partea din spate a mașinii de competiție)

CLIPPING ZONE - zonă stabilită și marcată de Comisia Sportivă pe segmentul de traseu. Mașina de

competiție trebuie să parcurgă în drift, cu precizie, tot marcajul zonei.
COMISAR TEHNIC - persoana fizică acreditată de către Comisia Tehnică FRAS în vederea evaluării stării tehnice a mașinilor înscrise în competiție, conform Anexa A și punctele 1.3.2-1.3.5.
COMISIA SPORTIVĂ - comisia unei competiții de drift, care decide în situațiile specificate în prezentul Regulament, alcătuită din: Directorul de concurs, Șeful echipei de arbitri oficiali a Comisiei Naționale de Drift din România (CNDR), Observatorul Oficial CNDR (cu drept de vot), Observatorul Federal FRAS (fără drept de vot), alți arbitri invitați după caz.
DESCALIFICARE - excluderea unui pilot din competiție pentru unul din motivele menționate în prezentul Regulament. Pilotul aflat în această situație nu punctează în clasamentul competiției respective.
DIRECTORUL DE CONCURS - persoana responsabilă cu supervizarea întregului concurs, desemnată de Organizator.
ETAPA DE CAMPIONAT NAȚIONAL DE DRIFT (CND) - Concurs sportiv auto de drift, desfășurat pe parcursul a două sau trei zile, organizată în baza prezentului Regulament, în care piloții pot puncta pentru clasamentul Campionatului Național de Drift.
IEȘIREA DE PE TRASEU - se comunică piloților la brieffing marginile traseului care nu trebuie depășite cu minim 2 roti
INSPECȚIE TEHNICĂ - verificare tehnică a automobilului înscris, realizată de către Comisarul Tehnic al Competiției.
INACTIVE CHASE - situaţia în care Urmăritorul nu își îndeplinește sarcina de a urmări activ Liderul, păstrând o distanță mare față de acesta într-un mod evident intenționat. Acesta va fi sancționat cu zero puncte.
INCOMPLETE RUN - Tura incompletă. Se penalizează cu zero puncte
ÎNDREPTAREA MASINII - se considera indreptare condusul masinii fara drift pentru o distanta mai mare de 10 m, in zona jurizata a traseului. Acesta va fi sancționat cu zero puncte.
OPPOSITE DRIFT – condusul masinii într-un unghi opus față de cel necesar pentru acea parte a traseului. Acesta va fi sancționat cu zero puncte.
SPIN - rotirea necontrolata a masinii
PILOT - persoana deținătoare de licență de sportiv Semi-Pro sau Pro, potrivit Certificatului de Apartenență la Clasă, eliberată de către FRAS, valabilă pentru anul competițional în curs sau pentru un singur eveniment, care se înscrie împreună cu autovehiculul înregistrat în competiție.
PRESTART - zona delimitată de Organizator, unde este permis accesul unui mecanic per pilot, în care se pot face reparații minore (presiune, alimentare carburant etc.), răcirea mașinilor, încălzirea cauciucurilor, îmbarcarea pasagerilor pentru taxi drift.
ONE MORE TIME - în sesiunile de Battle, dacă punctajul este egal, se reiau cele două ture. Această regulă se poate aplica de maxim două ori consecutiv, arbitrii fiind obligați sa ia o decizie după al 2-lea One More Time.
Regula „5 minute” – dacă, în timpul competiției, mașina necesită reparații, se acordă cinci minute pentru remedierea acestora, în padoc. Această regulă se aplică în sesiunile de Calificări, pentru ultimii 5 piloți cât și în sesiunile de Battle, când fiecare pilot are dreptul de a folosi această regulă o singură dată până la începerea Top 4 și încă o dată în Top 4. Contorizarea celor cinci minute începe în momentul intrării mașinii în locul desemnat din padoc.
Spotter - persoana din staff-ul pilotului, desemnată special de către acesta la înscrierea în Competiție, cu rolul de a supraveghea activitatea pilotului pe Traseu.
STAFF PILOT - grup de persoane, înregistrate de către Organizatorul competiției și identificate cu aceeași uniformă, care însoțesc Pilotul într-o competiție.
Touch and Go – parte a segmentului de traseu, marcată de către Comisia Sportivă, în care pilotul are libertatea de a alege o secțiune în care să atingă această zonă, în drift, fără a avea obligativitatea de a o parcurge în întregime.
TRASEUL - este stabilit de către Comisia Sportivă și comunicat piloților în sesiunile de briefing și este format din următoarele:

- **Zona de încălzire** – zona în care piloții au posibilitatea de a încălzi anvelopele. Timpul

alocat este de maxim două minute.

- **Linia de start** – o linie pe traseu la care pilotii se aliniaza pentru a primi permisiunea de a incepe Tura
- **Segment de accelerare** - porțiunea de traseu cuprinsă între linia de start și punctul maxim de inițiere a drift-ului;
- **Zona de inițiere** – parte a traseului, înainte de primul viraj, în care pilotul trebuie să înceapă driftul.
- **Segmentul de drift** - porțiunea de traseu cuprinsă între punctul maxim de inițiere a driftului și linia de final;
- **Linia de final** – o linie pe traseu care delimitează sfârșitul segmentului de drift și începutul No Spin Zone
- **No Spin Zone** - porțiunea de traseu delimitată între linia de final şi o linie stabilită de Comisia Sportivă a Competiției, având o distanță cuprinsă între 10 şi 30 metri de la *Linia de final*, în funcție de circuit, în care pilotul trebuie să îndrepte și să încetinească mașina de competiție într-o manieră controlată, fără a face „spin”
- **Safe zone -** porțiunea de traseu dintre linia de start şi o linie stabilită de Comisia Sportivă a Competiției în funcție de circuit, până la care pilotul se poate opri fără a fi depunctat, tura fiind reluată o singură dată.
- **Tura tehnică** – tură suplimentară stabilită de către Comisia Sportivă la schimbarea condițiilor de traseu sau cerută de către pilot după rezolvarea unei probleme tehnice apărută la mașina de competiție.
- Unchaseable run – tura a Leaderului pe care Urmaritorul nu o poate urmari, acesta aflanduse pe o linie (trasa) complet gresita a traseului (alta decat cea indicata in sesiunile de Brieffing), ceea ce face imposibila misiunea Urmaritorului;

Traseul pentru Campionatul Național de Drift Clasa „Semi-Pro” se diferențiază de cel pentru Clasa „Pro” printr-un grad redus de dificultate.

1.3 Reguli de participare

1.3.1 OBŢINERE LICENŢĂ

Licența de Pilot se obține de la secretariatul FRAS.

Documentele necesare obținerii Licenței de Pilot se depun online, pe site-ul FRAS (http://fras.ro/homepage/licențe/), secțiunea “Licențe”, cu minim două săptămâni înaintea încheierii perioadei de înscriere în etapă.

Certificatul de Apartenență la Clasă se obține în ziua înscrierii în etapă, de la reprezentantul CNDR, conform art. 1.3.1.2 din prezentul Regulament.

1.3.1.1 LICENŢA ANUALĂ / ONE EVENT DE PILOT STREET, SEMI-PRO sau PRO

Documentele necesare obținerii Licenței sunt:

a. Copie Carte de Identitate / Pașaport;
b. Foto tip CI;
c. Certificat de Apartenență la Clasa „STREET”, „SEMI-PRO” sau „PRO”, eliberat de CNDR;
d. Adeverința privind apartenența la un club sportiv de drift afiliat FRAS;
e. Adeverința medicală eliberată de către un medic sportiv pentru anul competițional în curs, din care să rezulte că este “Apt pentru sportul cu motor”;
f. Asigurarea medicală individuală eliberată de către FRAS;
g. Dovada achitării taxelor de licență FRAS.

1.3.1.2 ELIBERAREA CERTIFICATULUI DE APARTANENŢĂ LA CLASĂ

Certificatul de Apartenență la Clasă este de trei feluri: „Clasa Street”, „Clasa Semi-Pro” şi „Clasa Pro”. Acesta se poate obține astfel:

1.3.1.2.1 Certificatul pentru Clasa „**Street**” se poate obține in baza unui atestat emis de către o Școală

de Drift acreditată FRAS.

Dacă nu se obține punctajul minim în trei sesiuni de licențiere, se poate participa la alte sesiuni de licentiere numai dacă se va prezenta un nou atestat emis de către o Școală de Drift acreditată FRAS.

1.3.1.2.2 Certificatul pentru Clasa „**Semi-Pro**" se poate obține in următoarele condiții:

- atestatul emis de către o Școală de Drift acreditată FRAS, sau
- dovada clasării pe podium la una dintre competițiile prevăzute la Art. 1.3.1.3. din prezentul Regulament, sau
- dovada participării la minim 3 competiții prevăzute la Art.1.3.1.4. din prezentul Regulament şi obținerea unui punctaj minim de 40 pct. în Sesiunea de licențiere One Event, organizate în cadrul Etapelor din CND, arbitrate conform criteriilor din Calificări. Acestea se trimit către CNDR cu minim două săptămâni înaintea înscrierii într-o competiție.

Dacă nu se obține punctajul minim în două sesiuni de licențiere, se poate participa la competiții organizate sub egida FRAS numai dacă se va prezenta atestatul emis de către o Școală de Drift acreditată FRAS.

Daca pilotul NU se califică la nici o etapă din cadrul unui campionat național (cu o participare de minim jumătate din numărul etapelor), acesta este obligat să reia cursurile unei școli de drift acreditate FRAS.

În condițiile acordării Certificatului, Licenţa se acordă la secretariatul Competiţiei.

1.3.1.2.3 Certificatul pentru Clasa **„Pro"** se poate obține în următoarele condiții:

- dovada clasării pe podium la una dintre competițiile prevăzute la Art. 1.3.1.4. din prezentul Regulament. Aceasta se trimit către CNDR cu minim două săptămâni înaintea înscrierii într-o competiție, **sau**
- dovada participării la minim 3 competiții prevăzute la Art.1.3.1.4. din prezentul Regulament şi obținerea unui punctaj minim de 60 de puncte în Sesiunea de licențiere One Event, organizate în cadrul Etapelor din CND, arbitrate conform criteriilor din Calificări, **sau**
- clasarea în Top 4 în Clasamentul General al Campionatului Naţional de Drift Clasa „Semi-Pro" din anul anterior, **sau**
- obținerea unui podium în cadrul etapelor din Campionatul National de Drift, Clasa Semi-Pro şi testare în cadrul sesiunilor de licențiere din anul următor, cu obținerea unui punctaj minim de 60 de puncte, **sau**
- obținerea a două clasări în Top 4 în Clasamentul General la Clasa „Semi-Pro" duce la transferul automat în Clasa „Pro" **sau**
- rezultate deosebite in alte discipline din cadrul Automobilismului Sportiv, cu testarea in prealabil a aptitudinilor in DRIFT.

În situația în care nu se obține punctajul minim:

a. Dacă punctajul obținut este între 40 si 59 puncte, concurentul va fi încadrat automat în Clasa „Semi-Pro", fără drept de reexaminare;
b. Dacă punctajul obţinut este sub 40 puncte, concurentul are posibilitatea unei singure reexaminări, doar pentru Clasa „Semi-Pro". Dacă în urma reexaminării punctajul este tot sub 40 puncte, concurentul este obligat să urmeze cursurile unei şcoli de Drift autorizate FRAS.

Daca pilotul NU se califică în sesiunea Battle la nici o etapă din cadrul unui campionat național (cu o participare de minim jumătate din numărul etapelor), acesta este retrogradat la clasa Semi PRO în anul următor.

1.3.1.3 Competiții recunoscute de Comisia Națională de Drift din Romania în vederea obținerii Certificatului de Apartenenţă la Clasa „Semi-Pro":

a. Croatian Drift Challenge;
b. Drifting HU - PRO2;
c. King of Europe - PRO2;
d. Super Drift Bulgaria;

1.3.1.4 Competiții recunoscute de Comisia Națională de Drift din România în vederea obținerii Certificatului de Apartenenţă la Clasa „Pro":

a. Competițiile desfășurate pe teritoriul României pana la data de 31.12. 2015;

b. British Drift Championship;
c. Drift Alliance;
d. Drift All Stars;
e. Drift BG;
f. Drift Masters GP;
g. Drifting.hu;
h. Eastern Europe Drift Championship;
i. Formula Drift Canada;
j. French Drift Championship;
k. Greek Drift Championship;
l. Italian Drift Championship;
m. King of Europe – Pro;
n. Polish Drift Championship;
o. Serbian Drift Championship;

1.3.2 DOTĂRI MINIME ALE AUTOVECHICULELOR PARTICIPANTE LA CLASA „STREET"

1.3.2.1 Interior :

a. Scaunul din dotarea standard poate fi inlocuit de unul de tip "Recaro" OEM (sunt interzise scaunele tip scoică sau aftermarket)
b. Centura originala a masinii obligatorie
c. Volan 350mm cu butuc fix fara quick release
d. Extinctor de min 2 kg usor accesibil
e. Pot fi înlăturate scaunul din dreapta si bancheta spate cât și izolația fonică din autoturism
f. Este obligatorie păstrarea fețelor de ușă originale instalate pe ușile față ale autoturismului

1.3.2.2 Exterior :

a. Ștergătoare parbriz funcționale
b. Stopuri, faruri funcționale
c. Elementele de caroserie prinse corect
d. Recomandare: înlăturarea carenajelor cu excepția celui care acopera tubulatura rezervorului de combustibil
e. Este permisă înlocuirea capotelor cu păstrarea formelor originale (fibre compozite)
f. Obligatoriu: cârlig de remorcare față și spate. Locul acestora trebuie să fie indicat cu o săgeata
g. Este obligatorie montarea de folie transparența securizată (transparență minim 75%) pe geamurile laterale și folie securizată cu transparență (5% - 75%) pentru geamurile laterale spate si lunetă. Este strict interzisă montarea foliei de orice natură sau transparență pe parbriz

1.3.2.3 Motor si transmisie

a. Sistem evacuare cu tobă finală (turbo - aspirat)

- mașinile echipate cu motoare aspirate vor avea un sistem de evacuare cu tobă finală minim
- mașinile echipate cu motoare supra-alimentate pot avea un traseu de evacuare fară tobă finală
- este obligatoriu ca traseele de evacuare să aibă evacuarea gazelor in spatele masinii

b. Sunt premise modificări ale motorului
c. Transmisie manuală
d. Recomandare: înlocuirea bucșei OEM a diferențialului cu una solida
e. Panoul de siguranțe poate fi mutat. Pot fi adaugate siguranțe
f. Obligatoriu: instalarea unui heblu general. Trebuie să întrerupa circuitul principal de alimentare electrică al mașinii
g. Acumulator cu bornele izolate (se va păstra poziția originală de montare a acumulatorului și prinderile originale)
h. Rezervorul de combustibil va fi păstrat în forma și poziția originală a autoturismului
i. În cazul instalațiilor electrice custom: cablurile acestora se vor introduce prin tubulaturi sau materiale ignifuge și vor fi prinse corespunzător

1.3.2.4 Suspensie :
a. Unghiul de bracaj poate fi de maxim 35%
b. Pot fi înlocuite bucșele cu unele de tip „Power Flex”
c. Poate fi înlocuita suspensia originală cu una de tip Coilover
d. Roțile nu trebuiesc să fie mai late decât caroseria (sa fie acoperite de aripă)
e. Recomandare: întărirea punții spate

1.3.2.5 Sistem frânare :
a. Frâna de serviciu trebuie să acționize toate cele 4 roți
b. Este permisă montarea unei frâne de mâna hidraulice

1.3.2.6 Generale:
a. Prelata de lucru este obligatorie si trebuie să depașască dimenisunile mașinii cu cel putin 0.5 m pe toate laturile acesteia
b. Dimensiuni jante: 14-19 inch
c. Dimensiuni anvelope: lățime 0-225 mm. Sunt permise pe puntea spate doar anvelopele marcate de producător „DOT”

1.3.2.7 Interdicții
a. Se interzic următoarele :
- roll cage
- suspensia cu perne de aer
- furtunuri ce prezintă uzură (crăpături)
- caroserii ce prezintă urme de rugină
- geamuri fisurate
- lambo doors
- lovituri ale caroseriei
- orice sucrgere de lichide
- instalații de N2O (nitros oxide, NOS , NX etc)
- motoare diesel

b. Sunt interzise modificări ale următoarelor elemente :
- centurile de siguranță
- panoul de foc
- oale / elemente structurale de prindere a suspensiei
- lonjeroane
- plafon
- uși
- fețele de uși
- elemente structurale
- punți (nu se pot înlocuii, se pot rigidiza)
- rezervor de combustibil
- conducte
- stopuri
- faruri
- geamuri
- tampoanele originale ale motorului
- prinderile originale ale diferențialului
- poziția radiatorului
- punctele de montare ale transmisiei
- punctele de prindere ale suspensiei
- prezoane
- poziția și prinderile acumulatorului

1.3.3 DOTĂRI MINIME ALE AUTOVECHICULELOR PARTICIPANTE LA CLASA „SEMI-PRO”

a. instalație de stingere cu minim două duze omologată FIA;
b. acumulator cu bornele izolate;
c. Heblu curent cu acționare interior și exterior. Trebuie să întrerupă alternatorul, să oprească motorul, să fie ușor reperabil și accesibil (la baza parbrizului, în lateralele acestuia)
d. în cazul lipsei geamurilor laterale, este obligatorie plasa omologată FIA și casca integrală;
e. orice rezervor / recipient / baterie care conține lichide va fi separat de habitaclu;
f. butelia de N2O va fi montata in habitaclu. Este interzisa montarea acesteia in portbagaj;
g. scaunele, acumulatorul și rezervorul de combustibil vor fi asigurate; nu sunt permise jocuri la prinderi;
h. scaunele cu prindere fixa sau cu șina culisantă omologată FIA;
i. centurile vor fi prinse în inele înșurubate în talpa din oțel (omologare FIA);
j. centurile vor avea prindere în minim patru puncte, cu o lățime de 3", omologate FIA;
k. scaune omologate FIA;
l. roțile vor fi acoperite, pe toată lățimea, de aripi sau elemente de caroserie tip „overfender”;
m. Frâna de serviciu trebuie să acționize toate cele 4 roți
n. este obligatorie funcționarea lămpilor de frână sau prezența pe lunetă a unei benzi led roșu;
o. bandă de leduri roșii (conectate la lampa de frână) montate pe lunetă și parbriz
p. Functionarea obligatorie a farurilor si a stergatoarelor (se accepta „led bar”)
q. cârlig de remorcare față și spate (fix sau flexibil). Locul acestuia TREBUIE indicat cu o săgeată;
r. roll cage conform Anexa A;
s. prelata de lucru trebuie să aibă o dimensiune care să depășească dimensiunea mașinii cu minim 0,5 m pe toate laturile acesteia.
t. Dimensiuni jante: 14-19 inch
u. Dimensiuni anvelope: lățime 0 - 235 mm. Sunt permise pe puntea spate doar anvelopele marcate de producător „DOT”
v. Reducerea amprentei de carbon conform cerintelor UE prin folosirea a mai multor mijloace alternative precum:

- filtre de aer si sisteme de admisie a aerului ce imbunatatesc combustia (Ex: Air Power by Corneliu)
- sistem de evacuare cu tobe
- folosirea combustibililor alternativi (Ex: Bioetanol)

Recomandare incepand cu CND2021, obligatoriu incepand cu CND2025

w. Reducerea poluarii fonice sub limita de 110 db.

Recomandare incepand cu CND2021, obligatoriu incepand cu CND2022

1.3.3.1 Probleme tehnice care nu permit înscrierea autovehiculelor în etapă

a. joc în caseta de direcție;
b. elemente de caroserie nefixate corespunzător;
c. parbriz care prezintă fisuri;
d. scurgeri de lichide de orice fel.

1.3.3.2 Se interzic urmatoarele:

a. Motoarele diesel
b. Modificarea panoului de foc
c. Modificarea structurala a caroseriei intre oalele fata - spate (Ex: structura sasiului trebuie sa ramana nemoficata intre planurile verticale fata - spate „oale”)
d. Modificarea plafonului si a podelei

1.3.4 DOTĂRI MINIME ALE AUTOVEHICULELOR PARTICIPANTE LA CLASA „PRO”

a. instalație de stingere cu minim două duze omologată FIA;
b. acumulator cu bornele izolate;
c. Heblu curent cu acționare interior și exterior. Trebuie să întrerupă alternatorul, să oprească motorul, să fie ușor reperabil și accesibil (la baza parbrizului, în lateralele acestuia)
d. în cazul lipsei geamurilor laterale sau în cazul geamurilor cu macara funcţională, este obligatorie plasa omologată FIA și casca integrală;

e. orice rezervor/recipient care conține lichide va fi separat de habitaclu;
f. butelia de N2O va fi montata in habitaclu. Este interzisa montarea acesteia in portbagaj;
g. scaunele, acumulatorul și rezervorul de combustibil vor fi asigurate; nu sunt permise jocuri la prinderi;
h. scaunele cu prindere fixa sau cu şina culisantă omologată FIA;
i. centurile vor fi prinse în inele înșurubate în talpa din oțel (omologare FIA);
j. centurile vor avea prindere în minim patru puncte cu o lățime de 3", omologate FIA;
k. scaune omologate FIA;
l. roțile vor fi acoperite, pe toată lățimea, de aripi sau elemente de caroserie tip overfender;
m. Frâna de serviciu trebuie să acționize toate cele 4 roți
n. este obligatorie funcționarea lămpilor de frână sau prezența pe lunetă a unei benzi ~~de~~ led roșu;
o. bandă de leduri roșii (conectate la lampa de frână) montate pe lunetă și parbriz;
p. Functionarea obligatorie a farurilor si a stergatoarelor (se accepta „led bar")
q. cârlig de remorcare față și spate (fix sau flexibil). Locul acestuia TREBUIE indicat cu o săgeată;
r. roll cage conform Anexa A;
s. prelată de lucru trebuie să aibă o suprafață care să depășească dimensiunea mașinii cu minim 0,5 m pe toate laturile acesteia.
t. Dimensiune maximă jante: 14-19 inch
u. Dimensiune anvelope: lățime 235 - 285 mm. Sunt permise pe puntea spate doar anvelopele marcate de producător „DOT"
v. Reducerea amprentei de carbon conform cerintelor UE prin folosirea a mai multor mijloace alternative precum:

- filtre de aer si sisteme de admisie a aerului ce imbunatatesc combustia (Ex: Air Power by Corneliu)
- sistem de evacuare cu tobe
- folosirea combustibililor alternativi (Ex: Bioetanol)

Recomandare incepand cu CND2021, obligatoriu incepand cu CND2025

w. Reducerea poluarii fonice sub limita de 110 db.

Recomandare incepand cu CND2021, obligatoriu incepand cu CND2022

1.3.4.1 Probleme tehnice care nu permit înscrierea autovehiculelor în etapă

a. joc în caseta de direcție;
b. elemente de caroserie nefixate corespunzător;
c. parbriz care prezintă fisuri;
d. scurgeri de lichide de orice fel.

1.3.4.2 Se interzic urmatoarele:

a. Motoarele diesel
b. Modificarea panoului de foc
c. Modificarea structurala a caroseriei intre oalele fata - spate (Ex: structura sasiului trebuie sa ramana nemoficata intre planurile verticale fata - spate „oale")
d. Modificarea plafonului si a podelei

1.3.5 NORMELE DE SECURITATE ALE PILOŢILOR

1.3.5.1 Pentru piloții participanți la Clasa „Street":

a. Cască: omologare DOT cu protecție gât;
b. Combinezon ignifug;
c. Mânuși ignifuge.
d. Încălțări tip gheata

1.3.5.2 Pentru piloții participanți la Clasa „Semi-Pro":

e. combinezon, ghete și mănuși cu omologare FIA - norma 8856-2000. Se recomandă (obligatoriu din 2021) cagulă și underwear (bluza, pantalon și șosete) cu omologare FIA - norma 8856-2000;
f. cască: omologare FIA;
g. sistem Hans sau Simpson.

1.3.5.3 Pentru piloții participanți la Clasa Pro

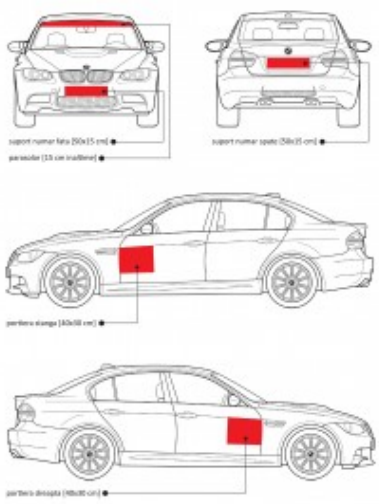
a. combinezon, ghete și mănuși cu omologare FIA - norma 8856-2000. Se recomandă (obligatoriu din 2021) cagula și underwear (bluza, pantalon și șosete) cu omologare FIA - norma 8856-2000;
b. casca: omologare FIA;
c. sistem Hans sau Simpson.

1.3.6 NUMERELE DE CONCURS ŞI ALTE INSCRIPŢIONĂRI

1.3.6.1 Numerele de concurs se alocă piloților în baza următoarelor reguli:

a. numerele pentru Clasa „Street" vor fi scrise cu negru pe fond verde;
b. numerele pentru Clasa „Semi-Pro" vor fi scrise cu negru pe fond galben;
c. numerele pentru Clasa „Pro" vor fi scrise cu negru pe fond alb;
d. în cazul piloților care au participat și s-au clasat în anul anterior în Clasamentul General al CND în primele 10 poziții și care solicită o licență anuală, numărul de concurs pentru întreg anul următor este numărul locului ocupat de acesta în clasamentul respectiv. Acest număr este și numărul licenței pilotului și se va păstra pe tot parcursul sezonului competițional. Autovehiculul va purta în concurs numărul de licență al pilotului înscris și declarat. Numerele de licență, respectiv de concurs, se alocă în acest caz astfel: de la numărul 1 la 10, în funcție de clasarea pilotului în anul anterior pentru fiecare clasa în parte;
e. piloților care nu s-au clasat în primele 10 poziții anul anterior în Clasamentul General al CND, la solicitarea unei licențe anuale, li se alocă numere de la 11 la 100. Numărul de concurs de pe autovehicul este același cu numărul licenței pilotului înscris și declarat pe această funcție, pentru fiecare clasă în parte;
f. piloților care solicită doar licențe "One Event", li se vor aloca numere de la 101. Numărul de concurs afișat pe mașină va fi identic cu numărul licenței pilotului, pentru fiecare clasă în parte;
g. numărul de concurs al mașinii de asistenţă tehnică înscrisă de un pilot va purta același număr cu cel al echipajului deservit, însă barat.

1.3.6.2 Amplasarea numerelor de concurs standard pe autovehiculele de concurs este obligatorie pe ambele portiere față și pe parasolar în locul indicat în pictogramă. Pe aripile față se amplasează de asemenea numele pilotului și drapelul ţării de proveniență. Aceste locații sunt obligatorii.



1.3.6.3 MATERIALE PUBLICITARE

Concurenții vor pune la dispoziția organizatorilor, pentru materialul publicitar primit la înscriere, minim:

- Loc număr înmatriculare față – spate conform pictogramă
- Stickere înmânate de organizator

Este obligatorie aplicarea acestor materiale publicitare pe autovehiculul de concurs conform specificațiilor organizatorului.

Materialele publicitare distribuite de organizator vor fi aplicate vizibil, obligatoriu pe suprafața

exterioară a autoturismului, în conformitate cu indicațiile organizatorului.

1.3.7 CONDIȚII DE PARTICIPARE

1.3.7.1 Pot participa și pot puncta în campionatul Național și sportivii străini în același regim ca și sportivii români (licențiați FRAS sau de organisme recunoscute de FRAS).

1.3.7.2 Posesorilor de licențe naționale valabile, emise de o autoritate sportivă a unui stat membru al Uniunii Europene, li se va elibera licența FRAS după o procedură specială de echivalare, sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective

1.3.7.3 Piloții de drift minori (minim 14 ani) sunt admiși în competiție pe baza unei declarații pe propria răspundere a tutorelui legal. Prin excepție, mai pot fi admiși sportivii de minim 13 ani care, în prealabil, au obținut un podium în Clasamentul Final din cadrul unei alte discipline aflate sub egida FRAS

1.3.7.4 Organizatorul **nu** poate limita accesul/participarea unui concurent la o competiție organizată sub prezentul regulament (ex. persoane declarate arbitrar "non-grata", etc.), cu excepția celor care se află sub sancțiuni CNDR/FRAS sau care nu îndeplinesc condițiile menționate în regulamentele FRAS sau CNDR

1.3.7.5 Piloții care doresc să beneficieze de asistență tehnică în cadrul competiției pot declara și înscrie, în condițiile prezentului regulament, o "mașină de asistență tehnică".

1.3.7.6 Fiecare pilot poate participa în cadrul unei etape a CND numai cu mașina specificată în fișa de înscriere. După Sesiunea de calificări este interzisă schimbarea mașinii.

1.3.7.7 La competițiile de Drift – etape ale CND – sunt autorizate să participe numai autovehicule cu tracțiune spate, care au o masă de maxim 3500 kg, în stare de funcționare (la inspecția tehnică), ce îndeplinesc condițiile de dotare minim obligatorii, stipulate în Art. 1.3.2. – 1.3.4. și Anexa A (privind Roll cage) potrivit clasei din care fac parte

1.3.7.8 Starea tehnică a autovehiculelor participante și modul cum acestea corespund prevederilor Anexei A, Art. 1.3.2., 1.3.3. si Art. 1.3.4. vor fi verificate și validate de către Comisarul Tehnic al competiției. Neacordarea acceptului tehnic presupune, automat, neînscrierea in competiție

1.3.7.9 Descalificarea din competiție nu dă dreptul concurentului sau staff-ului să ceară rambursarea taxei sportive și a taxelor stabilite de organizator.

1.4 SISTEMUL DE PUNCTARE ÎN CLASAMENTUL GENERAL.

Competițiile care vor puncta în Campionatul Național de Drift (CND) – etape - sunt prevăzute în Calendarul oficial competițional aprobat CNDR/FRAS.

Punctarea în clasamentul general reprezintă cumularea punctelor obținute la etapele CND, conform tabelului de mai jos:

Locul	Punctaj calificari	Punctaj etapa
1st	10	100
2nd	9	90
3rd	8	80
4th	6	70
5th	5	50
6th	4	50
7th	3	50
8th	2	50
9th to 16th	1	30
17th to 32th	0	20

Clasamentul general, pentru Clasa Street, se stabilește pe baza punctelor obținute la finalul anului competițional, structurat în cel puțin 3 etape.

Clasamentul general, pentru Clasele Semi-PRO si PRO, se stabilește pe baza punctelor obținute la finalul anului competițional, structurat în cel puțin 5 etape.

Clasamentul General al Campionatului Național de Drift se calculează de către arbitrii oficiali ai FRAS. Acest clasament este rezultatul cumulului punctajelor oficiale transmise de către arbitrii oficiali desemnați de CNDR, imediat după terminarea etapei, pe baza deciziilor luate ca urmare a rapoartelor observatorilor prezenți la competiție.

În caz de egalitate de puncte între doi sau mai mulți concurenți, departajarea se face în funcție de numărul locurilor superioare ocupate în clasamentele etapelor CND, astfel se verifică numărul de clasări pe locul 1 în etapele CND, pilotul cu mai multe clasări pe loc 1 este desemnat ca ocupant al locului superior în cadrul clasamentului general.
În cazul în care piloții în cauza au un număr egal de clasări pe locul 1 se trece la analiza clasărilor pe locul 2, după același principiu, apoi la analiza clasărilor pe locul 3, ș.a.m.d.

1.5 MONITORIZARE COMPETIȚIE

Toate competițiile care se desfășoară potrivit prezentului regulament, vor fi monitorizate direct de către Comisia Naționala de Drift, printr-un reprezentant executiv desemnat ca Observator CNDR, și de către un Observator Federal desemnat de către FRAS.
Aceștia vor avea următoarele atribuții:

- vor urmări respectarea îndatoririlor, ce revin organizatorului, din Caietul de Sarcini-etape. Sancțiunile pentru nerespectarea acestor atribuții pot duce la suspendarea Licenței de organizator (Sancțiune dictată de Consiliul Federal pe baza raportului Observatorului Federal).
- vor monitoriza desfășurarea competiției în toate aspectele ei, de la începutul verificărilor administrative și pană la festivitatea de premiere.
- observatorii pot recomanda organizatorului îmbunătățirea măsurilor de securitate sau orice alte aspecte care trebuie îmbunătățite, schimbate sau aplicate pe loc. De asemenea aceștia pot fi consultați asupra oricăror situații pe care organizatorul sau oficialii competiției le întâmpină, dar fără să impună soluția.
- vor participa la deciziile care se iau în cadrul Comisiei Sportive a competiției, neavând drept de vot;
- Observatorul CNDR va întocmi Raportul observatorului, pe care îl va transmite mai întâi Observatorului Federal FRAS, spre completare și avizare, apoi la CNDR (în format electronic și original semnat) și la Directorul de concurs (în format electronic), în termen de 5 zile de la încheierea competiției.

II. REGULI COMPETITIE

2.1. ÎNSCRIEREA IN COMPETITIE

2.1.1. Înscrierea în competiție se va face până la data maximă comunicată punctual de organizator, folosind exclusiv metoda indicată de acesta. Pilotul poate anula înscrierea cu maxim 10 zile înainte de începerea etapei.
2.1.2. Validarea înscrierii se va face conform Regulamentului Particular al fiecărei Etape.
2.1.3. Staff-ul Pilotului va fi comunicat Organizatorului in momentul înscrierii Pilotului in Etapa respectiva. În cazul in care se produc schimbări în rândul Staff-ului, acestea vor fi comunicate Organizatorului înainte de validarea înscrierii in Etapa respectivă.
2.1.4. INSCRIERE
La înscrierea în competiție, pilotul va prezenta următoarele documente:

- Formularul (Fișa) de înscriere completată integral și corect (pe răspunderea concurenților)
- Document de identitate (CI, BI sau după caz, Pașaport – pentru Piloții Străini)
- Licența anuală Pilot, emisă de către FRAS sau de către organisme recunoscute de către FRAS (dacă există)
- Licența ONE EVENT Pilot (numai dacă nu există licență anuală) – se poate obține de la secretariatul competiției,
- Asigurare pentru competiții de automobilism sportiv, reglementate de Regulamentele FRAS
- Dovada achitării taxelor stabilite de organizator.

2.2. STRUCTURA COMPETITIE

2.2.1 Competiția de Drift este structurată, pentru Clasa Street, astfel:

a. Sesiuni de antrenamente
b. Sesiune de licențiere
c. Sesiune de calificări

2.2.2 Competiția de Drift este structurată, pentru Clasele Semi-PRO si PRO, astfel:

d. Sesiuni de antrenamente

e. Sesiune de licențiere
f. Sesiune de calificări pentru ambele clase
g. Battle Top 32
h. Battle Top 16
i. Battle Top 8
j. Battle Top 4
k. Battle Finala mică
l. Battle Finala mare

Câștigătorul etapei este câștigătorul finalei mari.

2.2.3 Sesiunea de calificări pentru Clasa Street

a. Fiecare pilot are dreptul la 3 manșe de calificare.

b. Cea mai bună, dintre cele 3 manșe, de calificare va fi reținută pentru clasamentul calificărilor.

c. În cazul în care doi sau mai mulți piloți obțin același punctaj în calificări, ei vor fi departajați de cel mai bun punctaj obținut în cealaltă manșă jurizată. În cazul sportivilor care, din diverse motive, parcurg doar una dintre turele jurizate, departajarea se face pe baza rezultatului din aceasta tura.

d. În Clasa Street nu vor exista Battle-uri, clasamentul etapei va fi format din punctajele obținute în urma celei mai bune ture de calificare

2.2.4 Sesiunea de calificări pentru Clasele Semi-PRO si PRO:

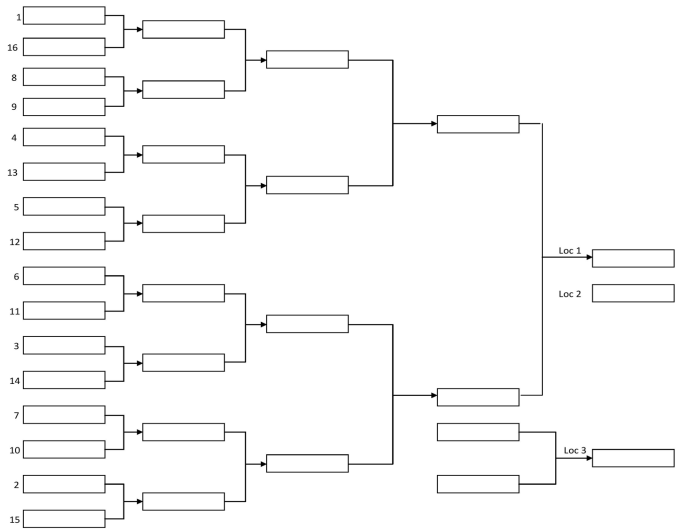
a. Scopul acestei sesiuni este de a stabili grila de start pentru Battle și de a puncta pentru clasamentul etapei.
b. Fiecare pilot are dreptul la 2 manșe de calificare.
c. Cea mai bună, dintre cele 2 manșe, de calificare va fi reținută pentru clasamentul calificărilor.
d. În cazul în care doi sau mai mulți piloți obțin același punctaj în calificări, ei vor fi departajați de cel mai bun punctaj obținut în cealaltă manșă jurizată. În cazul sportivilor care, din diverse motive, parcurg doar una dintre turele jurizate, departajarea se face pe baza rezultatului din aceasta tura.
e. În funcție de numărul de piloți înscriși în competiție, se vor califica în faza de Battle Top 32 primii 32 de piloți, pentru faza Battle Top 16 primii 16 piloți, pentru Battle Top 8 primii 8 piloți, sau pentru Battle Top 4 primii 4 piloți.

   Exceptii la numarul minim de piloti calificați în sesiunea Battle:
   - pentru Top 32: 26 piloți, cu minim 1 punct sau 24 piloți cu minim 40 puncte
   - pentru Top 16: 14 piloți, cu minim 1 punct sau 12 piloți cu minim 40 puncte

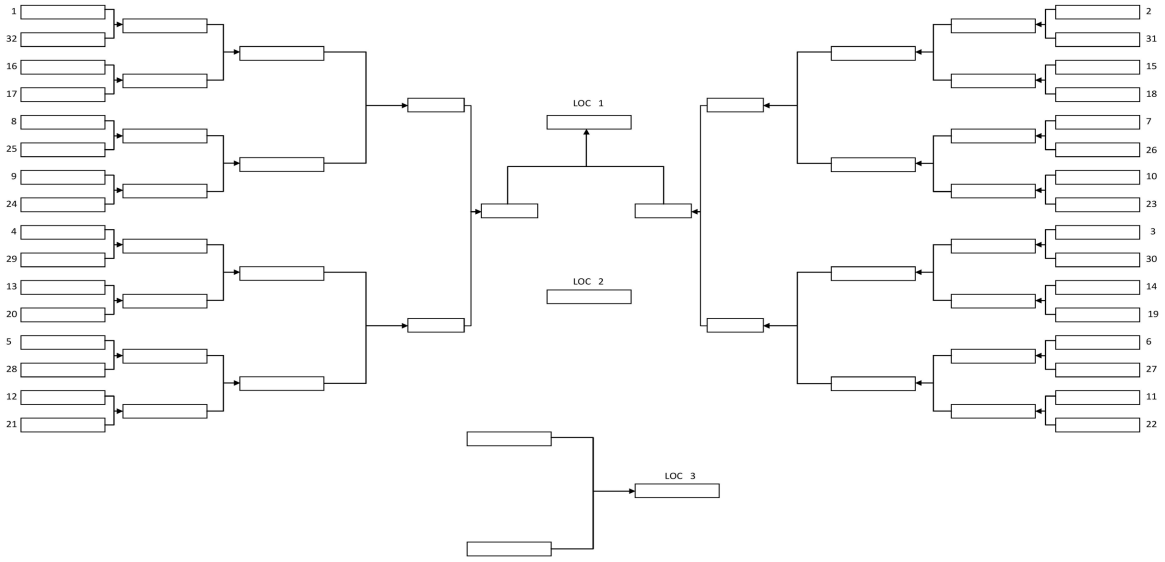
f. Ordinea de start pentru sesiunea de calificări a unei etape din CND este aleatorie sau la decizia organizatorului.

2.2.5 Diagramele sesiunilor Battle pentru Clasele Semi-PRO si PRO

- Top 16:



- Top 32:



Perechile, astfel formate, vor parcurge câte două tururi punctate. Poziția de lider din primul tur va fi ocupată de pilotul cu cel mai bun punctaj obținut în calificări.
Comisia Sportivă a Competiției poate permite o tură de încălzire în cadrul sesiunilor Battle, în situațiile în care condițiile meteo se schimbă sau sunt dificile, precum și pentru piloții care au avut de remediat probleme tehnice la mașini.
Competiția poate fi declarată validă de către Comisia Sportivă numai după încheierea sesiunii Calificări. Dacă nu pot fi încheiate toate sesiunile de Battle, din diferite motive, Comisia Sportivă va decide rezultatul competiției în funcție de Top-ul finalizat și de punctajul obținut în sesiunea Calificări.

2.2.6 Reguli securizare traseu:

a. marcarea liniilor ce definesc traseul se face prin conuri sau vopsea.
b. securizarea zonei destinate publicului se efectuează prin coloane formate din patru cauciucuri înălțime legate între ele, în funcție de viteza mașinilor pe traseu, astfel:

- pentru segmentele de traseu cu viteze cuprinse între 0 și 50 km/h se impune minim un rând format din coloane de cinci cauciucuri legate între ele cu sârmă sau bandă PVC la o distanță minimă de doi metri față de linia exterioară ce definește traseul. Gardul de delimitare a spectatorilor se montează la minim trei metri de rândul de cauciucuri.
- pentru segmentele de traseu cu viteze cuprinse între 51 și 120 km/h se impun minim un rând format din coloane de cinci cauciucuri legate între ele cu sârmă sau banda PVC la o distanță minimă de doi metri față de linia exterioară ce definește traseul. Gardul de delimitare a spectatorilor se montează la minim cinci metri de rândul de cauciucuri.
- pentru segmentele de traseu cu viteze ce depășesc 120 km/h se impune folosirea parapetelor de beton tip New Jersey. Aceștia pot reprezenta linia exterioară ce definește traseul. Gardul de delimitare a spectatorilor se montează la minim cinci metri de rândul de parapete.

c. este obligatorie prezența ambulanței cu doctor și a unui echipaj de pompieri pe traseu
d. este obligatoriu extinctor de minim 10 litri cu pulbere pentru fiecare cinci mașini din padoc
e. în cazuri foarte bine justificate, în special având ca scop siguranța concurenților, Directorul Sportiv poate opri concursul în orice moment al acestuia. Oprirea concursului nu duce la penalizări pentru concurenții opriți

2.3 REGULI DE ARBITRAJ

2.3.1 Reguli de arbitraj în sesiunile de calificări

Punctajul maxim este de 100 puncte, alcătuit în baza următoarelor criterii:

- Unghi: 30 puncte;
- Linie: 30 puncte;
- Stil: 40 puncte.

UNGHI. Se va stabili ca o medie a măsurătorilor acestuia pe traseu. Va fi punctat spre maxim unghiul stabil și controlat cu minime corecții de direcție la o viteză cât mai mare.

LINIE. Trasa stabilită de către Comisia Sportivă a Competiției prin clipping points, clipping zones și touch and go. Prin parcurgerea trasei, fără abatere de la aceasta, se va obține punctajul maxim. Depunctarea se va face matematic în funcție de abaterea de la trasa stabilită.

STIL. Este împărțit în două subcategorii:

- ***Spectaculozitate*** - abilitatea pilotului de a folosi mașina de competiție și traseul la limitele absolute. Aceasta include drift-ul cât mai rapid posibil, cât mai aproape de marginile traseului (acolo unde este nevoie), rotirea mașinii la inițiere și tranzițiile de pe un viraj pe altul cât mai repede posibil, maximizând unghiul până la punctul de aproape spin. Folosirea accelerației stabilă și hotărâtă
- ***Fluiditate*** - cât mai puține corecții. Urmând constant linia dată, păstrând unghiul necesar pentru o anumită parte a piesei, folosirea constantă a accelerației. Mișcările fluente ale mașinii indică faptul că pilotul a reușit să aleagă viteza, unghiul și linia corecte pentru pista și condițiile date

Comisia Sportivă a Competiției este obligată să comunice concurenților, în cadrul briefing-urilor ce preced startul în fiecare stagiu de competiție, amplasamentul punctului maxim de inițiere, Clipping Point-urilor și a Clipping Zone-urilor, Touch and Go, a Liniei de final, Safe zone, Prestart și No spin zone.

Regula 0 (zero) puncte în Calificări:

Se acorda 0 puncte în următoarele situații:

- ieșirea cu 2 roți în afara traseului marcat
- pierderea drift-ului pe traseu (îndreptarea mașinii pe o distanță mai mare de 10 m)
- opposite drift - poziționarea mașinii într-un unghi opus față de cel indicat de trasă
- spin (rotirea necontrolată a mașinii) pe tot traseul
- continuarea drift-ului după Linia de final
- ratarea consecutivă a startului în safe zone
- Incomplete Run

2.3.2 REGULI DE ARBITRAJ IN SESIUNILE DE BATTLE

Principiul arbitrajului în sesiunile Battle este de a compara poziția de lider a ambilor piloți, cât și poziția de urmăritor a acestora, decizia fiind luată după efectuarea celor două ture.

Liderul trebuie să urmeze trasa stabilită, în conformitate cu recomandările Comisarilor Sportivi, încercând să nu facă erori. Pe segmentul de accelerare trebuie să accelereze gradual, până la viteza de inițiere dorită. Orice tactică de încetinire a urmăritorului sunt interzise.

Urmăritorul este obligat să copieze mișcările liderului, la o distanță cât mai mică de acesta, să îi imite linia, unghiul și viteza și să se sincronizeze cu tranzițiile acestuia de la start până la final. Urmăritorul nu poate depăși liderul, decât în scopul de a evita o situație periculoasă sau daca Liderul se abate mult de la trasa stabilită și este suficient loc pentru Urmăritor să își continue tura pe trasa stabilită. Această excepție va fi decisa de către Comisia Sportivă în funcție de traseu și comunicată piloților în sesiunile de brieffing. În acest caz, urmăritorul obține avantaj.

Pentru sesiunile **BATTLE,** punctarea se realizează în baza criteriilor din Calificări, la care se adaugă criteriul Proximitate: distanța dintre Urmăritor și Lider în sesiunile Battle.

Pentru a obține punctaj maxim, Urmăritorul trebuie să păstreze o proximitate medie cat mai mica fata de lider, pe tot traseul, fără a intra în contact cu acesta.

Pentru urmăritor, criteriul Proximitate are o valoare superioară față de cea acordată pentru Linie și Unghi.

Dacă piloții nu pot fi departajați, se va aplica regula One more time.

Regula 0 (zero) puncte Battle

Pe lângă situațiile din calificări, se acordă 0 puncte si în următoarele situații:

- contactul provocat de urmăritor asupra liderului care duce la pierderea controlului masinii acestuia.
- Incomplete run
- Unchaseable run
- orice tactică de incomodare a urmăritorului (frânarea voluntară nejustificată, mărirea nejustificată a unghiului, etc)
- depășirea liderului, cu excepția situațiilor stabilite de Regulament.
- incomodarea liderului de către urmăritor în a-și urmări trasa, care duce la efectuarea unei manevre de evitare a contactului de către lider.
- dărâmarea consecutiva a conurilor de start
- Inactive Chase

Decizia de a acorda zero puncte este a arbitrilor.

În aceste cazuri, urmăritorul este obligat să continue tura, chiar dacă a observat că liderul a comis o astfel de greșeală.

2.4 REGULI DE CONDUITA

2.4.1 Conduita Pilot.

2.4.1.1 Este interzis ca Pilotul sau membrii Staff-ului acestuia să meargă la cortul arbitrilor pentru lămuriri sau contestații

2.4.1.2 Piloții se vor prezenta la start obligatoriu in echipamentul de protecție complet, cu vehiculele curate, cu toate elementele de caroserie montate si asigurate.

2.4.1.3 La înscrierea in etapa, fiecare pilot își poate desemna ca Spotter o persoana din cei patru membrii ai staff-ului.

2.4.1.4 Piloții au obligația de a participa la prezentarea piloților, cu excepția cazului in care anunță organizatorul cu minim 48 ore in prealabil.

2.4.1.5 Piloții au obligația de a valida înscrierea in competitive in intervalele orare stabilite de organizator

2.4.1.6 Piloții au obligația de a participa la briefing-ul zilei.

2.4.1.7 Piloții au obligația de a participa briefing-ul pre-calificări si pre-battle.

2.4.1.8 Piloții au obligația de a se prezenta la ieșirea din padoc/linia de start la orele stabilite de organizator

2.4.1.9 Este interzisa oprirea voluntara pe circuit. Aceasta se poate efectua doar in caz de defecțiune tehnica sau o afecțiune medicala.

2.4.1.10 Sunt interzise contestațiile verbale

2.4.1.11 Pilotul este obligat sa se prezinte la sesiunile de briefing echipat în combinezon

2.4.1.12 Este interzisa purtarea combinezonului desfăcut fără a purta cel puțin tricou, pe toata durata evenimentului

2.4.1.13 Este interzisă prezența la start fără “ok-ul tehnic” sau “ok-ul de prezență”

2.4.1.14 In caz de abandon, obligatoriu, concurenții vor anunța imediat organizatorul, prin orice mijloace

2.4.2 Conduita Staff Pilot

2.4.2.1 Membrii staff-ului nu au acces pe circuit si in zona de start, decât in cazul unui accident a mașinii Pilotului;

2.4.2.2 Membrii staff-ului nu pot efectua înscrierea in locul Pilotului;

2.4.2.3 Membrii staff-ului nu pot participa la Briefing in locul Pilotului;

2.4.2.4 Spotter-ul poate participa la sesiunile de briefing doar împreună cu pilotul.

2.4.2.5 Membrii staff-ului vor sta doar in zonele indicate de Organizator

2.4.2.6 Membrii staff-ului vor purta in permanenta însemnele de identificare (uniforma, tricou, etc.)

2.4.2.7 Spotter-ul va avea acces într-o zona special amenajata de unde va avea vizibilitate asupra circuitului. Aceasta se va stabili in funcție de locația etapei.

2.4.2.8 Spotter-ul va avea acces in zona special amenajata strict pe perioada deplasării pilotului pe traseu, la maxim 6 ture ale acestuia

2.4.2.9 Pe parcursul desfășurării unei etape, membrii staff-ului trebuie sa îndeplinească rolurile asumate

prin Fisa de înscriere

2.4.2.10 Staff-ul piloților trebuie sa respecte ordinea la vulcanizare („primul venit primul servit”)

Pilotul este responsabil de conduita staff-ului său. Orice abatere a acestora duce la sancționarea pilotului.

2.4.3 Conduita în padoc

2.4.3.1 În padoc nu au voie alte persoane în afară de personalul oficial și staff-ul piloților

2.4.3.2 Piloţii şi staff-ul au obligaţia de a proteja suprafaţa padocului şi a mediului înconjurător prin folosirea prelatei de lucru şi păstrarea curăţeniei în spaţiul atribuit fiecăruia. Pe toata durata evenimentului, spaţiul folosit va fi păstrat în aceeaşi stare de curăţenie în care a fost preluat.

2.4.3.3 După terminarea fiecărei manșe, mașinile vor intra obligatoriu in padoc conform programului competiției.

2.4.3.4 Viteza de deplasare in padoc este de maxim 20 km/h

2.4.3.5 Piloții au obligația de a respecta locul indicat de organizator in padoc

2.4.3.6 Este interzisa blocarea intrării/ieșirii din padoc.

2.4.3.7 Orice reparație a mașinilor se va efectua strict pe suprafața desemnată pilotului, pe prelată.

2.4.4 Conduita pe circuit.

2.4.4.1 Orice intervenție tehnică nu se va desfășura pe traseul concursului, ci doar în padoc sau în locurile special amenajate

2.4.4.2 Concurenții au obligația să oprească la semnalul oricărei persoane implicate în organizarea competiției și să urmeze întocmai instrucțiunile acesteia

2.4.4.3 Piloții pot fi însoțiți în zona de pre-start de un singur mecanic, care are dreptul de a-i acorda service rapid pilotului doar în această zonă și doar în timpul în care acesta se află pe circuit.

2.4.5 Conduita generală.

2.4.5.1 Mașinile de competiție, cât și mașinile de asistență tehnică, nu vor staționa în alte locuri decât în cele indicate de organizator

2.4.5.2 Sunt interzise următoarele: orice jignire, calomnie, cuvinte injurioase, insulte, cuvinte triviale sau gesturi obscene pe durata evenimentului, în timpul sau în afara unui concurs

2.4.5.3 Sunt interzise următoarele: expunerea indecentă și/sau comportamentul violent

2.4.5.4 Pilotul sau unul din membrii staff-ului are obligația de a prezenta mașina comisarului tehnic în vederea verificării acesteia

2.4.5.5 Se interzice accesul în padoc minorilor sub 14 ani nesupravegheați

2.4.5.6 Este interzis accesul mașinilor pe circuit în afara orelor programului.

2.4.5.7 Este interzisă prezența pilotului și/sau a însoțitorilor acestuia în padoc sau pe circuit în afara orelor programului, cu excepția reparațiilor autorizate de organizator.

2.4.5.8 Este interzisă ambalarea motoarelor între orele 22:00 și 06:00.

2.4.5.9 Pentru orice nelămurire, informație, neclaritate, întrebare, etc. piloții sau membrii staff-ului acestora se vor adresa exclusiv persoanelor indicate de organizator în cadrul sesiunilor de brieffing

2.4.5.10 Este strict interzis consumul de alcool și/sau substanțe interzise (de orice fel) pe perioada de desfășurare a competiției. Aceasta regula se aplica atât piloților cât și membrilor staff-ului.

2.4.5.11 Este strict interzisă prezența sub influența alcoolului și/sau substanțelor interzise (de orice fel) pe perioada de desfășurare a competiției. Această regulă se aplică atât piloților, cât și membrilor staff-ului.

2.4.5.12 Pilotul și membrii saff-ului au obligația de a se supune testării privind stabilirea nivelului alcoolemiei si/sau consumului de droguri.

2.4.5.13 Piloții sau membrii staff-ului au obligația de a scoate cuiul de siguranță al extinctoarelor montate în vehiculele de competiție.

2.4.5.14 Este interzisă folosirea focului deschis în padoc.

2.4.5.15 În cazul în care există pasager, acesta este obligat să poarte pantalon lung, mânecă lungă și cască minim ECE DOT, recomandabil omologare FIA.

2.4.5.16 Pe parcursul circuitului, purtarea căștilor și a centurilor de siguranță este obligatorie, atunci când mașina se află în mișcare, atât pentru pilot, cat și pentru pasagerul acestuia, dacă este cazul.
2.4.5.17 Sunt interzise liniuțe, burnout sau derapajele, cu excepția celor stabilite de Organizator în sesiunile de Brieffing

2.5 **FESTIVITATEA DE PREMIERE**

2.5.1 La sfârșitul fiecărei competiții se va organiza o festivitate de premiere, în cadrul căreia se vor înmâna diplome, medalii, cupe sau premii piloților pentru toate clasele în parte, astfel:
- Piloților clasați pe locurile 1, 2 și 3 li se vor înmâna Cupe, Medalii, Diplome și Premii, după caz;
- Pilotul clasat pe locul 4 va primi Diplomă și Medalie;
- Piloții clasați în top 8 vor primi Diplome și Medalii "Top 8";
- Piloții clasați în top 16 vor primi Diplome "Top 16";
- Piloții clasați în top 32 vor primi Diplome "Top 32";
- Restul piloților vor primi Diplome de Participare.

2.5.2 Organizatorul își păstrează dreptul de a acorda Diplome/Cupe cu caracter special Piloților cu comportament deosebit pe parcursul competiției (ex: cupa/diploma de fairplay etc.), sponsorilor, instituțiilor, ONG-urilor, persoanelor fizice sau juridice cu un aport determinant în organizarea sau desfășurarea competiției.

2.5.3 Toți piloții participanți la competiție sunt obligați să asiste la Festivitatea de Premiere îmbrăcați în combinezon. În cazul piloților care nu se califică în faza de Battle, aceștia pot pleca înainte de festivitatea de premiere doar cu anunțarea prealabilă a secretariatului competiției

2.5.4 Ceremonia anuală de decernare a cupelor și titlurilor de campioni Naționali, la sfârșitul Campionatului Național de Drift, se va face în cadrul Galei Campionilor organizată de FRAS, după încheierea ultimei etape din Calendarul competițional.

2.5.5 Piloții clasați pe locurile 1-3 au obligația de a fi prezenți la Gala Campionilor cu excepția cazurilor temeinic justificate și aprobate în prealabil de către CNDR

III. PENALIZĂRI ȘI CONTESTAȚII

3.1. PENALIZĂRI

Toate deciziile privind penalizările se iau, după caz, de către Comisia Sportivă a competiției. Penalizările se vor exprima în *suspendare timp antrenament*, *puncte clasament*, *suspendare etape viitoare*, *excludere (descalificare) din Etapă* sau *din Campionat*, după caz.

3.1.1. Penalizări „*O oră din antrenamente*"

Nerespectarea următoarelor articole duce la sancționarea pilotului cu o ora din timpul de antrenament:
- 2.4.1.4.
- 2.4.1.5.
- 2.4.1.6.
- 2.4.3.5.
- 2.4.5.16.

3.1.2. Penalizări „*10 puncte*"

Nerespectarea următoarelor articole duce la sancționarea pilotului cu 10 puncte din clasamentul general:
- 2.4.1.7.
- 2.4.1.8.
- 2.4.1.11.
- 2.4.1.12.
- 2.4.1.14.
- 2.4.2.1.
- 2.4.3.4.
- 2.4.3.6.
- 2.4.3.7.

- 2.4.4.1.
- 2.4.5.1.

3.1.3. Penalizări „*30 puncte*”

Nerespectarea următoarelor articole duce la sancționarea pilotului cu 30 puncte din clasamentul general:

- 2.4.1.10.
- 2.4.2.6.
- 2.4.3.2.
- 2.4.5.5.

3.1.4. Penalizări „50 puncte”

Nerespectarea următoarelor articole duce la sancționarea pilotului cu 50 puncte din clasamentul general:

- 2.4.1.9.
- 2.4.5.14.
- 2.5.3.

3.1.5. Penalizări „Excludere (descalificare) din Etapa”

Nerespectarea următoarelor articole duce la sancționarea pilotului cu excluderea (descalificarea) din etapa și anularea punctelor obținute in aceasta:

- 2.4.1.1.
- 2.4.4.2.
- 2.4.5.2.
- 2.4.5.3.
- 2.4.5.6.
- 2.4.5.7.
- 2.4.5.8.
- 2.4.5.10.
- 2.4.5.11.
- 2.4.5.12.
- 2.4.5.17.

3.1.6. Penalizări „Suspendare Etape viitoare”

Nerespectarea următoarelor articole duce la sancționarea pilotului cu suspendarea din una sau mai multe etape viitoare:

- 2.4.5.3.
- 2.4.5.10.
- 2.4.5.11.
- 2.4.5.12.
- 2.4.5.17.

3.1.7. Penalizări „Interzicere acces circuit”

Nerespectarea următoarelor articole duce la sancționarea pilotului cu interzicerea accesului pe circuit pana la remedierea situației respective:

- 2.4.1.2.
- 2.4.1.13.
- 2.4.5.4.
- 2.4.5.13.
- 2.4.5.15.
- 2.4.5.16.

3.1.8. Nerespectarea art. 2.1.1. duce la plata taxei de înscriere și a tuturor facilităților oferite de organizator în etapa respectivă.

3.1.9. Nerespectarea art. 2.5.5. duce la penalizarea cu 150 de puncte din clasamentul general aferent anului competițional viitor.

3.1.10. Anularea licenței FRAS a sportivilor se face în următoarele situații:

3.1.10.1. practicarea DRIFT-ului în afara competițiilor ce nu sunt organizate potrivit prezentului regulament sau care nu au dobândit un caracter oficial în Calendarul competițional FRAS (Cupe, demonstrative, etc.). Licența poate fi redobândită în urma analizei făcute de CNDR

împreună cu organele abilitate FRAS
3.1.10.2. orice acțiuni defăimătoare, injurioase la adresa Drift-ului sau oficialilor CNDR / FRAS
3.1.10.3. fapte comise intenționat
Aceste prevederi nu exclud sancțiunile stipulate în Regulamentele FRAS.

3.2. CONTESTATII.

Contestații cu referire la rezultatele calificărilor pot fi depuse prin completarea formularului tip și depunerea acestuia la Comisia Sportivă, în maxim 30 minute de la afișarea rezultatelor provizorii la avizierul competiției.
Se iau în considerare numai contestațiile în formă scrisă, ce au fost înmânate împreună cu taxa aferentă de 100 Euro (echivalent în lei) unuia dintre membrii Comisiei Sportive, pentru probleme ce țin de partea Sportivă a competiției (Calificări) sau pentru probleme de altă natură (disciplinare, fair play, etc.)
Nu se admit contestații colective.
Soluționarea contestațiilor se face de către Comisia Sportivă a competiției. Dacă este cazul, se studiază înregistrarea evenimentului indicat și se decide obiectiv asupra acestuia.
Comisia Sportivă va răspunde imediat, în scris, tuturor contestațiilor, înaintea înaintării în etapele superioare ale competiției sau stabilirii clasamentelor finale. Pentru contestațiile depuse în termen de max. 30 min. după anunțarea clasamentelor provizorii, Comisia Sportivă trebuie sa răspundă în scris contestației.
Sportivii care nu sunt satisfăcuți de deciziile date de Comisia Sportivă a competiției se pot adresa Comisiilor FRAS, în termenele și modalitățile prevăzute în Regulamentele FRAS.