

REGULAMENTUL CAMPIONATULI NATIONAL DE TIME-ATTACK 2015

1.PRESCRIPTII GENERALE

Sub tutela F.R.A.S. se va desfasura in anul 2015 , primul Campionat de TIME ATTACK ce urmeaza a fi organizat pe noul circuit de viteza "Motor Park Romania" de la Adancata.

TIME - ATTACK este un tip de competitie de viteza pe circuit , în care fiecare competitor concureaza contra cronometru, asemanator competitiei de viteza in coasta, deosebirea principala fiind traseul, care nu va fi in urcare, montan, ci pe plan, respectiv pe un circuit inchis pe care linia de start va fi de regula aceeasi cu cea de sosire. Mansa de incalzire consta intr-un tur preliminar, odata cu iesirea de la paddock, urmat de turul cronometrat de concurs . Dupa trecerea liniei de sosire, competitorii vor parcurge turul de racire incheiat cu intrarea la paddock .

2.REGULAMENT DE DESFASURARE

Numarul maxim de autoturisme admis in concurs va fi de 50, acesta fiind determinat de configuratia circuitului si de timpul optim de desfasurare al competitiei. Pentru sesiunile de antrenamente libere , automobilele vor fi impartite in 5 grupe de cate 10 , respectiv , A , B , C , D , E , ordinea fiind in functie de rapiditatea acestora , in grupa A fiind cele mai rapide adica cele cu timpii pe tur cei mai mici , iar in grupa E fiind cele cu timpii cei mai mari pe tur .

Startul in antrenamente libere , se va da pe grupe tinand cont de ordinea descrescatoare a timpilor pe tur , respectiv E,D,C,B,A, cu plecarea celor 10 automobile din fiecare grupa , din 10 in 10 de secunde . Fiecare sesiune de antrenamente libere va avea o durata de 20 min , in acest interval pilotii avand dreptul de a intra la boxe pentru diverse remedieri , reglaje si/sau schimburi de pneuri Reintrarea in pista va fi admisa numai de catre comisarul care se va afla la intrarea in circuit , de la capatul liniei boxelor. Intrarea in pista se va face in asa fel incat sa nu incomodeze concurentii care deja ruleza pe circuit.

Dupa fiecare mansa de antrenamente libere se va intocmi un clasament care va fi ordinea de start pentru urmatorul antrenament .

Ordinea de start va fi stabilita de ordinea descrescatoare a timpilor pe tur. In acelasi mod se va lua startul si pentru mansa de crono , in urma ordinii crescatoare a timpilor de la ultimul antrenament liber . Pentru concurentii care din diverse motive nu au participat la o mansa de antrenamente libere , acestia vor pleca in functie de timpul realizat la ultima sesiune anterioara , la care acestia au participat . Mansa de warm-up va avea statutul de antrenament liber si se va desfasura in dimineata zilei a doua de concurs, va avea ordinea de start de la ultimul antrenament liber, va fi cronometrata dar nu va conta in nici un clasament.

Mansele crono si respectiv, cele doua manse de concurs se vor desfasura dupa regulile clasice ale unei competitii de time-attack , respectiv fiecare concurrent va parcurge 3 tururi de circuit din care **cronometrat va fi doar cel de al DOILEA tur** , primul tur fiind de incalzire si ultimul de racire si retragere de pe circuit . Concurentii care din diverse motive vor parcurge mai mult de 3 tururi in

mansele de concurs , **vor fi penalizati cu 10 secunde** in clasamentul mansei respective

Ordinea de start in mansa de crono va fi stabilita de ordinea descrescatoare a timpilor din ultimul antrenament liber . Astfel , primii vor pleca cei cu timpii cei mai mari pe tur de circuit , iar ultimii vor pleca cei cu timpii cei mai mici .

Startul in aceasta mansa de concurs se va da din 20 in 20 de secunde, in asa fel incat pe circuit sa nu fie mai mult de 5 concurenti in acelasi timp. Dupa ce cei 5 concurenti vor parasii pista se va da startul pentru urmatorii 5 si asa mai departe. Aceasta ultima regula , poate fi modificata, dupa caz de organizatori , care pot decide ca urmatorii concurenti sa intre in pista si inaintea parasirii acesteia de catre cei 5 care deja au efectuat tururile de concurs .

Startul din prima mansa de concurs va fi in ordinea timpilor din mansa de crono , adica , primii vor lua startul concurentii cu timpii pe tur de circuit cei mai mari si ultimii vor lua startul cei cu timpii pe tur cei mai mici , deci startul va fi in ordinea descrescatoare a timpilor obtinuti pe turul de circuit .

Startul in mansa a doua de concurs va fi in ordinea descrescatoare a timpilor pe tur obtinuti in prima mansa de concurs .

3. REGULA GENERALA A COMPETITIEI DE TIME-ATTACK

Toate sesiunile de antrenamente libere , warm-up , crono si cele doua manse de concurs regula generala este ca pilotii care ruleaza din diverse motive cu o viteza mai mica si sunt ajunsi din urma de altii care se deplaseaza cu o viteza mai mare , sunt obligati sa elibereze trasa si sa permita depasirea fara sa-i incomodeze pe cei mai rapizi . Incalcareea acestei reguli poate aduce penalizarea cu 5-10 secunde a pilotului care nu o va respecta , chiar daca arbitrul din zona a omis semnalizarea de avertizare cu steag albastru .

Aceasta este motivatia pentru care va fi obligatorie echiparea autoturismelor de concurs cu oglinzi retrovozoare laterale precum si cu oglinda retrovozoare centrala , recomandabil parabolica .

O situatie cu totul speciala , este cazul in care un pilot in turul de incalzire se deplaseaza voit cu o viteza mai mica, in asa fel incat sa fie depasit de cel aflat in spatele lui , pentru ca apoi sa-si creeze un avantaj aerodynamic in turul cronometrat , rulant la distanta mica de cel care l-a depasit . In acest caz Directorul de cursa va avertiza cu steag negru pe concurentul care procedeaza in acest mod nesportiv . Acest concurent va fi exclus din mansa respectiva , iar CCS-ul poate decide , dupa caz , chiar , excluderea din concurs a acestuia.

4. CAZURI SPECIALE

Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie situatia in care unul sau mai multe automobile de concurs , in timpul desfasurarii competitiei , din diverse motive se opresc pe pista , ca urmare a unui defectiuni tehnice sau a unui incident de cursa , in acest fel impiedicand desfasurarea optima a competitiei pentru ceilalti concurenti.

In acest caz pilotii sunt obligat sa scoata automobilele in afara traseului , pentru a nu incomoda ceilalti concurenti, iar in situatia in care nu se reuseste , mansa respectiva va fi , fie attentionata cu avertizare de steag galben, fie va fi oprita de catre directorul de concurs cu STEAGUL ROSU pana la eliberarea traseului, dupa care mansa va putea fi reluata . Daca aceasta situatie apare in timpul antrenamentelor libere , a caror durata este de 20min , mansa se va relua si se va prelungi cu timpul aferent duratei cat a fost oprita , decizie care va fi luata numai de directorul de cursa

Daca situatia susmentionata apare in timpul desfasurarii mansei de crono sau a celor de concurs , respectiv , mansa unu sau doi , numai directorul de concurs poate decide anulara rezultatelor grupei respective de 5 piloti si apoi reluarea acesteia dupa eliberarea traseului de concurs . Daca unul din concurentii acestei grupe de 5 piloti considera ca nu a fost incomodat de incidentul respectiv si a obtinut un timp pe tur convenabil , acest rezultat poate fi considerat valid . Pentru pilotii care se considera afectati de incidentul respectiv , acestia pot solicita directorului de concurs , numai daca si acesta considera indreptatita cererea , reluarea celor 3 tururi ale mansei respective de concurs . Pentru aceasta decizie directorul de concurs se va consulta si cu CCS-ul cursei

In cazul in care un concurent , din diverse motive pierde controlul automobilului si iese in afara pistei , la reintrarea pe circuit ii este INTERZISA rulara in sens invers sesului stabil de regulamentul particular al competitiei respective . Incalcarea acestei reguli atrage excluderea din concurs.

5. CLASAMENTE FINALE

Clasamentul final va fi stabilit dupa cel mai mic (best) timp pe tur obtinut in una din cele doua manse de concurs , respectiv mansa 1 sau mansa 2.

Clasamentele oficiale care se vor si premia vor fi cele pe grupe si clase , clasamentul general final (open) va fi unul neofical ,

Se considera clasa constituita si va fi premiata , **numai grupa/clasa care are in componenta minim 3 piloti**

6. AUTOMOBILE ADMISE

Vor fi admise in concurs urmatoarele tipuri de automobile impartite pe grupe si clasa de cilindree

GRUPA STREET - automobilele vor fi strict de serie fara modificari la motor , suspensii , echipate cu pneuri de strada . Sunt permise pneuri semislick omologate stradal , exclus pneuri slick

1. Clasa 1 cu cilindree sub 1600cmc
2. Clasa 2 cu cilindree 1600-2000cmc
3. Clasa 3 cu cilindree 2000-2500cmc
4. Clasa 4 cu cilindree peste 2500cmc

Pentru automobilele turbo cilindrul se multiplica cu coeficientul 1,7 pentru benzina si 1,5 pentru diesel.

Va fi luata in cinsiderare cilindrul din certificatul de inmatriculare al masini

Automobilele vor trebui sa aiba obligatoriu RCA si ITP in termenul de valabilitate

GRUPA PRO - automobile cu modificari la motor , suspensii etc , echiparea cu pneuri fiind la liber

1. Clasa 1 cu cilindree sub 1600cmc
2. Calsa 2 ci cil 1600-2000cmc
3. Clasa 3 cu cil 2000-2500cmc
4. Clasa 4 cu cil peste 2500cmc

Pentru automobilele turbo cilindrul se multiplica cu coeficientul 1,7 benzina si 1,5 turbo diesel

7. PILOTI ADMISI

Pilotii care participa la acest campionat vor trebui sa posede **licenta de time-attack** , indiferent de grupa sau clasa la care participa , licenta eliberata de FRAS . Sunt deasemenea admisi , toti pilotii posesori de **licenta FRAS pentru viteza pe circuit** .