



1. PREVEDERI GENERALE .....	2
2. APLICAREA REGULAMENTULUI .....	2
3. DEFINIȚII .....	3
4. NUMĂR DE COMPETIȚII .....	3
5. OFICIALII COMPETIȚIEI ȘI RESPONSABILITĂȚI .....	3
6. AUTOTURISME ADMISE .....	4
7. LICENȚIAȚI .....	7
8. STRUCTURA COMPETITIEI .....	7
9. ÎNSCRIERI .....	8
10. TAXE DE ÎNSCRIERE .....	9
11. VERIFICĂRI TEHNICE .....	9
12. NUMERE DE CONCURS .....	11
13. PUBLICITATE .....	12
14. SIGURANȚA CONCURENȚILOR .....	12
15. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI .....	13
16. PARC ÎNCHIS .....	14
17. PROTECȚIA MEDIULUI .....	14
18. PENALIZĂRI, SANȚIUNI .....	14
19. REZULTATE SI PUNCTAJ .....	15
20. CLASAMENTELE ETAPEI / CAMPIONATULUI/ FESTIVITATEA DE PREMIERE .....	16
21. RECLAMATIE, CONTESTATIE, APEL .....	16
22. DISPOZITII FINALE .....	18

# Campionatul Național de Time Attack 2025

## REGULAMENT

### 1. PREVEDERI GENERALE

Federația Română de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Time Attack care va cuprinde etapele înscrise în Calendarul competițional 2025, aprobat de către Consiliul Federal al FRAS. Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă arbitrajul campionatului, pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției.

Scopul Campionatului este stabilirea unor castigatori anuali pe clase, pe echipe și Open (clasament general) prin cumularea rezultatelor din etapele independente.

### 2. APLICAREA REGULAMENTULUI

#### 2.1. REGULAMENTUL

2.1.1 FRAS elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament. Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Directorului Sportiv, care poate impune penalizări. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției.

2.1.2 Directorul de concurs este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării competiției.

2.1.3. Etapele campionatului vor avea un regulament particular, care va completa amănunțele specifice, programul.

2.1.4 Reguli specifice în Parcul de Service: Accesul copiilor sub 12 ani neînsoțiți sau lăsați nesupravegheați este interzis în Padoc și parcul service, iar deplasarea se face cu max. 30km/h.

#### 2.2 LIMBĂ OFICIALĂ

2.2.1 Pentru Campionatul Național de Time Attack, limba oficială este limba română .

2.2.2 În cazul în care se face apel la reglementări elaborate într-o limbă de circulație internațională, numai traducerea în limba română aprobată de FRAS poate fi utilizată .

## **2.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI**

2.3.1 În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea să ia o decizie conform Regulamentului CNTA 2025 .

2.3.2 În mod similar, în cazul în care se naște vreo dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română, FRAS va soluționa disputa, acordând întâietate prezentului regulament.

2.3.3 Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament sunt considerate parțial sau integral "disciplinare" în cazurile înaintate spre analiză Comisiei de Disciplină a FRAS.

## **2.4 VALABILITATE**

Acest regulament este valabil pentru Campionatul National de Time Attack 2025.

## **3. DEFINIȚII**

3.1 BULETIN: Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al competiției, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze. Acestea vor fi numerotate și datate, fiind documente oficiale ale dosarului etapei.

3.2 COMUNICAT: Document scris, oficial, de natură informativă, care este emis de către Directorul sportiv sau CCS.

## **4. NUMĂR DE COMPETIȚII**

C.N. de Time Attack 2025 va fi alcătuit din **6** etape - iar pentru acumularea punctelor în clasamentul anual se va aplica regula **N-1** unde N reprezintă numărul de etape organizate. **Dacă numărul acestora va fi mai mic sau egal cu 5 atunci se vor lua în calcul punctele acumulate la toate cele 5 etape.**

## **5. OFICIALII COMPETIȚIEI ȘI RESPONSABILITĂȚI**

5.1. DIRECTORUL de concurs are în subordine toți arbitrii delegați la competiție. Este responsabil de conducerea operativă, sportivă și tehnică a concursului și de respectarea programului aprobat.

5.2. DELEGAȚII FRAS: Următorii delegați pot fi numiți de către FRAS:

5.2.1. DELEGATUL TEHNIC: delegatul tehnic FRAS va ține legătura cu Directorul de concurs.

5.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL: observatorul federal va inspecta și aprecia evenimentul din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare. Observatorul federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS sau din rândul membrilor Comisiei Naționale de Time Attack. În unele cazuri, această

funcție va putea fi îndeplinită și de arbitrii **sau fosti sportivi** cu experiență îndelungată, desemnați la începutul sezonului și avizați de către Consiliul federal.

5.2.3 **RESPONSABILUL DE RELAȚIILE CU CONCURENȚII:** are ca atribuții principale să informeze concurenții și să joace în permanență rolul de mediator.

5.2.4 **ȘEFUL SECURITĂȚII:** colaborează permanent cu organele de ordine angrenate în concurs. Verifică, observă, raportează Directorului de concurs și ia măsuri eficiente și rapide pentru: amplasarea corectă a zonelor admise sau interzise și poziționarea corectă a publicului spectator, existența și amplasarea corectă a autovehiculelor și personalului de specialitate al ambulanței, serviciului 112 (SMURD), pompieri, etc.

5.2.5 **SECRETARUL CONCURSULUI:** colaborează permanent cu Directorul de concurs-, adună cererile de participare, verifică datele și numerele de concurs, funcționarea transponderelor, întocmește clasamentele pe clase, sau le verifică pe cele din calculator, le afișează, întocmește anexele pentru premiere, raportează după încheierea concursului la FRAS rezultatele și punctele pentru clasamentul general.

## 6. AUTOTURISME ADMISE

În cadrul C.N. de Time Attack 2025 pot participa atât autoturisme de serie cât și de competiție (turisme, monoposturi, kitcar, bipost, etc.) indiferent de tipul transmisiei. Nu sunt admise în competiție tricicluri sau cvadricluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate.

**Este obligatoriu ca luminile de pe stopurile de frână să fie funcționale.**

### 6.1 CLASE:

6.1.1: **Clasa junior START** (12-16 ani impliniti [la 01.01.2025](#)): cu scoala de pilotaj absolvita si automobile cu cilindrul nominal pana la 1600 cmc si o putere constructiva de max. 150 cp;

a) Conditii de participare:

- Rollbar si echipament obligatoriu cu omologare valabila sau expirata(maxim 5 ani) pentru automobilism

- Este interzisa participarea fara instructor in dreapta. Instructorul, obligatoriu major [si in concordanta cu normele FRAS pentru instructori](#), este nevoit sa aiba o experienta de minim 2 ani competitionali [in cursele de circuit](#).

- Juniorul trebuie sa prezinte la prima etapă un acord notarial de participare, care să acopere tot anul competițional, acord semnat de ambii parinti sau **de catre** tutorele legal(Formular Tip FRAS.RO)

- Juniorii Start nu au dreptul de a participa la cursa Master

6.1.2: **Clasa junior PRO** (16-18 ani impliniti ~~la~~ la 01.01.2025): automobile cu cilindrul nominal pana la 2000 cmc si o putere constructiva de max. 201 cp

- Acestia nu au dreptul de a participa la cursa Master, decat cu acordul comisiei CNTA .

a) Conditii de participare:

- Rollbar si echipament obligatoriu cu omologare valabila sau expirata(maxim 5 ani) pentru automobilism.

- Participarea anterioara de minim un an de zile in alte competitii de tip Time Attack ce s-au desfasurat exclusiv pe asfalt, sau de minim 3 ani de zile in alte competitii FRAS asemanatoare, **desfasurate pe asfalt**.

- Juniorii care nu indeplinesc aceste conditii, sunt obligati sa participe sub conditiile clasei juniori start.

- Juniorul trebuie sa prezinte la prima etapă un acord notarial de participare, care să acopere tot anul competițional, acord semnat de ambii parinti sau a tutorelui legal.(Formular Tip FRAS.RO)

#### **EXCEPTII**

La propunerea Comisiei Sportive a Campionatului de Time **Attack si cu avizul Directorului Sportiv al FRAS, precum si a Comisiei de licentiere**, se poate admite si participarea unor tineri piloti prin exceptie, la o clasa superioara.

La propunerea Comisiei Sportive a Campionatului de Time **Attack si cu avizul Directorului Sportiv al FRAS, precum si a Comisiei de licentiere**, se poate admite si participarea unor tineri piloti prin exceptie, care au implinit 11 ani **la 01.01 a anului respectiv**, care au cel putin doi ani de licentiere FRAS sau Karting Competitional (**cu motoare termice**), au un titlu castigat la sfarsit de sezon **in aceste discipline** si o scoala de pilotaj sportiv **absolvita pentru disciplina CIRCUIT**.

Acest aviz, cat si licenta, pot fi retrase de catre Comisia de **Licentiere a FRAS** daca se considera ca juniorul isi pericliteaza propria sanatate sau siguranta cursei. Oficialii au dreptul in orice moment sa excluda din competitie un pilot care prin stilul de pilotaj poate pune in pericol securitatea cursei, respectiv a celorlalti participanti, a spectatorilor, arbitrilor si chiar a celui in cauza .

#### **6.1.3: STREET**

- Clasa 1: automobile cu cilindrul nominală până la 2200 cmc

- Clasa 2: automobile cu cilindrul nominală de peste 2201 cmc

#### **6.1.4: PRO (automobile de competitie cu pasaport FRAS)**

- Clasa 1: automobile cu cilindrul nominala pana la 1600 cmc

- Clasa 2: automobile cu cilindrul nominală de la 1601 până la 2000 cmc

- Clasa 3: automobile cu cilindrul nominal de la 2001 până la 3000 cmc
- Clasa 4: automobile cu cilindrul nominal peste 3001 cmc
- Clasa 5 Prototip: automobile de tipul Kitcar/Kartcross/Buggy/SSV

### **Cupa Masters**

### **Cupa LOGAN**

### **Swift Trophy**

### **Cupa Femina**

### **Cupa Diesel**

**Cupa Autoturisme Istorice: autoturisme cu vechimea minima de 34 de ani(fabricate pana la 31 Decembrie 1990) si pasaport FRAS**

**Cupa Old Dacia: autoturisme DACIA cu vechimea minima de 30 de ani cu pasaport FRAS si cilindrul de maxim 1600 cmc si bloc motor de origine Dacia&Renault, cu vechimea minima de 30 de ani**

Pentru motoarele supraalimentate, cilindrul nominal se va înmulți cu coeficientul de 1,7 pentru benzină si de 1,5 pentru motorină iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindrului rezultate. Un automobil poate fi înscris la oricare clasa superioara fata de clasa rezultata conform cilindrului motorului dar in nici un caz la o clasa inferioara. O data înscris la o clasa superioara nu mai poate reveni asupra deciziei pe parcursul anului competitional. O clasa se considera constituita cu minim 3 concurenti validati, care au trecut verificarile tehnice.

## **6.2 ANVELOPE**

Sunt admise orice fel de anvelope, exceptie facand automobilele de la clasamentul Street, unde sunt admise doar anvelope street legal cu DOT, de vara si intr-o stare buna fara taieturi, fisuri, crapaturi, anvelopele cu orice înscris de genul "Competition Only" sau orice derivat sunt STRICT INTERZISE.

## **7. LICENȚIAȚI**

### **7.1. PILOȚI**

**Doar piloții care dețin o licență FRAS pentru Time Attack valabilă pe anul în curs pot participa la etapele C.N.T.A. și pot acumula puncte în C.N.T.A.**

Sunt acceptate si se echivaleaza ca si one event fara a puncta in campionat licentele de ( CNR, CNVC, CNA, CNSP).

## **7.2 JUNIORI**

Pilotii juniori sunt obligati sa detina licenta FRAS. Rollbarul si echipamentul sunt obligatorii, vezi pct 6.1.1 lit a, si 6.1.2 lit a.

## **7.3 ECHIPĂ**

În C.N. Time Attack echipa este formată din minim 3 și maxim 5 piloți licențiați. Pentru echipă, se iau în calcul cele mai bune trei punctaje obținute de componenții acesteia. Participarea ca echipă se poate face numai prin completarea cererii tip, pe care se va menționa numele si componența echipei.

## **8. STRUCTURA COMPETITIEI**

8.1 Competițiile se desfășoară numai pe Circuite.

Competitia consta in:

- o mansa de antrenamente libere cronometrate 60 min.(transponder obligatoriu)
- 3 manse de concurs a cate 15 minute (in functie de timpul disponibil desfasurarii competitiei) din care se ia in considerare turul cel mai bun. Mansa de antrenament liber cronometrat este obligatorie, exceptie facand cazurile de forta majora.

### **8.2 Cupa Masters**

La sfarsitul competitiei se organizeaza Cupa Masters de 4 ture cu start de pe loc la care pot participa doar pilotii din clasele PRO dupa cum urmeaza:

- in functie de timpii obtinuti din clasamentul general (open) masinile vor ocupa pozitia pe grila de start in functie de cel mai bun tur obtinut in mansele de concurs( pozitia 1 pe grila de start Pilotul cu cel mai rapit tur, pozitia 20 pe grila de start Pilotul cu cel mai lent tur)

Pilotii Cupei iau startul de pe loc in acelasi timp si la final vor acumula puncte dupa cum urmeaza:

Loc	1	2	3	4	5	6	7	8
Puncte	10	8	6	5	4	3	2	1

Doar primii 8 piloti vor obtine puncte. Numarul maxim admis de piloti la Cupa masters este de 20.

Daca un pilot se califica pentru cursa Master, iar acesta nu doreste sa ia startul la aceasta, are OBLIGATIA de a informa cu minim 1 ora inainte de inceperea cursei, unul dintre oficiali.

## **9. ÎNSCRIERI**

9.1 Detaliile referitoare la inscrieri inaintea fiecarei etape, vor fi descrise in regulamentul particular.

**Inscrierile in CNTA se fac pe <https://my.fras.ro>**

**Suport inscriere: 0763656667 Florin Cojocar.**

9.2 În C.N.de Time Attack sunt admiși cel mult doi piloți pe o singură mașină. În acest caz, se plătește taxa de participare pentru mașini diferite, numere de concurs diferite. Este responsabilitatea piloților care utilizează una și aceeași mașină să procedeze în așa fel încât să nu întârzie startul și de asemenea să afișeze corect numărul de concurs. Efectuarea unei manșe de antrenament cronometrat sau de concurs cu numărul de concurs al altui competitor se sancționează cu excluderea din concurs a ambilor piloți, indiferent dacă au participat sau nu, pe unul și același automobil.

9.3 Numărul maxim de concurenți este de 55. Înscrierile se fac în ordinea depunerii/înregistrării cererilor la organizator și se suspendă la completarea numărului stabilit. Prioritate au concurenții cu licența anuală de T.A sau achita anticipat taxele de înscriere pe anul competițional 2025 până la data închiderii înscrierilor pentru prima etapă din an. Organizatorul nu poate decide depășirea numărului de participanți stabiliți.

9.4 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. De asemenea, orice interpretare a prezentelor reglementări de către cei menționați, alta decât cea oficială a FRAS, nu va fi luată în considerare.

9.5 Participarea în echipaj, cu două persoane la bord, respectiv pilot și copilot, este permisă doar cu acordul organizatorului, cu declarație pe propria răspundere, echipament identic cu al pilotului, iar vârsta să nu fie mai mică de 18 ani, după achitarea unei taxe suplimentare de 300 lei.



## 10. TAXE DE ÎNSCRIERE

10.1 Taxele de înscriere sunt:

- Taxa de participare sportiv la o etapă este de **900 lei** iar pentru înscrierea la cupe(Logan, Swift, Diesel) se va achita o taxa suplimentara de 100 ron .

-Taxa de participare a echipei la o etapă este de 500 lei

10.2 Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de participare

10.3 Taxele de înscriere se returnează :

- 50 % concurenților a căror înscriere nu a fost validată

- 100 % în cazul anulării competiției

## 11. VERIFICĂRI TEHNICE

11.1 a) Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat de către pilot sau de persoana care îl reprezintă, la verificarea tehnică (se precizează locul și ora verificărilor tehnice în regulamentul particular).

b) Verificarile tehnice pot fi efectuate in ziua precedenta cursei (deschiderea verificarilor tehnice va fi specificata in regulamentul particular al respectivei etape).

11.2 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 de concurs 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, accesibil ușor pilotului sau sistem de stingere al incendiului.

### 11.3. GENERALITĂȚI

#### 11.3.1. Motor

Sunt permise orice modificări la motor fără să se depășească capacitatea cilindrică a clasei respective.

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

b) Aprinderea: este la libera alegere

c) Sistemul de răcire: este la libera alegere

d) Sistemul de ungere: este la libera alegere

#### 11.3.2. Sistem de evacuare la liber

### 11.3.3. Transmisia

- Cutia de viteze este la liber
- Ambreiajul este la liber
- Sistemele de control ale tracțiunii pot fi decuplate

### 11.3.4. Suspensia este la libera alegere.

11.3.5. Roțile și anvelopele sunt la liber, excepție fac automobilele din Clasamentul Street, vezi pct. 6.2.

### 11.3.6. 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.

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.

### 11.3.7. Direcția

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, din fabricația de serie sau să fie construite de producători autorizați. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată.

### 11.3.8. Habitaclu

În interiorul habitaculului se permite numai instalarea echipamentului de securitate sau a ceasurilor de bord suplimentare. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător.

La clasele Street este admisă doar înlocuirea scaunelor față cu unele de tip scoică, a centurilor și a volanului, restul elementelor montate de fabricant, stingator de 2 kg, sunt obligatorii.

### 11.3.9. Instalația electrică

Este la liber pentru toate clasele, excepție făcând clasa Street unde piloții sunt obligați să folosească instalația electrică și calculatorul produs de fabricant pentru modelul sau de mașină. Exemplu, acesta nu are dreptul de a înlocui ECU mașinii cu unul de tip stand-alone.

11.3.10. Rezervorul de combustibil, indiferent că este cel original sau altul omologat, ori provenind de la alt automobil de serie sau 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.

### 11.3.11. Echipamentul sportivului:

Pilotul este obligat sa poarte pe toata perioada in care se afla pe circuit urmatoarele:

- Casca, cagula, combinezon, lenjeria de sub combinezon, manusi, ciorapi si ghete, acestea avand omologare inca valabila sau expirata(maxim 5 ani) pentru automobilism, exceptie facand clasa Street, unde: casca este obligatorie si trebuie sa fie specifica automobilismului, restul echipamentului fiind recomandat pentru o siguranta mai buna dar nu se accepta pantaloni scurti, bermude, maiou, slapi, sandale, etc.

#### 11.3.12. 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 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 .

11.4. După efectuarea verificărilor tehnice concurenții validați sunt obligați să participe la ședința cu piloții(BRIEFING); neparticiparea la briefing aducand cu sine excluderea din concurs al concurentului, doar situatiile de forta majora fiind acceptate. Acestia din urma, sunt obligati sa intre in contact cu un comisar CCS sau cu Directorul de concurs pentru a i se face instructajul separat.

Un automobil neadmis la verificarea 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.

11.5. Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit, cu ușile deschise. Piloții trebuie să aibă pe parcursul alimentării centurile decuplate, sub sancțiunea unei penalizări în bani in valoare de 500 ron. Sub nici un motiv alimentarea nu se va face în parcul închis.

11.6. Este permisa utilizarea oricarui tip de combustibil, indiferent de producatorul acestuia.

11.7. Pentru minorii participanti în orice calitate la competițiile de Time Attack, responsabilitatea aparține reprezentantului legal, care il 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.

#### 11.8

a. Rollbar-ul trebuie sa fie dotat cu padding de protectie in zonele expuse unui contact cu casca pilotului in caz de accident.

b. Geamurile laterale trebuie sa fie securizate cu folie transparenta

[c. La usile la care s-a intervenit prin renuntarea la panoul de usa este obligatoriu sa se monteze panouri de usi din aluminiu, fibra de sticla sau composit](#)

## **12. NUMERE DE CONCURS**

Fiecare participant este obligat să aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs. Două numere, unul pe fiecare parte, cu o înălțime de 250 mm și o grosime a cifrelor de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804), [fontul ARIAL](#), vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate, laterale sau pe cele doua portiere față . Este indicata si înscrierea numelui pilotului (sau porecla) sub numarul de concurs si/sau pe aripile de fata ale automobilului (conform Regulamentului de inscripționare FRAS a automobilelor de competiție).

## **13. PUBLICITATE**

13.1. 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.

13.2. 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.

13.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie. Dreptul de expunere a materialelor publicitare pe timpul desfasurarii competitiei il detine exclusiv organizatorul. Participantii la competitie pot afisa materialele publicitare doar pe autoturismul de competitie si pe masina de asistenta special nominalizata, pe cort si pe prelata de protectie.

13.4. Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentar față de cea de la art.13.2 13.3. 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), acesta este obligat sa plateasca o taxa suplimentara care sa nu depaseasca valoarea taxei de înscriere. 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.

## **14. SIGURANȚA CONCURENȚILOR**

14.1. Deplasarea mașinilor de concurs, pe toată perioada desfășurării etapei respective se va face numai la indicațiile oficialilor și sub directa lor supraveghere, cu viteză foarte mică , 30km/h

14.2. 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, moto.

Casca trebuie legată și asigurată .

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 obligatoriu cască, cagula, combinezon, lenjerie sub combinezon, manusi, sosete și ghete, specifice competițiilor auto. Excepție face clasa Street, conform mențiunii de la punctul 11.3.11.

## **15. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI**

15.1. Ședința cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de antrenamente. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admiși în concurs. Piloții care nu participă la briefing sunt automat excluși din concurs. Vezi pct 11.4

15.2. După efectuarea antrenamentelor cronometrate se intra direct in mansele de concurs.

15.3. Ordinea de start în manșele de concurs se va face in functie de categoria din care face autoturismul parte.

15.4. Pentru participarea in mansele de concurs este obligatorie efectuarea unei manșe de antrenament cronometrat.(transponder obligatoriu)

15.5. Asezarea pilotului in pre start pentru mansa sa de concurs este obligatorie cu MINIM 3 minute inainte de inceperea acesteia. In caz contrar startul in mansa este refuzat.

15.6. Nerespectarea ordinei de start stabilită poate duce la eliminarea din manșă .

15.7. Nu sunt interzise depășirile între concurenți, dar atingerile intentionate in antrenamente cat si in cursa pot duce la excluderea din concurs. Atingerile repetate pot duce la interzicerea Pilotului din Campionat.

Pilotul care se afla in turul mai lent (de racire) este obligat sa lase trasa ideala libera pentru a facilita trecerea de catre pilotii aflati in turul rapid. In caz contrar va fi penalizat cu anularea mansei de concurs in care nu a respectat regula. Aceeasi penalizare o primesc si pilotii care conduc deliberat in afara

circuitului pentru crearea unui avantaj. În cazul în care un autoturism părăsește suprafața circuitului din varii motive, acesta este obligat să dea prioritate la reîntrirea pe circuit autoturismului care se apropie de locul unde se afla acesta. În cazul în care reîntrirea se face forțat și pilotul care se apropie este stănjănit, penalizarea este de anulare a mansei respective și poate duce până la excluderea din concurs, dacă există și contact între mașini.

## **16. PARC ÎNCHIS**

Automobilele de competiție se supun regimului de parc închis după ce au trecut linia de sosire din prima manșă efectuată în concurs și până la afișarea rezultatelor definitive și/sau până la ordinul oficialilor de deschidere a parcului. O cale de acces/evacuare se va păstra liberă pe toată perioada desfășurării concursului.

## **17. PROTECȚIA MEDIULUI**

Se recomandă fiecărui pilot să asigure o folie de protecție impermeabilă sub mașina, în scopul de a preveni orice poluare, în caz de scurgeri accidentale. Este obligatorie dotarea proprie cu saci menajeri pentru deșeurile, hârtii sau cârpe, resturi alimentare, etc.

La finalul concursului, este obligatorie curățarea locului alocat pentru competiție, iar dacă locul din parc/boxa rămâne murdar, i se poate refuza participarea la următoarea etapă ori ștergerea punctelor în clasamentul general.

## **18. PENALIZĂRI, SANCTIUNI**

18.1. Măsurile luate de FRAS în cazul abaterilor de la prezentul regulament se iau în baza Statutului.

18.2. În cazul în care se impune luarea acestor măsuri pe timpul competiției sau la finalul acesteia, Comisia Sportivă vor stabili prin decizia luată cu majoritate de voturi, care este „penalizarea”. Aplicarea penalizării prevăzute de regulamentele sportive nu reprezintă dubla sancțiune pentru aceeași faptă.

18.3. Contestățiile legate de sancțiuni pe linie disciplinară sunt date în competența Comisiei de Disciplină a FRAS, iar penalizările, Comisiei de Competiții. Comisia de Apel a FRAS va putea judeca ambele tipuri de contestații, definitiv și irevocabil în cazul penalizărilor.

18.4. Penalizările specifice

Conducere în afara circuitului (Mansa anulată)

Penalizările C.N. de Time Attack sunt de regulă penalizări în timp (manse anulate) sau re poziționarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului în manșă, excluderea dintr-o manșă, excluderea din

competiție, depunerea pilotului sau a echipei sale, alte penalizări prevăzute de Statutul FRAS. Acestea se gradualizează în funcție de influența pe care încălcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv.

18.4.1 În cazul abaterilor accidentale, involuntare, conjuncturale, în Campionatul Național de Time Attack, penalizările pot duce până la excluderea din concurs:

- traseu greșit (abordare inversă a traseului)
- depășirea limitei de asfalt a circuitului
- intrarea pe traseul de concurs fără a acorda atenție semnalizării arbitrilor desemnați

18.4.2 În cazul încălcărilor săvârșite conștient, cu intenție, fără a fi restricționate la acestea, de tipul:

- refuzul echipării corespunzătoare impuse de oficiali (casca, cagulă, etc.)
- refuzul așezării în ordinea de start stabilită
- nesocotirii semnalizării arbitrilor de traseu și/sau a ordinilor oficialilor
- pilotajului agresiv, cu punerea în pericol a siguranței manifestării
- neefectuării traseului impus, cu scurtarea acestuia, sau traseu incomplet
- ruperea marcajelor, a sigiliilor, înlocuirea nepermisă de repere, altele asemenea
- nerespectarea regulilor de parc închis, service interzis
- participarea în competiție cu numărul de concurs al altui pilot (transponder)
- utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzătoare, ori neconforme

se penalizează cu excluderea celui vinovat din competiție, iar în cazul participării pe unul și același automobil, excluderea ambilor piloți din competiție.

18.4.3 Sancțiuni pe linie disciplinară .

Pe lângă penalizările menționate, Comisarii sportivi pot aplica de asemenea sancțiuni disciplinare, în cazul încălcării grave a regulamentelor și în cazul recidivei. În general, sancțiunile pe linie disciplinară vor fi aplicate în conformitate cu Statutul și cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precădere pentru comportament nesportiv, lipsit de fair play, pentru agresivitate sau violență, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru încălcarea ordinilor oficialilor unei competiții, pentru neapariția la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea în eroare a oficialilor, altele asemenea. Toate acestea pot duce la excluderea din concurs.

## **19. REZULTATE SI PUNCTAJ**

19.1 Rezultatele fiecărei manșe vor fi comunicate concurenților imediat ce au fost prelucrate de secretariat; toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afișaj la secretariat.

19.2 Punctele se acorda la fiecare etapa astfel:

Loc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Puncte	20	16	14	12	10	8	6	4	2	1

19.3 In caz de egalitate de puncte la sfarsitul campionatului, departajarea se face dupa urmatoarele criterii, in ordinea de mai jos:

- numarul de victorii de etapa
- cel mai bun timp realizat pe durata intregului campionat([best lap](#))

## **20. CLASAMENTELE ETAPEI / CAMPIONATULUI/ FESTIVITATEA DE PREMIERE**

20.1. Pentru ca un pilot sa puncteze in clasamentul anual (in campionat) si sa fie premiat la Gala Campionilor FRAS trebuie sa aibe minim 5 participari.

20.2. Poziția în clasament este dată de turul de circuit cel mai bun realizat pe parcursul competiției la care se adaugă eventualele penalizări.

20.3. Se vor acorda cupe pentru primii trei clasati în fiecare clasă.

20.4. Toti sportivii participanti trebuie sa fie prezenti la festivitaea de premiere in combinezon. Sportivii care nu sunt prezenti la premiere sau sunt imbracati necorespunzator vor fi sanctionati cu o amenda de 300 lei si imposibilitatea de a mai participa in acest campionat pana la achitarea amenzii. Pilotii pot lipsi doar in cazuri exceptionale. Dacă un pilot clasat între primii trei, la sfârșit de an, nu participă la premiarea anuală, acesta poate fi sancționat disciplinar de către FRAS și chiar, să nu i se atribuie cupa meritată .

## **21. RECLAMATIE, CONTESTATIE, APEL**

### **21.1 RECLAMATIE**

Orice reclamatie este înaintata în scris și semnata, datata, cu ora și minutul depunerii și însoțit de o taxa de 1000 lei, Directorului Sportiv, prin intermediul responsabilului de „ relația cu concurenții". Reclamațiile verbale, cele colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare. Dreptul de a depune reclamatie îl au doar concurenții sau reprezentanții acestora, înregistrați în acest scop la FRAS. Pot de asemenea sa depună reclamatii, piloții care au luat startul și au abandonat pe parcursul competiției. Comisarii Sportivi pot acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu sunt sesizați de o reclamație. Dacă reclamația este legată de o neconformitate de ordin tehnic și dacă aceasta



impune demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie sa depună o cauțiune suplimentară de 2500 lei față de taxa de reclamație. În reclamațiile legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc piesa contestată, nefiind admise reclamații generale de genul: motor, transmisie sau cutie de viteze, caroserie, etc. În reclamațiile pe linie sportivă, legate de incidentele de cursă, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. Este permisă anexarea de înregistrări video în susținerea reclamației. Acestea trebuie depuse odată cu reclamația scrisă. Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau reține aceste înregistrări, care vor fi predate Observatorului Federal odată cu dosarul competiției. Se recomandă ca reclamațiile legate de neconformități tehnice să fie depuse înainte de verificarea tehnică finală . Indiferent de natura reclamației și chiar dacă respectă sau nu recomandarea de a fi depuse înainte de verificarea tehnică finală, acestea trebuie depuse la maxim 15 minute de la afișarea rezultatelor provizorii. În acest scop, rezultatele provizorii vor avea înscrise prin grija secretariatului cursei, ora și minutul la care au fost afișate. Termenele de depunere a reclamațiilor, sub sancțiunea nulității, sunt:

- împotriva modului de întocmire a listelor de înscriși (încadrare grupe, clase) maxim 30 min. de la afișare
- împotriva modului de întocmire a ordinii de start, maxim 10 min. de la afișare
- împotriva unei abateri comise într-una din manșe, maxim 10 min. de la sosirea din manșă respectivă
- pentru neconformitate tehnică, ori împotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afișarea rezultatelor provizorii

În eventualitatea unei reclamații care necesită demontarea automobilului sau a unei părți a acestuia, operațiile de demontare/montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat sub supravegherea oficialiilor, iar măsurătorile vor fi efectuate de Comisarii Tehnici. În afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a Comisarilor Sportivi și al Observatorului Federal, la verificările tehnice nu este permisă prezenta altor persoane. Rezultatul verificărilor se va consemna într-un proces verbal semnat de toți cei prezenți, document care va fi depus în dosarul cursei, predat Observatorului Federal. Oficialii pot decide ca reclamația nu a fost întemeiată, iar taxa de reclamație va fi reținută la bugetul Comisiei Tehnice a FRAS. În măsura în care reclamația este întemeiată, cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral reclamantului. Comisarii Sportivi sunt cei care vor stabili partea de cauțiune care va fi returnată, în cazul reclamațiilor parțial întemeiate. Nici una din părți, nici reclamantul, nici cel împotriva căruia s-a depus reclamația, nu au dreptul de a solicita celelalte părți, posibilele diferențe dintre

valoarea cauțiunii stabilite prin prezentul regulament și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială . Pentru automobilele verificate din ordinul Comisarilor Sportivi, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa de reclamatie se restituie reclamantului și trece în sarcina celui găsit vinovat, care pe lângă penalizarea pe linie sportivă ca și consecință a neconformității automobilului utilizat, poate fi sancționat disciplinar de FRAS prin suspendare pentru una sau mai multe etape, depunere, penalizare în bani, alte sancțiuni disciplinare.

Sunt considerate abateri grave :

- reclamațiile depuse cu rea-credință
- orice forma de sustragere de la controlul tehnic
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform
- ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale
- orice gest nesportiv între cel care a depus o reclamatie, o contestație sau apel și cel care este contestat
- prezenta persoanelor neautorizate în incinta unde se desfășoară controalele tehnice
- falsificarea rezultatelor măsurărilor
- sustragerea de la achitarea obligațiilor de plată stabilite în urma soluționării unei reclamatii

## 21.2. CONTESTAȚIE

Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum și împotriva soluțiilor date de CCS la reclamațiile depuse, cel care se consideră nedreptățit poate înainta o contestație către FRAS, după cum urmează: la Comisia de Competiții (pentru penalizări de ordin sportiv), la Comisia de Disciplină (pentru sancțiuni disciplinare). Împotriva hotărârilor celor două comisii, sportivii pot depune apel la Comisia de Apel a FRAS. Intenția de depunere a contestației către FRAS trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar, atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel. Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, e-mail, etc., însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform Normelor Financiare ale FRAS în vigoare, publicate pe site-ul

oficial [www.fras.ro](http://www.fras.ro). Persoanele care au fost solicitate de Comisie în scris, prin mijloace electronice sau prin alte mijloace sunt obligate sa dea curs acestei solicitari.

## **22. DISPOZITII FINALE**

22.1 Prezentul regulament a fost elaborat de Comisia Națională de Time Attack, cu probarea Consiliului Federal al FRAS .

22.2 Acest regulament este valabil până la data aprobării și publicării unui nou Regulament al Campionatului Național de Time Attack. Orice reglementare a prezentului regulament contrară precizărilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului CNTA 2025 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare etapă de campionat, este neaplicabilă și nu produce efecte.