

# REGULAMENTUL SPORTIV NAȚIONAL DE KARTING 2011

## CUPRINS

- Cap. A DISPOZITII GENERALE
- Cap. B REGLEMENTARI SPORTIVE
- Cap. C INFRACTIUNI.. PENALIZARI. SANCIUNI
- Cap. D RECLAMATII. CONTESTATII
- Cap. E ASIGURARI – RESPOSABILITATI
- Cap. F DISPOZITII FINALE

### Capitolul A - Dispoziții generale

**Art. 1 - Regulamentul Național de Karting (R.N.K.) cuprinde normele și prevederile după care se organizează, desfășoară și se dezvoltă activitatea sportivă în domeniul kartingului în România.**

**Art. 2 - Regulamentul Național de Karting este întocmit în conformitate cu reglementările internaționale și cu prevederile Codului Sportiv Internațional al FIA adaptate la condițiile specifice din România.**

**Art. 3 - În România, Autoritatea Sportivă Națională este deținută de Automobil Clubul Român, care a delegat puterea sportiva pentru karting către Federația Română de Karting (FRK), singura în măsură să decidă în legătură cu activitatea sportivă de karting pe teritoriul național.**

**Art. 5 - În prezentul regulament, în anexele sale, în regulamentele specifice particulare și orice alt document privind kartingul se vor folosi următoarele terminologii, definiții și abrevieri:**

<b>FIA</b>	<b>= Federația Internațională a Automobilului</b>
<b>CIK</b>	<b>= Comisia Internațională de Karting</b>
<b>ASN</b>	<b>= Autoritatea Sportiva Nationala</b>
<b>ASNK</b>	<b>= Autoritatea Nationala delegata cu puterea sportiva pentru karting de catre FIA</b>
<b>FRK</b>	<b>= Federația Română de Karting</b>
<b>CNAK</b>	<b>= Comisia Națională de Automobilism și Karting</b>
<b>CSI</b>	<b>= Codul Sportiv Internațional</b>
<b>RIK</b>	<b>= Regulamentul Internațional de Karting</b>
<b>RSNK</b>	<b>= Regulamentul Sportiv Național de Karting</b>
<b>RTNK</b>	<b>= Regulamentul Tehnic Național de Karting</b>
<b>RCNVC</b>	<b>= Regulamentul Campionatului Național de Viteză pe</b>

## **Circuit**

<b>RCNA</b>	= Regulamentul Campionatului Național de Anduranță
<b>RCC(T)</b>	= Regulamentul Concursului tip CUPA (TROFEU)
<b>CLASĂ</b>	= grupare de karturi determinată de cilindreea motorului sau printr-un alt criteriu
<b>GRUPĂ</b>	= grupare de karturi determinată de CIK-FIA pentru a stabili nivelul de pregătire al motoarelor precum și omologarea materialului
<b>CATEGORIE</b>	= grupare de piloți determinată de vârstă sau prin nivelul de pregătire sportivă
<b>CAMPIONAT</b>	= un complex de concursuri (etape) desfășurat într-o singură reuniune sau mai multe, dar egale între ele ca valoare sau importanță în scopul de a desemna pe campionul (campionii) categoriei (categoriilor) sau clasei (claselor)
<b>CUPĂ</b>	= un concurs unicat, desfășurat de regulă într-o singură reuniune selectivă dotată ca premiu principal cu o cupă ce simbolizează evenimentul sportiv

### **5.1. Următoarele terminologii sunt definite în RIK:**

- Cilindree	- Omologare
- Comitet de organizare	- Parcurs
- Concurs internațional	- Pistă
- Concurs național	- Pilot
- Concurs rezervat	- Regulament particular-program
- Concurent	- Start
- Linie de start/sosire	- Start de pe loc
- Licență	- Start lansat

## **Capitolul B – Reglementări sportive**

### **Art. 6 - Tipuri de competiții și concursuri**

**In România se pot organiza următoarele tipuri de competiții:**

**6.1. Concursuri de viteză pe circuit - în care criteriu de clasificare este ordinea relativă a piloților la trecerea liniei de sosire, în funcție de numărul de tururi încheiate de fiecare pilot în parte, după parcurgerea distanței prevăzute, de către primul sosit. Aceste concursuri pot avea una sau mai multe manșe, iar piloții vor lua startul simultan, dacă baremul pistei îl permite.**

**6.2. Concursuri de anduranță - în care criteriul de clasificare este numărul absolut de tururi efectuate în timpul prevăzut. La aceste concursuri participă echipaje formate din doi, trei sau mai mulți piloți care se schimbă între ei la**

conducerea kartului. Se desfășoară într-o singură manșă de minimum 180 minute.

**6.3. Concursuri tip cupă – se compun din calificari si 2 manșe inegale (prefinală, finală). Finala trebuie sa aiba un numar mai mare de tururi decât prefinala. Este deschisa participării tuturor sportivilor licențiați. Criteriul de clasificare in calificări este după timpul pe tur (primul are cel mai mic timp pe tur) iar câștigătorul cupei este pilotul care câștiga manșa finală.**

**6.4. Concursuri tip trofeu – sunt concursurile care se compun din două sau 3 cupe desfășurate în date diferite, iar clasificarea se face după rezultatele cumulate ale competițiilor componente.**

## **Art. 7 - Condiții de organizare**

**7.1. Toate tipurile de concursuri enumerate mai sus se organizează și se desfășoară în condițiile prevăzute de prezentul regulament și de regulamentul particular al fiecărui concurs. Organizatorii sunt obligați să trimită la ASNK cu minim 20 de zile înainte de data desfășurării concursului regulamentul particular al acestuia, ținând cont de modelul de regulament particular, specific fiecărui tip de concurs.**

**7.2. În cazul când se tipăresc programe se vor include în acestea :**

- organizatorii concursului;
- colaboratorii organizatorilor;

**7.3. Concursul nu poate avea loc dacă pista pe care urmează să se desfășoare nu corespunde regulamentului pistelor și nu a fost omologată de ASNK. Faptul că pista este omologată nu îl absolvă pe organizatorul local de un eventual control din partea ASN, iar deținătorul pistei este obligat să remedieze cu minim 3 zile înaintea începerii concursului deficiențele constatate în urma controlului efectuat.**

**7.4. Organizatorul este obligat să respecte numărul de posturi de traseu prevazut în omologarea pistei.**

**7.5. Organizatorul oricărui tip de concurs va prevedea și respecta acordarea a 2 zile pentru antrenamentele libere.**

**7.6. Organizatorul este obligat să precizeze în regulamentul particular numărul poliței de asigurare pentru răspundere civilă față de terți pentru daunele provocate de către sportivi în timpul concursului.**

**7.7. Regulamentul particular al concursului se va afișa la “panoul de afișaj” înainte de începerea înscrierilor si va fi transmis către cluburile participante la 3 zile de la data închiderii înscrierilor.**

**7.8. Organizatorul are obligația de a desemna o persoană competentă (eventual**

arbitru) pentru funcția de Director organizatoric al concursului.

## **Art. 8 - Arbitrii**

**8.1. Arbitrii sunt persoanele calificate, posesoare ale legitimațiilor valabile pe anul în curs emise de ASNK, desemnate sub denumirea de “oficiali” pentru a asigura buna desfășurare în conformitate cu regulamentele și reglementările specifice ale concursurilor de karting cuprinse în calendarul competițional ASNK.**

**8.2. La cererea organizatorului, ANSK poate delega “oficiali” și la alte concursuri.**

**8.3. “Oficialii” sunt împărțiți în trei categorii: conducere, principal și secundar. Aceștia vor avea funcțiile prevăzute în Normele Financiare în domeniul activității sportive de karting – Anexa 2 litera D.**

**8.4. Ținând seama de amploarea concursului, funcțiile unor arbitrii se pot cumula, maximum câte două, numai dacă numărul piloților înscriși în concurs nu depășește 60.**

**8.5. Sarcinile “oficialilor”, conform fișei fiecărui post sunt specificate în regulamentul de Organizare și Funcționare al Colegiului Național de Arbitrii.**

## **Art. 9 - Piloți**

**9.1. Categoriile sportive - sportivii legitimați practicanți ai kartingului băieți și fete sunt împărțiți în următoarele grupe de vârstă:**

- 6 - 8ani
- 9 - 12ani
- 12- 14 ani;
- peste 15 ani

**9.2 Clase sportive:**

<b>Pufo</b>	<b>6 - 8 ani</b>
<b>Pufo monomarcă</b>	<b>6 - 8 ani- (nu sunt inca reglementate tehnic)</b>
<b>Mini</b>	<b>9 - 12 ani</b>
<b>National 60</b>	<b>9 - 12 ani</b>
<b>Mini monomarcă</b>	<b>9 - 12 ani- (nu sunt inca reglementate tehnic)</b>
<b>National 80</b>	<b>12 - 14 ani</b>
<b>National 100 / Junior</b>	<b>12 - 14 ani</b>
<b>KF3</b>	<b>12 - 14 ani</b>
<b>Junior monomarcă</b>	<b>12 - 14 ani- (nu sunt inca reglementate tehnic)</b>
<b>National 100</b>	<b>peste 15 ani</b>
<b>KF2</b>	<b>peste 15 ani</b>

<b>SENIOR monomarcă</b>	<b>peste 15 ani- (nu sunt inca reglementate tehnic)</b>
<b>KZ2</b>	<b>peste 15 ani</b>
<b>HOBBY</b>	<b>peste 15 ani</b>

**\* Anii impliniti la solicitarea licentei**

## **9.2. Tipuri de licențe:**

**Dreptul de eliberare al licențelor îl are numai ASNK.**

**Cererea pentru eliberarea licenței se face în conformitate cu Regulamentul pentru eliberarea licențelor.**

**Licența este valabilă de la data emiterii până la 31 decembrie a anului competițional pentru care s-a emis.**

**9.2.1. Licență națională pentru pilot: tip B sau A**

**9.2.2. Licență internațională pentru pilot: tipD, C,B sau A**

**9.2.3. Licență mecanic: se eliberează persoanelor cu vârsta minimă de 18 ani ce însoțesc piloții ca mecanici sau asistenți tehnici.**

**Un pilot trebuie să fie asistat de minim unu și maximum doi mecanici din care numai unul îl poate însoți în pre-grilă, cu excepția piloților din categoria “Pufo” care pot fi însoțiți de ambii mecanici.**

**9.2.4. Licență concurent: se eliberează structurilor sportive afiliate la ASNK**

**9.2.5. Cererea de eliberare licență este considerată ca declarație de cunoaștere a RSNK și RTNK. Alte licențe speciale vor fi reglementate ulterior.**

## **Art. 10 - Obligațiile piloților**

**10.1. Pilotul trebuie să se prezinte la fiecare start în conformitate cu prevederile prezentului regulament (echipament, kart etc.).**

**10.2. Fiecare pilot va purta în timpul concursului următorul echipament obligatoriu omologat (CIK-FIA- a se vedea reglementările pe clase)**

**- cască integrală cu protecție incasabilă pentru ochi;**

**- mănuși de protecție care să acopere integral mâinile;**

**- combinezon omologat**

**- încălțăminte - ghete care să acopere gleznele;**

**- protecție cervicală, care este obligatorie pentru grupele de vârstă cuprinse între 6 - 14 ani și recomandată pentru celelalte clase;**

**- protecție ramforsată pentru torace, obligatorie pentru grupele de vârstă 6 - 14 ani și recomandată pentru celelalte clase;**

**10.3. Verificările referitoare la echipament se vor face de către oficiali la începutul concursului și în orice moment al acestuia.**

**10.4. Directorul de concurs poate refuza startul sau poate opri în cursul**

**desfășurării manșei (cu steagurile corespunzătoare), pilotul aflat în stare de infracțiune tehnică sau sportivă. Piloții trebuie să se conformeze imediat acestor dispoziții ce nu pot fi ignorate. Constatarea făcută și decizia luată nu pot fi contestate.**

**10.5. În timpul desfășurării unei manșe pilotul al cărui kart prezintă defecțiuni tehnice (direcție, sistem de frânare, roți, anvelope etc.) sau orice alte defecțiuni care pot periclita siguranța manșei este obligat să părăsească pista din proprie inițiativă sau la semnalizarea arbitrilor. Pilotul are dreptul de a reintra în manșă după remedierea defecțiunii.**

**10.6. Directorul de concurs sau de manșă (starter) va elimina din manșă cu steag negru pilotul care nu se conformează semnalizării cu steag negru și disc portocaliu însoțit de numărul de concurs. Face excepție de la regula de mai sus pilotul care se găsește în ultimul tur al unei manșe.**

**10.7. Nici un pilot nu are voie să circule pe pistă în sens contrar sensului stabilit, în nici un moment al concursului.**

**10.8. Nici un pilot nu poate intra de pe breteaua de acces pe pistă fără aprobarea, prin semnalizarea adecvată cu steag verde, a comisarului de traseu (semnalizator) care arbitrează în postul respectiv.**

**10.9. Pilotul care din diverse motive a părăsit pista și s-a oprit în altă zonă decât cea rezervată reparațiilor rapide, este obligat să reintre pe pistă prin propriile sale mijloace prin aceeași zonă pe unde a ieșit (fără a scurta traseul).**

**10.10. Pilotul căruia din diverse motive i s-a oprit motorul pe pistă, va reporni prin propriile sale mijloace, fără a-i jena pe ceilalți piloți.**

**10.11. Nici un pilot nu are voie să circule cu kartul pe drumurile publice sau pe alte sisteme rutiere, dacă ele nu fac parte din pista ocazională aferentă unui concurs.**

**10.12. Este interzisă montarea pe același kart simultan a anvelopelor pentru uscat și a anvelopelor pentru ploaie .**

**10.13. Este interzisă ieșirea din pistă cu toate cele patru roți în zona liniei drepte a startului și pe interiorul curbelor, dacă aceasta se face fără oprire și cu intenția de a se crea un avantaj la start sau de a scurta traseul. Dacă ieșirea de pe pistă se face în altă parte a traseului decât în zonele enumerate mai sus, aceasta nu afectează clasarea pilotului în manșă.**

**10.14. Oficialii (judecătorii de fapte) care supraveghează zona liniei drepte a startului și cei aflați în viraje constată că ieșirea cu patru roți a kartului în afara pistei în zonele menționate a fost intenționată sau accidentală (coliziune cu alt kart, busculadă etc.). Această constatare nu poate face obiectul unei reclamații.**

## **Art.11 Structura Campionatului Național de Karting**

- 11.1** Campionatul National de Karting este compus dintr-un număr de etape egale ca valoare conform calendarului anexat.
- 11.2** Fiecare etapă se compune din : validarea administrativa si tehnica a participantilor, antrenamente libere, antrenamente oficiale, antrenamente cronometrate , manșe calificative, (dacă este cazul) manșa1 si manșa 2. Inscrierea se face pe baza unei cereri ce trebuie comunicata cu 10 zile inainte de concurs. Validarea participarii se face conform programului anunțat prin regulamentul particular, la secretariatul concursului, pe baza prezentării și verificării actelor specificate mai jos:
- cerere individuală de înscriere insotita de dovada achitari taxei de inscriere
  - pasaport tehnic
  - cerere de înscriere a echipei (dacă este cazul);
  - licență de pilot valabilă pe anul în curs;
  - licență de concurent (persoană juridică) valabilă pe anul în curs;
- Prezentarea actelor la înscriere se face numai prin delegatul structurii sportive.
- 11.3** Antrenamentele libere se organizează pe clase, conform Regulamentului Particular al fiecărei etape.
- 11.4** Antrenamentele oficiale se organizează pe clase, conform Regulamentului Particular al fiecărei etape. Numai sportivii care au trecut de verificare administrativă și tehnică se cronometrează oficial. Montarea transponderului pe kart este obligatorie. Pilotul care nu a efectuat minim 1 tur la antrenamentul oficial nu va fi admis în antrenamentele cronometrate si nici in manse.
- 11.5** Antrenamentele cronometrate sunt organizate pe clase, conform Regulamentului Particular al etapei. Au o durată de 10 minute / clasă. Plecarea se face din pregrilă, la semnalul cu steag verde, dat de Comisarul din pregrilă la ordinul Directorului de manșă sau Directorului de concurs. Pilotul care intră în zona de reparații nu mai poate continua antrenamentul cronometrat.
- 11.6** Manșa 1 si 2 se organizează pe clase conform programului din regulamentul particular al etapei.
- 11.7** Lungimea mansei:

<b>Clasa</b>	<b>Distanta(KM)</b>
<b>PUFO</b>	<b>8</b>
<b>MINI</b>	<b>12</b>
<b>JUNIORI</b>	<b>20</b>
<b>SENIORI</b>	<b>25</b>

**11.8 Grila de start pentru mansa 1 este dată de rezultatele din antrenamentul cronometrat, criteriul de departajare fiind cel mai bun timp pe tur. In caz de egalitate departajarea se face după al doilea, al treilea timp ,s.a.m.d.**

**11.9 Grila de start pentru manșa 2 este data de rezultatele din manșa 1.**

**11.10 Pentru locurile obținute în manșa piloții primesc puncte de bonificație în funcție de numărul de piloți înscriși la clasă după cum urmează:**

Nr pilot	Loc 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
3	3	1	0	puncte												
4	4	2	1	0	puncte											
5	5	3	2	1	0	puncte										
6	6	4	3	2	1	0	puncte									
7-8	10	7	5	4	3	2	0	0	puncte							
9-11	15	11	8	6	4	3	2	1	0	0	0	puncte				
12-15	20	16	12	9	7	6	5	4	3	2	1	0	0	0	puncte	
16<	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1	0

**Ordinerea descrescatoare a punctelor obtinute genereaza clasamentul mansei.**

**11.11 O clasă se consideră validă dacă are minimum 3 piloți clasați.**

**Pilotul care indiferent din care motive pierde transponderul în timpul desfășurării unei manșe de concurs va fi clasat în funcție de numărul de tururi înregistrate până în momentul pierderii. Acesta va fi eliminat din manșă, dacă este posibil, cu fanion negru cu disc portocaliu. Aceste prevederi nu se aplică pilotului aflat în ultimul tur.**

**11.12 Clasamentul etapei se face prin adunarea punctelor din cele două manșe.**

**In caz de egalitate a punctelor, departajarea se face in functie de rezultatul obtinut la antrenamentul cronometrat.**

**11.13 In clasamentul general anual se iau in considerare n-2 manșe din totalul manșelor. Manșele in care pilotul a fost exclus nu pot fi scazute.**



## **Art.12. Material Sportiv**

**Toate karturile prezentate pentru validarea tehnica trebuie sa se incadreze reglementarilor tehnice din RTNK, specifice fiecărei clase. Fiecare pilot poate prezenta pentru validare tehnica:**

- sasiu –2 buc. De aceeași marca(înscrise în Pasaportul tehnic)
- motor-2 buc. De aceeași marca(înscrise în Pasaportul tehnic)
- anvelope
  - a. pentru clasele:Pufo, Mini, KF3, KF2, KZ2
    - pentru pista uscata (slick) 1,5 seturi(din marca înscrise în pasaportul tehnic);
    - pentru pista umeda(wet) 1,5 seturi(din marca înscrise în pasaportul tehnic)
  - b. pentru clasele: National 60, National 80, National 100/Junior, National 100/Senior, Hobby- se pot accepta:
    - pentru pista uscata(slick) 2 seturi folosite(din marca înscrise în pasaportul tehnic)
    - pentru pista umeda(wet) 2 seturi folosite (din marca înscrise în pasaportul tehnic)

**La anvelopele folosite adâncimea celei mai adanci găuri martori sau a profilului nu trebuie să fie mai mare de 2,5mm.**

**Anvelopele destinate concursului respectiv trebuiesc predate la parcul de anvelope conform progarmului din Regulamentul particular al etapei.**

**Kartul, motorul și anvelopele trebuie să fie conforme cu descrierea clasei la care se concurează, din regulamentul tehnic.**

## **Art.13. Briefing**

**13.1 Definiție :** întâlnire organizată de Directorul de Concurs sau de Manșă cu toți concurenții și piloții înscriși în competiție.

**13.2 Scop :** să reamintească concurenților și piloților noțiunile de securitate generala și specifice circuitului utilizat, punctele importante din Regulamentului Particular al competiției și să clarifice orice aspect legat de interpretarea regulamentelor.

**13.3 Prezența la Briefing este obligatorie, sub sancțiuni mergând până la excluderea din competiție.**

## **Art.14. Parcul de asistenta plecare**

**14.1 Definiție:** zonă delimitată, supravegheată de oficiali, destinată operațiilor de pregătire a kartului pentru start:

- montare anvelope pe jante
- pregătire amestec combustibil
- alimentării cu combustibil,
- montarea roților
- reglajul presiunilor
- operatiuni suplimentare solicitate de Comisarul tehnic.

**14.2 La momentul indicat în Regulamentul Particular, mecanicii asistenți se vor prezenta la Parcul Asistență-Plecare cu:**

- anvelopele și jantele destinate antrenamentelor cronometrate și manselor, în stare nemontată;
- uleiul pentru amestec, în ambalaj original, sigilat;
- o canistră goală pentru a primi benzina pentru antrenamentele cronometrate și manșelor;
- roțile montate se predau la Depozitul de roți pentru marcarea și depozitare iar amestecul pregătit se predă la Depozitul de carburant pentru marcarea canistră și depozitare;

**14.3 La momentul indicat în programul din Regulamentul Particular, Parcul Asistență Plecare se deschide pentru clasa respectivă, iar mecanicul poate intra în vederea pregătirii kartului pentru manșă.**

**14.4 În Parcul de Asistență-Plecare accesul este permis numai pilotului și a mecanicului .Numai în cazul în care pilotul se prezintă și cu kartul de rezerva sau în cazul clasei Pufo va fi permis accesul a 2 mecanici.Mecanicii vor prezenta licența la intrarea în parc.**

## **Art.15 Pregrilă**

**15.1 Definiție:** zonă delimitată, cu ieșire în pistă, supravegheată de oficiali, destinată așezării ordonate a karturilor în așteptarea intrării în pistă pentru start.

**15.2 Accesul în pregrilă este permis numai pilotului și mecanicului asistent cu excepția clasei pufo,la care se acceptă prezența a 2 mecanici.**

**15.3 Accesul în pregrilă se închide cu 5 minute înainte de ora oficială a**

startului.

**15.4 După închiderea pregrilei intrarea piloților și a mecanicilor este interzisă.**

**15.5 Intervențiile tehnice asupra kartului (cu excepția alimentării cu combustibil, ulei, apă) sunt permise în pregrilă, până la semnalul cu steag verde.**

#### **Art.16 Parc Inchis**

**Definiție:** zonă delimitată, supravegheată de oficiali, destinată depozitării karturilor în așteptarea verificărilor tehnice după ieșirea din manșă. In Parcul Inchis au acces numai oficiali tehnici.

#### **Art.17 Parcul de asistenta sosire**

**Definiție:** zonă delimitată, supravegheată de oficiali, destinată următoarelor operații:

- demontarea roților și predarea acestora la Depozitul de roți;
- golirea rezervorului în canistră și predarea la Depozitul de carburant.

#### **Art. 18 - Startul**

**18.1. Prescripții generale. Configurația grilei de start. Proceduri de start**

**18.1.1. Startul se va da cu semafor electric sau cu drapelul național**

**18.1.2. Procedura de start trebuie menționată în Regulamentul particular al concursului. Startul poate fi lansat sau de pe loc, grila fiind constituită din două șiruri de karturi. Startul de tip “Le Mans” este interzis (cu excepția unei derogări acordate de CIK-FIA).**

**18.1.3. In timpul procedurii de start, Directorul de manșă sau, în caz de absență Directorul de concurs, se va afla pe un podium situat la minim 5 m. de marginea pistei și în spatele unei bariere de protecție permanentă (art. 7.7.1 C a Regulamentului CIK pentru Circuite, Partea 1).**

**18.1.4. Pe pistă se va trasa zona grilei de start conform Anexa 10 din Regulamentul CIK pentru Circuite, Partea 1. Grila de start se compune din: - linia de start-sosire, cu bucla de cronometrare;**

- casetele pentru startul de pe loc;
- 2 culoare pentru startul lansat
- linia galbenă, cu o buclă de cronometrare, trasată pe pistă la 25m de linia de

start;

- linia roșie, cu o buclă de cronometrare, trasată pe pistă, în funcție de configurația acesteia, înainte de curba premergătoare liniei drepte de start.

18.1.5. La semnalul cu steag verde dat de Directorul de Manșă sau de Concurs, karturile așezate în pregrilă cu motoarele oprite, vor fi puse în mișcare și cu ajutorul mecanicului asistent după caz (KZ2, National 100 S). Din acest moment piloții sunt “sub ordinele” Directorului de Manșă sau de Concurs. Karturile vor intra în pistă și vor efectua numărul de ture de formare comunicat la briefing. Piloții care nu au pornit la semnal, pot intra în pistă numai la ordinul Directorului de Manșă sau de Concurs, sau a Oficialului responsabil cu pregrila.

18.2 Start lansat - karturi fără cutie de viteză, cu sau fără ambreiaj centrifugal

18.2.1. La încheierea turului de formare, piloții vor rula cu viteză redusă și constantă spre linia de start, aranjați în două șiruri de karturi. Pe circuitele dotate cu un sistem de control al vitezei, rulajul se va efectua cu o viteză între minimum 30 km/h și maximum 50 km/h. Depășirea limitelor de viteză se sancționează cu 1 secundă pentru fiecare 1km/h depășire, până la maximum 10 secunde.

18.2.2. Fiecare șir se va apropia de linia galbenă prin culoarul corespunzător trasat pe pistă. Dacă alinierea la linia galbenă este respectată, Directorul de manșă sau Directorul de concurs va da startul stingând lumina roșie a semaforului.

18.2.3. Din acest moment piloții pot accelera liber.

18.2.4. Dacă nu este satisfăcut de formație, directorul de manșă sau Directorul de concurs va aprinde lumina galbenă intermitentă, care semnifică că trebuie efectuat un tur de formare suplimentar.

18.2.5. În timpul turului de formare este interzisă orice depășire, sub sancțiunea unei penalizări de 10 secunde sau a excluderii din manșă.

18.2.6. Pilotul care se oprește indiferent de motiv în turul de formare, poate reporni numai după ce a fost depășit de pluton. Repornirea în fața plutonului se sancționează cu excluderea din manșă.

18.2.7. Pilotul întârziat are posibilitatea de a-și recăștiga poziția numai în primul tur de formare, până la linia roșie, folosind numai pista, cu condiția ca manevra sa să nu joneze ceilalți piloți.

18.2.8. Pilotul care întârzie în al doilea tur de formare nu își poate recăștiga poziția, urmând să plece ultimul.

18.2.9. Directorul de manșă sau Directorul de Concurs poate opri turul de formare și apoi reîncepe procedura de start cu grila originală, dacă consideră că un pilot a fost silit să se oprească de către un altul, urmând ca acesta să-și ocupe locul inițial pe grilă.

**18.2.10. În cazul a 3 starturi anticipate Directorul de concurs sau Directorul de manșă, în calitate de judecător de fapte, va putea să oprească procedura de start cu ajutorul steagului roșu și să informeze comisarii sportivi. Aceștia pot aplica piloților vinovați ( în conformitate cu art. 2.24 din Prescripții Generale din Regulamentul General Internațional de Karting) o penalizare de pana la 10 secunde la mansa respectiva . Un nou start se va putea da fie imediat fie dupa 30 minute maximum in funcție de împrejurari, cu grila inițială. Toti piloții aflați in zona de plecare sau în cea de reparații rapide înainte de oprirea procedurii vor putea să pornească în noul tur de formare.**

**18.2.11. Orice tentativă de anticipare sau de întârziere a startului va fi sancționată cu o penalizare de 10 secunde.**

**18.2.12. Pentru depășirea parțială a culoarului de start penalizarea este de 3 secunde, iar pentru depășirea totală a culoarului de start penalizarea este de 10 secunde.**

**18.2.13. Directorul de manșă sau Directorul de concurs va da startul numai când va fi mulțumit de formația de start**

**18.2.14. Este interzisă obstrucționarea pilotului întârziat în tentativa de a-și recupera poziția, sub sancțiunea unei penalizări de 5 secunde.**

**18.2.15. Pozițiile rămase libere nu pot fi ocupate sub sancțiunea unei penalizări de 5 secunde.**

**Imediat ce startul a fost dat, intră în vigoare condițiile de concurs și oricare ar fi poziția unui kart pe pistă, este interzis să i se acorde orice fel de asistență în afara zonei de reparatii.**

**18.3 Start de pe loc pentru karturi cu cutie de viteze (circuite scurte):**

**18.3.1. La încheierea turului de formare, piloții își vor ocupa locul pe grila de start, în timp ce Directorul de concurs sau Directorul de manșă se găsește pe linia de start cu Steagul roșu ridicat. Toate luminile semaforului vor rămâne stinse până ce ultimul kart va lua loc pe grilă.**

**18.3.2. Un pilot întârziat are posibilitatea de a-și relua locul din grilă până în momentul în care lumina roșie a semaforului este aprinsă. Pentru reluarea locului din grila de start trebuie utilizată numai pista de concurs.**

**18.3.3. Când toate karturile vor fi imobile pe grilă, un comisar de traseu va prezenta un drapel verde în spatele grilei. Directorul de concurs sau Directorul de manșă și comisarul vor elibera împreună pista iar piloții se vor găsi atunci la ordinele Directorului de manșă.**

**18.3.4. Acesta va iniția secvența de aprindere automată a celor 4 lumini roșii (secvență ce durează 4 sec.). Startul va fi considerat dat la stingerea luminilor roșii comandate manual de Directorul de manșă sau Directorul de concurs oricând în următoarele 2 secunde de la aprinderea ultimei lumini roșii.**

**18.3.5. Dacă Directorul de manșă (starter) sau Directorul de concurs, nu este satisfăcut de procedură va aprinde lumina galbenă, care semnifică, că trebuie efectuat un tur de formare suplimentar.**

**18.3.6. Dacă un pilot nu poate lua startul este obligat să rămână în kart și să semnalizeze aceasta prin ridicarea unui braț. În acest caz poate fi acordat un tur de formare suplimentar. Pilotul care nu a putut lua startul are dreptul de a-și reporni kartul prin mijloace proprii, după ce plutonul a părăsit grila. El nu are voie să își reia locul în grilă și va pleca din spatele acesteia. Locul rămas liber nu va fi ocupat de alți piloți.**

**18.3.7. În timpul turului (tururilor) de formare este interzis să se efectueze simulări ale startului.**

#### **ART 19. Neutralizarea Manselor de calificare sau a unei manse de concurs**

- 19.1. Directorul de manșă sau Directorul de concurs pot neutraliza manșele calificative sau de concurs. Această procedură va fi utilizată în cazul în care un accident duce la blocarea circuitului (pistei) sau când un pericol fizic imediat amenință piloții sau arbitrii, dar circumstanțele nu justifică oprirea manșei.**
- 19.2. Când este dat semnalul de neutralizare manselor de calificare sau de concurs toate posturile de traseu vor prezenta steaguri galbene agitate și cite un panou "SLOW" (de culoare galbenă cu înscris negru) care vor fi menținute pe durata neutralizării. Luminile portocalii intermitente vor fi aprinse la linia de start – sosire.**
- 19.3. Toate karturile din manșa se vor alinia în șir în urma kartului din frunte iar depășirea este strict interzisă. Se vor putea depăși doar karturile care au probleme tehnice grave.**
- 19.4. Kartul din frunte va decide viteza (moderată) pe timpul neutralizării iar restul karturilor îl vor urma în formație cât mai strânsă.**
- 19.5. În timpul neutralizării karturile pot intra în zona de intervenții rapide, dar vor reintra pe pistă numai cu acordul unui comisar. Karturile reintrate se vor alinia la coada plutonului.**
- 19.6. Când Directorul de manșă sau Directorul de concurs decide oprirea neutralizării va stinge luminile portocalii, acesta este semnalul pentru piloți că manșa se va relua după trecerea liniei de start. În ultimul tur al neutralizării steagurile galbene vor fi prezentate imobil și se vor menține panourile "SLOW".**
- 19.7. Kartul din frunte va menține viteza moderată. Reluarea manșei va fi indicată de Directorul de manșă sau Directorul de concurs cu ajutorul**

unui Steag verde agitat la linia de start – sosire. Depășirile vor fi permise după trecerea liniei de start – sosire. Accelerarea se poate face după depășirea liniei galbene. Steagurile galbene și panourile “SLOW” vor fi retrase și se vor înlocui cu steaguri verzi agitate. Acestea vor fi arătate 1 tur.

- 19.8. Fiecare tur parcurs în timpul neutralizării va fi considerat un tur din manșă.
- 19.9. Dacă manșa se încheie în timpul neutralizării, karturile vor fi oprite cu Steagul șah. Depășirile vor fi autorizate numai dacă un kart se deplasează încet, din motive tehnice grave.

#### **Art.20 Oprea manșelor sau a antrenamentelor**

- 20.1. Dacă blocarea pistei din cauza unui accident sau condițiile atmosferice ori alte pericole impun oprirea manșei sau a antrenamentului, Directorul de manșă sau Directorul de concurs va lua decizia de fluturare a steagului roșu, la linia de start.
- 20.2. Simultan, arbitrii din posturile de pe traseu dotate cu steaguri roșii, vor flutura și ei steagul roșu.
- 20.3. La semnalul cu steag roșu toate karturile vor reduce imediat viteza, evitând ca prin frânări bruște să producă ciocniri în lanț și se vor îndrepta spre Parcul Asistență-Sosire, oprind înainte de cântar.
- 20.4. Karturile care nu pot trece de blocaj vor fi scoase pe marginea piste de piloții lor ajutați de arbitrii de traseu. Piloții respectivi vor aștepta lângă karturile lor mașina de asistență, pentru evacuare din pistă.
- 20.5. Procedura de urmat în cazul întreruperii unei manșe de concurs variază în funcție de numărul de ture complete efectuate de capul de tur înainte ca semnalul de oprire să fie dat :
  - 75% sau mai mult din distanța prevăzută pentru manșă (rotunjit la numărul întreg superior de ture). Karturile vor fi dirijate direct spre Parcul închis iar manșa se va considera încheiată la momentul în care capul de tur a trecut linia de start-sosire în turul de dinaintea semnalului de oprire.  
Pentru clasament se va acorda punctajul normal.
  - Mai puțin de 75% din distanța prevăzută pentru manșă (rotunjit la numărul întreg superior de ture). Karturile vor fi dirijate direct spre Parcul închis.  
Dacă se va da un nou start se va aplica art.21  
Dacă nu se va da un nou start, manșa se va considera încheiată.  
Pentru clasament, se va acorda 50% din punctajul normal pentru fiecare loc.
- 20.6. Procedura de urmat în cazul întreruperii unui antrenament cronometrat :
  - Dacă întreruperea s-a produs în primul tur se va relua antrenamentul

**cronometrat în 30 minute.Sunt admiși toți piloții, cu kartul inițial sau cu cel de rezervă,conform art.22.2**

**- Dacă întreruperea s-a produs oricând după primul tur, manșa nu se va relua.**

**Art.21. Un nou start al manșei de concurs, după întrerupere**

**Cazul A. Dacă s-au efectuat mai puțin de două ture, un nou start se va da într-un termen de 30 minute după prezentarea steagului roșu .**

**Lungimea manșei va fi cea prevăzută inițial. Primul start va fi considerat nul și neavenit.**

**Grila de plecare utilizată va fi cea stabilită pentru primul start.**

**Piloții care au trecut linia de sosire în turul precedent opririi și cei aflați în zona de reparații în momentul prezentării steagului roșu vor fi admiși să ia un nou start, cu kartul inițial sau cu cel de rezervă, conform art.22.2**

**Locurile neocupate pe grilă vor rămâne libere.**

**Cazul B. Dacă s-au efectuat mai mult de două ture, un nou start se va da într-un termen de 30 min. după prezentarea steagului roșu.**

**Lungimea manșei va fi cea prevăzută inițial din care se vor deduce turele efectuate.**

**Piloții care au trecut linia de sosire în turul precedent opririi și cei aflați în zona de reparații în momentul prezentării steagului roșu vor fi admiși să ia un nou start, fie cu kartul inițial, fie cu cel de rezervă, conform art.22.2**

**Locurile pe grilă vor fi determinate de ordinea sosirii în turul precedent celui în care a fost oprită manșa.**

**Rezultatul unei manșe care a fost oprită și pentru care a fost dat un nou start se face prin însumarea timpilor din manșa oprită cu cei din manșa desfășurată după al doilea start.**

**Art.22 Regimul kartului de rezervă**

**22.1 Este permisă repararea karturilor numai în Parcul Asistentă-Plecare ,cu piesele (verificate pentru șasiu și/sau motor), introduse acolo în acest scop. Este autorizată realimentarea cu carburant.**

**22.2 Kartul de rezervă poate fi utilizat la reluarea unei manșe numai dacă a fost introdus în Parcul de Asistentă-Plecare în momentul deschiderii parcului pentru manșa respectivă.**

**Art. 23 Sosirea**



- 23.1. Semnalul de sfârșit de manșă va fi dat pe linia de sosire cu steagul șah , imediat ce kartul (aflat la conducerea plutonului) conducător a parcurs fie distanța integrală prevăzută, fie cea mai mare distanță în timpul alocat manșei.
- 23.2. După ce au primit semnalul de sfârșit de manșă, toate karturile vor merge direct în Parcul Inchis, fără să se oprească și fără asistență (cu excepția celei date de comisarii de traseu, dacă este necesar) trecand prin procedura de cantarire.
- 23.3. Orice kart care nu poate ajunge în parcul închis prin mijloace proprii va intra sub supravegherea comisariilor, care vor veghea ca acest kart să ajungă în Parcul Inchis în siguranță.
- 23.4. Pentru ca sosirea să fie valabilă orice pilot trebuie să treacă peste linia de sosire așezat la volanul kartului său.

#### **Art.24 – Semnalizări - steaguri**

24.1. La orice concurs de karting dreptul de a semnaliza îl au numai oficialii desemnați în acest scop. Aceștia folosesc steagurile specifice descrise mai jos, precum și panouri indicatoare și semafoare electrice.

24.2. Semafoarele utilizate sunt:

- Semaforul pentru start – cu patru coloane a câte doua luminii rosii și o coloana a câte doua lumini portocalii;
- Semaforul pentru start anticipat – coloana de doua luminii intermitente portocalii in semaforul principal si o coloana de doua luminii intermitente portocalii montata la primul viraj de dupa start in dreptul axului liniei drepte

24.3 Semnificația steagurilor

24.3.1 Semnalizarea cu steaguri utilizate numai de Directorul de concurs, Directorul de manșă pe linia de start-sosire:

- A. **Drapel Național:** utilizat în mod normal pentru startul în manșă. Semnalul de start în manșă va fi dat prin coborârea drapelului iar în ceea ce privește startul de pe loc, el nu trebuie ridicat deasupra capului înainte ca toate karturile să fie oprite pe grilă și în nici un caz mai mult de 10 secunde. Acest drapel va fi utilizat în condiții deosebite (când semaforul electric nu funcționează) și pentru manșele de calificare.
- B. **Steag roșu:** trebuie să fie agitat pe linia de start când s-a decis oprirea manșei de antrenament sau de concurs. El poate fi folosit numai de Directorul de manșă, de Directorul de concurs sau de reprezentantul acestuia, pentru închiderea pistei.

- C. **Steag șah: trebuie agitat. Semnifică sfârșitul unei manșe de antrenament sau de concurs.**
- D. **Steag negru : se utilizează pentru a informa pilotul în cauză că trebuie să se oprească și să ducă imediat kartul în parcul închis. Dacă pilotul nu respectă această semnalizare, acest drapel nu va fi arătat mai mult de 4 ture consecutive. Decizia prezentării drapelului negru este de competența exclusivă a comisarilor sportivi iar concurentul în cauză va fi informat imediat despre aceasta.**
- E. **Steag negru cu disc portocaliu (cu diametru de 40 cm.): se utilizează pentru atenționarea unui pilot că, la kartul său au apărut defecțiuni tehnice care constituie pentru el sau ceilalți piloți un pericol și că trebuie să se oprească în turul următor în zona (de reparatii rapide) special amenajată pentru remedieri. Pilotul poate continua cursa după remedierea defecțiunii. Excepție face ultimul tur, în care nu se mai arată acest steag.**
- F. **Steag format dintr-un triunghi negru și unul alb unite pe diagonală se utilizează:împreună cu panoul de afișaj, printr-o singură prezentare. Constituie un avertisment arătat pilotului în cauză pentru comportament nesportiv. Steagurile de mai sus (D, E, F) vor fi arătate imobil însoțite de un panou negru pe care se va nota cu alb numărul pilotului în cauză. Ele pot fi arătate și în alte locuri în afara liniei de start-sosire dacă Directorul de concurs consideră aceasta necesar. In mod normal drapelele (E și F) sunt prezentate la decizia Directorului de concurs sau a Directorului de manșă dar pot fi prezentate și la cererea comisarilor sportivi pentru a aplica o sancțiune sportivă.**
- G. **Steag albastru cu diagonală dublă roșie, cu număr: oprire pentru un pilot ce va fi depășit sau a fost depășit. Acest steag va fi folosit numai dacă este specificat în regulamentul particular al concursului.**

#### **24.3.2 Semnalizări făcute cu ajutorul steagurilor de către posturile de supraveghere traseu:**

- A. **Steag galben : este un semnal de pericol și va fi prezentat piloților în două moduri:**
  - **un singur steag agitat: încetinește, este interzis să depășești, fi gata să schimbi direcția. Există un pericol pe marginea sau pe o parte din pistă.**
  - **două steaguri agitate: încetinește, este interzis să depășești, fi gata să schimbi direcția sau să oprești. Un obstacol obturează total sau parțial**

**pista.**

**Steagurile galbene vor fi arătate numai la postul comisarilor de traseu aflat imediat înaintea locului periculos. Depășirile sunt interzise numai între primul steag galben agitat și steagul verde afișat după incident.**

- B. Steag galben cu dungi roșii: va fi prezentat imobil piloților pentru ai avertiza de deteriorarea aderenței datorată prezenței uleiului sau a apei pe pistă în zona de după steag. Steagul va fi arătat cel puțin 4 tururi sau până când porțiunea respectivă revine la normal. In acest caz nu se va arăta steagul verde după cel galben cu dungi roșii.**
- C. Steag albastru: va fi prezentat static sau agitat piloților intirziati ,indicând că urmeaza sa fie depășiți. Pilotii respectivi trebuie sa-si reduca usor viteza fara sa schimbe traiectoria si sa faciliteze depasirea.**
- D. Steag alb: va fi prezentat agitat. Este utilizat pentru a indica piloților că un vehicul foarte lent circulă pe pistă în zona de competență a postului de supraveghere.**
- E. Steag verde: trebuie să fie prezentat pentru a indica că pista a fost degajată și va fi prezentat agitat la postul de supraveghere aflat după cel unde sau utilizat unul sau două steaguri galbene. Poate fi de asemeni folosit la startul în turul de încălzire sau în ședințele de antrenament, din ordinul Directorului de manșă sau a Directorului de concurs.**

#### **Art.25 Cursă pe ploaie (Wet Race)**

- 25.1. Utilizare anvelopelor slick este obligatorie permanent.**
- 25.2. La anunțul “Mansa pe ploaie” făcut de Directorul de concurs, concurenții sau piloți pot alege să utilizeze anvelope de ploaie.**
- 25.3. Directorul de concurs are posibilitatea de a exclude din manșă piloții care prin utilizarea de anvelope inadecvate nu pot menține ritmul plutonului sau devin un pericol pentru siguranța cursei prin lipsa de control asupra kartului.**
- 25.4. Aceste dispoziții nu se aplică în timpul antrenamentelor libere, antrenamentelor libere cronometrate și a manșei calificative.**

### **Capitolul C - infracțiuni, penalizări, sancțiuni**

#### **Art. 26 - Infracțiuni**

**Constituie infracțiuni orice încălcări ale Codului Sportiv Internațional, a Regulamentului Internațional de Karting, a prezentului regulament, ale regulamentelor particulare sau orice alte acte de indisciplină care încalcă principiile eticii și echității sau cele care lezează pe organizatori, spectatori, ceilalți concurenți sau arbitrii.**

**26.1. Se consideră infracțiuni față de reglementările sportive și tehnice:**

- a) utilizarea de documente sportive incomplete, necorespunzătoare, false sau aparținând altei persoane fizice sau juridice;**
- b) nerespectarea prevederilor Regulamentului sportiv;**
- c) nerespectarea prevederilor Regulamentului tehnic (constatarea încălcării prevederilor tehnice se poate face în orice moment al concursului din inițiativa DC sau a șefului VT sau ca urmare a unei reclamații).**

**26.2. Se consideră infracțiuni față de disciplina sportivă:**

- fumatul este strict interzis în: padoc, parc închis, parc asistenta plecare-sosire, pregrila, grila și zona de cântar. Fumatul este permis doar în locurile special amenajate;**
- folosirea focului deschis în padoc;**
- consumarea de băuturi alcoolice în incinta kartodromului în timpul concursului sau alcoolemie depistată prin fiole alcoolscopice sau alte metode;**
- deteriorarea amenajărilor kartodromului altele decât cele petrecute în timpul desfășurării concursului;**
- atitudine ireverențioasă față de organizatori, arbitri sau spectatori;**
- intervenții la secretariatul concursului, altele decât cele legate strict de controlul și validarea documentelor sportive sau pentru depunerea reclamațiilor;**
- orice acte contrare regulilor de bună purtare ca: altercații între piloți sau alți membri ai structurilor sportive, între concurenți (piloți) și oricare oficial sau arbitru, acte de huliganism săvârșite pe toată perioada concursului.**

**26.3. Se consideră infracțiuni față de regulile de desfășurare ale concursurilor:**

- primirea de ajutor străin între limitele marcate ale pistei (în afara ajutorului acordat de arbitrii de traseu pentru scoaterea kartului în afara zonei periculoase);**
- expunerea pe karturi, pe echipament sau pe obiecte aflate în perimetrul concursului de reclame pentru care nu s-a obținut aprobarea ASNK, excepție făcând reclama sponsorului și etichetele sau inscripțiile ce reprezintă marca producătorului, dar numai pe locul și în dimensiunile originale;**

- nerespectarea Regulamentului Campionatului Național de Viteză pe Circuit, al Campionatului Național de Anduranță sau a Regulamentelor particulare;
- prezența în padoc în orice moment al concursului a altor persoane decât cele purtătoare ale ecusonului eliberat de către organizatori;
- pentru concursurile de anduranță în boxe vor fi maxim doi piloți, un mecanic și un delegat al echipajului - structurii sportive.

**26.4. Pentru abaterile sportive, tehnice sau disciplinare comise de piloți indiferent de clasă sau vârstă, răspunde atât pilotul în cauză cât și conducătorul structurii sportive, ambii fiind pasibili de sancțiuni.**

#### **Art. 27 Penalizări - Sancțiuni**

**27.1. Pentru infracțiunile constatate se aplică penalizări și sancțiuni conform Regulamentul Disciplinar ASNK, în mod diferențiat sau cumulativ.**

**27.2. Nici o situație infracțională nu trebuie să rămână nepenalizată sau nesancționată.**

**27.3. Pentru situațiile neprevăzute Colegiul Comisarilor Sportivi este singurul în măsură să le asimileze cu cele enumerate mai sus și să aplice penalizarea (sancțiunea) corespunzătoare. În situații deosebit de grave CCS va înainta un raport la Comisia de Regulamente și Competiții, care după analiză îl va înainta la Comisia de disciplină și litigii a ASNK arătând situația în detaliu și decizia luată. Comisia de Disciplină și Litigii ASNK va judeca decizia CCS și va lua la rândul ei o decizie.**

**27.4. Impotriva hotărârilor se poate face apel astfel:**

- față de decizia DC sau CCS la Comisia de Regulamente și Competiții;
- față de decizia CRC la Comisia de Disciplină și Litigii ASNK;
- față de decizia C.D.L. la Tribunalul de Apel ASNK.

**Abaterile sancționabile cu suspendare sau descalificare se înscriu obligatoriu în raportul asupra concursului și trebuie confirmate de Biroul Federal).**

**27.5. Infracțiuni care nu permit startul în manșă:**

- echipament incomplet sau neconform depistat în pregrilă;
- montarea de anvelope de uscat și de ploaie pe același kart;
- depășirea turatiei de cuplare a ambreiajelor centrifugale.

**27.6. Infracțiuni ce atrag eliminarea cu steag negru și panou cu număr:**

- intrarea pe pistă fără aprobarea arbitrilor desemnați;
- reintrarea la parcul de asistență (rapida) pe alt traseu decât cel obligatoriu;
- reintrarea pe pistă prin alt loc decât cel al ieșirii ocazionale (accidentale);

- primirea sau acordarea de ajutor între limitele marcate ale pistei (în afara ajutorului acordat de arbitrii de traseu pentru scoaterea kartului în afara zonei periculoase);
- prezența mecanicului pe pistă în momentul startului (excepție clasa PUFO)
- refuzul pilotului semnalizat pentru start anticipat de a se plasa în spatele ultimului pilot din formația de start;
- al treilea start anticipat de același pilot în aceeași manșă
- nerespectarea semnalizării arbitrilor de traseu;
- echipament incomplet depistat în timpul desfășurării manșei;

**27.7. Infracțiuni ce atrag eliminarea din manșă sau concurs:**

- neîncadrarea în prevederile regulamentului tehnic depistată în orice moment al concursului ;
- repetarea situației de nerespectare a semnalizărilor arbitrilor;
- schimbarea materialului sportiv verificat tehnic altfel decât conform prevederilor regulamentare;
- producerea unui incident grav, după semnalul de sosire (prin nereducerea vitezei), apreciat ca atare de către Colegiul Comisarilor Sportivi;
- părăsirea kartului defect (în incinta pistei) în timpul desfășurării manșei fără decizia comisarului de traseu;
- atitudine ireverențioasă față de arbitrii, organizatori, ceilalți concurenți, piloți sau spectatori;

**27.8. Deoarece startul nu se poate repeta decât de trei ori, al patrulea start este irevocabil; piloții care anticipează sau întârzie deliberat acest start vor fi penalizați individual. Anularea acestui ultim start și deci a manșei se va decide numai în cazul în care indisciplina generalizată de la start face imposibilă depistarea piloților implicați în vederea sancționării lor.**

**27.9. Sancțiunile se aplică disciplinar după caz, cumulate sau nu cu penalizarea aferentă.**

**27.10. Sancțiunile se pot aplica și altor persoane decât piloților, respectiv mecanicilor sau altor persoane care compun delegația de concurs, existând posibilitatea de sancționare și a echipei.**

**27.11. Pentru delimitarea exactă a responsabilităților este obligatoriu ca fiecare echipă să prezinte la secretariat prin conducătorul ei, la fiecare concurs, lista cu persoanele ce fac parte din echipa (piloți, mecanici, antrenor etc.). Acestea sunt singurele persoane autorizate să acționeze în perimetrul pistei și se supun prevederilor Regulamentului Național de Karting precum și regulamentelor particulare.**

## **Capitolul D Reclamații - contestații**

### **Art. 28 - Reclamații (contestații)**

**28.1. Toate reclamațiile trebuie formulate în acord cu cele stipulate în Capitolul XIII art.171-179bis din Codul Sportiv Internațional F.I.A.**

**28.2. Orice reclamație (contestație) trebuie prezentată la CCS în scris, semnată și datată prin responsabilul relații cu concurenții însoțită de taxa în lei (care nu va fi restituită dacă reclamația este considerată nefondată).**

**28.3. Fără achitarea taxei nu se acceptă nici un fel de reclamații, sesizări, cereri etc. indiferent de conținutul lor, sub sancțiunea de nulitate.**

**28.4. Dreptul de reclamație aparține: concurentului, delegatului echipei sau pilotului înscris în concurs.**

**Reclamantul trebuie să expună clar faptele sau actele concrete care stau la baza reclamației. Orice reclamație redactată pe considerente generale (ex: neconformitatea kartului, conducere periculoasă etc.) sânt nule de drept. Nu se admit reclamații colective sau împotriva mai multor concurenți (piloți) sau a unui pilot abandonat.**

**28.5. Un arbitru delegat la un concurs care se consideră lezat în îndeplinirea atribuțiilor sale conform fișei postului sau personal, trebuie să depună un raport detaliat către Colegiul Comisarilor Sportivi.**

**28.6. Termenele de depunere a reclamațiilor, sub sancțiunea nulității, sunt:**

**- împotriva înscrierii unui concurent, pilot sau echipă, maxim 15 minute după afișarea listelor cu sportivii pe clase și echipele participante;**

**- împotriva grilei de start, maxim 15 minute după afișare;**

**- împotriva unei neregularități comise în timpul manșei sau neconformitate tehnică a unor piese sau părți ale kartului, maxim 15 minute după terminarea fiecărei manșe;**

**- împotriva clasamentului maxim 15 minute după afișarea rezultatelor provizorii la fiecare clasă și pentru echipe.**

**28.7. Reclamația referitoare la neconformitatea unui kart trebuie să se refere expres la una sau mai multe sisteme sau piese.**

**Reclamantul va depune:**

**- 400 lei = taxa de reclamație fără demontare;**

**- 800 lei = taxa de reclamație cu demontare;**

**28.8. Demontările vor fi făcute de un mecanic al concurentului, în prezența comisarilor tehnici și a unui comisar sportiv, fiind excluse orice alte persoane.**

**Comisarii tehnici consemnează rezultatul verificărilor, într-un proces verbal semnat de: reclamat, șeful verificării tehnice și vizat de comisarul sportiv.**

**28.9. Deciziile luate de Colegiul Comisarilor Sportivi referitoare la o reclamație și consecințele lor:**

**Cazul I - reclamantul are dreptate:**

- 1) reclamantul primește înapoi taxa de reclamație;**
- 2) concurentul (pilotul) reclamat:**
  - suportă taxa de reclamație**
  - este exclus din concurs,**
  - poate fi deferit Colegiul de Disciplină și Litigii ASNK**

**Cazul II - reclamantul nu are dreptate:**

- 1) reclamantul pierde taxa de reclamație și suportă contravaloarea pieselor distruse prin demontare (garnituri, simeringuri etc.);**
- 2) concurentul (pilotul) reclamat:**
  - încasează 50% din taxa de demontare;**
  - 50% din taxa de demontare este reținută de ASNK**

**Cazul III - Colegiului Comisarilor Sportivi poate decide demontarea oricărui kart de la orice clasă în oricare moment al concursului.**

**28.10. Orice refuz al unui concurent (pilot) de a se supune în forma și termenul stabilit pentru verificarea sau demontarea kartului, care face obiectul unei reclamații sau la solicitarea CCS, duce la excluderea din concurs.**

**28.11. Concurenții (piloții) pot face apel în conformitate cu prevederile art.180 și următoarele din Codul Sportiv Internațional și ale Regulamentului Disciplinar ASNK**

## **Capitolul E Asigurări - responsabilități**

### **Art. 29 – Asigurări**

**29.1. Fiecare pilot care participă la un concurs din calendarul ASNK va fi în mod obligatoriu posesor al unei polițe de asigurare individuală pentru accidente produse în timpul concursului, care este valabilă pe toată durata anului competițional.**

**De la această prevedere nu se poate face nici un fel de excepție.**

**29.2. Pilotul care refuză să se asigure individual pentru accidente nu are drept de eliberare a licenței și nu poate participa la nici un gen de concurs.**

**29.3. Organizatorul unui concurs din calendarul ASNK va fi în mod obligatoriu posesor al unui contract de asigurare cu o societate de asigurări recunoscută. Acest contract trebuie să preia răspunderea civilă a organizatorului și a concurenților (piloților) pentru toate pagubele cauzate involuntar terților în**



**timpul desfășurării concursului.**

**29.4. Organizatorul are obligația să prevadă fie în contractul de asigurare mai sus menționat, fie printr-un alt contract asigurări de persoane pentru toți arbitrii delegați la concursul respectiv.**

## **Art. 30 – Responsabilități**

**30.1. Pentru membrii minori (sub 18 ani) responsabilitățile cad în sarcina structurilor sportive ai căror membri sunt. Echipele au obligația să fie în posesia consimțământului scris pentru acești sportivi dat de părinții sau tutorii lor legali.**

**30.2. Organizatorul își declină orice răspundere față de orice persoană fizică pe toată durata desfășurării concursului care se află într-o zonă incompatibilă cu calitatea sa la concursul respectiv.**

## **Capitolul F – Dispoziții finale**

### **Art. 31 – Obligatoritate**

**31.1. Prevederile acestui regulament sunt considerate acceptate fără rezerve de către orice practicant al kartingului odată cu legitimarea sa la o structură sportivă afiliată la ASNK.**

**31.2. De asemenea aceste prevederi sunt considerate acceptate fără rezerve și sunt obligatorii pentru toți organizatorii de concursuri din calendarul național și internațional al ASNK.**

**31.3. Piloții licențiați care doresc să participe la alte concursuri în afara celor înscrise în calendarul competițional, trebuie să solicite aprobarea ASNK pentru aceasta.**

### **Art. 32 – Aplicabilitate**

**32.1. Prezentul regulament poate fi modificat sau completat numai de către Biroul Federal al ASNK în conformitate cu noile reglementări CIK-FIA.**

**32.2. Prevederile prezentului regulament intră în vigoare la data apariției lui și anulează orice alt regulament anterior. Textul Regulamentului Internațional de Karting în limba franceză este suveran dacă nu este modificat expres în concordanță cu nevoile specifice naționale.**