



# FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE KARTING

CIF: 28559747, CIS: CV/C/00001/2011  
IBAN: RO66RNCB0127122740750001, BCR Tg. Secuiesc  
525400 Târgu Secuiesc, Covasna, Str: Orban Balazs Nr:16  
Tel/Fax:0267-364822; 0267-360763; 0744-306181  
[www.frk.com.ro](http://www.frk.com.ro); E-mail: [office@frk.com.ro](mailto:office@frk.com.ro)



## REGULAMENTUL SPORTIV NAȚIONAL DE KARTING

2017

### CUPRINS

#### Capitolul A. DISPOZIȚII GENERALE

**Art. 1.-** Regulamentul Sportiv Național De Karting (RSNK)

**Art. 2.-** Interpretarea prezentului regulament

**Art. 3.-** Conformitatea cu CSI – FIA

**Art. 4.-** Autoritatea Sportivă Națională (ASN)

**Art. 5.-** Terminologii, definiții și abrevieri

#### Capitolul B.– REGLEMENTĂRI SPORTIVE

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

**Art. 7.-** Condiții de organizare

**Art. 8.-** Modificări ale regulamentelor particulare – Buletine

**Art. 9.-** Arbitri

**Art.10.-** Piloți admiși

**Art.11.-** Licențe

**Art.12.-** Documente standard

**Art.13.-** Taxe de înscriere

**Art.14.-** Obligațiile piloților

**Art.15.-** Structura Campionatelor Naționale de Karting

**Art.16.-** CUPA sau TROFEUL

**Art.17.-** Material Sportiv

**Art.18.-** Briefing

**Art.19.-** Parcul de Asistență-Plecare

**Art.20.-** Pre-grilă

**Art.21.-** Parc Închis

**Art.22.-** Parcul de Asistență-Sosire

**Art.23.-** Startul

**Art.24.-** Neutralizarea mașelor de calificare sau a mașelor de concurs

**Art.25.-** Oprirea mașelor sau a antrenamentelor

**Art.26.-** Un nou start al mașei de concurs, după întrerupere.

**Art.27.-** Regimul kartului de rezervă

**Art.28.-** Sosirea

**Art.29.-** Semnalizări – steaguri (fanioane)

**Art.30.-** Cursă pe ploaie (Wet Race)

#### Capitolul C.- ABATERI, PENALIZĂRI, SANȚIUNI

**Art.31.-** Abateri

**Art.32.-** Penalizări – Sanțiuni

#### Capitolul D.- RECLAMAȚII – CONTESTAȚII

**Art.33.-** Reclamații (contestatii)

#### Capitolul E.- ASIGURĂRI - RESPONSABILITĂȚI

**Art.34.-** Asigurări

**Art.35.-** Responsabilități

#### Capitolul F.- FESTIVITATEA DE PREMIERE

**Art.36.-** Festivitatea de premiere a unei etapei de CNK și CNKA

**Art.37.-** Festivitatea de premiere anuală a FRK

#### Capitolul G.- DISPOZIȚII FINALE

**Art.38.-** Proces-verbal și Rapoarte finale

**Art.39.-** Obligativitate

**Art.40.-** Aplicabilitate

## **Capitolul A.- DISPOZIȚII GENERALE**

**FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE KARTING (FRK)** este singura structură sportivă națională specializată, de utilitate publică, autonomă, neguvernamentală, în domeniul disciplinei sportive – karting, abilitată de legea educației fizice și sportului să reglementeze, să organizeze, să controleze și să conducă activitatea de karting în România.

**FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE KARTING (FRK)** reglementează și coordonează, sportiv, tehnic, disciplinar, Campionatul Național de Karting (CNK), Campionatul Național de Karting Anduranță (CNKA), Concursurile tip Cupă și Trofeu, conform calendarului sportiv anual.

### **Art.1.- Regulamentul Sportiv Național De Karting (RSNK)**

**1.1.-** Regulamentul Sportiv Național de Karting (RSNK) cuprinde normele și prevederile după care se organizează, desfășoară și se dezvoltă activitatea sportivă în domeniul kartingului în România.

**1.2.-** FRK elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament, prin comisiile de specialitate.

**1.3.-** Orice încălcări ale regulamentului vor fi raportate Colegiului Comisarilor Sportivi, care poate impune penalizări. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de către Colegiul Comisarilor Sportivi, singurul care are puterea de a decide pe timpul etapei/manșei respective.

**1.4.-** Directorul de Concurs (DC) este responsabil cu punerea în aplicare a prezentului regulament și a regulamentului particular în timpul etapei/manșei CNK/CNKA și informează Colegiul Comisarilor Sportivi de orice incident care impune o decizie a acestora.

**1.5.-** Tot ce nu este autorizat în mod expres de prezentul regulament, este interzis.

**1.6.-** Pentru orice situații necuprinse în prezentul regulament, CCS este singurul în măsură să evalueze și să aplice sancțiunile corespunzătoare.

### **Art.2.- Interpretarea prezentului regulament**

**2.1.-** În cazul unei dispute referitoare la interpretarea prezentului regulament, numai FRK are autoritatea să ia o decizie, după caz, prin Director de Concurs, Colegiul Comisarilor Sportivi, Comisiei de Regulamente și Competiții, Comisia de Disciplină și Litigii, Comisia de Apel.

**2.2.-** Penalizările și sancțiunile disciplinare prevăzute în prezentul regulament se judecă de către Colegiul Comisarilor Sportivi, respectiv de către Comisia de Disciplină și Litigii a FRK.

### **Art.3.- Conformitatea cu CSI – FIA**

Regulamentul Sportiv Național de Karting (RSNK) este întocmit în conformitate cu prevederile Codului Sportiv Internațional al FIA și regulamentelor internaționale CIK-FIA, adaptate la condițiile specifice din România.

### **Art.4.- Autoritatea Sportivă Națională (ASN)**

În România, Autoritatea Sportivă Națională (ASN) este deținută de AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN.

Cu acordul AUTORITĂȚII SPORTIVE NAȚIONALE (ASN), Federația Internațională a Automobilului a delegat puterea sportivă în materie de karting **FEDERAȚIEI ROMÂNE DE KARTING** (FRK), organism național recunoscut de FIA pentru misiunea de a conduce activitățile sportive naționale și internaționale de karting în România.

### **Art.5.- Terminologii, definiții și abrevieri**

**5.1.-** 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>	= Federația Internațională a Automobilului
<b>CSI</b>	= Codul Sportiv Internațional
<b>CIK</b>	= Comisia Internațională de Karting
<b>PG-CIK</b>	= Prescripții Generale Aplicabile Concursurilor Internaționale și Campionatelor, Cupelor și Trofeelor CIK-FIA de Karting
<b>ASN</b>	= Autoritatea Sportivă Națională
<b>FRK</b>	= FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE KARTING
<b>ROF-FRK</b>	= Regulamentul de Organizare și Funcționare al FRK
<b>CF</b>	= Consiliu Federal
<b>CNK</b>	= Campionatul Național de Karting
<b>CNKA</b>	= Campionatul Național de Karting - Anduranță
<b>RSNK</b>	= Regulamentul Sportiv Național de Karting
<b>RTNK</b>	= Regulamentul Tehnic Național de Karting
<b>RDK</b>	= Regulamentul Disciplinar - Karting
<b>ROF-CNAK</b>	= Regulamentul de Organizare și Funcționare al Colegiului Național de Arbitri - Karting
<b>RLK</b>	= Regulamentul de Licențiere - Karting
<b>RAFSSK</b>	= Regulamentul de Afiliere și Fuziune Structuri Sportive - Karting
<b>RTSK</b>	= Regulamentul de Transferări Sportivi - Karting
<b>ROCK</b>	= Regulamentul Organizatorilor de Competiții - Karting
<b>NFK</b>	= Norme Financiare pentru Karting
<b>RCNK</b>	= Regulamentul Campionatului Național de Karting
<b>RCNKA</b>	= Regulamentul Campionatului Național de Karting - Anduranță
<b>RCC</b>	= Regulamentul Concursului tip CUPA
<b>RCT</b>	= Regulamentul Concursului tip TROFEU
<b>CA</b>	= Comisia de Apel
<b>CCS</b>	= Colegiul Comisarilor Sportivi
<b>CNA</b>	= Colegiul Național de Arbitri
<b>CCA</b>	= Comisia Centrală de Arbitri
<b>CDL</b>	= Comisia de Disciplină și Litigii
<b>CRC</b>	= Comisia de Regulamente și Competiții
<b>CTOP</b>	= Comisia Tehnică, Omologări și piste
<b>CM</b>	= Comisia Medicală
<b>CPCJSS</b>	= Comisia de Programe pentru Copii, Juniori și Sport Școlar
<b>CMP</b>	= Comisia de Marketing și Publicitate
<b>CPLR</b>	= Comisia de Programe Loturi Reprezentative
<b>CLRS</b>	= Comisia de Licențe și Registru Sportiv
<b>DC</b>	= Director Concurs
<b>DO</b>	= Director Organizatoric
<b>DM/Starter</b>	= Director Manșă (Starter)
<b>DT</b>	= Delegat Tehnic
<b>CT</b>	= Comisar Tehnic
<b>VT</b>	= Verificare Tehnică
<b>DCr</b>	= Delegat Cronometror
<b>CTr</b>	= Comisar Traseu
<b>MS</b>	= Medic Șef
<b>CLASĂ</b>	= Grupare de karturi determinată de cilindrul 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 cu premiu principal cu o cupă ce simbolizează evenimentul sportiv
<b>5.2.-</b>	Următoarele terminologii sunt definite în PG-CIK:
- Cilindree	- Omologare

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

## **Capitolul B.- REGLEMENTĂRI SPORTIVE**

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

În România se pot organiza următoarele tipuri de competiții:

**6.1.- Concursuri de VITEZĂ** - 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 antrenamente libere, libere cronometrate, calificative, manșe de calificare și 2 manșe inegale (prefinală, finală). Finala trebuie să aibă un număr mai mare de tururi decât prefinală. Este deschisă participării tuturor sportivilor licențiați. Criteriul de clasificare în antrenamentul calificativ este după timpul pe tur (primul are cel mai mic timp pe tur), iar câștigătorul cupei este pilotul care câștigă 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 cupelor componente.

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

**7.1.-** Organizatorul unei etape de campionat național trebuie să aibă Permis de Organizare (vezi art. 3, 4 și 5 din CSI-FIA).

**7.2.-** Permisul de Organizare este un document oficial emis de FRK, organism deținător al puterii sportive în materie de karting pe teritoriul României, la propunerea Comisiei de Regulamente și Competiții.

**7.3.-** Permisul de Organizare este eliberat organizatorului cu condiția ca acesta să respecte prevederile regulamentelor CIK-FIA, RSNK al FRK, a legilor specifice în vigoare și să obțină toate aprobările necesare de la autoritățile administrative.

**7.4.-** Organizatorul este obligat să emită un Regulament Particular al etapei pe care o organizează (vezi art. 55 din CSI-FIA).

**7.5.-** 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.

**7.6.-** Regulamentul Particular trebuie să cuprindă obligatoriu:

- denumirea organizatorului și datele de contact ale acestuia;
- numele și definiția concursului;
- mențiunea că acest concurs se desfășoară conform prevederilor regulamentelor FRK și CIK-FIA;
- componența și adresa Comitetului de Organizare;
- structura conducerii concursului (numele observatorului federal, comisarilor sportivi, directorului de concurs, secretar șef, director organizatoric, delegat tehnic, comisari tehnici, responsabil cu relațiile cu concurenții și piloții);
- locul și data concursului;
- detalii cu privire la traseu, sens de parcurgere;
- clase și categorii de karturi admise;
- toate informațiile utile pentru înscriere: data, loc, program, carburant, limita numărului de concurenți;

- datele, orele și natura startului;
- informații referitoare la respectarea regulamentelor, a categoriei de licență obligatorii, semnalizările arbitrilor, protecția contra incendiilor;
- modalitățile de control la sosire;
- modul cum se întocmesc clasamentele;
- lista detaliată a taxelor pentru concurs;
- modalitățile în care se depun reclamații, cf. CIK-FIA și prezentului regulament;

**7.7.-** Organizatorii sunt obligați să trimită la FRK cu minim 30 de zile înainte de data desfășurării concursului, regulamentul particular al acestuia, ținând cont de modelul de regulament particular, specific fiecărui tip de concurs.

**7.8.-** Comitetul de Organizare (Organizatorul) este obligat să emită un Program al concursului (document oficial-vezi art. 25 CSI) și trebuie să conțină toate informațiile referitoare la concursul respectiv pentru public.

Programele vor avea incluse următoarele:

- organizatorii concursului;
- o descriere succintă a programului concursului;
- lista concurenților și piloților cu numerele de concurs și clubul sportiv respectiv;
- colaboratorii organizatorilor;
- sponsorii concursului;
- schița circuitului;
- locurile permise publicului;
- condiții de securitate care trebuie respectate de publicul spectator.
- numele comisarilor sportivi și a conducerii concursului;

**7.9.-** Regulamentul Particular și Programul vor fi elaborate în conformitate cu modelele emise de FRK, specifice fiecărui concurs.

**7.10.-** După aprobarea dată de către FRK, Organizatorul este obligat să distribuie Regulamentul Particular și Programul concursului tuturor structurilor sportive afiliate, cu minimum 7 zile înainte de data concursului.

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

**7.12.-** Organizatorul este obligat să respecte numărul de posturi de traseu prevăzut în omologarea pistei.

**7.13.-** Organizatorul oricărui tip de concurs va prevedea și respecta acordarea a minimum o zi pentru antrenamentele libere, fără transpondere.

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

**7.15.-** Regulamentul particular al concursului se va afișa la "panoul de afișaj" înainte de începerea înscrierilor și va fi transmis către cluburile participante la 3 zile de la data închiderii înscrierilor.

**7.16.-** Organizatorul are obligația de a desemna o persoană competentă (eventual arbitru) pentru funcția de Director organizatoric al concursului.

## **Art.8.- Modificări ale regulamentelor particulare – buletine**

**8.1.-** Buletinele pot fi emise:

- de către Organizatorul etapei, cu avizul FRK, până la prima ședință a Colegiului Comisarilor Sportivi (CCS), eventualele modificări efectuate asupra regulamentului particular, și vor fi publicate și comunicate părților interesate, prin "Buletine", datate, numerotate și semnate;

- de către Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS), începând cu prima ședință, eventualele modificări ale regulamentului particular, programului etapei, și vor fi distribuite piloților și concurenților prin Responsabilul cu relațiile cu piloții și concurenții;

**8.2.-** Buletinele vor fi tipărite, datate, numerotate și semnate, și puse pe panoul oficial de afișaj, fiind și distribuite prin mijloace electronice.

**8.3.-** Buletinele emise vor fi distribuite sub semnătură de primire concurenților, piloților și arbitrilor/oficialilor de la parcurile de asistență și service, prin Responsabilul cu Relațiile cu piloții sau un membru al Secretariatului.

**8.4.-** Buletinele emise fac parte integrantă din Regulamentul particular al concursului respectiv.

## **Art. 9.- Arbitri**

**9.1.-** Arbitri sunt persoanele calificate, posesoare a legitimației valabile pe anul în curs emisă de FRK, desemnate sub denumirea de oficiali pentru a asigura buna desfășurare în conformitate cu regulamentele și reglementările specifice ale concursurilor de karting cuprinse în calendarul sportiv al FRK.

**9.2.-** La cererea organizatorului, FRK poate delega "oficiali" și la alte concursuri.

**9.3.-** "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.

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

**9.5.-** Sarcinile "oficialilor", conform fișei fiecărui post, sunt specificate în Regulamentul de Organizare și Funcționare al Colegiului Național de Arbitri (ROF-CNA).

## **Art. 10.- Piloți admiși**

**10.1.-** Categoriile sportive - sportivii legitimați practicanți ai kartingului, băieți și fete, sunt împărțiți în următoarele grupe de vârstă, cu ani împliniți, astfel:

- 5 – 6 ani
- 6 - 7 ani
- 8 - 11 ani
- 12 - 14 ani
- peste 15 ani

**10.2.-** Clase sportive:

- PROMO BB	5 – 6 ani
- PUFO, MICRO MAX	6 – 7 ani
- MINI, MINI MAX	8 – 11 ani
- JUNIOR OK, JUNIOR MAX	12 – 14 ani
- SENIOR OK RESTRICTED	14-15 ani
- SENIOR OK, SENIOR MAX	peste 15 ani
- SENIOR KZ2	peste 15 ani
- SENIOR DD2	peste 15 ani
- SENIOR MAX MASTER	peste 32 ani
- SENIOR DD2 MASTER	peste 32 ani

## **Art. 11.- Licențe**

**11.1.-** Tipuri de licențe:

Pentru a fi admis și a participa la un concurs de karting, pilotul trebuie să posede o licență emisă/eliberată de către FRK, pentru anul în curs. De asemenea, concurentul/clubul sportiv și mecanicii acestuia trebuie să posede licențe specifice eliberate de FRK.

Dreptul de eliberare al licențelor îl are numai FRK.

Cererea pentru eliberarea licenței se face în conformitate cu Regulamentul de Licențiere.

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

**11.1.1.- Licență națională** pentru pilot.

**11.1.2.- Licență internațională** pentru pilot: tip D, C, B sau A.

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

Un pilot poate să fie asistat de minim unu și maxim doi mecanici din care numai unul îl poate însoți în pre-grilă, cu excepția piloților din categoriile „**PROMO BB**”, „**PUFO**” și „**MICRO MAX**” care pot fi însoțiți de ambii mecanici.

**11.1.4.- Licență concurent:** se eliberează structurilor sportive afiliate la FRK.

**11.2.-** Cererea de eliberare a licențelor (concurrent, club/asociație sportivă, pilot, mecanici) este considerată ca declarație de cunoaștere a RSNK și RTNK.

**11.3.-** Alte licențe speciale vor fi reglementate ulterior.

**11.4.-** O listă a licențelor emise de FRK (concurrent, pilot, mecanic) este ținută în Registrul de licențe.

**11.5.-** Fiecare tip de licență emisă de FRK va avea un număr de ordine. Numărul licenței de pilot este și numărul de concurs al acestuia, care în mod obligatoriu va fi aplicat pe kartul pe care concurează.

## **Art.12.- Documente standard**

**12.1.-** Regulamentul particular și formularul de înscriere la fiecare etapă din **CNK, CNKA, CUPĂ** sau **TROFEU** trebuie să fie conform cu cele standard emise de către FRK. Lista de start și rezultatele etapei trebuie să respecte formatul aprobat.

**12.2.-** Regulamentul particular va fi publicat pe site-ul evenimentului și al FRK. Versiunea electronică va fi difuzată concurenților prin mail, iar versiunea tipărită va fi distribuită concurenților la înscrierea în etapa respectivă.

**12.3.-** În cazul etapelor internaționale, diferitele documente și, în special, regulamentul particular și orice buletin, vor fi redactate și în limba engleză.

**12.4.-** Titlul Campionatelor naționale ale FRK și cel atribuit fiecărei etape, cupe sau trofeu, precum și logo-ul oficial al FRK, CIK-FIA și Ministerul Tineretului și Sportului, trebuie să apară pe coperta regulamentului particular, pe orice buletin, pe prima pagină a rezultatelor oficiale și neoficiale (liste de înscrieri, liste de start, clasamente antrenamente libere cronometrate, antrenamente calificative, manșe de calificare, manșe de concurs, provizorii și finale, etc.) și pe documentele emise de CCS.

## **Art.13.- Taxe de înscriere**

**13.1.-** Taxele de înscriere vor fi achitate odată cu înscrierea la etapa respectivă, cu cel puțin 14 zile înaintea datei startului concursului.

**13.2.-** Solicitarea înscrierii după data și ora de închidere a înscrierilor prevăzute în regulamentul particular, se aprobă cu plata majorată cu 50 % a taxei de înscriere.

**13.3.-** Pentru participarea la o etapă a **CNK**, taxele de înscriere a unui pilot și a unei echipe sunt în conformitate cu Normele Financiare ale FRK.

**13.4.-** Pentru participarea la o etapă a **CNKA**, taxele de înscriere a echipajului și a unei echipe sunt în conformitate cu Normele Financiare ale FRK.

## **Art.14. - Obligațiile piloților**

**14.1.-** Fiecare pilot trebuie să se prezinte la fiecare start în conformitate cu prevederile prezentului regulament (echipament, kart, etc.).

**14.2.-** 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 5-14 ani și recomandată pentru celelalte clase;
- protecție ramforsată pentru torace, obligatorie pentru grupele de vârstă 5-14 ani și recomandată pentru celelalte clase;

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

**14.4.-** Directorul de concurs (DC) poate refuza startul pilotului sau îl poate opri în cursul desfășurării manșei (cu fanioanele corespunzătoare) dacă se află 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.

**14.5.-** 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.

**14.6.-** Directorul de concurs (DC) sau de manșă (starter) va elimina din manșă cu steag negru pilotul care nu se conformează semnalizării cu fanion 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.

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

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

**14.9.-** 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). Este interzisă intervenția mecanicului/mecanicilor.

**14.10.-** 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. Este interzisă intervenția mecanicului/mecanicilor.

**14.11.-** 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.

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

**14.13.-** 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.

Piloții trebuie să folosească pista tot timpul. Pentru a evita îndoiala: liniile albe ce definesc marginea pistei fac parte din pistă, iar bordurile și vibratoarele nu. Un pilot va fi judecat pentru ieșire din pistă dacă nici-o parte al kartului nu rămâne în contact cu pista.

**14.14.-** Oficialii (judecătorii de fapte) care supraveghează zona liniei drepte a startului și cei aflați în viraje constată dacă 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.15.- Structura Campionatelor Naționale de Karting**

**15.1.- Campionatul Național de Karting (CNK)** este compus dintr-un număr de etape egale ca valoare, conform calendarului sportiv anual.

**15.2.- Campionatul Național de Karting Anduranță** este compus dintr-un număr de etape egale ca valoare, conform calendarului sportiv anual.

**15.3.-** Fiecare etapă se compune din: înscrieri și validări administrative, verificări tehnice, antrenamente libere, antrenamente libere cronometrate, antrenamente calificative, două manșe de calificare, două manșe de concurs.

**15.4.-** Înscrierea se face pe baza unei cereri ce trebuie comunicată federației și organizatorului cu 14 zile înainte de concurs.

**15.5.-** Validarea participării la o etapă a CNK, CNKA se face conform programului anunțat prin regulamentul particular, la secretariatul concursului, pe baza prezentării și verificării actelor specificate mai jos:

- cererea individuală de înscriere, însoțită de dovada achitării taxei de înscriere;
- pașaport tehnic;
- cerere de înscriere a echipei (dacă este cazul);
- licența de pilot valabilă pe anul în curs, emisă de FRK;
- licența de concurent (persoană juridică) valabilă pe anul în curs, emisă de FRK;
- licența/ele de mecanic/mecanici valabilă/e pe anul în curs, emisă/e de FRK.

Prezentarea actelor la înscriere se face numai de către delegatul structurii sportive, care va primi pașapoarte tehnice pentru toți piloții validați administrativ.

**15.6.-** Directorul de Concurs sau Medicul Șef pot cere unui pilot să se supună unui examen medical în orice moment al concursului.

**15.7.-** Concurenții sunt obligați să se asigure că toate karturile respectă condițiile de conformitate și de securitate în timpul desfășurării concursului, de la verificarea tehnică până la finalul acestuia.

**15.8.-** Concurenții sunt obligați să se asigure că toate persoanele angajate în concurs respectă prevederile Codului Sportiv Internațional, Prevederile Generale CIK-FIA, prezentului regulament și ale regulamentului particular al concursului respectiv.



**15.9.-** Toate persoanele care sunt angajate, într-un fel sau altul, în concurs sunt obligate să poarte în permanență ecusonul emis de organizator și aprobat pentru concursul respectiv dacă acesta a fost eliberat.

**15.10.-** Nici un kart nu poate lua parte la un concurs dacă nu a fost supus Verificării Tehnice (VT) de către Comisarii Tehnici (CT).

**15.11.-** Prezentarea kartului la Verificarea Tehnică Inițială va fi considerată ca o declarație implicită de conformitate cu clasa din care face parte.

**15.12.-** Toate karturile care au fost implicate în eventuale accidente vor fi supuse controlului Comisarilor Tehnici după reparație pentru a se asigura că nu le-au fost afectate elementele de securitate și că sunt în conformitate cu clasa din care fac parte.

**15.13.- Antrenamentele libere** se organizează pe clase, conform Regulamentului Particular al fiecărei etape.

**15.14.- Antrenamentele libere cronometrate** se organizează pe clase, conform Regulamentului Particular al fiecărei etape. Montarea transponderului pe kart este obligatorie. Pilotul care nu a efectuat minim un antrenament liber cronometrat nu va fi admis în antrenamentele calificative, manșele de calificare și nici în manșele de concurs.

**15.15.- Antrenamentele calificative** sunt organizate pe clase, conform Regulamentului Particular al etapei și au o durată de 10 minute/clasă. Plecarea se face din pre-grilă, la semnalul cu steag verde, dat de Comisarul din pre-grilă la ordinul Directorului de manșă sau Directorului de concurs. Piloții pot demara în antrenamentul calificativ când cred de cuviință. Pilotul care intră în zona de reparații rapide nu mai poate continua antrenamentul calificativ.

**15.16.- Manșele de calificare** se organizează pe clase, conform programului din regulamentul particular al etapei și sunt obligatorii. Grila ambelor manșe de calificare este dată de cel mai rapid tur rezultat din antrenamentele calificative.

În urma celor două manșe de calificare se vor acorda puncte de bonificație primilor 3 clasați (locul 1-3 puncte, locul 2-2 puncte, locul 3-1 punct), puncte ce vor conta în clasamentul general al campionatului.

**15.17.- Manșele de concurs** se organizează pe clase, conform programului din regulamentul particular al etapei.

**15.18.-** Lungimea manșelor:

<b>CLASA</b>	<b>Lungime maximă/manșă de calificare în km</b>	<b>Lungime maximă/manșă de concurs în km</b>
<b>PROMO BB</b>	<b>5</b>	<b>7.5</b>
<b>PUFO/MICRO MAX</b>	<b>7</b>	<b>9</b>
<b>MINI/ MINI MAX</b>	<b>9</b>	<b>13</b>
<b>JUNIORI</b>	<b>14</b>	<b>20</b>
<b>SENIORI</b>	<b>18</b>	<b>25</b>

**15.19.-** Numărul de ture pe clase se stabilește în funcție de lungimea pistei de concurs.

**15.20.-** Grila de start pentru manșa 1 de concurs este dată de cumulul de puncte rezultat în urma celor două manșe de calificare, conform grilei de punctaj următoare:

Locul 1 – 0 puncte,

Locul 2 – 2 puncte,

Locul 3 – 3 puncte, ș.a.m.d.

La care se adaugă punctele de penalizare, dacă este cazul.

În caz de egalitate departajarea se face în funcție de cel mai rapid tur obținut în antrenamentele calificative.

**15.21.-** Penalizări în puncte. Penalizările exprimate în puncte se adaugă la punctele obținute de ultimul pilot clasat efectiv care a încheiat minim un tur de pistă:

a.- neefectuarea nici unui tur de pistă - plus 2 (două) puncte;

b.- neprezentarea la pre-grilă - plus 3 (trei) puncte ;

c. - eliminarea/excludere din manșă - plus 5 (cinci) puncte.

**15.22.-** Grila de start pentru manșa a 2-a de concurs este dată de rezultatele din manșa 1.

Ordinea descrescătoare a punctelor obținute generează clasamentul manșei.

**15.23.-** La fiecare competiție pentru manșele finale vor fi acordate puncte de bonificație primilor 15 piloți conform următoarei scale: 25, 20, 16, 13, 11, 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1.

Dacă o manșă este oprită sub condițiile Art.24. din prezentul regulament, și nu se poate relua și dacă au fost efectuate mai puțin de 2 ture, nu se vor acorda puncte. Dacă au fost efectuate mai mult de 2 ture dar mai puțin de 75% din distanța planificată, atunci se va acorda jumătate din punctaj. Se va acorda punctaj complet dacă a fost efectuat 75% sau mai mult din distanța planificată.

Ordinea descrescătoare a punctelor obținute generează clasamentul manșei.

**15.24.-** O clasă se consideră validă dacă are minimum 5 piloți clasați. Pilotul care indiferent din ce 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 atenționat pentru neconformitate tehnică cu fanionul negru cu disc portocaliu. Aceste prevederi nu se aplică pilotului aflat în ultimul tur.

**15.25.-** Clasamentul etapei se face prin adunarea punctelor din cele două manșe de concurs. În caz de egalitate a punctelor la o etapă, departajarea se face în funcție de timpul obținut la antrenamentul calificativ.

**15.26.-** Validarea rezultatelor unei etape din CNK, CNKA va fi făcută în ziua de marți, după terminarea etapei, de către Comisia de Regulamente și Competiții a FRK, dacă nu sunt depuse reclamații a căror soluționare este în curs.

**15.27.-** În clasamentul general anual se consideră n-2 manșe din totalul etapelor în care pilotul nu a fost exclus.

**15.28.-** Piloții care participă la toate manșele din campionat, inclusiv cele de calificare, vor primi 3 puncte de bonificație în clasamentul general anual. Absența sau excluderea de la una sau mai multe manșe duce la pierderea bonificației.

**15.29.-** Titlul de campion național al unei clase se acordă numai dacă clasa este validă, în sensul că are 5 piloți la start la minimum 3 etape.

**15.30.-** În caz de egalitate de puncte în clasamentul final anual al unei clase, se vor lua în calcul în ordinea de mai jos, următoarele situații:

- a)- se va acorda titlul pilotului cu cel mai mare număr de locuri I, din manșele de concurs disputate;
- b)- dacă numărul de locuri I este același, se va acorda titlul pilotului cu cel mai mare număr de locuri II, din manșele de concurs disputate;
- c)- dacă numărul de locuri II este același, se va acorda titlul pilotului cu cel mai mare număr de locuri III, din manșele de concurs disputate;
- d)-dacă egalitatea persistă se adună cei mai buni timpi din antrenamentele calificative ai piloților în cauză la care ambii au fost prezenți, se va acorda titlul pilotului cu valoarea cea mai mică a cumulului de secunde.
- e)- dacă egalitatea persistă se adună cei mai buni al doilea timpi.

**15.31.-** Înscrierea se face pe baza unei cereri ce trebuie comunicată federației și organizatorului cu 14 zile înainte de concurs.

## **16.- CUPA sau TROFEUL**

**16.1.- CUPA sau TROFEUL** este o competiție compusă dintr-o etapă, conform calendarului sportiv anual. Fiecare CUPĂ sau TROFEU se compune din: înscrieri și validări administrative, verificări tehnice, antrenamente libere, antrenamente libere cronometrate, un antrenament calificativ, două manșe de calificare, pre-finală și finală.

## **Art.17. Material Sportiv**

**17.1.-** Toate karturile prezentate pentru validarea tehnică trebuie să se încadreze în reglementările tehnice din RTNK, specifice fiecărei clase.

Fiecare pilot poate prezenta pentru validare tehnică:

- șasiu – 2 buc. (înscrise în Pașaportul tehnic),
- motor – 2 buc. (înscrise în Pașaportul tehnic); mai puțin clasa PROMO BB,
- anvelope:

### **a.1 - pentru clasa PROMO BB**

- pentru pista uscată sau udă – anvelope unice

### **a.2.- pentru clasa PUFO, MICRO MAX, MINI și MINI MAX**

- pentru pista uscată (slick) 1 set (din marca înscrisă în pașaportul tehnic),

- pentru pista umedă (wet) 1 set (din marca înscrisă în pașaportul tehnic).
- piloții au dreptul la o anvelopă, față sau spate (slick și/sau wet) în cazul unei neconformități tehnice.

**a.3.- pentru clasele KFJ, OKJ, JUNIOR MAX, OK, MAX, KZ2, DD2, MAX MASTER, DD2 MASTER**

- pentru pista uscată (slick) 1,5 seturi (din marca înscrisă în pașaportul tehnic),
- pentru pista umedă (wet) 1,5 set (din marca înscrisă în pașaportul tehnic).

**17.3.-** Anvelopele destinate concursului respectiv trebuie predate la parcul de anvelope conform programului din Regulamentul particular al etapei.

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

### **Art.18.- Briefing**

**18.1.-** Definiție: întâlnire organizată de Directorul de Concurs sau de Manșă cu toți concurenții și piloții înscriși în concurs.

**18.2.-** Scop: să reamintească concurenților și piloților noțiunile de securitate generale și specifice circuitului utilizat, punctele importante din Regulamentului Particular și Programul Orar ale competiției și să clarifice orice aspect legat de interpretarea regulamentelor.

**18.3.-** Prezența la Briefing este obligatorie, sub sancțiuni mergând până la excluderea din concurs. Prezența se va face pe baza listelor cu piloții și concurenții admiși înaintea începerii briefingului. Din momentul începerii acestuia listele cu prezența nu se vor mai modifica. Cei întârziți vor fi penalizați și participarea lor la briefing permisă sau nu de către oficialul care ține briefingul.

**18.4.-** Prezența la Briefing va fi consemnată pe două liste separate, una a piloților și alta a concurenților, pe care vor semna fiecare dintre cei prezenți pentru luare la cunoștință. Listele vor fi anexate la dosarul concursului.

### **Art.19.- Parcul de Asistență-Plecare**

**19.1.-** Definiție: zonă delimitată între paddock și pre-grilă, cu acces restrictiv pentru piloți și un singur mecanic (excepție clasele **PROMO BB**, **PUFO** și **MICRO MAX** unde sunt admiși doi mecanici) supravegheată de oficiali, destinată operațiilor de pregătire a kartului pentru start:

- montare anvelope pe jante,
- pregătire amestec carburant,
- alimentare cu carburant,
- montarea roților,
- reglajul presiunilor,
- operațiuni suplimentare solicitate de Comisarul tehnic.

Montarea anvelopelor pe jante și pregătirea amestecului carburant se face înainte de antrenamentul calificativ, în conformitate cu orarul prevăzut în Regulamentul Particular al concursului.

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

- anvelopele și jantele destinate antrenamentelor calificative, manșelor de calificare și a celor de concurs, în stare nemontată;
- 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;

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

**19.4.-** În Parcul de Asistență-Plecare accesul este permis numai pilotului și mecanicului. Numai în cazul în care pilotul se prezintă și cu kartul de rezervă sau în cazul claselor **PROMO BB**, **PUFO** și **MICRO MAX** va fi permis accesul a 2 mecanici. Mecanicii vor prezenta licența la intrarea în parc. La clasa **PROMO BB**, după depunerea kartului, al doilea mecanic va aștepta la grila de start, iar intrarea acestora în pistă este interzisă fără acordul DM sau DC.

### **Art.20.- Pre-grilă**

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

**20.2.-** La sfârșitul ultimei sesiuni de antrenamente calificative și manșe de calificare, lista piloților calificați va fi publicată oficial împreună cu grilele de start. Numai piloții aflați pe această listă vor fi autorizați să ia startul în manșe de concurs.

**20.3.-** Accesul în pre-grilă se închide cu 5 minute înainte de ora oficială a startului. Orice kart care nu s-a prezentat până în acel moment, nu-și va putea ocupa locul prestabilit decât cu acordul Comisarilor Sportivi.

**20.4.-** După închiderea pre-grilei intrarea piloților și a mecanicilor este interzisă.

**20.5.-** Accesul în pre-grilă este permis numai pilotului și mecanicului asistent cu excepția claselor **PROMO BB**, **PUFO** și **MICRO MAX**, la care se acceptă prezența a 2 mecanici.

**20.6.-** Intervențiile tehnice asupra kartului (cu excepția alimentării cu combustibil, ulei, apă) sunt permise în pre-grilă, până la semnalul cu steag verde.

**20.7.-** Lansarea în turul de formare va fi precedată de prezentarea panourilor care anunță:

- 5 minute,
- 1 minut,
- porniți motoarele!

### **Art.21.- Parcul de Asistență-Sosire**

**21.1.-** Definiție: zonă delimitată între pistă și paddock cu acces pentru piloți și un singur mecanic, după antrenamentele libere, libere cronometrate, calificative, manșele de calificare și manșele de concurs supravegheată de oficiali, destinată următoarelor operații:

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

### **Art.22.- Parc Închis**

**22.1.-** Definiție: zonă delimitată, supravegheată de oficiali, destinată depozitării karturilor în așteptarea verificărilor tehnice după ieșirea din manșă. În Parcul Închis au acces numai comisarii tehnici.

**22.2.-** În această zonă nu este permisă nici o intervenție fără acordul comisarilor tehnici.

**22.3.-** Zona Parcului Închis trebuie să fie suficient de mare și protejată pentru a asigura că nici o persoană neautorizată să nu poată intra.

**22.4.-** Prezentarea steagului de sosire reglementează faptul că și zona cuprinsă între linia de sosire din manșă și intrarea în Parcul Închis este supusă aceluiași reguli de Parc Închis.

### **Art.23.- Startul**

**23.1.-** Prescripții generale. Configurația grilei de start. Proceduri de start

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

**23.1.2.-** 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).

**23.1.3.-** În timpul procedurii de start, Directorul de manșă sau, în caz de absență, Directorul de concurs se va afla pe un podium situat la minimum 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).

**23.1.4.-** Pe pistă se va trasa zona grilei de start conform Anexei 10 din Regulamentul CIK pentru Circuite, Partea 1. Grila de start se compune din:

- linia de start-sosire, cu bucla de cronometrare;
- casele pentru startul de pe loc;
- 2 culoare pentru startul lansat;
- linia galbenă, cu o buclă de cronometrare, trasată pe pistă la 25 m 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.

**23.1.5.-** Cu 5 minute înainte de ora startului pentru clasa respectivă, se închide accesul în pre-grilă.

Pentru **clasele cu pornire TAG** procedura este următoarea:

-la prezentarea tabelii indicând 2 min. până la start toți mecanicii se vor deplasa în spatele ultimelor karturi pe lateralele zonei pre-grilă;

-la prezentarea tabelii indicând 30 sec. piloții vor porni motoarele;

-la semnalul cu steag verde dat de Directorul de Manșă sau de Concurs, karturile așezate în pre-grilă vor fi puse în mișcare, vor intra în pistă și vor efectua numărul de ture de formare comunicat la briefing.

Pentru **clasele fără ambreiaj centrifugal** procedura este următoarea:

-la prezentarea tabelii indicând 30 sec. mecanicii asistenți, vor fi gata să pornească motoarele împingând karturile;

-la semnalul cu steag verde dat de Directorul de Manșă sau de Concurs, karturile așezate în pre-grilă vor fi pornite cu ajutorul mecanicilor asistenți.

- karturile pot fi împinse de către mecanicii asistenți până la linia de demarcare a circuitului, fără a o depăși.

Din acest moment, piloții sunt „sub ordinele” Directorului de Manșă sau de Concurs.

Dacă un pilot aflat în zona de pre-grilă nu pornește în turul de formare din motive tehnice, acesta poate reentra în concurs, ultimul, numai după ce Directorul de concurs a validat startul și toți piloții au trecut linia de start. Accesul în pistă se face numai cu permisiunea Oficialului responsabil cu pre-grila.

**23.2.- Start lansat - karturi fără cutie de viteză, cu sau fără ambreiaj centrifugal.**

**23.2.1.** 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 1 km/h depășire, până la maximum 10 secunde.

**23.2.2.-** Fiecare șir se va apropia de linia start-sosire prin culoarul corespunzător trasat pe pistă. Dacă alinierea este respectată și Directorul de manșă sau Directorul de concurs este satisfăcut de formație, va da startul stingând lumina roșie a semaforului.

**23.2.3.-** Din acest moment piloții pot accelera liber.

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

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

**23.2.6.-** 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.

**23.2.7.-** Pilotul întârziat are posibilitatea de a-și recâștiga poziția numai până la linia roșie, folosind numai pista, cu condiția ca manevra sa să nu jeneze ceilalți piloți.

**23.2.8.-** Pilotul întârziat în al doilea tur de formare, ordonat de către Directorul de manșă (Starterul), are posibilitatea de a-și recâștiga poziția numai până la linia roșie, folosind numai pista, cu condiția ca manevra sa să nu jeneze ceilalți piloți.

**23.2.9.-** 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.

**23.2.10.-** În cazul a 3 starturi nevalide 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 a 1-2 steaguri galbene, trimițând piloții în parcul de asistență-sosire și să informeze Colegiul Comisarilor Sportivi. Aceștia pot aplica piloților vinovați (în conformitate cu art. 2.24 din PRESCRIPȚII GENERALE APLICABILE CURSELOR INTERNAȚIONALE ȘI CAMPIONATELOR, CUPELOR ȘI TROFEELOR CIK-FIA DE KARTING) o penalizare de până la 10 secunde din manșa respectivă. Un nou start se va putea da fie imediat, fie după 30 minute maximum în funcție de împrejurări, cu grila inițială. Toți piloții aflați în zona de plecare sau în cea de reparații înainte de oprirea procedurii vor putea să pornească în noul tur de formare.

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

**23.2.12.-** Pentru depășirea parțială (cu două roți) a culoarului de start penalizarea este de 3 secunde, iar pentru depășirea totală (cu toate roțile) a culoarului de start penalizarea este de 10 secunde.

**23.2.13.-** Directorul de mașă sau Directorul de concurs va da startul numai când va fi satisfăcut de turul de formare de start.

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

**23.2.15.-** 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 reparații rapide.

**23.3.- Start de pe loc pentru karturi cu cutie de viteze (circuite scurte):**

**23.3.1.-** La încheierea turului de formare, piloții își vor ocupa locul pe grila de start, în timp ce Directorul de concurs sau Directorul de mașă 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.

**23.3.2.-** 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.

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

**23.3.4.-** 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 mașă sau Directorul de concurs oricând în următoarele 2 secunde de la aprinderea ultimei lumini roșii.

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

**23.3.6.-** 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.

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

## **Art.24.- Neutralizarea mașelor de calificare sau ale unei mașe de concurs**

**24.1.-** Directorul de mașă sau Directorul de concurs poate neutraliza mașele de calificare 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 arbitri, dar circumstanțele nu justifică oprirea mașei.

**24.2.-** Când este dat semnalul de neutralizare a mașelor de calificare sau de concurs toate posturile de traseu vor prezenta steagul galben agitat și câte 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.

**24.3.-** Toate karturile din mașă 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.

**24.4.-** Kartul din frunte va decide viteza (moderată) pe timpul neutralizării, iar restul karturilor îl vor urma în formație cât mai strânsă.

**24.5.-** În timpul neutralizării, karturile pot intra în zona de intervenții, dar vor reentra pe pistă numai cu acordul unui comisar. Karturile reintrate se vor alinia la coada plutonului.

**24.6.-** Când Directorul de mașă sau Directorul de concurs decide oprirea neutralizării va stinge luminile portocalii, acesta este semnalul pentru piloți că mașă 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".

**24.7.-** Kartul din frunte va menține viteza moderată. Reluarea mașei va fi indicată de Directorul de mașă 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.

**24.8.-** Fiecare tur parcurs în timpul neutralizării va fi considerat un tur din manșă.

**24.9.-** Dacă manșa se încheie în timpul neutralizării, karturile vor fi oprite cu steagul șah.

**24.10.-** Depășirile vor fi autorizate numai dacă un kart se deplasează încet, din motive tehnice.

### **Art.25.- Oprirea manșelor sau a antrenamentelor**

**25.1.-** 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.

**25.2.-** Simultan, arbitri din posturile de pe traseu vor flutura și ei steagul roșu împreună cu 1-2 steaguri galbene.

**25.3.-** La semnalul cu steagul roșu toate karturile vor reduce imediat viteza, evitând ca prin frânări bruște să producă ciocniri în lanț și se vor îndrepta spre Parcul de Asistență-Sosire, oprind înainte de cântar.

**25.4.-** Karturile defecte vor fi scoase pe marginea pistei de piloții lor, ajutați de arbitri de traseu. Piloții respectivi vor aștepta lângă karturile lor mașina de asistență, pentru evacuare din pistă.

**25.5.-** 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:

a.- 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.

b.- 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. 26.

- 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.

**25.6.-** Procedura de urmat în cazul întreruperii unui antrenament calificativ:

- dacă întreruperea s-a produs în primul tur se va relua antrenamentul calificativ în 30 minute. Sunt admiși toți piloții, cu kartul inițial sau cu cel de rezervă, conform art.27.2.

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

### **Art.26.- Un nou start al manșei de concurs, după întrerupere.**

**26.1.- 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.27.2.

Locurile neocupate pe grilă vor rămâne libere.

**26.2.- 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. 27.2. 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.27.- Regimul kartului de rezervă**

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

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

### **Art.28.- Sosirea**

**28.1.-** Semnalul de sfârșit de manșă va fi dat pe linia de sosire cu steagul șah, imediat ce kartul aflat la conducerea plutonului a parcurs fie distanța integrală prevăzută, fie cea mai mare distanță în timpul alocat manșei.

**28.2.-** După ce au primit semnalul de sfârșit de manșă, toate karturile vor merge direct în Parcul Închis, fără să se oprească și fără asistență (cu excepția celei date de comisarii de traseu, dacă este necesar) trecând prin procedura de cântărire.

**28.3.-** Orice kart care nu poate ajunge în parcul închis prin mijloace proprii va intra sub supravegherea comisarilor, care vor veghea ca acest kart să ajungă în Parcul Închis în siguranță.

**28.4.-** Pentru ca sosirea să fie valabilă orice pilot trebuie să treacă peste linia de sosire așezat la volanul kartului său.

### **Art.29.- Semnalizări – Drapel Național, Steaguri**

**29.1.-** 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.

**29.2.-** Semafoarele utilizate sunt:

- Semaforul pentru start – cu patru coloane a câte două lumini roșii și o coloană a câte două lumini portocalii;

- Semaforul pentru start anticipat – coloana de două lumini intermitente portocalii montată la primul viraj de după start în dreptul axului liniei drepte;

**29.3.- Semnificația Drapelului Național și a steagurilor**

**29.3.1.-** Semnalizarea cu Drapelul Național și steaguri utilizate numai de Directorul de concurs, Directorul de manșă, pe linia de start-sosire:

**A.- Drapelul Național:** utilizat în mod normal pentru startul în manșă. Ridicarea drapelului la nivelul bratelor semnifică echivantul aprinderii luminilor roșii ale semaforului. Semnalul de start se va face prin ridicarea drapelului deasupra capului. În cazul startului de pe loc, aceasta procedură va începe după oprirea ultimului kart în grila și nu va dura mai mult de 6 secunde. Drapelul Național va fi utilizat în condiții deosebite (când semaforul electric nu funcționează).

**B.- Steagul roșu:** este acompaniat de 1-2 steaguri galbene. Trebuie să fie agitat pe linia de start când s-a decis oprirea antrenamentelor sau manșelor de concurs. El poate fi ordonat numai de Directorul de manșă, de Directorul de concurs sau de reprezentantul acestuia, pentru închiderea pistei.

**C.- Steagul șah:** trebuie agitat. Semnifică sfârșitul antrenamentelor libere, libere cronometrate, calificative, manșelor de calificare sau de concurs.

**D.- Steagul 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 steag nu va fi arătat mai mult de 4 ture consecutive. Decizia prezentării steagului negru este de competența exclusivă a comisarilor sportivi, iar concurentul în cauză va fi informat imediat despre aceasta.

**E.a- Steagul negru cu disc portocaliu** (cu diametru de 40 cm) și notificarea (afișarea) numărului de concurs: se utilizează pentru atenționarea unui pilot asupra faptului 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 reparații rapide special amenajată pentru remedieri:

- pierderea protecției anterioare (din față) de plastic;

- desprinderea și târârea pe asfalt protecției posterioare (din spate) de plastic, dacă partea desprinsă se îndepărtează de suportul său la mai mult de 15 cm;



- dacă toba de eșapament se decuplează de partea de evacuare a cilindrului (se manifestă prin zgomot puternic);
- dacă amortizorul de zgomot se decuplează de toba de eșapament (zgomot puternic);
- dacă elementele de eșapare au contact cu asfaltul;
- dacă cel puțin o anvelopă a făcut pană, iar pilotul nu poate controla suficient kartul, punând în pericol securitatea lui și a celorlalți piloți;
- dacă radiatorul se desprinde de suportul său și este târât în contact cu asfaltul;
- dacă protecția laterală cade sau este târâtă în contact cu pista (asfaltul);
- dacă orice element slăbit al kartului din prinderea sa ajunge în contact cu asfaltul în timpul manșei;
- nu este cazul transponderului, directorul de manșă sau cronometrul vor urmări trecerile pilotului respectiv (în limita posibilităților).

Steagul negru cu disc portocaliu se va arăta de 2 ori consecutiv la cea de a treia trecere se va arăta steagul negru. Pilotul poate continua cursa după remedierea defecțiunii. Excepție face ultimul tur, în care nu se mai arată acest steag.

**E.b- Steagul negru cu alb și notificarea (afișarea) numărului de concurs (ultimul avertisment)** se poate prezenta în orice moment al cursei pentru:

- nerespectarea semnalizărilor comisarilor de traseu, ale Directorului de concurs, Directorului de manșă.
- lovirea ușoară din spate neurmată de incident;
- schimbarea traiectoriei de mers cu intenția de a incomoda ceilalți piloți.

**F.- Steagul 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. În mod normal steagurile 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.- Steagul 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.

**29.3.2.- Semnalizări făcute cu ajutorul steagurilor** de către posturile de supraveghere traseu:

**A.- Steagul galben:** este un semnal de pericol și va fi prezentat piloților în două moduri:

- un singur steag galben agitat: încetinește, este interzis să depășești, fii gata să schimbi direcția. Există un pericol pe marginea sau pe o parte din pistă.
- două steaguri galbene agitate: încetinește, este interzis să depășești, fii gata să schimbi direcția sau să oprești. Un obstacol obturează total sau parțial pista.

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

**B.- Steagul galben cu dungi roșii:** va fi prezentat imobil piloților pentru a-i 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. În acest caz nu se va arăta steagul verde după cel galben cu dungi roșii.

**C.- Steagul albastru:** va fi prezentat static sau agitat piloților întârziați, indicând faptul că urmează să fie depășiți. Piloții respectivi trebuie să-și reducă ușor viteza fără să schimbe traiectoria și să faciliteze depășirea.

**D.- Steagul 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.- Steagul verde:** trebuie să fie prezentat pentru a indica faptul că pista a fost degajată și va fi prezentat agitat la postul de supraveghere aflat după cel unde s-au utilizat unul sau două steaguri galbene. Va fi deasemenea folosit la inițierea antrenamentelor libere, libere cronometrate, calificative și a turului de formare a manselor de calificare și de concurs.

## **Art.30.- Cursă pe ploaie (Wet Race)**

**30.1.-** Utilizare anvelopelor slick este obligatorie permanent.

**30.2.-** La anunțul "Manșa pe ploaie" făcut de Directorul de concurs, concurenții sau piloți pot alege să utilizeze anvelope de ploaie.

**30.3.-** 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 concursului prin lipsa de control asupra kartului.

**30.4.-** Aceste dispoziții nu se aplică în timpul antrenamentelor libere, antrenamentelor libere cronometrate și a manșelor de calificare.

## **Capitolul C.- ABATERI, PENALIZĂRI, SANCTIUNI**

### **Art.31.- Abateri**

**31.1.-** Constituie abateri orice încălcări ale prevederilor CSI-FIA, ale Prescripțiilor Generale Aplicabile Concursurilor Internaționale și Campionatelor, Cupelor și Trofeelor CIK-FIA de Karting, ale 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.

**31.2.-** Se consideră **abateri 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).

**31.3.-** Se consideră **abateri față de disciplina sportivă:**

- fumatul în: Start-Sosire, Paddock, Parc Închis, Parc Asistență-Plecare, Parc Asistență-Sosire, cântar, Verificare Tehnică, pre-grilă, grilă, în orice zonă a pistei și zona de cântar. Fumatul este permis doar în locurile special amenajate;

- folosirea focului deschis în paddock;

- 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;

- nerespectarea repetată a indicațiilor arbitrilor în orice zonă a concursului (start-sosire, paddock, Parc Închis, parc Asistență-Plecare, Parc Asistență-Sosire, cântar, Verificare Tehnică, pre-grilă, grilă, în orice zonă a pistei, etc.);

- atitudine nesportivă față de partenerii de întrecere a unui sportiv care se oprește intenționat în timpul manșelor concursului, fiind deja pe un loc frunțos;

- 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.

**31.4.-** Se consideră **abateri 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); Este interzisă, sub sancțiunea aplicării unei amenzi sau a excluderii din manșă, orice intervenția mecanicului/mecanicilor pe pistă.

- expunerea pe karturi, pe echipament sau pe obiecte aflate în perimetrul concursului, a reclamelor pentru tutun și băuturi alcoolice, precum și a altor reclame pe spațiile rezervate pentru sponsorii FRK, dacă nu s-a obținut aprobarea FRK, pilotul se sancționează cu interdicția de a lua startul până la eliminarea respectivelor reclame, iar concurentul respectiv cu o amendă de 400 lei;

- nerespectarea Regulamentului Campionatului Național de Karting (CNK), al Campionatului Național de Karting Anduranță (CNKA) sau a Regulamentelor particulare;

- prezența în paddock în orice moment al concursului a altor persoane decât cele care posedă ecusonul specific eliberat de către organizatori;

- pentru concursurile de anduranță în boxe vor fi maxim doi piloți, un mecanic și un delegat al echipajului - structurii sportive.

**31.5.-** 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.32.- Penalizări – Sancțiuni**

**32.1.-** Pentru abaterile constatate se aplică penalizări și sancțiuni conform Regulamentul Disciplinar al FRK, în mod diferențiat sau cumulativ.

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

**32.3.-** Pentru situațiile neprevăzute în regulamente, Colegiul Comisarilor Sportivi este singurul în măsură să le asimileze cu cele enumerate mai sus sau cu cele din Regulamentul Disciplinar și să aplice penalizarea (sancțiunea) corespunzătoare. În situații deosebit de grave, CCS va înainta un raport la Comisia de Regulamente și Competiții (CRC), care după analiză îl va înainta la Comisia de Disciplină și Litigii a FRK (CDL-FRK), arătând situația în detaliu și decizia luată.

Comisia de Disciplină și Litigii a FRK va judeca și valida decizia luată.

**32.4.-** Împotriva hotărârilor se poate face apel, astfel:

- față de decizia DC sau CCS la Comisia de Regulamente și Competiții (CRC);
- față de decizia CRC la Comisia de Disciplină și Litigii a FRK;
- față de decizia CDL la Comisia de Apel.

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

**32.5.-** Abateri care nu permit startul în manșă:

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

**32.6.-** Abateri ce atrag eliminarea cu steag negru și panou cu număr:

- intrarea pe pistă fără aprobarea arbitrilor desemnați;
- reintrarea la parcul de asistență (rapidă) pe alt traseu decât cel obligatoriu;
- reintrarea pe pistă prin crearea unui avantaj în concurs;
- primirea sau acordarea de ajutor între limitele marcate ale pistei (în afara ajutorului acordat de arbitri de traseu pentru scoaterea kartului în afara zonei periculoase);
- prezența mecanicului pe pistă în momentul startului (excepție clasa PROMO BB);
- 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 comisarilor de traseu;
- echipament incomplet depistat în timpul desfășurării manșei;

**32.7.-** Abateri 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 arbitri, organizatori, ceilalți concurenți, piloți, mecanici sau spectatori;

**32.8.-** 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.

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

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

**32.11.-** 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 Sportiv Național de Karting, precum și regulamentelor particulare.

## **Capitolul D.- RECLAMAȚII – CONTESTAȚII**

### **Art. 33.- Reclamații/contestații**

**33.1.-** Toate reclamațiile/contestațiile trebuie formulate în acord cu prevederile stipulate în art. 13 și următoarele din CODUL SPORTIV INTERNAȚIONAL FIA.

**33.2.-** 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), în conformitate cu Normele Financiare ale FRK.

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

**33.4.-** Dreptul de reclamație/contestație aparține: concurentului, delegatului echipei sau pilotului înscris în concurs.

Reclamantul trebuie să expună clar faptele și să prezinte actele concrete care stau la baza reclamației/contestației. Orice reclamație/contestație redactată pe considerente generale (ex: neconformitatea kartului, conducere periculoasă, etc.) sunt nule de drept.

Nu se admit reclamații/contestații colective sau împotriva mai multor concurenți (piloți) sau a unui pilot abandonat.

**33.5.-** 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.

**33.6.-** Termenele de depunere a reclamațiilor/contestațiilor, sub sancțiunea nulității, sunt:

- împotriva înscrierii unui concurent, pilot sau echipă, în maximum 15 minute după afișarea listelor cu sportivii pe clase și echipele participante;
- împotriva grilei de start, în maximum 15 minute după afișare;
- împotriva unei neregularități comise în timpul manșei sau neconformitate tehnică a unor piese sau părți ale kartului, în maximum 15 minute după terminarea fiecărei manșe;
- împotriva clasamentului, în maximum 15 minute după afișarea rezultatelor provizorii la fiecare clasă și pentru echipe.

**33.7.-** Reclamația/contestația referitoare la neconformitatea unui kart trebuie să se refere expres la una sau mai multe sisteme sau piese.

Reclamantul va depune:

- 800 lei = taxa de reclamație fără demontare;
- 1 600 lei = taxa de reclamație cu demontare;

**33.8.-** Demontările vor fi făcute de mecanicul pilotului, în prezența comisarilor tehnici și a unui comisar sportiv, fiind excluse orice alte persoane. La cerere se poate accepta și prezența unui delegat al concurentului.

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

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

#### **Cazul I - Reclamantul are dreptate:**

- reclamantul primește înapoi taxa de reclamație;
- Concurentul (pilotul) reclamat:
  - suportă taxa de reclamație;
  - este exclus din concurs;
  - poate fi deferit Comisiei de Disciplină și Litigii a FRK.

#### **Cazul II - Reclamantul nu are dreptate:**

- reclamantul pierde taxa de reclamație și suportă contravaloarea pieselor distruse prin demontare (garnituri, simeringuri, etc.);

Concurentul (pilotul) reclamat:

- încasează 50% din taxa de demontare;
- 50% din taxa de demontare este reținută de FRK.

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

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

**33.11.-** Concurenții (piloții) pot face apel în conformitate cu prevederile art. 14 și următoarele din Codul Sportiv Internațional și ale Regulamentului Disciplinar FRK.

## **Capitolul E.- ASIGURĂRI - RESPONSABILITĂȚI**

### **Art. 34.- Asigurări**

**34.1.-** Fiecare pilot care participă la un concurs din calendarul FRK 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.

**34.2.-** 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.

**34.3.-** Organizatorul unui concurs din calendarul FRK 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.

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

### **Art.35.- Responsabilități**

**35.1.-** 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 sub semnătură de către părinții sau tutorii lor legali.

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

## **Capitolul F.- FESTIVITATEA DE PREMIERE**

### **Art.36.- Festivitatea de premiere a unei etapei de CNK, CNKA**

**36.1.-** Este obligatorie premiarea primilor 3 piloți ai clasamentelor fiecărei clase constituite în etapa respectivă.

**36.2.-** Este obligatorie prezența piloților clasati pe primele 3 locuri la fiecare clasă, precum și a echipelor clasate, la festivitatea de premiere a etapei respective. Se vor acorda cupe, diplome, premii, etc.

**36.3.-** La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Karting și Campionatului Național de Karting - Anduranță, este recomandat ca toți participanții, echipele de club, precum și ceilalți piloți, oficiali, sponsori, arbitri să asiste la festivitatea de premiere.

**36.4.-** Premiarea, după caz, este recomandat să fie urmată de o conferință de presă a primilor 3 clasati în clasamentele fiecărei clase.

**36.5.-** Prezența pe podiumul de premiere se va face în echipament reprezentativ.

### **Art.37.- GALA CAMPIONILOR - Festivitatea de premiere anuală a FRK**

**37.1.-** La sfârșitul fiecărui an competițional, Federația Română de Karting organizează **GALA CAMPIONILOR - Festivitatea de premiere anuală**, în cadrul căreia se vor premia piloții campioni ai fiecărei clase și cei clasati pe locuri 2 și 3, precum și echipele câștigătoare (campiona CNK și CNKA și cele de pe locurile 2 și 3. Se vor acorda tricouri de campion, cupe, medalii, premii, etc.

**37.2.-** Piloții câștigători ai claselor din CNK și CNA (locurile 1-3) vor fi prezenți la festivitatea de premiere anuală. Absența unui pilot poate fi admisă numai în caz de forță majoră.

**37.3.-** Pilotul care a realizat cel mai mare punctaj în fiecare clasament al claselor constituite va fi declarat **CAMPION NAȚIONAL**.

**37.4.-** Un pilot cu licență FRK va fi declarat **CAMPION NAȚIONAL** dacă a obținut cel mai mare punctaj în cadrul unei clase, în cazul în care la clasa respectivă au punctat minimum 5 piloți în anul competițional respectiv. Se vor acorda cupe, diplome, medalii, premii, etc.

**37.5.-** Echipa care a obținut cel mai mare punctaj din toate etapele campionatului național va fi declarată **CAMPIONĂ NAȚIONALĂ**. Se vor acorda cupe, diplome, medalii, premii, etc.

**37.6.-** Se va oficia premiarea primilor sportivi ai anului la karting și a celui mai bun sportiv al sezonului din campionat și anduranță.

**37.7.-** Se va premia cel mai promițător pilot debutant al sezonului la karting.

**37.8.-** Se va premia cel mai tânăr și cel mai vârstnic pilot.

**37.9.-** Pilotul sau echipa câștigătoare care nu se prezintă la festivitate, în afara cazurilor de forță majoră, va fi sancționat/ă cu amendă în valoare de 800 lei, respectiv 1 600 lei.

## **Capitolul F.- DISPOZIȚII FINALE**

### **Art.38.- Procese-verbale și Rapoarte finale**

**38.1.-** Ședințele Colegiului Comisarilor Sportivi vor fi înregistrate în procese-verbale.

**38.2.-** Procesele-verbale și rapoartele finale ale Observatorului federal, Comisarilor Sportivi, Directorului de concurs, Directorului organizatoric, Directorului de manșă, Șefului Verificării Tehnice, Șefului parcurilor, Responsabilului Relațiilor cu Sportivii, Secretarului Șef vor fi trimise la secretariatul FRK, până cel târziu în ziua de marți, după concurs.

### **Art. 39.- Obligatorietate**

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

**39.2.-** De asemenea, aceste prevederi sunt considerate acceptate fără rezerve și sunt obligatorii pentru toți organizatorii de concursuri din calendarul național și internațional al FRK.

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

### **Art.40.- Aplicabilitate**

**40.1.-** Prezentul regulament poate fi modificat sau completat în conformitate cu noile reglementări CIK-FIA, numai de către Adunarea Generală a Federației Române de Karting.

**40.2.-** Textul Prescripțiilor Generale Aplicabile Concursurilor Internaționale și Campionatelor, Cupelor și Trofeelor CIK-FIA de Karting în limba franceză este suveran dacă nu este modificat expres în concordanță cu nevoile specifice naționale.

### **OBSERVAȚIE:**

În eventualitatea în care nu este posibilă organizarea concursului într-un interval de 2 zile (sâmbata, duminica) din cauza numărului mare de clase și categorii, atunci se va renunța la manșele de calificare și la bonusului din clasamentul etapelor. În acest caz grila manșei 1 de concurs sau a prefinalei va fi stabilită de rezultatele din antrenamentul calificativ.

**Regulamentul Sportiv Național de karting a fost avizat în ședința Consiliului Federal din 15/02/2017 și a fost aprobat de către Adunarea Generală Ordinară din 18/02/2017 și de către Adunarea Generală Extraordinară cu modificări ulterioare din data de 21.03.2017 și devine obligatoriu începând cu 22/03/2017.**

**Cu aceiași dată se anulează orice alt regulament publicat anterior.**