

## FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE KARTING

## REGULAMENTUL SPORTIV NAȚIONAL DE KARTING

2022

## Cuprins

Art. 1.	Federatia Romana de Karting (FRK) .....	2
Art. 2.	Regulamentul Sportiv Național De Karting (RSNK) .....	2
Art. 3.	Interpretarea prezentului regulament.....	3
Art. 4.	Conformitatea cu CSI – FIA .....	3
Art. 5.	Autoritatea Sportivă Națională (ASN) .....	3
Art. 6.	Terminologii, definiții și abrevieri .....	3
Art. 7.	Tipuri de concursuri și competiții.....	5
Art. 8.	Condiții de organizare .....	5
Art. 9.	Modificări ale regulamentelor particulare – buletine .....	7
Art. 10.	Arbitri .....	7
Art. 11.	Piloți admiși.....	8
Art. 12.	Licențe .....	8
Art. 13.	Documente standard .....	9
Art. 14.	Taxe de înscriere .....	9
Art. 15.	Obligațiile piloților .....	9
Art. 16.	Structura Campionatelor Nationale de Karting, Cupelor, Seriilor și a Trofeelor .....	10
Art. 17.	Material Sportiv .....	13
Art. 18.	Briefing .....	14
Art. 19.	Parcul de Asistență-Plecare .....	14
Art. 20.	Pre-grilă.....	14
Art. 21.	Zona de reparatii rapide.....	15
Art. 22.	Parc Închis .....	15
Art. 23.	Startul.....	16
Art. 24.	Neutralizarea manșelor de calificare sau ale unei manșe de concurs.....	18
Art. 25.	Oprirea manșelor sau a antrenamentelor .....	19

Art. 26. Un nou start al mașei de concurs, după întrerupere.....	19
Art. 27. Regimul kartului de rezervă .....	20
Art. 28. Sosirea.....	20
Art. 29. Semnalizări – Drapel Național, Steaguri .....	20
Art. 30. Cursă pe ploaie (Wet Race).....	22
Art. 31. Abateri - Penalizări – Sancțiuni .....	23
Art. 32. Proteste/Reclamații-Contestații - Apeluri.....	23
Art. 33. Asigurări .....	23
Art. 34. Responsabilități.....	24
Art. 35. Festivitatea de premiere a unei etape de concurs .....	24
Art. 36. Procese-verbale și Rapoarte finale .....	24
Art. 37. Obligativitate.....	24
Art. 38. Aplicabilitate .....	24

#### **Art. 1. Federatia Romana de Karting (FRK)**

- 1.1. 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.
- 1.2. FRK reglementează și coordonează, sportiv, tehnic, disciplinar toate competițiile naționale, conform calendarului sportiv anual.

#### **Art. 2. Regulamentul Sportiv Național De Karting (RSNK)**

- 2.1 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.
- 2.2 FRK elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament, prin Comisia de Regulamente si Competitii.
- 2.3 În timpul concursurilor, cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de către Colegiul Comisarilor Sportivi. CCS are autoritate supremă în timpul desfășurării concursurilor și sunt responsabili cu punerea în aplicare a prezentului regulament, regulamentului disciplinar, regulamentului particular și codul sportiv CIK-FIA.
- 2.4 Directorul de Concurs (DC) va fi responsabil cu controlul antrenamentelor, mașelor, respectarea programului orar, propunerea către CCS pentru modificarea programului orar în conformitate cu RSNK și a Codului Sportiv CIK-FIA, oprirea sau suspendarea unui antrenament sau mașă dacă consideră că este necesar. DC mai este responsabil cu procedura de start și procedura de re-start în cazul opririi/suspendării unei intrări.

- 2.5 Pentru orice situații necuprinse în prezentul regulament, CCS este singurul în măsură să evalueze și să aplice sancțiunile corespunzătoare în timpul desfășurării unui concurs.

### **Art. 3. Interpretarea prezentului regulament**

- 3.1 Penalizările și sancțiunile disciplinare prevăzute în prezentul regulament se judecă de către CCS în timpul desfășurării concursurilor respective, cu respectarea regulamentelor FRK și a Codul Sportiv Internațional CIK-FIA.
- 3.2 În afara perioadelor de competiție Comisia de Disciplină și Litigii a FRK va analiza și judeca contestațiile și orice caz unde apar sesizări, cu respectarea regulamentelor FRK și a Codul Sportiv Internațional CIK-FIA.
- 3.3 În cazul unei dispute între persoanele implicate în concurs, referitoare la interpretarea prezentului regulament, numai FRK are autoritatea să ia o decizie, după caz, prin Colegiul Comisarilor Sportivi, Comisia de Disciplină și Litigii și Comisia de Apel. În cazul în care una sau mai multe Comisii de specialitate se află în incapacitatea luării unei decizii, FRK poate apela la o autoritate competentă pentru soluționarea disputei respective.

### **Art. 4. Conformitatea cu CSI – FIA**

- 4.1 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. 5. Autoritatea Sportivă Națională (ASN)**

- 5.1 În România, Autoritatea Sportivă Națională (ASN) este deținută de AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN (ACR).
- 5.2 ACR delegă anual puterea sportivă FIA selectiv pentru karting către FRK.

### **Art. 6. Terminologii, definiții și abrevieri**

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

FIA	= Federația Internațională a Automobilului
CIK	= Comisia Internațională de Karting
ACR	= Automobil Clubul Român
FRK	= Federația Română de Karting
CSI	= Codul Sportiv Internațional
PG-CIK	= Prescripții Generale Aplicabile Concursurilor Internaționale și Campionatelor, Cupelor și Trofeelor CIK-FIA de Karting
ASN	= Autoritatea Sportivă Națională
CF	= Consiliu Federal

CNK	= Campionatul Național de Karting
CNKA	= Campionatul Național de Karting - Anduranță
RSNK	= Regulamentul Sportiv Național de Karting
RTNK	= Regulamentul Tehnic Național de Karting
RD	= Regulamentul Disciplinar
ROF-CNAK	= Regulamentul de Organizare și Funcționare al Colegiului Național de Arbitri
RL	= Regulamentul de Licențiere
RAFSS	= Regulamentul de Afilieri și Fuziune Structuri Sportive
RTS	= Regulamentul de Transferări Sportivi
ROCK	= Regulamentul Organizatorilor de Competiții – Karting
NFK	= Norme Financiare pentru Karting
RCNKA	= Regulamentul Campionatului Național de Karting - Anduranță
RCC	= Regulamentul Concursului tip CUPA
RCT	= Regulamentul Concursului tip TROFEU
CA	= Comisia de Apel
CCS	= Colegiul Comisarilor Sportivi
CNA	= Colegiul Național de Arbitri
CCA	= Comisia Centrală de Arbitri
CDL	= Comisia de Disciplină și Litigii
CRC	= Comisia de Regulamente și Competiții
CTOP	= Comisia Tehnică, Omologări și Piste
CMA	= Comisia Medicală și Antidoping
CMMP	= Comisia Media, Marketing și Publicitate
DC	= Director Concurs
DO	= Director Organizatoric
DM/Starter	= Director Manșă (Starter)
DT	= Delegat Tehnic
CT	= Comisar Tehnic
VT	= Verificare Tehnică
DCr	= Delegat Cronometror
CTr	= Comisar Traseu
MS	= Medic Șef
CLASĂ	= Grupare de karturi determinată de cilindrul motorului sau printr-un alt criteriu
GRUPĂ	= Grupare de karturi determinată de CIK-FIA pentru a stabili nivelul de pregătire al motoarelor precum și omologarea materialului
CATEGORIE	= Grupare de piloți determinată de vârstă sau prin nivelul de pregătire sportivă
CAMPIONAT	= 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)
CUPA sau TROFEU	= Poate fi compus din mai multe etape respectând regulamentele naționale sau doar o singură etapă

#### 6.2 Următoarele terminologii sunt definite în PG-CIK:

- |                         |             |
|-------------------------|-------------|
| - Cilindree             | - Omologare |
| - Comitet de organizare | - Parcurs   |

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

#### **Art. 7. Tipuri de concursuri și competiții**

În România se pot organiza următoarele tipuri de concursuri:

- 7.1 Etape Naționale - 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.
- 7.2 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.
- 7.3 Competiții tip CUPA sau TROFEU - se desfășoară în concordanță cu reglementările unei Etape Naționale cu excepția manșelor finale. În cadrul unei Cupe sau Trofee câștigătorul va fi desemnat în urma unei singure manșe finale. Cupa sau Trofeul poate fi compus din una sau mai multe etape.
- 7.4 Competiții tip Serie – se desfășoară în concordanță cu regulamentele de desfășurare ale competițiilor, aprobate de către Consiliul Federal, cu respectarea prezentului regulament.

#### **Art. 8. Condiții de organizare**

- 8.1 Organizatorul unei competiții trebuie să aibă Permis de Organizare conform art. 3 al CSI- CIK-FIA.
- 8.2 Permisul de Organizare este un document oficial emis de FRK.
- 8.3 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.
- 8.4 Organizatorul este obligat să emită un Regulament Particular al concursurilor pe care îl organizează conform art. 3 din CSI-CIK-FIA.
- 8.5 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. RSNK și RD au prioritate față de regulamentele particulare ale competițiilor.
- 8.6 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 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;
  - structura și numărul manselor
  - 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;
  - modalitățile de comunicare a documentelor și deciziilor în cadrul competiției către piloți și concurenți
- 8.7 Organizatorii sunt obligați să trimită regulamentul particular al concursului la FRK cu minim 30 de zile înainte de data desfășurării concursului, ținând cont de modelul de regulament particular, specific fiecărui tip de concurs.
- 8.8 Organizatorii sunt obligați să emită un Program al concursului (document oficial vezi art. 21 al CSI-CIK-FIA) ce trebuie să conțină toate informațiile utile de adus la cunoștință publicului privind competiția respectivă.
- 8.9 Regulamentul Particular și Programul vor fi elaborate în conformitate cu modelele emise de FRK, specifice fiecărui concurs.
- 8.10 După aprobarea dată de către FRK, Organizatorul este obligat să distribuie Regulamentul Particular și Programul concursului tuturor structurilor sportive afiliate, cu minimum 14 zile înainte de data concursului.
- 8.11 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 organizator 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.
- 8.12 Organizatorul este obligat să respecte numărul de posturi de traseu prevăzut în omologarea pistei.
- 8.13 Organizatorul oricărui tip de concurs va prevedea și respecta acordarea a minimum o zi pentru antrenamentele libere, fără transpondere.
- 8.14 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.

- 8.15 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.
- 8.16 Organizatorul are obligația de a desemna o persoană competentă pentru funcția de Director organizatoric al concursului.

## **Art. 9. Modificări ale regulamentelor particulare – buletine**

### 9.1 Buletinele pot fi emise:

- a. 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;
- b. 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;

9.2 Buletinele vor fi tipărite, datate, numerotate, semnate, și afisate la panoul oficial de afișaj, putând fii și distribuite prin mijloace electronice.

9.3 Buletinele emise fac parte integrantă din Regulamentul particular al concursului respectiv.

## **Art. 10. Arbitri**

10.1 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.

10.2 La cererea organizatorilor, FRK poate delega oficiali la concursuri din cadrul calendarului oficial al FRK

10.3 Oficialii sunt împărțiți în trei categorii: principal, secundar și stagiar. Aceștia vor avea funcțiile prevazute în Normele Financiare ale FRK.

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

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

10.6 La competițiile organizate sub egida FRK vor fi 3 comisari sportivi. Aceștia vor oficia împreună și vor fi conduși de un președinte numit în Regulamentul Particular.

10.7 Cel puțin unul din comisarii sportivi va fi numit de Comisia Centrală de Arbitrii a FRK, iar ceilalți vor fi aleși de organizator din lista cu arbitrii principali și activi ai FRK.

**Art. 11. Piloți admiși**

- 11.1 Categoriile sportive - sportivii legitimați practicanți ai kartingului, masculin și feminin, sunt împărțiți în următoarele grupe de vârstă, astfel:
- 5 – 7 ani
  - 6 - 9 ani
  - 8 - 12 ani
  - 12 - 14 ani
  - peste 15 ani
- 11.2 Clase sportive pe vârste:
- 5-7 ani – Licență grad PBB
  - 6-9 ani – Licență grad P
  - 8-12 ani – Licență grad M
  - 12-14 ani – Licență grad J
  - 14-15 ani – Licență grad SR
  - 15-15 ani+ - Licență grad S

**Art. 12. Licențe**

- 12.1 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.
- 12.2 Dreptul de eliberare al licențelor îl are numai FRK.
- 12.3 Cererea pentru eliberarea licenței se face în conformitate cu Regulamentul de Eliberare a Licențelor.
- 12.4 Licența este valabilă de la data emiterii până la 31 decembrie a anului competițional pentru care s-a emis.
- 12.5 Cererea de eliberare a licențelor (concurent, club/asociație sportivă, pilot, mecanici) este considerată ca declarație de cunoaștere a regulamentelor FRK și a statutului FRK.
- 12.6 Alte licențe speciale vor fi reglementate ulterior.
- 12.7 Lista a licențelor emise de FRK (concurent, pilot, mecanic) este ținută în Registrul de licențe.
- 12.8 Persoana de altă cetățenie poate să dețină o licență națională de pilot emisă de FRK dacă se respectă criteriile enumerate în Regulamentul de Eliberare a Licențelor FRK care a fost elaborat în conformitate cu CSI-CIK-FIA.
- 12.9 Tipuri de licențe:
- Licență națională pentru pilot grad PBB, P, M, J, S.
  - Licență internațională pentru pilot: tip G, F și E.
  - Licență mecanic: se eliberează persoanelor cu vârsta minimă de 16 ani ce însoțesc piloții ca mecanici sau asistenți tehnici.
  - Licență concurent: se eliberează structurilor sportive afiliate la FRK.



**Art. 13. Documente standard**

- 13.1 Regulamentul particular și formularul de înscriere la fiecare concurs trebuie să fie conform cu cele standard emise de către FRK. Lista de start și rezultatele concursurilor trebuie să respecte formatul aprobat.
- 13.2 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 afisată la panoul de afisaj în cadrul etapei respective.
- 13.3 În cazul concursurilor internaționale, diferitele documente și, în special, regulamentul particular și orice buletin, vor fi redactate și în limba engleză.
- 13.4 Titlul concursurilor, 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.), precum și pe documentele emise de CCS.

**Art. 14. Taxe de înscriere**

- 14.1 Taxele de înscriere vor fi achitate odată cu înscrierea la etapa din concursul respectiv, cu cel puțin 14 zile înaintea datei startului etapei concursului prevăzută în regulamentul particular.
- 14.2 Solicitarea înscrierii după perioada prevăzută pentru înscrieri în regulamentul particular, se poate aproba de către organizator cu plata majorată cu 50% a taxei.
- 14.3 Pentru participarea la o etapă a unui concurs, taxele de înscriere a unui pilot și ale unei echipe sunt în conformitate cu Normele Financiare ale FRK.

**Art. 15. Obligațiile piloților**

- 15.1 Fiecare pilot trebuie să se prezinte la fiecare start în conformitate cu prevederile prezentului regulament, regulamentului tehnic și cel particular.
- 15.2 Fiecare pilot va purta în timpul concursurilor următorul echipament obligatoriu omologat (CIK FIA a se vedea reglementările pe clase):
- cască integrală;
  - protecție cervicală, obligatorie pentru grupele de vârstă cuprinse între 5-12 ani și recomandată pentru celelalte clase;
  - mănuși de protecție care să acopere integral mâinile;
  - combinezon;
  - protecție ramforsată pentru coaste, obligatorie pentru toate categoriile;
  - încălțăminte ghete care să acopere gleznel;
- 15.3 Verificarea echipamentului se va face de către oficiali la începutul concursului, precum și în orice moment al acestuia.
- 15.4 Directorul de concurs (DC) poate refuza startul pilotului sau îl poate opri în timpul desfășurării concursului dacă se află în stare de infrafracțiune tehnică sau sportivă. Piloții trebuie să se conformeze imediat acestor dispoziții. Constatările făcute și decizia luată nu pot fi contestate.

- 15.5 În timpul desfășurării antrenamentelor sau manșelor pilotul al cărui kart prezintă defecțiuni tehnice care pot periclita siguranța, este obligat să părăsească pista din proprie inițiativă sau la semnalizarea arbitrilor. Pilotul are dreptul de a reintra în manșă după remedierea defecțiunii.
- 15.6 Piloții nu au voie să circule pe pistă în sens contrar sensului stabilit, în nici un moment al concursului.
- 15.7 Piloții nu pot intra pe pista de pe breteaua de acces fără aprobarea arbitrilor din postul respectiv.
- 15.8 Pilotul care din diverse motive a părăsit pista și s-a oprit în altă zonă decât cea rezervată reparațiilor rapide, poate să reentre pe pistă prin propriile sale mijloace prin aceeași zonă pe unde a ieșit (fără a scurta traseul). Este interzisă intervenția mecanicului/mecanicilor..
- 15.9 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.
- 15.10 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.
- 15.11 Piloții trebuie să folosească pista tot timpul. Pentru a evita îndoiala: liniile albe ce definesc marginea pistei fac parte din pista, iar bordurile și vibratoarele nu. Un pilot va fi judecat pentru ieșire din pistă dacă nici o parte al kartului nu ramâne în contact cu pista.
- 15.12 În timpul concursului, piloții nu au voie să reentre pe pistă prin crearea unui avantaj.
- 15.13 Piloții trebuie să respecte întotdeauna semnalizarile comisarilor de traseu.

#### **Art. 16. Structura Campionatelor Naționale de Karting, Cupelor, Seriilor și a Trofeelor**

- 16.1 Campionatul Național de Karting și Campionatul Național de Karting Anduranță este compus dintr-un număr de etape egale ca valoare, conform calendarului sportiv anual. Fiecare etapă se compune din: înscrieri și validări administrative, verificări tehnice, antrenamente libere cronometrate, antrenamente calificative, două manșe de calificare, două manșe de concurs.
- 16.2 CUPA, SERIA sau TROFEUL este compusă dintr-un număr de etape egale ca valoare, conform calendarului sportiv anual. Fiecare etapă ale unei CUPE, SERIE sau TROFEU se compune obligatoriu din: înscrieri și validări administrative, verificări tehnice, antrenamente libere, antrenamente libere cronometrate, un antrenament calificativ, la care se pot adauga manșe de calificare, manșe de concurs, pre-finală și finală, acestea fiind stabilite de Organizator în Regulamentul particular al concursului.
- 16.3 Înscrierea se face pe baza unei cereri ce trebuie comunicată federației și organizatorului cu 14 zile înainte de data de începere a concursului.
- 16.4 Validarea participării la o etapă a unui concurs 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;
  - cerere de înscriere a echipei (dacă este specificat în regulamentul particular);
  - 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 de mecanic valabilă pe anul în curs, emisă de FRK.

- 16.5 Prezentarea actelor la înscriere se face numai de către delegatul structurii sportive, care va primi pașapoarte tehnice pentru toți piloții validați administrativ.
- 16.6 Directorul de Concurs sau Medicul Șef pot cere unui pilot să se supună unui examen medical, precum și control anti-doping în orice moment al concursului.
- 16.7 Fiecare concurent este obligat să se asigure că toate karturile cu care se prezintă la concurs respectă condițiile de conformitate și de securitate în timpul desfășurării concursului.
- 16.8 Fiecare concurent este obligat să se asigure că membrii acestuia angajați în concurs respectă prevederile Codului Sportiv Internațional, Prevederile CIK-FIA, prezentului regulament, regulamentului particular al concursului respectiv, precum și ale altor regulamente în vigoare (regulamentul disciplinar).
- 16.9 Pentru a participa în concurs, orice kart trebuie admis la verificarea tehnică efectuată în cadrul concursului de către Comisarii Tehnici.
- 16.10 Prezentarea kartului la Verificarea Tehnică Inițială va fi considerată ca o declarație implicită de conformitate cu clasa din care face parte.
- 16.11 Directorul de Concurs poate solicita unui concurent efectuarea unei noi verificări tehnice în orice moment al concursului.
- 16.12 Antrenamentele libere se organizează pe clase, conform Regulamentului Particular al fiecărei etape.
- 16.13 Antrenamentele libere cronometrate se organizează pe clase, conform Regulamentului Particular al fiecărei etape. Montarea transponderului pe kart este obligatorie.
- 16.14 Antrenamentele calificative sunt organizate pe clase, conform Regulamentului Particular al etapei. Plecarea se face din pre-grilă, la semnalul cu steag verde, dat de arbitrul din pre-grilă la ordinul Directorului de Concurs sau Directorului de Mansa. Pilotul care intră în zona de reparații rapide nu mai poate continua antrenamentul calificativ.
- 16.15 Manșele de calificare se organizează pe clase, conform regulamentului particular al etapei. Clasamentul rezultatelor din antrenamentele calificative va stabili grilele ambelor manșe de calificare.
- În urma celor două manșe de calificare se vor acorda puncte de bonificație primilor 10 clasări conform următoarei scale de punctaj: 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1; puncte ce vor conta în clasamentul general al campionatului.
  - În cazul lipsei unui timp în antrenamentele calificative pentru mai mulți piloți, ordinea de start se va face prin tragere la sorti, piloții ocupând pozițiile din spatele celorlalți piloți care au obținut timp.
- 16.16 Manșele de concurs se organizează pe clase, conform regulamentului particular al etapei.
- 16.17 Lungimea manșelor:

Categoria de varsta	Lungime maximă / manșă de calificare (km)	Lungime maximă / manșă de concurs (km)
5-7 ani	5	7.5
6-9 ani	7	9
8-12 ani	9	13
12-14 ani	14	20

15-15+ ani	18	25
------------	----	----

- 16.18 Numărul de ture pe clase se stabilește în funcție de lungimea pistei de concurs.
- 16.19 Grila de start pentru manșa 1 de concurs este stabilită de cumulul de puncte rezultat în urma celor două manșe de calificare, conform următoarei grile de punctaj (la care se adaugă punctele de penalizare, dacă este cazul):
- i. Locul 1 – 0 puncte, Locul 2 – 2 puncte, Locul 3 – 3 puncte, ș.a.m.d.
- În caz de egalitate departajarea se face în funcție de cel mai rapid tur obținut în antrenamentele calificative, iar în caz de egalitate se va considera cel mai bun al doilea timp, apoi al treilea etc.
- 16.20 Grila de start pentru manșa a 2-a de concurs este stabilită de rezultatele din manșa 1.
- Ordinea descrescătoare a punctelor obținute generează clasamentul manșei.
- 16.21 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/descalificarea din manșă – plus 5 (cinci) puncte.
- 16.22 La fiecare etapa a unui concurs pentru manșele finale pot 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 în funcție de decizia organizatorului menționată în regulamentul competiției
- Ordinea descrescătoare a punctelor obținute generează clasamentul manșei.
- 16.23 O clasă se consideră validă dacă are minimum 5 piloți înscrși și validați tehnic în cadrul etapei respective. O clasă poate concura în cadrul unei etape dacă sunt sub 5 piloți înscrși la cererea piloților și cu acordul organizatorului.
- (a) Etapa la care o clasă care nu este validă nu va puncta în clasamentul general anual al concursului respectiv.
- 16.24 Clasamentul etapei se face prin adunarea punctelor din cele două manșe de concurs. În caz de egalitate, departajarea se face în funcție de timpul obținut la antrenamentul calificativ.
- (a) Dacă la una sau mai multe etape al unui concurs există participare a piloților cu altă licență decât licența națională de pilot (piloți străini) atunci acordarea punctelor în Clasamentul General al concursului respectiv se va face fără să se ia în considerare acești piloți conform art. 2.3.6.a CSI-CIK-FIA.
- (b) Din punctul de vedere al aplicării regulamentelor naționale și al CSI-CIK-FIA, orice concurent sau pilot care a obținut licența de la un ASN, își asumă naționalitatea acelui ASN pentru perioada de valabilitate al licenței conform art. 9.4.1 CSI-CIK-FIA.
- 16.25 Validarea rezultatelor unei etape va fi făcută în a doua zi lucrătoare 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.
- 16.26 În clasamentul general anual al unui campionat, cupa, serie sau trofeu se consideră din totalul etapelor în care pilotul nu a fost descalificat rezultatele după cum urmează:

- (a) Dacă totalul manșelor finale este mai mic sau egal cu 3 atunci se iau în considerare toate rezultatele.
  - (b) Dacă totalul manșelor finale este între 3 și 7 atunci se iau în considerare n-1 manșe finale și n-1 din totalul manșelor de calificare. Se va scade cel mai slab rezultat (inclusiv manșele la care sportivul nu a participat)
  - (c) Dacă totalul manșelor finale este între 8 și 12 atunci se iau în considerare n-2 manșe finale și n-1 din totalul manșelor de calificare. Se va scade cel mai slab rezultat (inclusiv manșele la care sportivul nu a participat).
- 16.27 Titlul de Campion National al unei clase se acorda numai dacă clasa a fost validă la cel puțin jumătate din etapele unui campionat. În caz contrar se va acorda Titlul de Câștigător al clasei respective.
- 16.28 În caz de egalitate de puncte în clasamentul final anual al unei clase, se vor lua în calcul în ordinea de mai jos, următoarele criterii de departajare:
- (a) se va acorda titlul pilotului cu cel mai mare număr de locuri I, din manșele de concurs disputate;
  - (b) dacă numărul de locuri 1 este același, se va acorda titlul pilotului cu cel mai mare număr de locuri 2, din manșele de concurs disputate, apoi de locuri 3, 4 etc.
  - (c) dacă egalitatea persistă se adună cei mai buni timpi din antrenamentele calificative din toate etapele campionatului din anul respectiv ai piloților în cauză la care ambii au fost prezenți, se va acorda titlul pilotului cu valoarea cea mai mică a cumulului de secunde.
  - (d) dacă egalitatea persistă se adună cei mai buni al doilea timpi.

## Art. 17. Material Sportiv

- 17.1 Toate karturile prezentate pentru verificarea tehnică trebuie să se încadreze în reglementările tehnice din RTNK, valabile în anul în curs, specifice fiecărei clase. Fiecare pilot poate prezenta pentru verificarea tehnică:
- șasiu – maximum 2 buc. (înscrise în Pasaportul tehnic),
  - motor – maximum 2 buc. (înscrise în Pasaportul tehnic).
  - Excepție face clasa categoriei de varsta 5-6 ani pentru care se vor prezenta doar 1 șasiu și 1 motor.
- 17.2 Anvelope:
- a. pentru categoria de varsta 5-6 ani- pentru pista uscată sau udă – anvelope unice
  - b. pentru categoria de varsta 7-11 ani:
    - pentru pista uscată (slick) 1 set (din marca înscrisă în pasaportul tehnic),
    - pentru pista umedă (wet) 1 set (din marca înscrisă în pasaportul tehnic).
    - Piloții au dreptul la o anvelopă, față sau spate (slick și/sau wet) în cazul unei defectiuni tehnice. Se va respecta art. 5.2 din regulamentul disciplinar.
  - c. pentru categoria de varsta 12-99 ani
    - pentru pista uscată (slick) 6 anvelope - 3 față, 3 spate (din marca înscrisă în pasaportul tehnic),
    - pentru pista umedă (wet) 6 anvelope - 3 față, 3 spate (din marca înscrisă în pasaportul tehnic).
- 17.3 Anvelopele destinate etapei respective trebuie predate la parcul de anvelope conform programului din Regulamentul particular al etapei.

**Art. 18. Briefing**

- 18.1 Briefingul înseamnă întâlnirea organizată de Directorul de Concurs sau de Manșă cu toți concurenții și piloții înscriși în competiție.
- 18.2 Scop: să reamintească concurenților și piloților noțiunile generale de securitate, precum și cele specifice circuitului utilizat, punctele importante din Regulamentului Particular și Programul Orar ale competiției și să clarifice orice aspect legat de regulamente și diferite alte situații ce pot apărea în derularea competiției.
- 18.3 Prezența la Briefing este obligatorie. Prezența se va face pe baza listelor cu piloții și concurenții admiși la verificările administrative/sportive. Cei întârziați 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 de către Directorul de Concurs sau de Manșă pe două liste separate, una a piloților și alta a concurenților. Fiecare pilot și concurent va semna pentru prezența în dreptul numelui său. 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 doi mecanici supravegheați de oficiali, destinată operațiilor de pregătire a kartului pentru start:
- alimentare cu carburant,
  - reglajul presiunilor,
  - montare anvelope pe jante,
  - montarea roților,
  - operațiuni suplimentare solicitate de Comisarul tehnic.
- 19.2 Montarea anvelopelor pe jante se face înainte de antrenamentul calificativ, în conformitate cu orarul prevăzut în Regulamentul Particular al competiției.
- 19.3 La momentul indicat în programul din Regulamentul Particular, Parcul Asistență-Plecare se deschide pentru clasa respectivă, iar mecanicii pot intra pentru pregătirea karturilor pentru manșă.
- 19.4 În Parcul de Asistență-Plecare accesul este permis numai pilotului și mecanicilor lui (2 mecanici /pilot) La toate categoriile 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 între parcul de Asistență-Plecare și pistă, supravegheată de oficiali, destinată așezării ordonate a karturilor în așteptarea intrării în pistă pentru start.
- (a) În cazul în care karturile sunt așezate direct pe grila de start înaintea unei manșe finale, până la afișarea panoului de 3 minute zona respectivă este considerată parte integrantă a pre-grilei.
- 20.2 Accesul în pre-grilă va fi permis piloților conform listelor oficiale întocmite în baza rezultatelor respectivului concurs.
- 20.3 Accesul mecanicilor în pre-grila este posibil doar împreună cu pilotul.

- 20.4 Accesul în pre-grilă se închide cu 5 minute înainte de ora oficială a startului.
- 20.5 După închiderea pre-grilei intrarea piloților și a mecanicilor este interzisă.
- 20.6 Accesul în pre-grilă este permis numai pilotului și a celor 2 mecanici.
- 20.7 La semnalul arbitrului din pregrila, mecanicii vor trebui sa elibereze pregrila, neputând să reintre fara acordul expres al acestuia (exceptia claselor la care este nevoie de mecanic pentru pornirea motorului)
- 20.8 Intervențiile tehnice de orice fel ale piloților sau mecanicilor asupra propriilor karturi nu sunt permise în pre-grila cu excepția ajustării presiunii anvelopelor prin mijloace proprii. Cu acordul DC sau DM, sunt permise dupa plecarea celorlalti piloti: schimbarea bujiei sau acumulatorului, repositionare carenei față.
- Pilotul care primește ajutor (avizat de DM sau DC) din partea mecanicului va pleca de pe ultima pozitie indiferent cate tururi de formare vor fi aratate.
- 20.9 Dacă un pilot aflat în zona de pre-grilă nu pornește în turul de formare, acesta poate reintra în concurs, numai după ce plutonul a trecut de zona de ieșire din pregrilă. Accesul în pistă se face numai cu permisiunea Oficialului responsabil cu pre-grila.
- 20.10 Accesul mecanicilor este interzis dupa linia ce marcheaza finalul zonei de pregrila catre pista
- 20.11 Lansarea în turul de formare va fi precedată de prezentarea panourilor care anunță:
- 5 minute,
  - 3 minute,
  - 1 minut,
  - porniți motoarele!

#### **Art. 21. Zona de reparatii rapide**

- 21.1 Definită în regulamentul circuitelor.
- 21.2 In timpul desfășurării manșelor accesul mecanicilor este interzis cu excepția cazului in care un pilot se oprește pentru asistență. În acest caz este permis accesul unui singur mecanic (mai puțin în ultimul tur când accesul mecanicilor este interzis).
- 21.3 Zona de reparatii rapide este închisă în timpul antrenamentelor calificative, iar pilotul care intră în aceasta zonă în timpul antrenamentelor calificative nu mai are dreptul să continue.
- 21.4 În zona de reparații rapide, în timpul desfășurării manșelor, mecanicul poate efectua diverse reparații asupra kartului, inclusiv repositionarea carenajul frontal.
- 21.5 Intrarea in zona de reparatii rapide se va face pe traseul obligatoriu

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

- 22.3 Zona Parcului Închis trebuie să fie protejată pentru a se asigura că nici o persoană neautorizată nu poate intra.
- 22.4 Prezentarea steagului de sosire reglementează faptul că și zona cuprinsă între linia de sosire 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
- Startul se va da cu semafor electric sau cu drapelul național.
  - 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).
  - În timpul procedurii de start, Directorul de manșă sau Directorul de concurs se va afla pe un podium situat la minimum 3 m de marginea pistei și în spatele unei bariere de protecție permanentă (art. 7.7.1 C a Regulamentului CIK-FIA pentru Circuite, Partea 1).
  - Pe pistă se va trasa zona grilei de start conform Anexei 10 din Regulamentul CIK-FIA 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.
  - Cu 5 minute înainte de ora startului se închide accesul în pre-grilă.
- 23.2 Pentru clasele cu pornire TAG procedura este următoarea:
- la prezentarea tabelii indicând 1 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.
  - 23.3 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.
- 23.3 Start lansat - karturi fără cutie de viteză, cu sau fără ambreiaj centrifugal.



- a. La încheierea turului de formare, piloții vor rula cu viteză redusă și constantă spre linia de start, aranjați în două șiruri de karturi.
  - b. 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.
  - c. Din acest moment piloții pot accelera liber.
  - d. 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.
  - e. În timpul turului de formare este interzisă orice depășire
  - f. Pilotul care se oprește indiferent de motiv în turul de formare, poate reporni numai după ce a fost depășit de pluton.
  - g. 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. Aceasta manevra nu este considerată depasire.
  - h. 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. Aceasta manevra nu este considerată depasire.
  - i. 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.
  - j. În cazul a 3 starturi nevalide Directorul de concurs sau Directorul de manșă, în calitate de judecător de fapte, va opri procedura de start cu ajutorul steagului roșu, trimițând piloții în parcul de asistență-sosire și va informa Colegiul Comisarilor Sportivi. Un nou start se va putea da în maximum 30 minute 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.
  - k. Orice anticipare sau întârziere a startului va fi sancționată.
  - l. Este interzisă depășirea culoarului de start.
  - m. Directorul de manșă sau Directorul de concurs va da startul numai când va fi satisfăcut de turul de formare de start.
  - n. Este interzisă obstrucționarea pilotului întârziat în tentativa de a-și recupera poziția.
  - o. 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.
- 23.4 Start de pe loc pentru karturi cu cutie de viteze (circuite scurte):
- a. 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.

- b. 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.
- c. 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 manșă și comisarul vor elibera împreună pista, iar piloții se vor găsi atunci la ordinele Directorului de manșă sau Directorul de Concurs.
- d. 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.
- e. Dacă Directorul de manșă (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.
- f. 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.
- g. În timpul turului (tururilor) de formare este interzis să se efectueze simulări ale startului. Prin simulare de start se înțelege pornirea kartului de pe loc
- h. Orice anticipare a startului va fi sancționată.

#### **Art. 24. Neutralizarea manșelor de calificare sau ale unei manșe de concurs**

- 24.1 Directorul de manșă sau Directorul de concurs poate neutraliza manșele 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 arbitrii, dar circumstanțele nu justifică oprirea manșei.
- 24.2 Când este dat semnalul de neutralizare al manșelor 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 manșă 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 aflat în acel moment pe primul loc va decide și menține 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 reintra pe pistă numai cu acordul unui comisar. Karturile reintrate se vor alinia la coada plutonului.
- 24.6 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".

- 24.7 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.
- 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, arbitrii 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:
- 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. 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 primele 2 minute (inclusiv) de la startul antrenamentului calificativ, aceasta se va relua în maximum 30 minute. Sunt admiși toți piloții, cu kartul inițial sau cu cel de rezervă, conform Art. 27.
  - dacă întreruperea s-a produs oricând după 2 minute, manșa va fi continuată cu timpul rămas de desfășurare în maximum 30 minute de la întrerupere.

#### **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 în maximum 30 minute după prezentarea steagului roșu.
- Lungimea manșei va fi cea prevăzută inițial. Primul start va fi considerat nul, iar grila de plecare utilizată va fi cea stabilită pentru primul start.

- b. 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, 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 în maximum 30 min. după prezentarea steagului roșu.
- a. Lungimea manșei va fi cea prevăzută inițial din care se vor deduce turele efectuate.
  - b. 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. Locurile pe grilă vor fi determinate de ordinea sosirii în turul precedent celui în care a fost oprită manșa, iar startul se va da sub procedura „SLOW”
  - c. Rezultatul unei manșe care a fost oprită este dat de ordinea sosirii în mansa respectivă.
- 26.3 Cazul C: Dacă s-au efectuat mai puțin de 2 tururi și startul nu se poate relua atunci mansa respectivă se anulează.

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

- 27.1 Kartul de rezervă nu este permis. Schimbarea sasiului este permisă în cazul unei defectiuni tehnice iremediabile și care face neutilizabil sasiul principal. Această constatare trebuie efectuată de comisarii tehnici, iar noul sasiu trebuie validat tehnic.
- 27.2 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.

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

- 28.1 Semnalul de sfârșit de manșă va fi dat pe linia de sosire cu steagul șah, fie imediat ce kartul aflat la conducerea plutonului a parcurs distanța integrală prevăzută în regulamentul particular, fie timpul alocat manșei s-a încheiat iar, în acest caz, castigator va fi desemnat pilotul care a parcurs cea mai mare distanță în acest interval de timp.
- 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:
1.      Semaforul pentru start – cu patru coloane a câte două lumini roșii și o coloană a câte două lumini galbene;
  2.      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, a steagurilor și a panourilor:
1.      Semnalizarea cu Drapelul Național și steaguri utilizate numai de Directorul de concurs, Directorul de manșă, pe linia de start-sosire:
  2.      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 procedura 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).
  3.      Steagul roșu: Trebuie să fie agitat pe linia de start când s-a decis oprirea antrenamentelor sau manșelor de concurs. El poate fi decis numai de Directorul de manșă, de Directorul de concurs sau de reprezentantul acestuia, pentru închiderea pistei.
  4.      Steagul șah: Semnifică sfârșitul antrenamentelor libere, libere cronometrate, calificative, manșelor de calificare sau de concurs. Se prezintă agitat.
  5.      Steagul negru și notificarea (afișarea) numărului de concurs: 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 competență exclusivă a comisarilor sportivi, iar concurentul în cauză va fi informat imediat despre aceasta.
  6.      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.
    - excepție face ultimul tur, în care nu se mai arată acest steag.
    - excepție face carenajul față pentru care nu se arată acest steag
    - Pilotul poate continua cursa după remedierea defecțiunii.
    - Steagul negru cu disc portocaliu se va arăta de 2 ori consecutiv la cea de a treia trecere se va arăta steagul negru.
  7.      Steagul negru cu alb și notificarea (afișarea) numărului de concurs - acest steag este prezentat în urma unei acțiuni nesportive iar CCS poate aplica o sancțiune; 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.

29.4 Steagurile de mai sus (5,6,7) 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 (6,7) 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.

1. 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 și doar la mansa finala.
2. Semnalizări făcute cu ajutorul steagurilor de către posturile de supraveghere traseu:
3. 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 steagul verde afișat după incident.
4. 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 până când porțiunea respectivă revine la normal. În acest caz nu se va arăta steagul verde după cel galben cu dungi roșii.
5. 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.
6. Steagul alb: Este utilizat pentru a indica piloților că un vehicul foarte lent circulă pe pistă în zona de competență a postului de supraveghere. Va fi prezentat agitat.
7. Steagul verde: 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 de asemenea folosit la inițierea antrenamentelor libere, libere cronometrate, calificative și a turului de formare a manselor de calificare și de concurs.
8. Panoul Slow – Se va afișa împreună cu steagul galben în turul de formare sau în cazul neutralizării unei manse. Pilotii vor trebui să parcurgă zona între posturile de arbitri încet până când panoul nu mai este afișat.

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

30.1 La anunțul “Manșa pe ploaie” („WET RACE”) făcut de Directorul de concurs printr-un panou la pregrila și altul la start, piloții pot alege să utilizeze anvelope de ploaie.

- 30.2 Directorul de concurs are posibilitatea de a exclude din mașă 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.
- 30.3 Aceste dispoziții nu se aplică în timpul antrenamentelor libere, antrenamentelor libere cronometrate.

### **Art. 31. Abateri - Penalizări – Sancțiuni**

- 31.1 Pentru abaterile constatate se aplică penalizări și sancțiuni conform Regulamentului Disciplinar al FRK, în mod diferențiat sau cumulativ.
- 31.2 Nici o situație infrațională nu trebuie să rămână nepenalizată sau nesancționată.
- 31.3 Pentru situațiile neprevăzute în regulamente, în timpul competițiilor, Colegiul Comisarilor Sportivi este singurul în măsură să le asimileze cu cele enumerate în Regulamentul Disciplinar și să aplice penalizarea (sancțiunea) corespunzătoare. În situații deosebit de grave, CCS va înainta un dosar către Comisia de Disciplina și Litigii (CDL) a FRK, dosar ce va cuprinde toate documentele privitoare asupra cazului respectiv. Comisia de Disciplina și Litigii va judeca și emite o decizie.
- 31.4 Împotriva hotărârilor se poate face contestație astfel:
- față de decizia CCS, în timpul competiției, se poate cere o reanalizare de către CCS în baza unor noi probe, iar în afara competiției la Comisia de Disciplina și Litigii a FRK;
  - fata de decizia CDL la Comisia de Apel
- 31.5 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 sau concurentului.
- 31.6 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.

### **Art. 32. Proteste/Reclamații-Contestații - Apeluri**

- 32.1 Toate protestele/reclamațiile/contestațiile/ apelurile trebuie formulate în acord cu prevederile art.13 din CSI-FIA și cu Regulamentul Disciplinar.
- 32.2 Penalizarile în timp nu sunt contestabile, în conformitate cu articolul 12.2 din Codul Sportiv Internațional și 4.2 punctul 25 din Specific Prescriptions.

### **Art. 33. Asigurări**

- 33.1 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 competițiilor de karting, polița care este valabilă pe toată durata anului competițional respectiv.
- 33.2 De la această prevedere nu se poate face nici un fel de excepție.
- 33.3 Pilotul care refuză să se asigure individual pentru accidente nu are drept de eliberare a licenței.

- 33.4 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.
- 33.5 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. 34. Responsabilități**

- 34.1 Pentru sportivii 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.
- 34.2 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.

#### **Art. 35. Festivitatea de premiere a unei etape de concurs**

- 35.1 Este obligatorie premiarea primilor 3 piloți din clasamentul fiecărei clase constituite regulamentar în etapa respectivă.
- 35.2 La festivitatea de premiere a etapei respective, este obligatorie prezența piloților care ocupa primele 3 locuri în clasamentul fiecărei categorii.
- 35.3 Prezența pe podiumul de premiere se va face în echipament reprezentativ.

#### **Art. 36. Procese-verbale și Rapoarte finale**

- 36.1 Ședințele Colegiului Comisarilor Sportivi vor fi înregistrate în procese-verbale.
- 36.2 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 a doua zi lucrătoare de marți, după concurs.

#### **Art. 37. Obligatoritate**

- 37.1 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.
- 37.2 De asemenea, aceste prevederi sunt considerate acceptate fără rezerve și sunt obligatorii pentru toți organizatorii de concursuri din calendarul național și internațional al FRK.

#### **Art. 38. Aplicabilitate**

- 38.1 Prezentul regulament poate fi modificat sau completat în conformitate cu noile reglementări CIK-FIA, numai de către Comisia de Regulamente și Competiții și aprobat în Adunarea Generală a Federației Române de Karting.

*Prezentul regulament a fost aprobat în ședința Consiliului Federal din 10.03.2022 și a fost validat de către A.G. din 26.03.2022 și devine obligatoriu începând cu data aprobării. Se anulează orice altă ediție a acestui regulament publicată anterior.*