

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE KARTING DUNLOP 2010

1. GENERALITATI

1.1. TEMEI LEGAL

In conformitate cu prevederile Legii 69/2000 cu precizarile si modificarile ulterioare si ale normelor de aplicare al acesteia (HG 884/2001) si in conformitate cu propriul Statut, Federatia Romana de Automobilism Sportiv este unica structura sportiva de interes national si de utilitate publica, autorizata sa reglementeze, sa organizeze, sa controleze si sa coordoneze activitatile de automobilism sportiv desfasurate pe teritoriul Romaniei, in randul acestora numarandu-se si activitatea de karting.

Prin Lege, Federatia Romana de Automobilism Sportiv are in atributii organizarea activitatilor si competitivilor sportive oficiale la nivel national, in baza normelor si regulamentelor adoptate potrivit statutului propriu (L. 69, art. 37.1, lit. b); FRAS elaboreaza si realizeaza planurile de pregatire si de participare a sportivilor de performanta romani din cadrul reprezentativelor nationale la competitivile internationale (lit. d); exercita puterea disciplinara in termenii prevazuti de lege si potrivit statutelor si regulamentelor proprii (lit. e); organizeaza sau tuteleaza competitivile oficiale cu caracter international care au loc pe teritoriul Romaniei, cu avizul Ministerului Educatiei Cercetarii, Tineretului si Sportului (lit. f); asigura reprezentarea Romaniei in competitivile sportive si in organisme internationale la care sunt afiliate (art. 37.2).

Respectand art. 36.5 din Legea 69/2000, Federatia Romana de Automobilism Sportiv este organizata si functioneaza in baza Statutului propriu elaborat in conformitate cu Statutul federatiei internationale corespondente, care este Federatia Internationala a Automobilului. Dupa modelul FIA-CIK (Comisia Internationala de Karting) aprobat de CMSA-FIA, FRAS elaboreaza prin intermediul Comisiei Nationale de Karting, cu aprobarea CF-FRAS, sistemul competitional intern, regulamentele, instructiunile si normele tehnice, organizatorice, disciplinare, financiare, precum si orice alte reglementari necesare activitatii de karting practicat pe teritoriul Romaniei; deasemenea urmareste si controleaza aplicarea intregului cadru normativ specific, la nivel national.

CNK-FRAS coordoneaza si supravegheaza organizarea si desfasurarea Campionatului National de Karting din Romania precum si a celorlalte competitii de karting oficiale, desfasurate pe teritoriul Romaniei, cu respectarea normelor si regulamentelor nationale, elaborate de FRAS dupa standarde CIK-FIA si dupa modele ale tarilor avansate recunoscute international.

In cadrul FRAS si in intreaga activitate de karting din Romania nu este permisa discriminarea politica, religioasa, sexuala sau rasiala. Influentele politice in karting sunt interzise. Pe timpul participarii la activitatile de karting din Romania, toate persoanele fizice sau juridice angajate politic se supun regulamentelor si hotararilor FRAS.

Comisia Nationala de Karting a FRAS gestioneaza Campionatele Nationale de Karting si coordoneaza intreaga activitate de karting la nivel national, pe baza prezentului "REGULAMENT AL CAMPIONATULUI NATIONAL DE KARTING DUNLOP 2010".

1.2 LIMBA OFICIALA

1.2.1 Pentru Campionatul National de Karting si in general pentru intreg cadrul normativ ce reglementeaza activitatea de karting de pe teritoriul Romaniei, limba oficiala este limba romana.

1.2.2 In cazul in care se face referire la reglementari CIK-FIA elaborate intr-o limba de circulatie internationala, numai traducerea aprobata de FRAS in limba romana poate fi utilizata.

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

1.3.1 In cazul in care se naste vreo disputa in legatura cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS are autoritatea sa ia o decizie (prin Comisia de specialitate CNK, alte Comisii de specialitate, Consiliul Federal, sau Comisia de Apel, dupa caz).

1.3.2 In mod similar, in cazul in care se naste vreo disputa din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament si a textului in limba romana rezultat din traducerea de la art. 1.2.2, CNK - FRAS va solutiona disputa, acordand intaietate prezentului regulament.

1.4 ABREVIERI , DEFINITII

1.4.1 ABREVIERI

MECTS	= Ministerul Educatiei, Cercetarii, Tineretului si Sportului
FIA	= Federatia Internationala a Automobilului
ANST	= Autoritatea Nationala pentru Sport si Tineret din subordinea MECTS
FRAS	= Federatia Romana de Automobilism Sportiv
AG-FIA	= Adunarea Generala a FIA
CMSA	= Consiliul Mondial pentru Sport Automobiletic al FIA
CF-FRAS	= Consiliul Federal al FRAS
CIK-FIA	= Comisia Internationala de Karting a Federatiei Internationale a Automobilului
CNK-FRAS	= Comisia Nationala de Karting a Federatiei Romane de Automobilism Sportiv
CNKR	= Campionatul National de Karting din Romania (in 2010, denumirea oficiala este CNKR-Dunlop 2010)
RT	= Regulament Tehnic
CS	= Comisar Sportiv (fr. Commissaire Sportif, eng. ST=Steward)
CT	= Comisar Tehnic (fr. Commissaire Technique, eng. SC=Scrutineer)
DS	= Director Sportiv (fr. DE=Directeur d'Épreuve, RD=Race Director)
CS	= Cronometror Sef (fr. DCR=Délégué Chronométrateur, eng. TKD=Timekeeping Delegate)

1.4.2 DEFINITII

Kartul este un vehicul terestru de un loc (monoplas, monopost), fara plafon, fara habitacul, fara suspensie, cu sau fara caroserie, vehicul care ruleaza pe sol prin intermediul a patru roti nealiniate, cele doua din fata directoare, celelalte doua din spate legate printr-un ax monobloc (axa rigida, dintr-o singura piesa), asigurand propulsia vehiculului, respectiv transmiterea puterii motorului acestuia la sol.

Fr.: Un kart est un véhicule terrestre monoplace, sans toit ni habitacle, sans suspension, avec ou sans carrosserie, équipé de 4 roues non alignées qui sont en contact avec le sol, dont les 2 avant assurent la conduite et les 2 arrière, reliées par un essieu monobloc, la locomotion.

Eng.: A kart is a land single seater vehicle without a roof or a cockpit, without suspensions and with or without bodywork elements, with 4 non aligned wheels that are in contact with the ground, the 2 front ones of which control the direction and the other 2 rear ones, connected by a one piece axle, transmit the power.

Partile principale ale kartului sunt sasiul (cadrul), pneurile si motorul.

Achizitie de date (Acquisition de données, Data processing)

Orice sistem cu sau fara memorie, instalat pe un kart, care permite pilotului sau echipei, sa citeasca, sa obtina, sa inregistreze sau sa transmita toate informatiile in timpul cursei sau dupa aceasta.

Telemetrie

Transmiterea de date intre un kart in miscare si o unitate externa (transmiterea de date la distanta) In CNK este interzisa comunicarea prin radio sau telefonie mobila cu pilotii de karting, sub sanctiunea excluderii din competitie.

Competitor = denumire generica data tuturor persoanelor individuale ori colective, admise intr-o competitie, in scopul de a se regasi direct sau prin reprezentare, in clasamentul final al acesteia.

Concurent = competitorul cu sau fara personalitate juridica, admis intr-o competitie. Concurentii pot fi: cluburi, asociatii sportive, cluburi scolare, orice alte structuri sportive recunoscute prin Lege si prin decizie a FRAS, ori echipele acestora formate in conditiile prezentului regulament.

Sportiv, pilot = conducatorul unui kart pe timpul unei competitii, in scris la aceasta de catre concurentul pe care il reprezinta.

Echipe = asocierea dintre piloti si/sau concurenti, in scopul participarii la competitii la care se intocmeste clasament pe echipe. Echipele pot fi admise in competitie pe baza licentei corespunzatoare obtinute in conditiile prezentului regulament. Modificarea componentei unei

echipe fata de inregistrarea initiala se supune procedurilor generale ale FRAS de legitimare, transfer, afiliere, licentiere, dupa caz.

Sef de echipa= reprezentantul autorizat al echipei, care inscrie echipa in competitie si o reprezinta pe toata perioada de desfasurare a acesteia in baza unei imputerniciri, procuri, delegatii, emisa de posesorul licentei de echipa. La randul lui, posesorul unei licente de echipa trebuie imputernicit corespunzator de reprezentantii legali ai tuturor membrilor componentii ai acesteia.

Clasa, Grupa, Categorie = grupari de piloti si karturi, intocmite de organizatori pe baza unor criterii prestabilite, cum ar fi clasa de cilindree a motorului, ori grupa de omologare conform CIK - FIA sau CNK-FRAS, respectiv categoria de varsta a pilotilor sau nivelul acestora de pregatire. La finalul competitiei organizatorul intocmeste clasamente distincte, pe clase, grupe, categorii, in conformitate cu prezentul regulament si cu regulamentul particular al competitiei, aprobat de CNK-FRAS.

Constructor, Importator = persoana fizica sau juridica detinatoare a unei aprobari FRAS sau a unei omologari ori agreement CIK-FIA in domeniul fabricarii de karturi si/sau al componentelor acestora sau al oricarui alt echipament/material sportiv pentru karting. In mod similar, importatorul este persoana fizica sau juridica reprezentanta a unui constructor dintr-o tara straina, care in numele acestuia comercializeaza pe teritoriul Romaniei material sportiv utilizat in karting, conform cu certificarile sus-mentionate.

Delegat Tehnic = este trimisul special al FRAS la o competitie, care poarta responsabilitatea pentru Verificarile Tehnice si care are deplina autoritate asupra Comisarilor Tehnici locali.

Mecanic de kart = ocupatie complementara in activitatea de karting, incadrata in grupa 3 de profesii (tehnicieni, maestri, profesii asociate) conform art. 39 alin. 1 din HG 884/2001.

Faza Finala = cursele care succed manselor de calificare, denumite in functie de derularea etapei sau a Campionatului respectiv, Prefinala sau Finala, ori Cur sa 1 si Cursa 2.

(fr.: Phase finale=Courses succédant aux Manches Qualificatives, appelées selon le déroulement de l'épreuve ou du Championnat considéré, Pré-Finale et Finale, ou Course 1 et Course 2.

Eng.: Final phase: Races held after the Qualifying Heats and called, according to the running of the Event or Championship considered, Pre-Final and Final, or Race 1 and Race 2.)

Parc service "start" = zona dintre paddock si pregrila in care nu au acces decat pilotii si mecanicii (un singur mecanic pentru fiecare pilot) dinaintea antrenamentelor, manselor de calificare ori a curselor din faza finala, pentru a monta rotile si rezervoarele pastrate in parcul inchis.

(fr.: Parc d'Assistance « Départ » = Zone entre le Paddock et la Pré-Grille à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens procèdent, avant les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et Courses de la phase finale, au montage des roues et réservoirs gardés au Parc Fermé.

eng.: « Start » Servicing Park= Area between the Paddock and the Assembly Area with limited access where the Driver and only one of his Mechanics may proceed, before Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the final phase, to the mounting of tyres and tanks kept in the Parc Fermé.)

Parc service "sosire" = zona dintre pista si paddock in care nu au acces decat pilotii si mecanicii (un singur mecanic pentru fiecare pilot) la iesirea de la antrenamente, mansele de calificare ori cursele din faza finala, pentru a demonta rotile si rezervoarele care se pastreaza in Parcul inchis.

(fr.: Parc d'Assistance « Arrivée » = Zone entre la piste et le Paddock à accès restreint où le Pilote et un seul de ses Mécaniciens procèdent, après les Essais Qualificatifs, Manches Qualificatives et courses de la phase finale ou après mise en Parc Fermé du matériel, au démontage des roues et réservoirs gardés au Parc Fermé.

eng.: « Finish » Servicing Park=Area between the track and the Paddock with limited access where the Driver and only one of his Mechanics proceed, after Qualifying Practice, the Qualifying Heats and the races of the Final phase, to the mounting of tyres and fuel tanks kept in the Parc Fermé.)

Parc inchis = zona de control, unde au acces doar oficialii special desemnati pentru verificari. In aceasta zona nu se poate efectua nici o interventie in lipsa aprobarii speciale a acestor oficiali. Odata cu incheierii cursei la semnalul cu steagul sah, reg ulile de parc inchis se aplica inca de la linia de sosire si pana la parcul inchis, care va fi astfel imprejmuit incat sa nu permita accesul persoanelor neautorizate.

Briefing. Sedinta obligatorie dinaintea cursei, in care oficialii descriu pe scurt competitorilor problemele specifice ale evenimentului respectiv.

Directorul Sportiv . Responsabilitatile Directorului Sportiv cuprind:

- controlul desfasurarii sesiunilor de teste, antrenamente si al cursei, dupa programul oficial al evenimentului; daca considera necesar, acesta face propuneri Comisarilor Sportivi in vederea modificarii programului, conform Regulamentelor Sportive.
- oprirea oricarui kart in situ atitile prevazute de Regulamentele Sportive.
- oprirea sau neutralizarea desfasurarii sesiunii de teste, antrenamente, ori a manselor de cursa, daca apreciaza ca este periculoasa continuarea acestora, caz in care se va asigura de respectarea procedurii de restart (noului start).
- Conduce briefing-ul dinaintea cursei.

Omologare. Reprezinta constatarea sau atestarea oficiala a CIK-FIA din care rezulta ca un model de sasiu, de motor, de o anume componenta sau echipament de karting, este construit intr-o serie suficienta pentru a fi clasificat in categoriile regulamentelor internationale (CIK-FIA). Cererea de omologare trebuie prezentata catre CIK-FIA si se concretizeaza prin emiterea unei Fise de Omologare. Constructorul care solicita omologarea unui sau a mai multor modele se obliga sa respecte toate prevederile CIK-FIA.

Fisa de Omologare. Orice model de sasiu, motor sau echipament omologat de CIK-FIA face obiectul unei documentatii, denumita Fisa de Omologare, pe care sunt indicate sau descrise caracteristicile echipamentului respectiv, astfel incat acesta sa poata fi identificat. Prezentarea Fisei de Omologare la Controlul Tehnic si inainte de start poate fi solicitata de oficiali, acestia fiind autorizati sa refuze admiterea in competitie a celor care nu pot prezenta acest document.

Fisa de Omologare se compune din :

1. Fisa de baza (Fiche de base, Basic form), care descrie modelul omologat, cu aplicabilitate generala.

2. Foile complementare ale fisei de baza si cele suplimentare denumite adesea "extensii", cu aplicabilitate generala sau particulara, dupa caz, date in completarea fisei de baza ori descriind variante, tipuri, evolutii, etc. ale modelului de baza.

Constructorilor/importatorilor li se cere sa livreze echipamentul comercializat impreuna cu Fisa de Omologare corespunzatoare .

Certificat de Conformitate CNK-FRAS. Reprezinta documentul emis de CNK-FRAS prin care se atesta conformitatea unui kart, sasiu, motor sau echipament de karting, cu fisa sa de omologare sau ca acesta respecta cerintele CIK-FIA si ale Regulamentelor Nationale de karting in vigoare. Constructorilor si importatorilor si in general oricaror agenti economici care comercializeaza pe teritoriul Romaniei ori livreaza unui beneficiar din Romania karturi, componente, echipamente pentru piloti si orice alte produse destinate a fi utilizate in activitatea de karting sportiv, li se cere sa livreze produsele impreuna cu Certificatul de Conformitate CNK-FRAS corespunzator, emis in conditiile Regulamentului de Agreeere . CNK-FRAS va intocmi si va supune aprobarii CF-FRAS pana la 31.12.2010, Regulamentul de Agreeere pentru activitatea de karting, care va cuprinde procedurile si nomenclatorul componentelor agreeate, recunoscute si aprobate a fi utilizate in competitiiile oficiale de karting si pentru care este obligatorie prezentarea unui astfel de certificat.

Campionat, Serie = un campionat sau o serie se compune din mai multe competitii (etape) de acelasi gen, desfasurate dupa aceleasi reguli, cu aceleasi criterii de departajare, in urma carora pilotii si echipele acestora acumuleaza un punctaj pe baza caruia se intocmeste un clasament final.

Cupa, Trofeu = competitie desfasurata de regula intr-o singura reuniune, la care nu se acorda puncte in vederea acumularii acestora, Cupa, respectiv Trofeul pus in joc acordandu-se chiar la finalul acelei competitii unice. In mod cu totul exceptional pot fi autorizate competitii de tip Cupa/Trofeu, compuse din mai multe etape, cu sau fara calificare a pilotilor in fazele superioare ale competitiei finale. (ex. Cupa Oraselor, altele de acest gen)

Mansa = parte a unei competitii care incepe odata cu formarea grilei de start urmata de startul propriu-zis. Mansa se incheie dupa sosirea ultimului clasat, criteriul de departajare fiind timpul realizat de fiecare pilot intre momentul oficial al startului si cel al sosirii din mansa respectiva, tinandu-se cont si de numarul de tururi efectuate .

Regulament particular = regulamentul specific fiecarei competitii, care completeaza prevederile regulamentului cadru.

Buletin = document oficial scris, care este parte integranta a regulamentului particular al competitiei, destinat sa il modifice, sa il clarifice sau sa il completeze.

Comunicat = document scris, oficial, de natura informativa care poate fi emis fie de catre directorul organizatoric, fie de catre Comisarii Sportivi.

Daca in regulamentul particular al fiecarei competitii nu se prevede altfel, etapele CNK-Dunlop 2010 se vor desfasura dupa urmatorul program: vineri si sambata dimineata antrenamente libere; sambata - calificările si prima mansa (prefinala) ; duminica mansa finala.

1.5 CLASIFICARE

Categorii, grupe

Conform CIK-FIA karturile utilizate in competitii internationale 2010 sunt incadrate in urmatoarele grupe si categorii:

Grupa I :

- Super KF: Cilindree de 125 cm³
- KF1: Cilindree de 125 cm³
- Superkart : Cilindree de 250 cm³

Grupa II :

- KZ1 : cilindree de 125 cm³
- KZ2 : cilindree de 125 cm³
- KF2 : cilindree de 125 cm³
- KF3 : cilindree de 125 cm³
- KF4 : cilindree de 125 cm³
- Intercontinental E : cilindree de 250 cm³
- Formula Mondial (World Formula): cilindree de 220 cm³

In baza art. 2.4 din Prescriptii generale CIK-FIA, in CNK-Dunlop-2010 sunt admise urmatoarele grupe si categorii:

I. CIK-FIA: KF3, KF2, KZ2

II. Clase nationale:

1. Pufo : cilindree 60 cmc
2. Mini : cilindree 60 cmc
3. National 60 : cilindree 60 cmc
4. National 100 ICA: cilindree 100 cmc
5. National 100 ICA Junior: cilindree 100 cmc
6. National 80: cilindree 80 cmc
7. Open : 125 cmc/2T si 250 cmc/4T

(Extras din art. 2.4: In scopul favorizarii accesului si promovarii pilotilor catre categoriile CIK-FIA, se pot infiinta la nivel national si alte categorii, de tip "National promotion", prin reglementari particulare care sa aiba la baza criteriile tehnice si economice corespunzatoare acelor tari, cu respectarea exigentelor CIK-FIA in materie de securitate.)

Avand in vedere situatia economica din Romania, CNK-FRAS va inventaria la nivel national parcul existent de karturi si va raporta CF-FRAS situatia materialului sportiv, urmand a fi propus pana la 31.12.2010 un plan de masuri prin care sa se stimuleze trecerea sportivilor cu posibilitati reduse intr-un termen rezonabil, la categoriile CIK-FIA.

1.6 APLICAREA REGULAMENTELOR

1.6.1 Comisia Nationala de Karting a FRAS in colaborare cu celelalte comisii de specialitate ale FRAS, elaboreaza, aplica, interpreteaza sau modifica regulamentele specifice activitatii de karting, pe baza avizului favorabil al Consiliului Federal al FRAS.

1.6.2 Regulamentele Campionatului National de Karting si ale celorlalte competitii de karting oficiale de nivel national si/sau autorizate de FRAS, sunt intocmite in conformitate cu reglementarile CIK-FIA si adaptate dupa modelul altor federatii de specialitate europene, la conditiile specifice din Romania.

1.6.3 Prin inscrierea in competitie, participantii accepta arbitrajul unic al Federatiei Române de Automobilism Sportiv, pe baza regulamentelor sportive in vigoare la data desfasurarii competitiei, aplicabile dupa principiul conform caruia reglementarea particulara primeaza celei generale.

1.6.4 Orice incalcarii ale acestor regulamente vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizari si sanctiuni disciplinare. Cazurile care nu sunt prevazute in acest regulament vor fi solutionate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competitiei, apoi daca este cazul, de celelalte instante ale FRAS cu atributii jurisdictionale.

1.6.5 Directorul Sportiv al competitiei este insarcinat cu punerea in aplicare a acestor reglementari si a regulamentului particular in timpul derularii competitiei si sesizeaza sau informeaza Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

1.6.6 Tot ce nu este autorizat in mod expres de aceste reguli, este interzis.

2. OFICIALI, ARBITRI

2.1. COMISARI I SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competitii sunt propusi de Comisia Centrala de Arbitri impreuna cu Comisia Nationala de Karting Biroului Executiv al Federatiei Române de Automobilism Sportiv, care aproba componenta Colegiului si stabileste Presedintele acestuia. Pe parcursul intregii competitii, Comisarii Sportivi comunica cu Directorul sportiv.

2.2 DELEGATI FRAS

Minim urmatorii delegati vor fi numiti de catre FRAS:

2.2.1 DELEGATUL TEHNIC

Delegatul Tehnic este numit de Biroul Executiv al FRAS, la propunerea Comisiei Nationale de Karting.

2.2.2 OBSERVATORUL FEDERAL

Observatorul federal va inspecta si aprecia competitia din toate punctele de vedere, sarcina sa principala fiind de a raporta catre FRAS modul in care s-au respectat prevederile regulamentare si caietul de sarcini al organizatorului. Observatorul FRAS nu are putere de decizie, insa poate fi consultat de Comisarii Sportivi daca acestia considera necesar. Observatorul federal este numit de Biroul Executiv al FRAS de regula din randul membrilor Comisiei Nationale de Karting sau dintre membrii Consiliului Federal al FRAS.

2.3 OFICIALUL RESPONSABIL DE RELATIA CU CONCURENTII

Principala indatorire a acestuia este de a furniza informatii sau clarificari competitorilor. Acest oficial trebuie sa fie usor de identificat si de contactat de participantii.

2.4 DIRECTORUL SPORTIV

Directorul sportiv este numit de Comisia Nationala de Karting in colaborare cu Comisia Centrala de Arbitri, are in subordine toti arbitrii delegati la competitie, cu exceptia Comisarilor Sportivi. Cu 48 de ore inaintea competitiei directorul sportiv preia de la organizator documentele competitiei si verifica punerea in aplicare a prevederilor regulamentului particular. Este responsabil de conducerea operativa, sportiva si tehnica a competitiei. Participa la toate sedintele CCS fara drept de vot si duce la indeplinire toate hotararile acestuia. Directorul sportiv are in responsabilitate aplicarea tuturor masurilor de securitate necesare pentru siguranta sportivilor, arbitrilor si a spectatorilor. Directorul sportiv va prezenta spre solutionare Comisarilor Sportivi eventualele reclamatii, contestatii, incalcarii ale regulamentelor.

2.5 SECRETARUL

Secretarul conduce activitatea de verificare administrativa (la inscrierea in competitie). Redacteaza procesele verbale ale sedintelor CCS si hotararile acestora. Raspunde de intocmirea corecta si de afisarea la momentele prevazute in program a clasamentelor. La finalul competitiei intocmeste dosarul oficial al cursei pe care il inmaneaza Observatorului federal FRAS.

In functie de specificul pistei Comisia Nationala de Karting in colaborare cu Comisia Centrala de Arbitri va desemna arbitrii de traseu. In afara acestora, cele doua comisii pot stabili si celelalte delegari necesare: cronometror, numarator de tururi, judecator de start, judecatori de fapte, etc.

3. PILOTI ADMISI

3.1 Pilotii care participa in Campionatul National de Karting-Dunlop 2010 trebuie sa fie posesori ai Licentelor de sportiv eliberate de catre Federatia Româna de Automobilitate Sportiv, valabile pe anul in curs pentru karting. Sunt admisi piloti rezidenti români sau nerezidenti, cetateni ai unui stat membru al Uniunii Europene care posedă licența FRAS valabilă pentru competiția respectivă.

3.2 Posesorilor unei licențe naționale valabile emise de o autoritate sportivă (in sens CIK-FIA) a unui stat membru al Uniunii Europene, li se va elibera licența FRAS după o procedură specială de echivalare, sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective.

3.3 Licențele valabile 2010 emise de Asociația ACR pot fi echivalate cu licențe corespunzătoare FRAS, cu condiția ca detinatorii acestora să nu se afluă sub incidența vreunei sancțiuni disciplinare definitive.

3.4 Sunt de asemenea admisi în competiție piloti rezidenti români sau nerezidenti, posesori ai unei licențe internaționale CIK-FIA, valabilă pentru karting pe perioada competiției.

3.5 Toți pilotii admisi în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de CNK-FRAS. Campionii Naționali ai României vor fi desemnați din rândul detinatorilor de licența FRAS. În cazul în care la sfârșitul sezonului pilotul cu cele mai multe puncte acumulate a participat în baza unei licențe internaționale CIK-FIA, acesta va fi declarat Câștigător al Campionatului și va primi toate drepturile ce decurg din poziția obținută, inclusiv trofee și premiile convenite, dar nu va putea obține titlul de Campion Național al României, care va reveni primului clasat, detinator al unei licențe FRAS.

3.6 Responsabilitatea pentru acceptul autorității sportive CIK-FIA din țara de rezidență, legată de participarea la Campionatul Național de Karting din România, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă sau reprezentant legal) și pilotului care îl reprezintă.

3.7 Pilotii de karting minori sunt admisi în competiție pe baza unei declarații pe propria răspundere a tutorelui legal și pe baza răspunderii angajate de structura sportivă la care minorul este legitimat.

3.8 Pilotii admisi în competiție se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Agenția Națională Anti-Doping și Autoritatea Națională pentru Sport și Tineret.

3.9 În Campionatul Național de Karting-Dunlop 2010 sunt admisi piloti încadrați în următoarele categorii de vârstă:

-Pufo: piloti cu vârsta cuprinsă între 5 - 8 ani (acestor piloti nu li se permite participarea la competițiile de karting pe timp defavorabil- ploaie)

-Mini: piloti cu vârste între 8 -12 ani

-Junior: piloti cu vârste între 12 -14 ani

-Senior: piloti cu vârsta peste 15 ani

Pentru stabilirea categoriei de vârstă se ia în considerare vârsta împlinită în anul competițional în curs. (de ex.: pilotul care împlineste 11 ani pe data de 1.02.2010 se încadrează la aceeași categorie de vârstă cu pilotul care împlineste 11 ani pe data de 30.12.2010)

În cazuri excepționale, CNK-FRAS poate aproba trecerea la o categorie superioară de vârstă la cererea reprezentantului legal al pilotului. Cererea trebuie înaintată cu minim 48 de ore înaintea startului în competiție. Odată aprobată trecerea într-o categorie superioară, revenirea la o categorie inferioară nu mai este permisă până la sfârșitul anului competițional respectiv.

3.10 Pentru participarea în Campionatul Național de Karting Dunlop-2010, pilotii trebuie să îndeplinească următoarele condiții :

-să fie legitimați la o structură sportivă, în condițiile legii.

-să dețină licența valabilă pentru anul în curs

Pentru eliberarea licenței valabile pe anul în curs, sunt necesare următoarele documente :

1. copie după actul de naștere sau după cartea de identitate

2. cerere tip disponibilă la secretariatele FRAS

3. viza medic medicină sportivă

4. legitimație de sportiv vizată pe anul în curs

5. asigurare de preluare a riscului la accidente pe timpul competițiilor de karting

6. o fotografie color pe suport electronic .

Licentele se vor acorda in baza cererii si a documentelor sus -mentionate, cu aprobarea CNK -FRAS. Sunt admise atestatele de absolvire a scolilor de pilotaj. In cazuri exceptionale, CNK -FRAS poate impune solicitantului in vederea obtinerii licentei o examinare constand intr -o proba teoretica si practica sustinuta pe una din pistele utilizate in Campionatul National.

3.11 In Campionatul National de Karting -Dunlop 2010 nu este permisa participarea unui pilot la mai multe clase, la aceeasi etapa. In cazul trecerii la o alta clasa pe parcursul anului, vechea licenta va fi retrasa si inlocuita gratuit cu o noua licenta.

3.12 Pilotii trebuie sa fie asistati de cel putin un mecanic posesor al unui ecuson eliberat in acest scop de organizatorii competitiei. Pilotii pot fi insotiti in zona pregrilei de start de un singur mecanic, care are dreptul de a-i acorda service rapid pilotului doar in aceasta zona si doar pe timpul mansei prefinale si a celei finale. Este interzis mecanicilor sa ajute pilotul dupa ce acesta trece de linia de la iesirea din pre-grila. Pilotul care se opreste dupa ce a trecut de aceasta linie, sau pe pista, nu poate fi ajutat, fiind necesar ca el sa reporneasca prin propriile forte.

4. NOMINALIZAREA SI LICENTIEREA ECHIPELOR

4.1 In cadrul CNK-Dunlop 2010 se va desfasura Campionatul National de Karting pe Echipe. Echipei care va acumula cele mai multe puncte in CNK-Dunlop 2010 i se va acorda titlul de "Campioana Nationala a Romaniei la Karting pe anul 2010". O echipa poate participa si se va clasa in campionat numai pe baza licentei de echipa FRAS.

4.2 Pot fi nominalizate intr-o echipa minim 3, maxim 5 piloti, din care cel putin unu din clasa Mini si cel putin unu de la clasele CIK -FIA.

4.3 Orice modificare a componen tei unei echipe poate fi facuta pe timpul Campionatului cu plata a 50 lei, urmând a se elibera o noua licenta. Prin modifi care se intelege inlocuirea la cererea sefului de echipa a unuia sau a mai multor piloti sau completarea echipei, la acela si moment. Schimbarea numelui echipei nu se considera modificare daca se pastreaza aceeasi structura a pilotilor dinainte de solicitare. Modificarile structurii sau a numelui unei echipe nu pot fi f acute cu mai putin de 48 de ore inaintea orei inchiderii inscrierilor la etapa respectiva. Aceste modificari nu dau nastere unei noi echipe, aceasta pastrand punctele obtinute in campionat inainte de modifi care.

4.4 Fuziunea intre doua sau mai multe echipe da nastere unei noi echipe.

4.5 Taxa pentru licenta de echipa este de 100 lei (valabila pe tot anul) .

5. REGLEMENTARI SPECIFICE CAMPIONATULUI NATIONAL DE KARTING DUNLOP 2010

5.1 Competitiile de karting se desfasoara dupa regulamentele competitiiilor de circuit viteza, la care pilotii pornesc in cursa la semnalul oficial de start, criteriul de departajare fiind timpul necesar parcurgerii unui numar de tururi prestabilit de organizatori. Pilotii se claseaza in ordinea relativa de trecere a liniei de sosire, in functie de numarul de tururi incheiate de fiecare pilot in parte.

5.2 Kartul utilizat trebuie sa fie conform cu regulamentul tehnic in orice moment al competitiei, sub sanctiunea excluderii dictate de CCS.

5.3 Pilotii vor purta pe parcursul competitiei echipament corespunzator activitatii de karting de performanta, conform prezentului regulament si/sau anexelor CIK-FIA:

-casca integrala

-manusi, ghete, combinezon, protectie cervicala, protectie toracica.

5.4 Pentru echipament de protectie necorespunzator, pentru neconformitatea tehnica a kartului sau pentru incalcarea codului de conduita pe circuit ele de karting, directorul sportiv poate refuza startul sau dupa caz, poate opri in timpul competitiei pilotul care se face vinovat de aceste abateri.

5.5 Oficialii cursei au dreptul sa opreasca din mansa unei competitii pilotul al carui kart este considerat periculos, datorita d efectiunilor tehnice (directie, sistem de frânare, roti, anvelope etc.) semnalizand cu fanionul negru cu disc portocaliu. Pilotul are dreptul de a reintra in mansa numai dupa remedierea defec tiunii.

5.6 In cadrul unei manse cronometrate (de calificare) se interzice reintrarea pe pista dupa iesirea la paddock sau catre zona de service rapid .

5.7 Pilotul care nu se conformeaza semnalizarii cu fanion negru si disc portocaliu insotit de numarul de concurs, va fi eliminat din mansa cu fanion negru. Face exceptie de la regula de mai sus pilotul care se gaseste in ultimul tur al unei manse.

5.8 Pilotilor le este strict interzis sa ruleze pe pista in sens invers sensului stabilit .

5.9 Nici un pilot nu poate intra de pe breteaua de acces pe pista fara aprobarea, semnalizata adecvat cu fanionul verde, a comisarului de t raseu care arbitreaza in postul respectiv.

5.10 Pilotul care a parasit pista si s-a oprit in alta zona decât cea rezervata reparatiilor rapide, este obligat sa reintre pe pista prin propriile sale mijloace prin acelasi loc pe unde a iesit, fara a scurta traseul.

5.11 Pilotul caruia din diverse motive i s-a oprit motorul pe pista, va reporni prin propriile sale mijloace, fara a-i jena pe ceilalti piloti, ajutorul din exterior fiind interzis.

5.12 Când Directorul Sportiv decide trecerea la anvelope de ploaie, toti pilotii sunt obligati să se supuna acestui ordin.

5.13 Este interzisa iesirea din pista cu toate cele patru roti in zona liniei drepte a startului si pe interiorul curbelor, daca aceasta se face fara oprire, cu intentia de a se obtine un avantaj sau de a scurta traseul. Iesirea de pe pista in alta parte a traseului decât in zonele enumerate mai sus, nu va fi penalizata.

5.14 Arbitrii care supravegheaza zona liniei drepte a startului si cei aflati in viraje constata daca iesirea cu patru roti a kartului in afara pistei in zonele mentionate a fost intentionata sau accidentala (coliziune cu alt kart, busculada etc.). Aceasta constatare va fi raportata Comisarilor Sportivi pentru cazul in care va fi depus un protest.

5.15 - Startul

5.15.1 Se folosesc doua tipuri de starturi:

-start de pe loc - pentru clasele cu cutie de viteza sau cu ambreiaj centrifugal.

-start in miscare - pentru clasele fara cutie de viteze, cu ambreiaj centrifugal sau pentru mansele cronometrate.

Tipul startului va fi precizat in regulamentul particular al concursului.

5.15.2 Startul se va da cu semafor (sau in caz de defectare a acestuia, cu drapelul national) iar la mansele cronometrate cu fanion verde.

5.15.3 Procedura startului de pe loc este urmatoarea :

-din parcul de service "start", in zona special rezervata, se formează pregrila, conform ordinei de start, inainte de startul mansei respective;

-la semnalul starterului, pilotii vor aduce karturile, dupa turul de formare, pe grila de start cu motorul pornit, fiecare ocupând locul prestabilit, unde starterul prezinta fanionul rosu ridicat;

-când se constata ca toti pilotii si-au ocupat locurile prestabilite pe grila de start, se va prezenta un fanion verde; pilotii sunt la ordinele starterului. Acesta va initia secventa automata de aprindere a semaforului electric: cele patru lumini rosii se vor aprinde la interval de o secunda, una dupa alta (alternativ, starterul va ridica bratul cu drapelul national desfasurat);

-in intervalul de 2 secunde dupa aprinderea semaforului, starterul va stinge semaforul prin comanda manuala (in cazul startului dat cu drapelul, acesta va fi coborat rapid)

-când mai multi concurenti semnalizeaza prin ridicarea mâinii deasupra capului imposibilitatea de a lua startul sau daca considera ca grila nu s-a format corect, Directorul poate decide efectuarea unui tur liber, indicat de culoarea galben intermitent a semaforului. La terminarea acestui nou tur, pilotii sunt obligati sa isi reia locul prestabilit pe grila;

-când unui pilot i s-a oprit motorul pe grila de start in ultimul moment al procedurii de start, el va semnaliza prin ridicarea mâinii si va astepta in kart ca ceilalti piloti sa porneasca in cursa. Dupa ce ultimul pilot a trecut de linia de start, pilotul aflat in dificultate are dreptul sa-si porneasca motorul si sa-si puna kartul in miscare (prin propriile mijloace) doar pâna in momentul sosirii primului pilot ce incheie primul tur, iar daca nu reuseste, va fi considerat prezent la start si clasat, dar fara niciun tur efectuat.

-producerea unui incident la start care a impiedicat peste 50 % din piloti sa ia startul, duce la repetarea startului;

-se considera start anticipat punerea in miscare spre inainte a kartului inainte de semnalul de start. Startul anticipat se semnalizeaza fie printr-un semafor cu lumina galbena intermitenta situat in primul viraj de dupa linia de start, fie cu fanionul rosu, impunandu-se repetarea startului. Numarul total de repetari ale startului este de trei, indiferent de motive, dupa care mansa se anulează. CCS poate decide reluarea procedurii de start pentru a patra oara si ultima, in mansa respectiva.

-la reluarea startului, pilotul care a fost attentionat ca a anticipat startul (prin placa cu numarul de concurs) se va aseza in spatele ultimului pilot din grila. Nerespectarea acestei reguli sau repetarea situatiei de start anticipat de catre acelasi pilot va fi raportata Comisarilor Sportivi.

-pe parcursul turului de formare este strict interzis a simularea starturilor.

5.15.4 Procedura startului in miscare este urmatoarea :

-in acest caz se va trasa o linie galbena la 25 de metri inaintea liniei de start. Când se foloseste o masina pilot pentru start, linia galbena va fi trasata la 50 de metri inaintea liniei de start. In ambele cazuri este strict interzisa accelerarea inaintea trecerii liniei galbene;

-la semnalul starterului cu fanionul verde pilotii vor porni karturile din pregrila si vor efectua minim un tur de formare, in care toti pilotii sunt obligati sa-si pastreze locurile prestabilite. Dupa plecarea pilotilor din pregrila starterul va aprinde lumina rosie a semaforului electric. Daca un pilot nu poate pastra ritmul formatiei de start, el va semnaliza aceasta prin ridicarea mâinii si se va plasa in spatele ultimului pilot din formatie, fara a-i jena pe ceilalti. Locul ramas liber nu va fi ocupat de nici un alt pilot. Depasirile in timpul turului de formare sunt interzise. Pentru incalcarea acestei reguli, comisarii sportivi pot aplica penalizarile corespunzatoare, de la 10 secunde pana la excluderea din mansa;

-starterul poate opri turul de formare si poate relua procedura de start cu grila originala daca constata ca un pilot a fost impiedicat sa ia startul din cauza altui pilot sau din cauza unei busculade;

-starterul va da startul prin stingerea luminii rosii a semaforului electric (sau prin coborârea rapida a drapelului national pentru startul fara semafor) in momentul in care prima pereche de piloti este la linia galbena, daca considera ca formatia de start este conforma. Incercarile de a anticipa startul, prin accelerari inainte de trecerea liniei galbene sau incercarile de a întârzia startul prin decelerari intentionate vor fi raportate Comisarilor Sportivi;

-startul poate fi repetat de maxim trei ori, dupa care mansa va fi anulata. CCS poate decide reluarea procedurii de start pentru mansa respectiva;

-se recomanda pentru turul de formare, in special pentru zona dinaintea liniei galbene o viteza de deplasare redusa a formatiei de start;

-reluarea locului in pluton este permisa unui pilot întârziat, numai pâna la linia rosie trasata cu 200-300 m inaintea liniei de start-sosire, in caz contrar acesta va ramâne la urma plutonului. Nerespectarea acestei proceduri se va penaliza cu reluarea procedurii de start si penalizarea pilotului cu plecarea din locul sau pozitie a grilei.

-dacâ un pilot se opreste si nu poate redemara prin mijloace proprii, kartul trebuie indepartat de pe pista, eventual cu ajutorul arbitrilor de traseu, intr-un loc sigur, iar pilotul va ramâne lângă kart pâna la sfârșitul mansei.

5.16 – Sosirea, intreruperea mansei

5.16.1 Toate sosirile sunt lansate. Dupa incheierea numarului de tururi prestabilit sosirea este semnalizata cu steagul saș, începând cu primul pâna la ultimul pilot care trece linia de sosire.

5.16.2 Pilotii vor reduce imediat viteza si vor reintra in parcul de service "sosire" trecând in mod obligatoriu pe la postul de cântarire.

5.16.3 Parcurusul efectuat de la linia de sosire pâna in parcul inchis este in regim de parc inchis, pilotul neavând dreptul sa faca nici o modificare sau ajustare la kart.

5.16.4 O mansa poate fi intrerupta numai printr-o decizie a Directorului sportiv, dupa o prealabila consultare cu Colegiul Comisarilor Sportivi. Daca nu s-au acoperit minim doua tururi, startul se va relua cu grila initiala de la startul in cursa. Daca mansa a fost intrerupta inainte de parcurgerea a 75% din numarul de tururi planificate, CCS poate decide:

a. un nou start pentru restul de tururi neefectuate. Grila pentru noul start se formeaza in ordinea trecerii pilotilor prin dreptul liniei de sosire din turul anterior intreruperii.

b. in cazul in care nu este posibil un nou start, mansa este omologata in ordinea de sosire din turul anterior intreruperii, acordandu-se pilotilor 50% din punctaj.

Daca in momentul intreruperii au fost efectuate peste 75% din tururile planificate (75% rotunjit la urmatorul numar intreg) atunci clasamentul se face in ordinea trecerii pilotilor prin dreptul liniei de start la turul anterior intreruperii, iar mansa va fi omologata cu punctaj intreg.

5.16.5 Directorul de concurs va hotari reluarea mansei in conformitate cu prevederile articolului de mai sus, la minim 30 de minute de la momentul intreruperii.

5.16.6 Grila de start a primei manse de concurs (prefinala) se stabileste in ordinea timpilor realizati in mansele de calificare.

5.16.7 Grila de start pentru mansa finala (a doua mansa de concurs) se stabileste in ordinea sosirii din mansa prefinala.

5.16.8 Castigatorul etapei de Campionat va fi pilotul cel mai bine clasat in mansa a II-a finala.

5.17 – Semnalizari, fanioane

5.17.1 Semafoarele utilizate sunt:

- semaforul de start – lumini: rosie si galbena (portocalie);
- semaforul pentru start anticipat - lumina galbena (portocalie).

5.17.2 Fanioanele utilizate sunt:

- drapelul national - pentru start;
- fanionul sah - pentru sosire;
- fanionul verde cu „V” orizontal galben - pentru start anticipat;
- fanionul verde, cu trei semnificatii:
 - a. sfârșitul unei zone de alerta. Se foloseste dupa depasirea pericolului semnalizat cu fanionul galben;
 - b. pentru chemarea pilo tilor in turul de încălzire de catre starter;
 - c. pentru chemarea pilo tilor la mansele cronometrate de catre starter.
- fanionul galben - pentru situatii periculoase. Acesta se prezinta in doua moduri:
 - a. fanion fix = atentie, pericol pe traseu, depasirea interzisa !
 - b. fanion agitat = atentie, pericol, traseu obturat, incetiniti, depasirea interzisa !
 - c. doua fanioane agitate = pericol deosebit, depasirea interzisa, fiti gata sa opriti !
- fanionul albastru - arata pilotului ce urmeaza a fi depasit. Se prezinta in doua moduri:
 - a. fanion fix = atentie in spate, urmeaza sa fiti depasit, pastrati-va trasa !
 - b. fanion agitat = permiteti pilotului din spate sa va depaseasca !

Fanionul albastru se prezinta pilotilor ajunsi din urma cu un tur de pilotii fruntasi.

- fanionul negru cu disc portocaliu insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = parasiti pista catre parcul de service rapid, pentru remedierea defectiunii ! Aveti dreptul sa reveniti pe traseu dupa remedieri.

- fanionul negru cu alb (doua triunghiuri unite pe diagonala) insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = sunteti avertizat pentru ultima oara pentru comportament nesportiv pe pista !

- fanionul negru insotit de un panou cu numarul de concurs al pilotului in cauza = ati fost exclus din mansa, parasiti imediat pista si prezentati-va la Directorul sportiv !

- fanionul rosu - utilizat exclusiv de Directorul sportiv pentru oprirea imediata a mansei.

5.17.2 Fanioanele vor avea dimensiunile de 60 x 80 cm (cel ro su si cel sah 80 x 100 cm) si lungimea mânerului de un metru. Panoul de culoare neagr a care insoteste fanioanele va avea dimensiunea de 30 x 40 cm.

5.17.3 Toate posturile comisariilor de traseu vor fi marcate prin panouri cu di mensiunile 20 x 25 cm, numerotate cu cifre negre pe fond alb, începând de la linia de start. Panourile vor fi asezate in locuri vizibile si sigure.

5.17.4 In zona liniei de start-sosire va fi afisat numarului de tururi până la „Sosire”. In cazul in care nu exista aceasta posibilitate, directorul sportiv di spune afisarea ultimelor trei tururi.

5.18 Puncte atribuite in Campionat

5.18.1 CNK-Dunlop 2010 se compune din 3 etape. Pentru stabilirea clasamentului final si a Campionilor Nationali vor fi luate in calcul punctele realizate de competitori la toate cele trei etape.

5.18.2 Titlul de Campion National se stabileste pentru fiecare clasa prin insumarea punctajului realizat de fiecare pilot la toate cele trei etape. In mod similar se va acorda la sfarsitul sezonului competitional titlul de “Campiona Nationala pe Echipe”, prin insumarea punctajului obtinut de echipe la toate cele trei etape.

5.18.3 Pilotilor li se acorda urmatorul punctaj pe baza clasamentului stabilit la sosirea din mansa finala a fiecărei etape (mansa a II-a), respectiv :

- locul 1 – 25 pct.
- locul 2 - 18 pct.
- locul 3 – 15pct.
- locul 4 – 12pct.
- locul 5 – 10pct.
- locul 6 – 8pct.
- locul 7 – 6pct.
- locul 8 – 4pct.
- locul 9 – 2pct.
- locul10- 1pct.

5.18.4 In eventualitatea in care la sfarsitul sezonului competitional pilotii acumuleaza punctaj egal, acestia vor fi departajati dupa clasarea in confruntari directe in mansele finale. In cazul in care egalitatea se pastreaza, ambilor piloti li se va acorda aceeasi pozitie la finalul campionatului, urmatorul pilot fiind clasat la o pozitie diferenta. Ex.: doi piloti se claseaza pe locul doi la sfarsit de campionat, daca la punctaj acumulat egal, numarul de victorii directe unul asupra celuilalt este acelasi, indiferent de pozitia ocupata de castigator, respectiv de invins, in mansele finale. In acest caz ambii sunt declarati vicecampioni si urmatorul clasat va ocupa locul patru.

5.18.5 Pentru clasarea echipelor la o etapa, se insumeaza punctajul obtinut de cel mai bine clasati 3 componentii ai unei echipe, la clasa lor.

5.18.6 Echipetele puncteaza si in cazul in care se inscriu sau se claseaza la o etapa cu un numar mai mic de piloti decat numarul celor nominalizati pe licenta, obligatorie fiind doar trecerea de verificarile administrative si tehnice pentru pilotul de la Mini si cel de la clasele CIK-FIA.

5.18.7 In eventualitatea unei egalitati in clasamentul pe echipe al unei competitii, pentru departajare se va lua in calcul cel mai bine clasat pilot de la clasa Mini. Daca acest criteriu nu este suficient, se vor lua in calcul pozitiile pilotilor de la clasele CIK-FIA (confruntari directe la aceeasi clasa, indiferent de pozitiile la sosire). Daca nici acest criteriu nu este suficient, atunci se acorda ambelor echipe acelasi punctaj si acelasi loc iar urmatoarei echipe punctaj la un loc diferenta. Ex. in urma echipei de pe locul unu, doua echipe acumuleaza acelasi punctaj, ambii piloti de la Mini abandoneaza si la doua clase CIK-FIA fiecare echipa are un pilot care a invins un alt pilot al celeilalte. In acest caz se acorda ambelor echipe locul doi, iar urmatoarei echipe locul patru.

5.18.8 In caz de egalitate in clasamentul pe echipe la sfarsitul sezonului, se va lua in calcul numarul mai mare de locuri 1, 2, 3, obtinute in clasamentele pe echipe ale etapelor si daca egalitatea se mentine, se ia in considerare criteriul celui mai bine clasat pilot la clasa Mini la finalul campionatului. Daca aceste criterii nu sunt suficiente pentru departajare, atunci ambelor echipe li se va acorda aceeasi pozitie in clasamentul final, urmatoarea clasata situandu-se la un loc diferenta.

6. REGLEMENTARI TEHNICE

6.1 In conformitate cu art. 1.5 si 3.9, in Campionatul National de Karting Dunlop 2010 au fost stabilite urmatoarele clase pe categorii de varsta si mase minime:

-PUFO = max. 60 cmc, motoare TAG, masa minima kart+pilot complet echipat = 90 kg. Varsta 5 – 8 ani.

-MINI = max. 60 cmc, motoare TAG, masa minima kart+pilot complet echipat = 110 kg. Varsta 8 - 12 ani.

-KF3 = max. 125 cmc cu ambreiaj centrifugal, masa minima kart+pilot complet echipat = 145 kg. Varsta 12 ani – 14 ani. Reglementarile specifice clasei KF3 se regasesc in RT 2010 CIK-FIA, art 19, anexa 2 a prezentului regulament.

-KF2 = max. 125 cmc, masa minima kart + pilot complet echipat = 158 kg. Varsta minima 15 ani. Reglementarile specifice clasei KF3 se regasesc in RT 2010 CIK-FIA, art. 20, anexa 2 a prezentului regulament.

-KZ2 = max. 125 cmc cu cutie de viteze, masa minima kart+pilot complet echipat = 175 kg. Varsta minima 15 ani. Reglementarile specifice clasei KF3 se regasesc in RT 2010 CIK-FIA, art. 12, anexa 2 a prezentului regulament.

-NATIONAL 60 = max. 60 cmc, motoare TAG, masa minima kart+pilot complet echipat = 110 kg. Varsta 8 - 12 ani. In aceasta clasa vor fi cuprinse karturile care nu pot fi incadrate in specificatiile clasei "MINI", mai jos prezentate.

-NATIONAL 80 = max 80 cmc, masa minima kart+pilot echipat = 110Kg. Varsta 10-14 ani.

-NATIONAL 100 ICA-Junior = max 100 cmc, ambreiaj centrifugal, masa minima kart+pilot complet echipat = 145 kg. Varsta 12-14 ani.

-NATIONAL 100 ICA = max 100 cmc, masa minima kart+pilot echipat = 155Kg. Varsta minima 14 ani.

-NATIONAL OPEN = max. 125 cmc pentru motoarele in 2 timpi si max. 250 cmc pentru motoarele in 4 timpi, fara cutie de viteze, masa minima kart+pilot complet echipat = 175 Kg. Varsta minima 15 ani.

6.2 Reglementari tehnice specifice Clasei PUFO

6.2.1. Motorul 60 cmc in doi timpi TAG: monocilindric, cu admisie de tip „Piston Port”, racire cu aer „liber” (exclus racire forzata), cu pornire on-board - ambarcat (TAG), conform prezentului regulament tehnic si propriei Certificatului de Conformitate CNK-FRAS.

6.2.2. Motoare admise: Parilla Swift, Vortex, WTP, Maxter, Lenzo, Comer KWE6 si Bull Power.

6.2.3. Motorul si toate piesele si subansamblele lui trebuie sa conserve propria constructie de serie, conform fisei de omologare eliberata de producator.

6.2.4. Pentru fiecare motor admis la inscriere, concurentul este obligat sa prevada posibilitatea de sigilare conform indicatiilor comisarilor tehnici.

6.2.5. Ambreiajul : trebuie sa fie cel de origine al motorului, conform fisei tehnice emise de producator, iar turatia de cuplare a ambreiajului sa nu depaseasca 5500 rot/min. in orice moment al cursei.

6.2.6. Bujia: de marca libera de tip traditional cu un singur electrod masoara: lungime 18,5 mm, pas M14x1,25. Cu exceptia electrodului, marginea finala a bujiei montate nu trebuie sa intre in camera de ardere.

6.2.7. Aprindere: sistemul de aprindere trebuie sa fie omologat de tip analogic. Orice sistem de aprindere variabila (de avans sau de intarziere progresiva) este interzis. Orice sistem electronic ce permite corectarea automata parametrilor de functionare ai aprinderii in timpul functionarii motorului este interzis.

6.2.8. Volumul camerei de ardere: 7 cmc, masurat deasupra filetelui bujiei; orice modificare directa sau indirecta a volumului camerei de ardere este interzis. Se va pastra forma camerei de ardere semisferica, verificabila cu sablonul furnizat de constructor.

6.2.8. Racire: cu aer liber. Este interzisa racirea cu ventilator (fortata).

6.2.9. Carburatoare: se utilizeaza carburatoare cu bazin, diametrul difuzorului de 14,00 mm, de tip mecanic, exclus electronic. Carburatorul trebuie sa conserve constructia de origine conform cu propria fisa de omologare. Orice prelucrare, lu struire, adaugare sau indepartare de material este interzisa.

6.2.10. Cota dintre planul de asezare al carburatorului pe cilindru si axa acestuia este indicata in fisa de omologare a motorului si trebuie respectata.

6.2.11. Controlul diametrului si a formei difuzorului se va face cu ajutorul unui calibru furnizat de constructorul carburatorului.

6.2.12. Orice sistem de injectie este interzis. Pulverizarea de orice fel a carburantului, prin sisteme secundare de injectie, alimentare, etc., este interzisa.

6.2.13. Lubrifianti: Uleiul de amestec utilizat trebuie sa se regaseasca pe lista de agreere CIK-FIA. Se interzice amestecarea acestor lubrifi anti, chiar daca acestia sunt omologati CIK -FIA.

6.2.14. Amortizor de zgomet la admisie : este obligatoriu si trebuie sa fie omologat. Este permisa adaugarea unui element fil trant cu conditia ca amortizorul de zgomet omologat sa nu fie modificat.

6.2.15. Pornirea electrica on board (TAG) este asigurata de modulul bateriei; ambreiajul va fi prevazut in acest scop cu o coroana realizata din material feros (verificabil magnetic). Sistemul de pornire electrica are in componenta un comutator de oprire eficient si sigur. Orice modificare artizanala a acestui sistem este interzisa.

6.2.16. Esapamentul: un singur model pentru toate motoarele.

6.2.17. Transmisie: raportul pinion-coroana si numarul de dinti va fi de 11/88.

6.2.18. Sasiul trebuie sa respecte fisa de omologare a constructorului, atat ca material cat si ca dimensiuni, grosime a tevi utilizate, etc. Se interzice utilizarea sau includerea in sasiu l unui kart a componentelor obtinute din titan, magneziu, ori aliajele acestora, precum si a materialelor compozite : kevlar, fibra de carbon, etc.

6.2.19. In cadrul unei competitii este permisa utilizarea unui singur sasiu, scop in care acesta va fi marcat la verificarea tehnica. Dupa verificarea tehnica si marcare, sasiul nu mai poate fi schimbat.

6.2.20. Este interzisa montarea pe sasiul omologat a oricarei bare suplimentare de stabilizare sau de rigidizare, in afara celor prevazute in fisa de omologare.

6.2.21. Fuzetele pot fi fixe sau reglabile.

6.2.22. Parasocuri (bare de protectie): Sunt protectiile obligatorii frontale, posterioare si laterale executate din material feros (otel) verificabil magnetic. Parasocul fata este compus din doua tevi, una superioara si alta inferioara, legate mecanic sau sudate intre ele, dar care sa prevada un spatiu liber intre ele, ambele executate din teava cu diametrul de min. 16 mm. Parasocul trebuie sa fie fixat rigid de sasiu si trebuie sa permita fixarea carenajului frontal. Parasocul spate este alcatuit dintr-o bara anti incastrare si dintr-o bara superioara cu diametrul de minim 16 mm. Este permisa utilizarea parasocurilor spate de tip nou (cheson din plastic). Parasocul spate trebuie sa asigure protectia eficienta a rotilor spate. Parasocurile laterale trebuie sa fie realizate din cel putin o teava cu diametrul min. de 20 mm care sa permita fixarea caroseriei laterale obligatorii

(pontoane). Parasocurile laterale vor fi fixate de sasiu cu suruburi de min. \varnothing 6 mm asigurate (cu piulita autoblocanta sau cu contrapiulita).

6.2.23. Planseul: va fi rigid, montat intre traversa centrala si partea frontala a sasiului. Trebuie sa fie prevazut pe fiecare laterala cu un reazem sau cu orice alt element suplimentar, care sa impiedice alunecarea picioarelor pilotului inspre exterior.

6.2.24. Caroseria: se compune din cele doua pontoane laterale, carenajul frontal, panoul frontal pe care se monteaza placa cu numarul de concurs, si parasocul posterior. Caroseria trebuie sa absoarba socurile si sa fie executata in asa fel incat sa nu fie periculoasa pentru piloti, respectiv sa nu prezinte muchii, unghiuri ascutite, sa nu fie casanta, sa nu se desprinda pe timpul competitiei ori sa se descompuna in caz de impact in aschii. Nu sunt admise modificari arti zanale, decupari ale caroseriei, altele asemenea. Caroseria trebuie executata din material plastic moale, nepericulos in caz de impact, exclus fibra de sticla, fibra de carbon, materiale compozite, kevlar si altele asemenea.

6.2.25. Caroseria laterala (pontoanele): se fixeaza rigid pe parasocurile laterale. Pontoanele nu trebuie sa depaseasca in inaltime planul ce trece pe la partea superioara a rotilor fata-spate, iar in lateral, planul vertical ce trece prin exteriorul rotilor fata-spate, cand rotile fata nu sunt virate, respectiv aliniat cu cele din spate. In cazul mansei pe timp de ploaie se admite ca rotile fata (nevirate) sa depaseasca planul vertical al exteriorului pontoanelor, cu cel mult 40 mm. Pontoanele trebuie sa fie uniforme si netede la suprafata, fara orificii. Nici o parte a pontoanelor nu va acoperi total sau partial pilotul, cand acesta este asezat in postul de pilotaj. Pontoanele nu se vor suprapune sasiului-cadru vazut de dedesubt. Pontoanele nu trebuie sa retina apa, pietrisul sau alte materiale care pot influenta cântarirea. Daca acest lucru se intampla, la cântarirea acestea vor fi indepartate. Pe lateralul pontoanelor, la loc vizibil, in apropierea rotilor spate, se vor monta placi cu numarul de concurs de o parte si de alta a kartului.

6.2.26. Carenajul frontal: nu trebuie sa depaseasca in inaltime planul orizontal ce trece prin partea superioara a rotilor fata si nici latimea trenului fata. Ca si in cazul pontoanelor, acesta nu trebuie sa retina apa, pietrisul sau alte materiale care pot influenta cântarirea. Daca acest lucru se intampla, la cântarirea acestea vor fi indepartate.

6.2.27. Panoul frontal: nu trebuie sa depaseasca in inaltime planul orizontal ce trece prin partea superioara a volanului, sa nu impiedice functionarea normala a pedalelor si sa nu acopere picioarele pilotului in pozitie normala de condus. Acest panou trebuie fixat rigid de rama sasiului la partea de jos, iar la partea de sus fie printr-o piesa intermediara, fie de coloana volanului. Panoul frontal trebuie sa permita montarea placii cu numarul de concurs.

6.2.28. Nici un element al caroseriei nu poate fi utilizat ca rezervor de combustibil sau pentru fixarea lestului.

6.2.29. Transmisia : se face obligatoriu prin lant numai catre rotile spate. Este interzisa utilizarea oricarui tip de diferential. Orice sistem automat de ungere este interzis ca si orice ungere a lantului in timp ce kartul se afla pe pista.

6.2.30. Aparatoarea de lant : este obligatorie si trebuie sa acopere eficient pinionul si coroana pâna la inaltimea axului. Se recomanda asigurarea protectiei laterale.

6.2.31. Frânele: sistemul de franare trebuie sa fie omologat si poate fi mecanic sau hidraulic. Comanda de la pedala la pompa trebuie sa fie dublata; daca in acest scop se utilizeaza un cablu, acesta trebuie sa aiba sectiunea de minim 1,8 mm diametru si sa fie asigurat. Sistemul de franare trebuie sa actioneze numai pe axa spate. Utilizarea unui disc de frâna din carbon este interzis.

6.2.32. Directia : Orice comanda prin cablu sau lant a directiei si/sau a volanului este strict interzis. Toate elementele directiei trebuie sa fie asigurate (cu piulite autoblocante). Pot fi utilizate fuzete reglabile cu conditia ca acestea sa fie furnizate de un constructor agreat.

6.2.33. Scaunul : Scaunul trebuie fixat la sasiu in 4 puncte. Este interzis utilizarea de bare de ranforsare la scaun.

6.2.34. Pedalele : nu se admit modificari fata de constructia de origine a kartului.

6.2.35. Acceleratia : Comanda acceleratiei se face prin intermediul unui cablu dintre pedala si carburator. Sistemul trebuie prevazut cu arcuri de revenire atat la pedala, cat si la carburator.

6.2.36. Rezervorul de carburant: va fi bine ancorat si fixat de sasiu. Alimentarea cu combustibil se face la presiunea atmosferica. Capacitatea minima este de 3 litri.

6.2.37. Roti si pneuri: jante din aluminiu si aliajele acestuia sau magneziu omologate. Janta spate trebuie sa aiba o latime minima de 140 mm.

Latimea maxima a rotii complete fata, (cu pneul montat si la presiune nominala) este de 115 mm si se verifica cu sablonul de 117 mm. Latimea maxima a rotii complete spate, (cu pneul montat si la presiune nominala) este de 150 mm (verificare cu sablon de 152 mm).

Pneurile: Se vor utiliza anvelope: fata 10x4.00-5 sau 10x3,60-5 si spate 11x5.00-5 pentru asfalt uscat. Utilizarea anvelopelor de ploaie este interzisa, participarea acestor karturi in conditii de ploaie nefiind permisa.

6.3 Reglementari tehnice specifice Clasei MINI

6.3.1. Motorul 60 cmc in doi timpi TAG: monocilindric, cu admisie de tip „Piston Port”, racire cu aer „liber” (exclus racire fortata), cu pornire on-board - ambarcat (TAG), conform prezentului regulament tehnic si propriei Certificatului de Conformitate CNK-FRAS.

6.3.2. Motoare admise: Parilla Swift, Vortex, WTP, Maxter, Lenzo, Comer KWE6 si Bull Power.

6.3.3. Motorul si toate piesele si subansamblele lui trebuie sa conserve propria constructie de serie, conform fisei de omologare eliberata de producator.

6.3.4. Pentru fiecare motor admis la inscriere, concurentul este obligat sa prevada posibilitatea de sigilare conform indicatiilor comisarilor tehnici.

6.3.5. Ambreiajul : trebuie sa fie cel de origine al motorului, conform fisei tehnice emise de producator, iar turatia de cuplare a ambreiajului sa nu depaseasca 5500 rot/min. in orice moment al cursei.

6.3.6. Bujia: de marca libera de tip traditional cu un singur electrod masoara: lungime 18,5 mm, pas M14x1,25. Cu exceptia electrodului, marginea finala a bujiei montate nu trebuie sa intre in camera de ardere.

6.3.7. Aprindere: sistemul de aprindere trebuie sa fie omologat de tip analogic. Orice sistem de aprindere variabila (de avans sau de intârziere progresiva) este interzis. Orice sistem electronic ce permite corectarea automata parametrilor de functionare ai aprinderii in timpul functionarii motorului este interzis.

6.3.8. Volumul camerei de ardere: 7 cmc, masurat deasupra filetelui bujiei; orice modificare directa sau indirecta a volumului camerei de ardere este interzis. Se va pastra forma camerei de ardere semisferica, verificabila cu sablonul furnizat de constructor.

6.3.8. Racire: cu aer liber. Este interzisa racirea cu ventilator (fortata).

6.3.9. Carburatoare: se utilizeaza carburatoare cu bazin, diametrul difuzorului de 18,00 mm, de tip mecanic, exclus electronic. Carburatorul trebuie sa conserve constructia de origine conform cu propria fisa de omologare. Orice prelucrare, lu struire, adaugare sau indepartare de material este interzisa.

6.3.10. Cota dintre planul de asezare al carburatorului pe cilindru si axa acestuia este indicata in fisa de omologare a motorului si trebuie respectata.

6.3.11. Controlul diametrului si a formei difuzorului se va face cu ajutorul unui calibru furnizat de constructorul carburatorului.

6.3.12. Orice sistem de injectie este interzis. Pulverizarea de orice fel a carburantului, prin sisteme secundare de injectie, alimentare, etc., este interzisa.

6.3.13. Lubrifianti: Uleiul de amestec utilizat trebuie sa se regaseasca pe lista de agreere CIK-FIA. Se interzice amestecarea acestor lubrifi anti, chiar daca acestia sunt omologati CIK-FIA.

6.3.14. Amortizor de zgomot la admisie : este obligatoriu si trebuie sa fie omologat. Este permisa adaugarea unui element fil trant cu conditia ca amortizorul de zgomot omologat sa nu fie modificat.

6.3.15. Pornirea electrica on board (TAG) este asigurata de modulul bateriei; ambreiajul va fi prevazut in acest scop cu o coroana realizata din material feros (verificabil magnetic). Sistemul de pornire electrica are in componenta un comutator de oprire eficient si sigur. Orice modificare artizanala a acestui sistem este interzisa.

6.3.16. Esapamentul: un singur model pentru toate motoarele.

6.3.17. Transmisie: raportul de transmitere este la liber, cu conditia ca pinionul motorului sa aiba 11 dinti.

6.3.18. Sasiul trebuie sa respecte fisa de omologare a constructorului, atat ca material cat si ca dimensiuni, grosime a tevi utilizate, etc. Distanța dintre axa fata si axa spate trebuie sa fie de 950 mm.

6.3.19. Pentru aceeasi competitie se accepta folosirea unui sasiu principal si a unui de rezerva, scop in care vor fi marcate la verificarea tehnica. Dupa verificarea tehnica si marcare, sasiile nu mai pot fi schimbate.

6.3.20. Este interzisa montarea pe sasiu omologat a oricarei bare suplimentare de stabilizare sau de rigidizare, in afara celor prevazute in fisa de omologare.

6.3.21. Fuzetele pot fi fixe sau reglabile.

6.3.22. Parasocuri (bare de protectie): Sunt protectiile obligatorii frontale, posterioare si laterale executate din material feros (otel) verificabil magnetic. Parasocul fata este compus din doua tevi, una superioara si alta inferioara, legate mecanic sau sudate intre ele, dar care sa prevada un

spatiu liber intre ele, ambele executate din teava cu diametrul de min. 16 mm. Parasocul trebuie sa fie fixat rigid de sasiu si trebuie sa permita fixarea carenajului frontal. Parasocul spate este alcatuit dintr-o bara anti incastrare si dintr-o bara superioara cu diametrul de minim 16 mm. Este permisa utilizarea parasocurilor spate de tip nou (cheson din plastic). Parasocul spate trebuie sa asigure protectia eficienta a rotilor spate. Parasocurile laterale trebuie sa fie realizate din cel putin o teava cu diametrul min. de 20 mm care sa permita fixarea caroseriei laterale obligatorii (pontoane). Parasocurile laterale vor fi fixate de sasiu cu suruburi de min. \varnothing 6 mm asigurate (cu piulita autoblocanta sau cu contrapiulita).

6.3.23. Planseul: va fi rigid, montat intre traversa centrala si partea frontala a sasiului. Trebuie sa fie prevazut pe fiecare laterala cu un reazem sau cu orice alt element suplimentar, care sa impiedice alunecarea picioarelor pilotului inspre exterior.

6.3.24. Caroseria: se compune din cele doua pontoane laterale, carenajul frontal, panoul frontal pe care se monteaza placa cu numarul de concurs, si parasocul posterior. Caroseria trebuie sa absoarba socurile si sa fie executata in asa fel incat sa nu fie periculoasa pentru piloti, respectiv sa nu prezinte muchii, unghiuri ascutite, sa nu fie casanta, sa nu se desprinda pe timpul competitiei ori sa se descompuna in caz de impact in aschii. Nu sunt admise modificari artisanale, decupari ale caroseriei, altele asemenea. Caroseria trebuie executata din material plastic moale, nepericulos in caz de impact, exclus fibra de sticla, fibra de carbon, materiale compozite, kevlar si altele asemenea.

6.3.25. Caroseria laterala (pontoanele): se fixeaza rigid pe parasocurile laterale. Pontoanele nu trebuie sa depaseasca in inaltime planul ce trece pe la partea superioara a rotilor fata-spate, iar in lateral, planul vertical ce trece prin exteriorul rotilor fata-spate, cand rotile fata nu sunt virate, respectiv aliniate cu cele din spate. In cazul mansei pe timp de ploaie se admite ca rotile fata (nevirate) sa depaseasca planul vertical al exteriorului pontoanelor, cu cel mult 40 mm. Pontoanele trebuie sa fie uniforme si netede la suprafata, fara orificii. Nici o parte a pontoanelor nu va acoperi total sau partial pilotul, cand acesta este asezat in postul de pilotaj. Pontoanele nu se vor suprapune sasiului-cadru vazut de dedesubt. Pontoanele nu trebuie sa retina apa, pietrisul sau alte materiale care pot influenta cântarirea. Daca acest lucru se intampla, la cântarire acestea vor fi indepartate. Pe lateralul pontoanelor, la loc vizibil, in apropierea rotilor spate, se vor monta placi cu numarul de concurs de o parte si de alta a kartului.

6.3.26. Carenajul frontal: nu trebuie sa depaseasca in inaltime planul orizontal ce trece prin partea superioara a rotilor fata si nici latimea trenului fata. Ca si in cazul pontoanelor, acesta nu trebuie sa retina apa, pietrisul sau alte materiale care pot influenta cântarirea. Daca acest lucru se intampla, la cântarire acestea vor fi indepartate.

6.3.27. Panoul frontal: nu trebuie sa depaseasca in inaltime planul orizontal ce trece prin partea superioara a volanului, sa nu impiedice functionarea normala a pedalelor si sa nu acopere picioarele pilotului in pozitie normala de condus. Acest panou trebuie fixat rigid de rama sasiului la partea de jos, iar la partea de sus fie printr-o piesa intermediara, fie de coloana volanului. Panoul frontal trebuie sa permita montarea placii cu numarul de concurs.

6.3.28. Nici un element al caroseriei nu poate fi utilizat ca rezervor de combustibil sau pentru fixarea lestului.

6.3.29. Transmisia : se face obligatoriu prin lant numai catre rotile spate. Este interzisa utilizarea oricarui tip de diferential. Orice sistem automat de ungere este interzis ca si orice ungere a lantului in timp ce kartul se afla pe pista.

6.3.30. Aparatoarea de lant : este obligatorie si trebuie sa acopere eficient pinionul si coroana pâna la inaltimea axului. Se recomanda asigurarea protectiei laterale.

6.3.31. Frânele: sistemul de franare trebuie sa fie omologat si obligatoriu hidraulic. Comanda de la pedala la pompa trebuie sa fie dublata; daca in acest scop se utilizeaza un cablu, acesta trebuie sa aiba sectiunea de minim 1,8 mm diametru si sa fie asigurat. Sistemul de franare trebuie sa actioneze numai pe axa spate. Utilizarea unui disc de frâna din carbon este interzisa.

6.3.32. Directia : Orice comanda prin cablu sau lant a directiei si/sau a volanului este strict interzisa. Toate elementele directiei trebuie sa fie asigurate (cu piulite autoblocante). Pot fi utilizate fuzete reglabile cu conditia ca acestea sa fie furnizate de un constructor agreeat.

6.3.33. Scaunul : Scaunul trebuie fixat la sasiu in 4 puncte. Este interzisa utilizarea de bare de ranforsare la scaun.

6.3.34. Pedalele : nu se admit modificari fata de constructia de origine a kartului.

6.3.35. Acceleratia : Comanda acceleratiei se face prin intermediul unui cablu dintre pedala si carburator. Sistemul trebuie prevazut cu arcuri de revenire atat la pedala, cat si la carburator.

6.3.36. Rezervorul de combustibil: va fi bine ancorat si fixat de sasiu. Alimentarea cu combustibil se face la presiunea atmosferica. Capacitatea minima este de 3 litri.

6.3.37. Roti si pneuri: jante din aluminiu si aliajele acestuia sau magneziu omologate.

Latimea maxima a rotii complete fata, (cu pneul montat) la presiune nominala, este de 115 mm si se verifica cu sablonul de 117 mm. Latimea maxima a rotii complete spate, (cu pneul montat) la presiune nominala, este de 150 mm (verificare cu sablon de 152 mm).

Pneurile: Se vor utiliza anvelope: fata 10x4.00-5 sau 10x3,60-5 si spate 11x5.00-5 pentru asfalt uscat. Pentru ploaie se admite utilizarea oricarei anvelope omologate.

6.4. Reglementari speciale cu privire la anvelopele utilizate in CNK -Dunlop 2010

6.4.1 La clasele PUFO si MINI, se vor utiliza pneuri marca DUNLOP compozitie dura tip SL-3.

6.4.2 La clasele CIK-FIA, KF2,KF3,KZ2 se vor utiliza pneuri marca DUNLOP compozitie dura tip DDH.

6.4.3 La clasele National 60, National 80, National 100 (ICA-J, ICA) si OPEN, pneurile sunt la liber.

6.4.4 Conditiiile de comercializare ale anvelopelor sunt sub controlul direct al C NK-FRAS. Acestea vor fi precizate prin regulamentele particulare ale etapelor de Campionat .

6.4.5 Anvelopele pentru mansele de concurs vor fi marcate de catre comisarii tehnici.

6.4.6 Este interzisa montarea pe kart a oricarei combinatii de anvelope de marci diferite, ori a anvelopelor de uscat cu cele de ploaie.

6.4.7 Sculptarea anvelopelor ca si incalzirea sau racirea acestora, resaparea sau tratarea chimica, sau de alta natura este strict interzisa.

6.5. Reglementari speciale cu privire la combustibilul utilizat

6.5.1 In CNK-Dunlop-2010 este obligatorie utilizarea combustibililor comercializati uzual in Romania care trebuie sa se incadreze in specificatiile CIK -FIA. A se observa si regulamentele particulare standard, care pot impune un anumit tip de combustibil.

6.5.2 Competitorii accepta procedura de control a FRAS si laboratoarele recunoscute pe plan national pentru analiza combustibililor utilizati in competitii .

6.6. Alte precizari

6.6.1 Schimbarea karturilor, a sasiurilor, a motoarelor si a anvelopelor intre piloti este interzisa pe timpul manselor de calificare, al prefinalei si al mansei finale, sub sanctiunea excluderii din mansa.

Indiferent de clasa de care apartine, kartul considerat de Comisarii Tehnici "constructie periculoasa" nu va fi admis in competitie.

7. REGULAMENT PENTRU ORGANIZATORII DE COMPETITII DE KARTING

7.1 Organizatorii de competitii de karting trebuie sa respecte Regulamentul Organizatorilor de competitii al FRAS care se completeaza cu prezentele reglementari specifice organizarii competitiiilor de karting.

7.2 Competitiile de karting sportiv pot fi organizate si se pot desfasura in baza unei Licente de Organizator si a unui Permis de Organizare eliberat de FRAS . Obtinerea acestor aprobari nu scutesc organizatorul de obtinerea tuturor celorlalte aprobari necesare organizarii evenimentelor sportive, in conditiile legii.

7.3 Organizatorul va intocmi Planul de securitate al competitiei. Pentru punerea acestuia in aplicare va desemna si va atribui responsabilitati propriilor oameni de ordine sau va colabora cu personalul proprietarului pistei, cu oficialii si arbitrii competitiei, cu fortele de ordine publice, dupa caz.

7.4 Competitiile de karting se desfasoara pe piste permanente, care reprezinta circuite de viteza special amenajate. In cazuri cu totul exceptionale, FRAS poate aproba organizarea unei competitii sportive de karting pe o pista ocazionala.

7.5 Caracteristicile si cerintele pe care trebuie sa le indeplineasca pistele de karting destinate sportului de performanta, sunt prevazute in Regulamentele specifice ale CIK-FIA. FRAS recomanda tuturor proprietarilor de piste de karting din Romania respectarea indicatiilor CIK -FIA legate de practicarea kartingului de agrement, desi aceasta activitate nu intra in sfera sportului de performanta.

7.6 Pistele utilizate de organizatori trebuie sa aiba urmatoarele amenajari:

- un parc (paddock) rezervat competitorilor;
- un parc de service sosire si un parc inchis;
- un parc de service start si o zona pentru pregrila;

-pistele trebuie sa aiba marcaje de grila de start;
-semafor de start;
-un post acoperit pentru cronometraj /numarator de tururi in zona liniei de start -sosire;
-un punct de asistenta medicala si cel putin o autosanitara cu acces la pista din si dinspre drumul public, deservita de personal medical calificat, in conformitate cu legislatia in vigoare ;
-un dispozitiv de paza si stingere a incendiilor care sa cuprinda stingatoare omologate, plasate in toate zonele cu risc de incendiu; fumatul este interzis in afara locurilor special amenajate pentru fumatori; vor fi prevazute instructiuni speciale cu privire la manipularea combustibililor in incinta pistei.

-instalatii sanitare corespunzatoare precum si racordare la utilitati: apa potabila, curent electric, sistem de colectare a deseurilor, etc.

7.7 Marginile pistelor de karting si zonele de degajare trebuie sa fie vizibile, marcate distinctiv.

7.8 Pistele trebuie sa dispuna de zone adiacente de cel putin zece metri de o parte si de alta , complet lipsite de orice obstacole. Acolo unde nu este posibil sa se asigure zonele adiacente de cel putin zece metri pe toata lungimea pistei, sau cand sunt obstacole, se vor amplasa protectii: baloti de paie ambalati in plastic, saltele din burete, spume poliuretanic sau materiale plastice expandate, cauciucuri uzate, in conformitate cu planul de securitate al competitiei si cu normele specifice CIK-FIA.

7.9 Se va evita apropierea la mai putin de 10 metri intre doua sensuri de parcurgere a pistei , recomandandu-se distanta de 20 de metri si zone de incetinire. Pentru zonele in care sensurile sunt apropiate si diferenta de nivel este mai mare de 1 m intre cele doua sensuri ale pistei , se vor monta plase elastice.

7.10 Accesul publicului spectator si in general accesul oricarei persoane neautorizate in incinta pistei de karting este strict interzis. Organizatorul competitiei va utiliza pentru indrumarea publicului spectator panouri de avertizare si semnalizare, bariere, banda reflectorizanta, etc.

7.11 Locurile pentru publicul spectator se vor amenaja la circa 6 metri de marginea zonelor de degajare a pistei. Aceste zone vor fi delimitate si protejate prin intermediul unor plase protectoare de 2 metri inaltime , pe care se va afisa la loc vizibil panoul indicator "Loc pentru spectatori". Se va evita amplasarea acestor zone in locurile cu risc de accidentare, pe exteriorul virajelor, la capatul liniilor drepte, etc.

7.12 Sefii de echipa, pilotii, mecanicii acestora, personalul auxiliar, au obligatia de a pastra curatenia in spatiul atribuit fiecaruia si de a proteja suprafata parcului de service si in general a intregii incinte a pistei si a mediului inconjurator prin evitarea scurgerilor in sol a lubrifiantilor, combustibililor sau a altor fluide. La plecarea, spatiul folosit va fi lasat in aceeași stare de curatenie in care a fost preluat.

8. ASIGURARI

8.1 Participantii vor fi asigurati pe durata competitiei de o asigurare globala de raspundere civila fata de terti, care este valabila incepând cu antrenamentele oficiale si inceteaza odata cu terminarea competitiei sau retragerea, descalificarea sau excluderea unui competitor.

8.2 Regulamentul particular va oferi detalii cu privire la riscurile preluate si la acoperirea financiar a prin asigurare, inclusiv politele incheiate de organizatori sau furnizate echipajelor, va descrie riscurile si sumele asigurate.

8.3 Nici organizatorul competitiei, nici FRAS, nici oficialii sau arbitrii, nu au nici o obligatie fata de competitori pentru daune produse lor , materialului sportiv al acestora , ori tertilor, provenite sau rezultate din inscrierea sau participarea acestora la competitie.

8.4 Prin semnarea cererii de inscriere, competitorii scutesc pe oficiali, arbitri si organizatori sau pe reprezentantii acestora si pe fiecare dintre ei in parte, de orice responsabilitate in legatura cu actiunile, taxele, cheltuielile, revendicarile si reclamatii referitoare la raniri de orice fel, provenite sau rezultate din inscrierea sau participarea acestora la competitie.

8.5 Asigurarea de la art. 8.1 este obligatorie, dar nu se va suprapune, nu va inlocui si nu va aduce atingere niciunei polite de asigurare personala sau individuala detinuta de participantii la eveniment. Este responsabilitatea structurilor sportive, a echipelor, a sportivilor si a reprezentantilor legali ai acestora, ca fiecare dintre acestia si in mod special pilotii, sa posede asigurarea valabila pe intreaga durata a CNK-Dunlop 2010 pentru accidente produse pe timpul acestor competitii. Licenta pilotului care va fi gasit cu o asigurare expirata, va fi suspendata pana la reînnoirea asigurarii .

8.6 Pentru minorii participanti in orice calitate la competitii de karting din CNK -Dunlop 2010, responsabilitatea apartine competitorilor pe care ii reprezinta. Toti concurentii, structurile sportive

si echipele acestora au obligatia sa obtina in acest sens consimtamântul scris de la parintii sau de la reprezentantii legali ai minorului respectiv.

9. PENALIZARI , SANCTIUNI

9.1 Conform Legii 69/2000 actualizata, modalitatea de exercitare a autoritatii disciplinare in sport se realizeaza printr-un sistem coerent de sanctiuni, gradat, in functie de gravitatea faptelor, diferentierea graduala a acestora in aplicarea sanctiunilor, excluderea posibilitatii dublei sanctiuni pentru aceeasi fapta, excluderea retroactivitatii in aplicarea sanctiunilor si interdictia de a da sanctiuni pentru fapte savarsite anterior momentului comiterii faptei in cauza . Se va tine cont de cauzele sau imprejurarile care scutesc, atenuaza sau agraveaza raspunderea faptuitorului si vor fi mentionate cerintele pentru stingerea sau suspendarea sanctiunii , garantandu-se dreptul la aparare prin stabilirea cailor de atac impotriva sanctiunilor aplicate.

9.2 Masurile luate de FRAS in cazul abaterilor de la prezentul regulament se iau in baza Statutului FRAS si pot fi „penalizari” de cursa, sau „sanctiuni disciplinare”. Penalizarile sunt aplicate in cazul incalcarilor „regulii jocului” si au rolul de a restabili clasamentul la competitia respectiva, pe baze echitabile pentru toti competitorii participanti, iar sanctiunile au rol disciplinar, corectional.

9.3 In cazul in care se impune luarea acestor masuri pe timpul competitiei sau la finalul acesteia, Comisarii Sportivi vor stabili prin decizia luata cu majoritate de voturi, care este „penalizarea” si care este „sanctiunea” disciplinara. Aplicarea penalizarii prevazute de regulamentele sportive si a unei sanctiuni disciplinare nu reprezinta dubla sanctiune pentru aceeasi fapta.

9.4 Contestatiile legate de sanctiuni pe linie disciplinara sunt date in competenta Comisiei de Disciplina a FRAS, iar penalizarile , Comisiei de Competitii. Comisia de Apel a FRAS va putea judeca ambele tipuri de contestatii, definitiv si irevocabil in cazul penalizarilor , iar in cazul sanctiunilor pe linie disciplinara, cu drept de recurs la Comisia Nationala de Disciplina ANST .

9.5 Penalizarile specifice activitatii de karting sunt de regula penalizari in timp (secunde, minute adaugate timpului realizat de pilotul penalizat) sau repositionarea pe ultimul loc al grilei de start, refuzul startului in mansa, excluderea dintr-o mansa, excluderea din competitie, depunctarea pilotului sau a echipei sale, alte penalizari prevazute de Statutul FRAS . Acestea se gradualizeaza in functie de influenta pe care incalcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv .

9.6 In cazul abaterilor de la reguli accidentale, involuntare, conjuncturale, in karting penalizarile pot fi:

- echipament pilot incomplet sau neconform (refuzul inscrierii pana la remediere, ori excluderea, dupa caz)
- ajutor din exterior nesolicitat (CCS)
- utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzatoare, ori neconforme (CT, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere, dupa caz)
- rularea pe anvelope de uscat desi s-a decis trecerea pe anvelope de ploaie (semnalizare cu fanion negru-portocaliu, CCS)
- intrarea pe pista fara a acorda atentie semnalizarii arbitrilor desemnati (CCS)
- reintrarea pe pista prin alt loc decat cel in care kartul a parasit pista, dar fara scurtarea traseului (CCS, avertisment)
- depasirea accidentala in turul de formare (CCS)
- neconformitati tehnice minore si/sau provocate de uzura , sau de un incident de cursa (CT, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere, depun ctare)
- ruperea accidentala a unui sigiliu (CT, CCS, penalizare in timp, amenda, excludere), altele asemenea.

9.7 In cazul incalcarilor savarsite constient, cu intentie, de tipul:

- depasirilor nejustificate in turul de formare
 - refuzului asezarii pe ultimul loc pe grila de start ca urmare a unui start anticipat
 - starturilor anticipate repetate
 - nesocotirii semnalizarii arbitrilor de traseu
 - pilotajului agresiv, cu punerea in pericol a sigurantei celorlalti piloti, ori cu incalcare a codului de conduita pe circuit
 - scurtarea traseului
 - ruperea marcajelor, a sigiliilor, inlocuirea nepermisa de repere , altele asemenea,
- Comisarii Sportivi vor inaspri penalizarile corespunzator, dictand amendarea, excluderea din mansa, excluderea din competitie, depunctarea, suspendarea pentru una sau mai multe etape, dupa caz.

9.8 Sanctiuni pe linie disciplinara. Pe langa penalizarile mentionate, Comisarii sportivi pot aplica deasemenea sanctiuni disciplinare, in cazul incalcarii grave a regulamentelor si in cazul recidivei. Totusi, sanctiunile pe linie disciplinara vor fi aplicate in conformitate cu Statutul si cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precadere pentru comportament nesportiv, lipsit de fairplay, pentru agresivitate sau violenta, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru incalcarea ordinelor oficialilor unei competitii, pentru neprezentarea la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea in eroare a oficialilor, altele asemenea. Se va sanctiona pe linie disciplinara orice abatere de la regulile adoptate in perimetrul kartodroamelor, fumatul in locuri nepermise, incalcarea normelor de prevenire a incendiilor, consumul de bauturi alcoolice, orice alte abateri de la normele de conduita sportiva si convietuire sociala.

10. PROTEST, CONTESTATIE, APEL

10.1 PROTEST. Orice protest este semnat, datat (cu ora si minutul depunerii) si inmanat Directorului Sportiv sau inaintat acestuia prin intermediul responsabilului de „relatia cu concurentii”. Protestele verbale, cele colective, sau cele depuse fara achitarea taxei, nu se iau in considerare.

10.2 Dreptul de a protesta il au doar competitorii sau reprezentantii acestora, inregistrati in acest scop la FRAS. Pot deasemenea sa depuna proteste concurentii ai caror piloti au luat startul si au abandonat pe parcursul competitiei.

10.3 Taxele de protest in CNK-Dunlop 2010 sunt urmatoarele:

- pentru protest pe linie sportiva - 100 lei
- pentru protest tehnic – intre 200-1000 lei, la decizia DS, in functie de complexitatea operatiunii de masurare. Spre exemplu se va stabili taxa minima de 200 lei in cazul masurarilor fara demontare si 1000 lei in cazul demontarii intregului motor.

10.4 In protestele legate de neconformitatea tehnica a unui automobil va fi precizat a clar si fara echivoc, piesa contestata. In protestele legate de incidentele de cursa, faptele trebuie expuse clar, concis si cu referire la articolul de regulament incalcat.

10.5 Nu sunt admise proteste pe considerente generale. (spre ex. nu se admite protestul care vizeaza neconformitatea unui intreg kart)

10.6 Operatiunile de demontare vor fi efectuate de mecanicii kartului controlat sub supravegherea oficialilor. In afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a comisarilor tehnici si a unui Comisar Sportiv sau a Observatorului Federal, nu este permisa prezenta altor persoane. Se va consemna rezultatul verificarilor intr-un proces verbal semnat de toti cei prezenti, document care va fi depus in dosarul cursei care este pre dat Observatorului Federal.

10.7 Daca protestul se dovedeste neintemeiat, taxa va fi preluata in totalitate de cel impotriva caruia a fost depus protestul. Nici un din parti nu are dreptul de a solicita celeilalte posibilele diferente dintre costul estimat de DS si costul efectiv de aducere a kartului in stare initiala.

10.8 Daca protestul este intemeiat, taxa se restituie integral celui care a depus-o, sau partial in cazul in care doar o parte a obiectiunilor era justificata. In acest caz, taxa trece in sarcina competitorului gasit vinovat, care va fi exclus si/sau sanctionat de CCS.

10.9 Pentru karturile verificate din oficiu, din ordinul CCS, nu se va putea solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate de aceste controale.

10.10 Termenele de depunere a protestelor, sub sanctiunea nulitatii, sunt:

- impotriva modului de intocmire a listelor de inscriși, maxim 30 min. de la afisare.
- impotriva modului de intocmire a grilei de start, maxim 10 min. de la afisare;
- impotriva unei abateri comise intr-una din manse, maxim 15 min. de la sosirea din mansa respectiva.

- pentru neconformitate tehnica, maxim 15 min. de la sosirea din mansa;

- impotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afisarea rezultatelor provizorii.

10.11 APEL. Impotriva solutiilor date de CCS la protestele depuse, cel care se considera nedreptatit poate inainta catre FRAS o contestatie. Intentia de depunere a contestatiei trebuie adusa la cunostinta Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare in scris, in maxim o ora de la data difuzarii/publicarii deciziei contestate. Lipsa acestei notificari sau depunerea acesteia in afara timpului regulamentar - atrage decaderea din dreptul la contestatie sau la apel.

10.12 Contestatia trebuie transmisa Secretariatului FRAS in maxim 48 de ore de la notificarea CCS. Este admisa transmiterea acesteia prin fax, e-mail, etc. insotit de copia ordinului de plata prin care se probeaza achitarea taxei aferente.

10.13 Taxele de proteste/contestatii/apeluri sunt:

- 400 lei pentru contestatii (catre Comisia de Competitii sau Comisia de Disciplina a FRAS)

- 1000 lei pentru apeluri (catre Comisia de Apel a FRAS, numai dupa epuizarea celorlalte cai de atac)

10.14. Comisarilor Tehnici se pot sesiza din oficiu si pot dispune in orice moment verificarea prin sondaj a conformitatii tehnice a unui sau a mai multor karturi, cu aprobarea Comisarilor Sportivi. Pentru karturile verificate din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despagubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

10.15 Sunt considerate abateri disciplinare grave:

- neprezentarea la controlul tehnic si orice forma de sustragere de la acesta;
- orice incercare de a masca sau inlocui un reper neconform;
- ruperea sau lipsa unui sigiliu ori stergerea marcajelor;
- discutiile in contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale;
- orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau un apel si cel care este contestat;
- depunerea nejustificata a protestelor, ori cu reacredinta;
- prezenta persoanelor neautorizate in incinta unde se desfasoara controalele tehnice
- falsificarea rezultatelor masuratorilor
- sustragerea de la achitarea obligatiilor de plata stabilite in urma solutionarii unui protest.

11. CLASAMENTE, PREMIERE

11.1 La fiecare etapa vor fi premiate obligatoriu clasele la care au luat startul in mansa finala cel putin trei piloti. Echipele vor fi premiate obligatoriu indiferent de numarul de echipe admise in competitie. In toate celelalte cazuri, premiarea este la libera decizie a organizatorului.

11.2 Pilotii clasati pe locurile 1, 2 si 3 care nu se prezinta la festivitaea de premiere vor fi sanctionati disciplinar. In mod similar vor fi sanctionate echipele care nu iau parte la festivitaea de premiere.

12. DISPOZITII FINALE

12.1 Prezentul regulament se completeaza cu prevederile specifice ale C IK-FIA.

12.2 Prezentul regulament a fost elaborat de CNK -FRAS cu aprobarea Consiliului Federal al FRAS in sedinta din data de 25.08.2010, data de la care intra in vigoare. Acest regulament este valabil pana la data aprobarii si publicarii unui nou Regulament de karting. Orice reglementare a prezentului regulament contrara precizarilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului CNK-Dunlop 2010 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare competitie de karting, este neaplicabila si nu produce efecte.