

REGULAMENT CADRU PENTRU COMPETITII PE CIRCUIT

Acest Regulament de Competitii pe Circuit (RCC) se aplica oricarui eveniment de competitii pe circuit din Romania. Prezentul regulament se va corela cu orice alt regulament specific de competitii ce a fost aprobat de FRAS. In cazul unui conflict intre RCC si regulamentul specific al unei competitii, regulamentul specific al competitiei va avea prioritate.

ADMINISTRARE

1.1 Autoritatea Sportiva

FRAS - Federația Română De Automobilism Sportiv

Adresa: Strada Popa Savu, nr. 7, sector 1, București, cod poștal 011431

E-mail: office@fras.ro

Secretariat sportiv:

Cristian Notaru – secretar general E-mail: cristian.notaru@fras.ro

Petre Zarioiu E-mail: licente@fras.ro

Cezar Mircea Romaniuc E-mail: cezar.romaniuc@fras.ro

Telefon: 004 0743 012 200

Secretariat: Persoana de contact - Elena Bădică Telefon: 004 0752 222 207 E-mail: elena.badica@fras.ro

1.2 Oficiali

Regulamentu Particular al oricarei competitii va include urmatorii oficiali:

- Directorul de Cursa
 - va fi numit de catre Organizatorul competitiei si va fi responsabil de mentinerea activitatii sportive a competitiei la care a fost numit;
 - va actiona in concordanta cu regulamentul competitiei;
 - se va consulta cu ceilalti comisari ai competitiei;
 - va avea autoritate deplina in urmatoarele privinte in cadrul competitiei, iar ceilalti comisari vor emite decizii numai cu acordul expres al Directorului de Cursa:
 - Controlul competitiei;
 - Oprirea oricarui vehicul sau pilot in conformitate cu regulamentul;
 - Intreruperea sesiunilor de antrenament, calificari sau cursa in conformitate cu regulamentul competitiei, daca se considera ca nu mai este sigura continuarea precum si asigurarea ca procedura de restart este in concordanta cu regulamentul competitiei;
 - Procedura de start in concordanta cu regulamentul competitiei;
 - Folosirea Safetycar-ului in concordanta cu regulamentul competitiei;
 - Impunerea de penalizari in concordanta cu regulamentul competitiei;

Directorul de Cursa poate investiga orice presupusa incalcare a standardelor de pilotaj, pentru a concluziona in baza regulamentului competitiei ce masuri se impun, sau o poate trimite catre ceilalti comisari, pentru audiere.

- Secretarul Competitiei
- Comisarul Tehnic – delegat FRAS
 - Va fi numit de catre FRAS si va raporta catre ceilalti comisari ai competitiei si catre Directorul de Cursa, care vor lua masurile necesare pentru a se asigura ca nu participa nicio masina neconforma cu pasaportul tehnic sau cu regulamentul competitiei.
- Observator FRAS
- Starter
 - Va gestiona procedura de start si se va asigura ca aceasta este conforma cu regulamentul competitiei.
- Cronometror
 - Se va ocupa de buna functionare a sistemului de cronometrare si va pune la dispozitia celorlalti oficiali informatii si rapoarte cu privire la timpii obtinuti pe circuit de catre piloti.
- Persoana desemnata pentru Relatii cu Sportivii
 - Va fi persoana de legatura dintre sportivi si oficialii competitiei.

1.3 Competitori/ piloti eligibili

Fiecare competitor trebuie sa fie posesor al unei licente valabile, eliberate de catre FRAS pentru competitia la care participa. In cazul unei participari interantionale, pilotul trebuie sa posede o licenta internationala FIA pentru circuit si sa prezinte o aprobare din partea ASN-ului emitent al licentei respective.

1.4 Anularea competitiei

Organizatorul isi rezerva dreptul de a amana sau anula un eveniment. Daca din cauza unor circumstante imprevizibile, o cursa este oprita inainte de a se atinge distanta completa planificata, acordarea premiilor ramane la discretia organizatorului.

2. INSCRIERI

2.1. Insciere si taxe

Orice inscire va fi acceptata numai daca va fi facuta conform conditiilor impuse de organizatorul competitiei.

2.2. Numar de inscrisi

Organizatorul isi rezerva dreptul de a limita numarul de inscrieri la fiecare competitie.

2.3. Acceptarea conditionata

In cazul in care numarul cererilor de inscire depaseste numarul disponibil de inscrieri in competitie, organizatorul isi rezerva dreptul de a selecta inscrierile.

2.4. Schimbari aler programului

Organizatorul isi rezerva dreptul de a varia programul evenimentului.

2.5. Schimbarea pilotului

Daca un competitor doreste sa schimbe sau sa anunte numele pilotului dupa daa de inchidere a inscrierilor, acestia trebuie sa apeleze la Secretarul Competitiei pentru aprobare, cu mentiunea ca nu

exista exista obligativitatea acceptarii acestei cereri. Dupa publicarea programului, astfel de modificari vor fi efectuate numai cu aprobarea oficialilor desemnati pentru competitia respectiva.

2.6. Refuzul inscrierii

Organizatorul isi rezerva dreptul de a refuza inscrierea unui competitor in conformitate cu regulamentul, fara motivatie, mai putin in cazul unei competitii ce tine de un Campionat, Cupa, Trofeu, sau serie organizata de FRAS, car in care este necesara aprobarea FRAS pentru refuzul unei inscrieri.

2.7. Participarea straina la o competitie internationala

Urmatorul text trebuie incorporat in documentatia unei competitii pentru a permite unui competitor sau pilot, cu licenta eliberata de alta autoritate decat FRAS, sa participe la competitie:

Reglementari suplimentare:

Cerinte de licenta

Fiecare competitor trebuie sa detina o licenta FRAS, sau sa indeplineasca urmatoarele:

Sa detina o licenta emisa de o alta autoritate internationala decat FRAS, impreuna cu autorizarea de participare emisa de acea autoritate pentru competitie, atat competitorul cat si pilotul, astfel incat:

- i. Va putea sa puncteze in cadrul competitii FRAS, daca nu este specificat altfel de catre FRAS;*
- ii. Sa obtina autorizarea de a concura din partea FRAS, inainte de eveniment;*

Organizatorul confirma ca circuitul pe care va avea loc competitia, este aprobat de catre FRAS pentru fiecare competitor ce va lua parte la eveniment.

3. ASIGURARI

Anumite asigurari pentru public, proprietati, asigurari profesionale sau de accident de persoane sunt acoperite de Organizator, conform regulamentelor individuale ale competitiei.

4. VERIFICARI TEHNICE

4.1. Pasaportul Tehnic al vehiculelor

Fiecare vehicul destinat competiilor sportive va avea un Pasaport Tehnic emis de FRAS, ce va fi considerat valid dupa prima verificare tehnica acceptata in urma inscrierii intr-o competitie. Este obligatia concurentului de a detine un Pasaport Tehnic si de a-l prezenta fizic comisarilor tehnici la verificarile tehnice initiale si/sau finale.

4.2. Responsabilitatea competitorilor

Este responsabilitatea competitorilor sa asigure respectarea programului de verificari tehnice, dupa cum urmeaza:

- a) Sa declare corect specificatiile vehiculului ce urmeaza a fi inscris in competitie, la momentul transmiterii cererii de inscriere la o competitie;

- b) Fiecare vehicul ales pentru verificari tehnice, trebuie prezentat in perfecta stare completa de functionare la locul si ora stabilite de catre Comisarul Tehnic.
- c) Echipamentul fiecarui pilot va trebui sa corespunda standardelor impuse de catre organizatorul competitiei, va putea fi controlat aleatoriu pe durata oricarei competitii si trebuie sa fie pus la dispozitia oficialilor oricand, la cererea acestora.

4.3. Modificarea vehiculelor

Un vehicul destinat competițiilor sportive, modificat sub orice forma, care ii pune in pericol siguranta sau integritatea, sau care a fost avariat intr-un accident in asa fel incat pot aparea repercursiuni similare, trebuie controlat si aprobat inainte de a putea fi folosit intr-o competitie.

4.4. Incadrarea in clasa

In cazul in care Comisarul de cursa si/sau Seful arbitrilor, suspecteaza in orice moment ca o masina nu respecta regulamentul, acestia pot aduce la cunostinta competitorului, managerului de echipa sau pilotului acest lucru, si daca primind o explicatie, care ramane la latitudinea acestora de a o considera satisfacatoare sau nu, nu sunt multumiti, pot cere examinarea masini, inclusiv desfacerea acesteia intr-o masura suficienta pentru a putea clarifica suspiciunile.

Daca astfel de suspiciuni apar inainte sau in timpul unui eveniment, se poate cere ca aceste anchete sa fie amanate pana la sfarsitul evenimentului, caz in care, imediat dupa incheierea evenimentului, masina este sigilata pana la inspectia finala.

4.5. Accidente si investigatii

- a) Orice avarie suferita in timpul oricarei sesiuni sau in cursa, poate necesita aratarea steagului negru urmata de intrarea la boxe a masini pentru inspectie de catre Comisarului Tehnic.
- b) Dupa reparatii (daca e cazul) si aprobarea din partea Comisarului Tehnic, masina poate reintra pe circuit cu aprobarea Directorului de Cursa.
- c) Orice masina retrasa dintr-o sesiune/ cursa din cauza unui accident, trebuie reexaminata de catre Comisarul Tehnic. Aceasta va primi acceptul de a reintra pe circuit, numai cu aprobarea Comisarului Tehnic.

4.6. Tolerante si conditii tehnice

Se vor regasi in regulamentul tehnic al competitiei.

4.7. Parc ferme

Fiecare vehicul, indiferent de rezultat, poate fi sigilat de catre organizator la sfarsitul sesiunii sau cursei. In cazul in care un vehicul este sigilat, costul examinarii (daca este cazul) si inlocuirii de garnituri, etc. va fi suportat de catre competitor.

4.8. Publicitate si afise

Publicitatea trebuie sa fie in concordanta cu regulamentul competitiei. In cazul unei exceptii emise de catre FRAS sau de catre organizatorul competitiei, dovada acestia trebuie transmisa in scris Secretarului competitiei.

4.9. Conformitate

Fiecare vehicul înscris într-o competiție trebuie să se conformeze descrierilor detaliate în regulament și a pasaportului tehnic al vehiculului. Orice variație poate duce la descalificarea și pierderea taxelor platite, precum și aplicarea oricăror alte penalizări pe care oficialii le consideră necesare în conformitate cu regulamentul.

4.10. Vehicule eligibile

Fiecare vehicul trebuie să se conformeze specificațiilor categoriei în care este încadrat. Orice vehicul poate concura numai în categoria în care este încadrat, și nu poate să își modifice categoria pe durata evenimentului. Organizatorul își rezervă dreptul de a încadra mașinile în anumite categorii, în funcție de performanțele acestora.

5. ANTRENAMENTE

5.1. Programul competiției

Programul competiției poate fi revizuit prin regulament particular sau buletine informative ale competiției.

5.2. Antrenamentele sunt obligatorii

a) Dacă nu este menționat altfel de către Directorul de Cursă, fiecare pilot trebuie să completeze minim 3 tururi cronometrate în antrenamente și/sau calificări, dacă nu se menționează altfel în regulamentul competiției. Necompletarea acestor tururi cronometrate poate duce la interdicția de a participa la restul competiției.

b) În cazul în care este imposibil pentru un pilot să facă antrenamentele în mașina în care intenționează să concureze, sau, cu aprobarea Comisarului de Cursă, să ia parte la antrenamente cu o mașină asemănătoare. Timpii obținuți astfel în antrenamente nu vor conta pentru pozițiile pe grila de start sau pentru orice fel de premii.

c) În cazul unui pilot care nu ia parte în antrenamente și calificări se aplică următoarele:

Dacă pilotul poate dovedi că a luat parte cu rezultate satisfăcătoare la o cursă pe acest circuit în trecut, se poate permite continuarea în cadrul evenimentului, dar numai în condiții excepționale și la latitudinea Directorului de Cursă. Dacă se acceptă, pilotul trebuie să ia startul de la coada plutonului.

5.3. Calificări

a) În afara situațiilor excepționale acceptate de către oficiali, fiecare pilot trebuie să se califice în maximum 130% din timpul de pole position. Astfel de situații excepționale trebuie însoțite de dovezi că pilotul a dovedit în trecut abilitatea de a atinge timpul necesar în circumstanțe normale.

b) Reglementări suplimentare ale regulamentului ar putea cere ca timpul de calificare să fie sub cei 130% din timpul de pole position.

c) În cazul vehiculelor istorice se va face referire la regulamentul specific competiției.

d) In cazul in care timpii nu pot fi publicati, responsabilul de cronometrare va anunta oficialii imediat. Daca si acestia ajung la concluzia ca timpii inregistrati nu sunt corecti sau exista indoieli de orice fel, oficialii vor invalida toti timpii pentru acea sesiune.

In aceasta situatie, responsabilul de cronometrare, cu acordul oficialilor va determina grila de start a primei curse.

e) In cazul imposibilitatii de a lua startul intr-o mansa de calificari, concurentul are obligatia de a raportata situatia oficialilor.

5.4. Pozitia pe grila de start

a) Daca nu este specificat altfel in regulamentul competitiei, fiecare pozitie pe grila de start se va determina pe baza timpilor stabiliti in sesiunile de calificari, cu pilotul care a obtinut cel mai bun timp ocupand pole position-ul urmat de ceilalti piloti in ordinea timpilor stabiliti de fiecare.

b) Daca 2 sau mai multi piloti au stabilit timpii identici in sesiunea de calificare, primul pilot care a stabilit acel timp va avea prioritate in asezarea pe grila.

c) Concurentii care nu au stabilit un timp in mansele de calificari, vor pleca din coada grilei de start intr-o ordine stabilita de Directorul de Cursa.

d) Organizatorul, in functie de numarul de locuri pe grila de start, isi rezerva dreptul de a aseza la coada grilei de start, pana la 4 piloti, indiferent de timpii obtinuti in calificari, dupa aplicarea regulii de 130%.

e) In cazul in care mansele de calificari nu se pot efectua din cauza unei forte majore, grila de start se va forma pe baza clasamentului la zi.

6. CURSA

6.1. Ordinea de start

Orice pilot sau masina se considera ca a intrat sub incidenta ordinelor de start daca este pe grila de start, sau in drum spre aceasta, sau pe pit lane cand se afiseaza semnalul de 5 secunde pentru un start de pe loc, sau cand se da semnalul de start pentru un start lansat. Intrand sub incidenta ordinelor de start, se considera ca acel pilot sau masina a luat startul in acea cursa.

6.2. Start intarziat

a) Daca este necesara intarzierea sau amanarea startului, se vor afisa panouri cu cuvintele: „START INTARZIAT” sau “START DELAYED” urmate de steaguri galbene la linia de start. Daca a fost aratat steag rosu, acesta va ramane in vigoare.

b) Daca startul se da cu ajutorul unui steag, iar acesta a fost deja ridicat, responsabilul cu steagul de start va agita steagul inainte de a-l cobori.

c) Cand se reia startul, acesta nu se va relua fara anuntul de „1 minut”.

6.3. Curse compuse din mai multe parti

Pentru a fi eligibil sa ia startul in a doua, sau orice alta cursa ulterioara, a unei etape cu mai multe sesiuni de cursa, pilotul (in acea masina), trebuie sa fi intrat sub incidenta ordinelor de start (vezi pct 6.1.) in fiecare din etapele precedente, exceptie facand situatiile in care este mentionat altceva in regulamentul competitiei.

6.4. Procedura de start

a) In regamentul competitiei trebuie sa mentioneze daca se va folosi start de pe loc sau start lansat pentru fiecare din cursele programate in competitie.

b) Daca nu este mentionat altceva de catre FRAS, si/sau descris altfel in regulamentul competitiei, procedurile de start se vor face prin pasii 1 si 3 (sau 4) listati mai jos pentru fiecare cursa.

PASUL 1

a) La instructiunile unui oficial, fiecare masina va pleca din zona de supraveghere pentru un tur de observare. Pilotii nu au voie sa opreasca, sa piarda tractiunea, sau sa exerseze plecarea de pe loc in niciun moment al turului de observare. La sfarsitul acestui tur, fiecare masina trebuie sa se opreasca pe grila de start in locul atribuit. In acest moment echipele de mecanici au voie sa se apropie de masini pentru ultimele pregatiri.

b) Cu 3 minute ramase inaintea turului de formare, se va auzi o avertizare sonora si starterul va afisa un panou cu „3 minute”.

c) Cu 2 minute ramase inaintea turului de formare, se va auzi o avertizare sonora si starterul va afisa un panou cu „2 minute”. Iesirea de la pit lane, se va inchide. Grila de start va fi evacuata cu exceptia personalului necesar si al oficialilor.

d) Cu 1 minut ramas inaintea turului de formare, se va auzi o avertizare sonora si starterul va afisa un panou cu „1 minut”. Grila de start va fi evacuata de catre tot personalul si fiecare pilot va porni motorul masinii.

e) Daca un pilot nu-si poate porni motorul masinii, sau acesta se opreste, pilotul va ridica o mana cat se poate de sus. Masina va putea fi pornita prin impingere de catre oficiali sau de catre mecanici (doar daca li se cere de catre oficiali) insa abia dupa ce restul plutonului a plecat de pe grila.

f) Accesul pe grila va fi inchis la acest moment si orice masina care nu a ajuns din urma plutonul va putea sa intre in pit lane, de unde va putea lua startul dupa ce toate masinile din grila au trecut de linia de pit exit, sau vor lua startul de la coada plutonului, acestia fiind in continuare eligibili pentru a lua startul.

g) Cu 30 de secunde ramase inaintea de turul de formare, se va auzi o avertizare sonora si starterul va afisa un panou cu „30 secunde”. Dupa ce starterul a dat steagul verde, fiecare masina poate porni in tura de formare conduse de catre masina din pole position.

h) Pe durata turului de formare fiecare masina trebuie sa ramana in pozitia de pe grila, cu masina din pole position conducand plutonul. Depasirile nu sunt permise decat pentru pastrarea ordinii de start.

i) La întoarcerea pe grila de start, fiecare mașină trebuie să se așeze pe locul alocat, excepție făcând mașinile ce sunt ținute de oficiali pentru a fi poziționate la coada grilei de start.

j) Pilotii nu au voie să oprească sau să piardă tracțiunea, sau să exerseze plecarea de pe loc în niciun moment al turului de formare.

PASUL 2 – STARTUL CURSEI – START DE PE LOC “STANDING START”

a) Pentru un start de pe loc, Pasul 1 se va aplica până la afișarea steagului verde pentru începerea turului de formare.

b) După turul de formare, când Starterul este multumit că fiecare mașină este în locul corect pe grila de start, acesta va indica faptul că mai sunt 5 secunde până la aprinderea luminilor roșii.

c) În orice moment, dar nu mai puțin de 3 secunde și nu mai mult de 5 secunde, după aprinderea luminilor roșii, startul cursei va fi indicat prin stingerea luminilor roșii, de asemenea se pot afișa lumini verzi pentru a marca începutul cursei.

d) Dacă luminile nu funcționează se poate folosi steagul național, fiind ridicat pentru 5 secunde după anunțul de 5 secunde până la start și coborât în același interval de nu mai puțin de 3 secunde și nu mai mult de 5 secunde pentru a semnaliza începerea cursei.

f) Ca mașina să fie corect încadrată în locul de pe grila de start aceasta trebuie să:

- I. Aiba pata de contact a anvelopelor față pe sau în spatele liniei de pe grila de start;
- II. Să fie corect încadrată lateral în poziția de pe grila de start.

g) Lumini sau steaguri galbene vor arăta un start întârziat al cursei sau al turului de formare, precum și afișarea panoului cu Start Întârziat/ Start Delayed. În acest caz procedura de start se va relua de la pasul „1 minut” până la start, iar cursa poate fi scurtată de către oficiali cu un număr egal de tururi cu cele efectuate până la startul întârziat.

h) Fiecare pilot care întârzie la plecare în turul de formare nu are voie să depășească o altă mașină aflată în mișcare dacă mașina lor încă era staționată când restul plutonului a plecat din grila și trebuie să ia startul de la coada grilei de start. Dacă mai mulți piloți se află în această situație, ei se vor alinia la coada grilei de start în ordinea în care au plecat de pe grila pentru efectuarea turului de formare.

i) Orice mașină care întâmpină o problemă în timpul turului de formare, nu poate menține ritmul, sau nu își poate ocupa locul pe grila de start, poate intra pe pit lane în loc de a merge pe grila de start, sau va fi reținută la coada grilei dacă s-a trecut deja de intrarea pe pit lane. Mașina va putea lua startul de la pit exit (întrucât a intrat sub incidenta ordinelor de start), dar numai la ordinea unui oficial și numai după ce restul grilei a trecut de pit exit. Dacă totuși mașina ajunge pe grila de start, aceasta va fi reținută de oficiali la coada grilei pentru a lua startul de acolo.

j) Orice masina care ramane stationata pe grila dupa start, poate fi impinsa, dar numai de catre oficiali sau alte persoane autorizate sa faca asta.

PASUL 3 – STARTUL CURSEI – START LANSAT / “ROLLING START”

a) Pentru un start lansat Pasul 1 se va aplica pana la momentul afisarii steagului verde de incepere a turului de formare cu exceptia semnalului de „1 minut” moment inaintea caruia un Safetycar va fi pozitionata in fata plutonului, iar la momentul de „1 minut” luminile de pe Safetycar se vor aprinde.

b) La momentul afisarii steagului verde, fiecare masina poate incepe turul de formare, condusi de catre Safetycar (cu luminile aprinse) urmata de masina din pole position. In timpul turului de formare fiecare masina trebuie sa isi pastreze ordinea de start cu pilotul din pole position in fruntea plutonului, pastrandu-se o formatie de 2x2. Depasirea nu este permisa decat in cazul intarzierii la plecarea de pe grila a unei masini sau daca o masina are probleme evidente si masina din spate nu poate evita depasirea acesteia fara a cauza intarzieri majore restului plutonului. In acest caz pilotii au voie sa depaseasca, dar numai pentru a restabili ordinea de start.

c) Pilotul care intarzie la plecarea in turul de formare, nu are voie sa depaseasca o alta masina aflata in miscare daca masina lor inca era stationata cand restul plutonului a plecat din grila si trebuie sa ia startul de la coada grilei de start. Daca mai multi piloti se afla in aceasta situatie, ei se vor alinia la coada grilei de start in ordinea in care au plecat de pe grila pentru efectuarea turului de formare.

d) Dupa plecarea ultimei masini de pe grila de start, se pot aprinde luminile rosii ale semaforului.

e) Viteza Safetycar-ului va fi de aproximativ 80km/h pe durata turului de formare si fiecare masina din pluton trebuie sa pastreze o distanta de **maxim 5 lungimi** de masina fata de masina din fata. Daca viteza de deplasare a Safetycar-ului va diferi, pilotii vor fi anuntati la birefing.

f) Pilotii nu au voie sa opreasca sau sa faca burnout-uri in niciun moment in timpul turului de formare.

g) Orice pilot ce nu poate incepe turul de formare, va semnala acest lucru ridicand o mana cat se poate de sus, si dupa ce toate masinile au plecat in tura de formare, poate fi impins catre pit lane sau catre o alta zona sigura, doar de catre persoane indicate de oficiali.

h) Orice masina a intrat pe pit lane dupa turul de formare va putea lua startul de la pit exit, dar numai sub indrumarea unui oficial si numai dupa ce toate masinile din grila au trecut de pit exit.

i) Daca nu este mentionat altfel de catre Directorul de Cursa, masina oficiala isi va inchide luminile spre sfarsitul turului de formare si va intra la pit lane sau in alte zona desemnata. Plutonul va continua turul condusi de catre masina din pole position. Fiecare masina trebuie sa isi pastreze pozitia din grila nefiind permise depasirile sau overlapping, acestea trebuind sa ramana aliniata in spatele masinii din fata sa pana dupa afisarea semnalului de start.

j) Masina din pole position trebuie sa pastreze o viteza de 70-80 km/h pana la momentul afisarii semnalului de start.

k) Daca starterul este multumit de alinierea masinilor pe masura ce acestea se aproprie de linia de start la sfarsitul turului de formare, acesta va semnala inceperea cursei prin stingerea luminilor rosii. Suplimentar se poate afisa steagul verde plutonului.

l) Dacă se iveste o problemă pe măsura ce mașinile se apropie de linia de start la sfârșitul turului de formare și/sau înainte de retragerea mașinii oficiale de pe circuit, luminile roșii nu se vor stinge și fiecare mașină va efectua un nou tur de formare înainte completării procedurii de start de mai sus. Dacă mașina oficială s-a retras, plutonul va fi condus de către mașina din pole position, cu aceeași viteză înainte de startul cursei. Steaguri galbene fluturate pe traseu vor semnala un start întârziat sau abandonat. Cursa va fi scurtată cu un tur pentru fiecare tur de formare suplimentar.

6.5. Pornirea motoarelor pe grila de start

Electromotorul prevăzut pe mașină este singurul mod de pornire a motorului permis înainte de startul unei curse conform pct. 6.4. Fiecare mașină ce nu are motorul pornit când se da semnalul de start, poate fi împinsă să pornească și va putea fi penalizată conform pct. 6.4. O mașină cu motorul oprit care a cauzat o întârziere poate fi poziționată la coada plutonului pentru restul starturilor cursei respective (dacă este cazul).

6.6. Pilot

Dacă nu este aprobată o excepție de către FRAS sau de către alt regulament aplicabil, pe circuit este permisă numai prezența pilotului în mașină.

6.7. Comunicatia cu mașina

Este permisă folosirea comunicațiilor între pilot și un membru al echipajului de la boxe, cu respectarea tuturor prevederilor legale existente la acel moment.

6.8. Luminile de ploaie

O lumină de ploaie trebuie să fie montată pe partea din spate a fiecărei mașini, conform regulamentului tehnic. Aceasta trebuie aprinsă la instrucțiunile Comisarului de cursă, sau a reprezentantului acestuia sau oricând mai este menționat în regulamentul specific al competiției.

6.9. Zona de Pit

a) Pit lane înseamnă tot drumul pe care se aplică limita de viteză așa cum este indicat de semnul de restricționare a vitezei la început și semnul de ridicare a restricției de viteză la sfârșit. Pit lane-ul include și zona de semnalizare. Banda cea mai apropiată de zona de semnalizare, se numește „fast lane” și banda cea mai apropiată de boxe se numește „working lane”.

b) În timpul oricărei sesiuni de circuit, echipamente ce sunt necesare pentru un pit stop iminent pot fi lăsate pe pit lane, dar numai pentru un interval cuprins între cu maxim 2 tururi înainte de pit stop-ul programat și până imediat după acest pit stop.

c) Dacă nu este specificat altfel în regulamentul competiției, este permis accesul în zona de semnalizare unui număr maxim de 3 membrii de echipă a unui competitor ce se află în competiție.

d) Numai personalul autorizat de către oficiali poate rămâne în zona de semnalizare după plecarea în turul de formare și până după semnalul de start.

- e) Orice furtun sau element suspendat deasupra pit lane-ului, trebuie să fie la o înălțime de peste 2 m de la suprafața pit lane-ului.
- f) Competitorilor le este interzis să pună orice echipament pe sau în contact cu pit wall-ul.
- g) Competitorilor le este interzis să deseneze orice tip de linie pe orice parte a pit lane-ului.
- h) Limita de viteză în pit lane este de 50 km/h. Această limită de viteză se va aplica întotdeauna. Dacă se depășește această viteză, se impun penalizări conform pct 9.1.a) sau conform regulamentului competiției.
 - i) Folosirea marsarierului este interzisă în pit lane fără acceptul oficialilor.

6.11. Pit Stop

Dacă nu este menționat altceva în regulamentul competiției sau în regulamentul particular, următoarele reguli se aplică pentru pit stop:

- a) O mașină trebuie să traverseze pit laneul numai pe fast lane și nu are voie să intre în zona de working lane decât pe distanța minimă necesară să intre și să iasă din zona alocată acelei mașini pentru pit stop.
- b) Maxim 6 persoane per automobil sunt permise să acceseze pit lane-ul pentru a ajuta și/sau să lucreze la mașină în timpul unui pit stop.
- c) Dintre cele 6 persoane ce au dreptul să lucreze la mașină, 1 persoană trebuie să fie numită pe post de Crew Manager
- d) Crew Manager este responsabil de efectuarea în siguranță a pit stop-ului și mai ales pentru eliberarea în siguranță a mașinii înapoi în fast lane după efectuarea pit stop-ului. Acestuia îi este interzisă lucrul la mașină în timpul pit stop-ului.
- e) Fiecare persoană din pit lane în timpul unui eveniment trebuie să poată arăta dovada autorizării de acces în pit lane.
- f) Pilotul, dacă nu ajută la repararea sau realimentarea mașinii poate rămâne în mașină, la volan, chiar și în timpul realimentării. Astfel acesta nu va fi numărat printre cele maxim 6 persoane ce au dreptul să lucreze la mașină.
- g) În cazul schimbării de piloti, ajutorul acordat de pilotul care iese din mașină pilotului care se urcă la volan pentru asigurarea centurilor de siguranță, așezarea scaunului, sau reglarea oglinzilor, nu va fi numărat ca o persoană care lucrează la mașină dacă singurele activități pe care acesta le face sunt cele enumerate mai sus. O persoană care discută cu pilotul în timpul pit stop-ului nu este considerată ca fiind printre cei 6 care au voie să lucreze la mașină.
- h) Orice pilot care reîntră pe circuit după un pit stop trebuie să urmeze indicațiile oficialilor și să respecte orice semnal arătat la pit exit.
- i) În timpul realimentării, cerințele regulamentului tehnic privind realimentarea se aplică.

6.12. Finish si premii

a) Daca nu se mentioneaza altceva in reglementarile suplimentare, castigatorul unei curse va fi masina care trece linia de finish prima (conform pct. 6.12.e), unde automobilele incep toate in acelasi timp, sau parcurge distanta stabilita in cel mai scurt timp, in cazul in care masinile incep la timpi diferiti, sau parcurge cea mai mare distanta in cazul curselor care se desfasoara intr-un timp prestabilit luand in considerare:

- i. Daca steagul in carouri alb/negre "Chequered Flag" este aratat inainte de parcurgerea distantei sau timpului prestabilit de catre lider, se considera cursa ca fiind incheiata cand s-a aratat acest steag in carouri.
- ii. Daca steagul in carouri alb/negre "Chequered Flag" este aratat dupa parcurgerea distantei sau timpului prestabilit de catre lider, se considera cursa ca fiind incheiata cand s-a parcurs distanta prestabilita sau a expirat timpul prestabilit.
- iii. Daca o cursa este intrerupta cu steag rosu si nu se mai reia, rezultatele cursei se vor calcula de la momentul in care liderul a trecut linia de sosire la finalul turei precedente celei in care s-a aratat steagul rosu.
- iv. Cand rezultatele se bazeaza pe timpul scurs, steagul in carouri alb/negre "Chequered Flag" se va arata liderului prima oara cand va trece linia de sosire dupa ce timpul prestabilit s-a scurs, daca nu este mentionat altfel in reglementarile speciale ale evenimentului.

b) In toate cazurile, rezultatele vor arata astfel:

- i. Castigatorul va fi primul
- ii. Urmat de toate masinile inregistrate ca incheind cursa, in ordinea numarului de tururi completate de fiecare, iar pentru fiecare grup de masini ce a completat un numar egal de tururi, in ordinea timpilor necesari parcurgerii acelor tururi
- iii. Urmat de masinile neinregistrate ca incheind cursa in ordinea numarului de tururi parcurse.
- iv. Urmat de masinile ce au avut loc atribuit pe grila de start, dar totusi nu au luat startul.

c) Orice penalizare de timp ce se adauga la rezultatul final va fi adaugata masinii in cauza inainte de centralizarea tuturor timpilor, fara sa afecteze numarul de tururi completate de acea masina.

d) In orice cursa in care vor exista reglementari suplimentare ce prevad tururi suplimentare de penalizare, acestea se vor penaliza la numarul de tururi parcurse de acea masina inainte de centralizarea rezultatelor.

e) Pentru a fi inregistrat ca incheind o cursa, o masina trebuie sa fi trecut linia de sosire a circuitului (nu intrarea in Pit lane) prin puteri proprii, si sa fi completat minim 75% din distanta parcursa de castigatorul cursei si trebuie sa fi parcurs ultimul tur in mai putin de dublul celui mai bun timp pe tur al castigatorului.

- f) Pit exit-ul se va închide în momentul în care câștigătorul primește steagul în carouri. Nu se pot înregistra reclamații legate de momentul în care s-a închis pit exit-ul.
- g) Premiile se vor distribui competitorilor care au încheiat cursa în funcție de regulamentul specific al competiției.
- h) În cazul curselor în care se acordă puncte pentru Campionate/Serii/Cupe etc., numărul acestor puncte va fi specificat în regulamentul competiției respective și următoarele se vor aplica în cazul în care distanța sau timpul prestabilit nu sunt parcurse:
 - i. Orice cursă întreruptă ce nu se reia, în care s-a parcurs de către lider mai puțin de 50% din cursa programată, va fi ignorată și nu se vor atribui puncte.
 - ii. Orice cursă întreruptă ce nu se reia, în care s-a parcurs de către lider între 50% și 75% din cursa programată, se va considera o cursă completă, dar numai 50% din puncte vor fi atribuite.
 - iii. Orice cursă întreruptă ce nu se reia, în care s-a parcurs de către lider peste 75% din cursa programată, se va considera o cursă încheiată, și toate punctele vor fi atribuite.

6.13. SafetyCar

Directorul de Cursă își rezervă dreptul de a introduce Safety Car-ul în orice moment.

- a) În cazul curselor unde este numit un alt oficial să preia această sarcină de către Directorul de Cursă, acesta va avea control deplin asupra tuturor procedurilor ce implică Safety car-ul.
- b) Mașina trebuie să aibă marcaje clare cu Safety Car în spate și pe laterale. Suplimentar, cu acordul Directorului de cursă aceasta poate avea și un panou electronic pe acoperis care să scrie Safety car.
- c) Mașina trebuie să aibă macar o lumină intermitentă galbenă pe acoperis. Fiecare lumină trebuie să aibă circuit electric diferit. Aceasta trebuie să fie condusă de un pilot experimentat pe acel circuit. De asemenea trebuie să aibă la bord un observator capabil să recunoască fiecare mașină de pe circuit și să fie în contact permanent cu departamentul de control al cursei.
- d) Înainte de startul unei curse în care ar putea fi folosit, safety car-ul va fi poziționat la ieșirea din pit lane sau alta zonă atribuită special.
- e) Cursa se va neutraliza cu ajutorul safety car-ului după decizia Directorului de Cursă. Se va folosi în mod normal dacă un pilot, membru de echipă sau oficial este în pericol fizic iminent, dar care nu necesită oprirea completă a cursei.
- f) Când se da ordinul de folosire a safety car-ului, fiecare post de marșal de pe circuit va flutura un steag galben și va afișa panoul cu SC până la ieșirea safety car-ului de pe circuit.
- g) După informarea referitoare la intervenția Safety car-ului, toate mașinile trebuie să reducă imediată viteza. Depășirile sunt interzise. În timpul cursei, cu luminile în funcțiune, safety car-ul va pleca de la pit exit și va intra pe circuit indiferent unde se află liderul.

- h) După intrarea pe circuit a safety car-ului toate mașinile trebuie să se alinieze în spatele acestuia și să păstreze aceeași viteză ca aceasta. Depășirea safety car-ului este interzisă cu excepția semnalelor date în acest sens de observatorul din mașina.
- i) Când i se ordonează de către Directorul de Cursă, observatorul din safety car va folosi luminile verzi ale safety car-ului să permită mașinii/mășinilor din spate sau care se află între aceasta și lider, să depășească. Aceste mașini care au depășit, vor continua să meargă cu viteză redusă și fără să depășească, până vor ajunge din urmă coloana din spatele safety car-ului.
- j) Safety car-ul va fi folosit până când liderul (sau alta mașină relevantă) este în spatele sau și în general până când tot plutonul este aliniat în spatele safety car-ului. Fiecare mașină trebuie să păstreze viteză safety car-ului cât sunt în coloană. Fiecare mașină va păstra o distanță mai mică de 5 lungimi de mașină față de mașina din față și înainte de reînceperea cursei.
- k) Cât timp safety car-ul este în funcțiune, orice mașină are voie să oprească la pit-uri, dar nu se poate întoarce pe circuit până când nu se redeschide pit exit-ul. Pit exit-ul este în general deschis, excepție făcând momentul în care safety car-ul și coloana se apropie și trec pe lângă pit exit. Directorul de Cursă poate alege să scurteze timpul în care pit exitul este deschis, iar dacă acest lucru se întâmplă, piloții trebuie să fie informați prin regulamentul competiției, fie la briefing.
- l) O mașină care se întoarce pe circuit de la pit-uri trebuie să meargă cu viteză redusă până când prinde din urmă coloana din spatele safety car-ului.
- m) Pregătind sfârșitul prezentei safety car-ului pe circuit, Comisarul de Cursă va stabili o anumită viteză pentru safety car. Când comisarul de cursă cere ieșirea de pe circuit a safety car-ului, acesta își va stinge luminile, și va accelera, îndepărtându-se de pluton și intrând la pit lane la sfârșitul aceluiași tur. Din momentul în care safety car-ul și-a stins luminile, fiecare mașină va trebui să păstreze viteza stabilită iar mișcările laterale agresive sau frânările și accelerările agresive sunt interzise.
- n) Pe măsura ce safety car-ul intră în pit lane, steagurile galbene și panourile cu SC de la posturile marshalilor se vor retrage, și un steag verde va fi arătat la linia de start, ca semn pentru restart. În acest moment, mașinile pot accelera sau păstra aceeași viteză (nu au voie să încetinească) până la linia de control.
- o) O mașină nu are voie să depășească sau să facă overlap până nu a trecut linia de control după ce s-a dat steagul verde, excepție făcând situațiile în care o mașină are probleme tehnice evidente, sau depășirea nu poate fi evitată fără a cauza întârzieri majore restului plutonului.
- p) Steagurile verzi vor fi retrase după ce ultima mașină a trecut linia de control.
- q) Dacă safety car-ul este scos pe circuit la începutul ultimului tur, sau în timpul ultimului tur, acesta va intra la pit lane la sfârșitul turului iar mașinile vor primi steagul în carouri la sfârșitul turului fără depășiri sau accelerări.
- r) Orice tur parcurs în spatele safety car-ului va fi considerat un tur de cursă.

6.14. Oprirea cursei

- a) Dacă devine necesară oprirea cursei din motive de siguranță din cauza unui accident care blochează circuitul, sau din cauza vremii, sau orice alte motive care periclitează siguranța, Directorul de Cursă va ordona afișarea steagurilor roșii la toate posturile. Când se afișează steagul roșu, mașinile vor reduce imediat viteza și nu vor depăși o altă mașină deoarece:
- i. Rezultatele cursei vor fi cele de la sfârșitul turului precedente celei în care s-a arătat steagul roșu
 - ii. Pe circuit se pot afla mașini de service
 - iii. Circuitul poate fi blocat în totalitate de un accident
 - iv. Condițiile meteo pot să facă circuitul impracticabil la viteze ridicate
 - v. Pit lane-ul este deschis
- b) Procedura ce trebuie urmată depinde de numărul de tururi completate de către lider înainte de afișarea steagului roșu, dacă nu este menționat altfel în regulamentul competiției.

CAZUL A – MAI PUTIN DE 2 TURURI COMPLETE

- a) Dacă se poate reincepe cursa:
- i. Startul inițial va fi considerat invalid
 - ii. Dacă și oficialii sunt de acord, lungimea cursei rămasă de parcurs va fi lungimea stabilită inițial
 - iii. Orice pilot care a luat startul, are dreptul să îl reia, dar numai în mașina în care a luat startul prima dată.
 - iv. După ce s-a dat semnalul de oprire a cursei, fiecare mașină care poate, va continua cu viteza redusă direct la:
 - A) Pit lane
 - B) Dacă grila e liberă, înapoi pe poziția inițială în grila
 - C) Dacă grila este blocată, pe o poziție în spatele grilei inițiale, poziție indicată de oficiali.
 - v. Se poate lucra la orice mașină, cu excepția realimentării care este interzisă. Dacă se lucrează la mașină pe grila de start, acest lucru trebuie făcut numai pe poziția inițială a mașinii pe grila de start și nu trebuie să împiedice reluarea startului.

b) Dacă nu se poate relua cursa, atunci aceasta va fi anulată și nu se vor acorda puncte sau premii.

CAZUL B – MAI MULT DE 2 TURURI COMPLETE DAR MAI PUTIN DE 75% DIN DISTANTA/ DURATA PROPUSA

a) Dacă se poate reincepe cursa:

- i. Se va păstra ordinea din turul precedent turului în care s-a afișat steagul roșu, și numărul de tururi parcurse de fiecare mașină până în acel moment, dar cursa va fi considerată nulă.
- ii. Dacă și oficialii sunt de acord, cursa nouă după restart va avea cu 2 tururi mai puțin decât cursa inițială din care se scade numărul de tururi completate de către lider până în momentul opririi cursei.
- iii. Ordine de start pentru restartul cursei va fi ordinea din cursa în momentul începerii turului dinaintea turului în care s-a întrerupt cursa. Pozițiile din grila nu vor fi modificate dacă vreuna din mașini nu poate relua startul.
- iv. Pozițiile finale vor fi considerate cele de la sfârșitul cursei după restart. Înainte de restart, fiecărui pilot îi vor fi atribuite tururile completate în partea respectivă a cursei.
- v. La restart vor fi permise doar mașinile care s-au întors la pit lane sau pe grila de start cu forțe proprii și pe traseul corect.
- vi. Se poate lucra la orice mașină ori în pit lane ori pe grila de start. Realimentarea este interzisă. Dacă se lucrează la mașină pe grila de start, acest lucru trebuie făcut numai pe poziția inițială a mașinii pe grila de start și nu trebuie să împiedice reluarea startului.
- vii. Dacă o mașină intră în pit lane pentru realimentare, aceasta nu poate fi începută decât după restart, iar după aceea mașina se poate întoarce pe circuit.

b) Dacă nu se poate relua cursa, se va proceda ca în cazul C de mai jos.

CAZUL C – MAI MULT DE 75% DIN DISTANTA/ DURATA PROPUSA

a) Mașinile vor fi trimise direct în parc fermé, cursa va fi considerată ca încheiată iar ordinea de finish va fi considerată ordinea de la începutul turului precedent celui în care s-a oprit cursa.

b) Atât în cazul A cât și B

- i. Dacă nu este menționat altfel în regulamentul competiției, restartul se va face de la momentul „2 minute” înainte de start, moment în care pit exitul va fi închis.
- ii. O mașină care nu poate ajunge la locul ei pe grila de start înainte de momentul „2 minute” până la start, aceasta va fi direcționată pe pit lane și va putea lua startul de acolo, conform regulamentului.

6.15. Intreruperea si reluarea cursei

Procedura de restart se aplica tuturor curselor nationale, dar poate fi aplica in orice cursa, la discretia Directorului de Cursa.

a) Suspendarea cursei

- i. Daca devine necesara suspendarea cursei din cauza unul blocaj pe circuit cauzat de un accident, sau din cauza conditiilor meteo sau alte conditii care pot face continuarea cursei sa fie periculoasa, Directorul de Cursa va ordona afisarea steagurilor rosii la toate posturile de arbitri
- ii. Cand steagurile rosii sunt afisate, depasirile sunt interzise, pit exitul va fi blocat si toate masinile trebuie sa se indrepte cu viteza redusa catre grila de start (pilotii pot alege sa revina la pit lane). Prima masina care se intoarce in grila va ocupa pole position, iar celelalte masini se vor alinia in sir indian in spatele acesteia in ordinea in care au ajuns in grila. Orice masina care nu se poate intoarce pe grila din cauza unui blocaj pe circuit, se pot intoarce in grila dar cu conditia de a se intoarce acolo prin forte proprii dupa eliberarea circuitului.
- iii. Membrii echipelor si oficialii vor avea acces pe grila, precum si orice alta persoana autorizata de Directorul de Cursa.
- iv. O masina poate fi impinsa de pe grila in pit lane doar daca are aprobarea oficialior. Oricare astfel de masina nu va putea fi realimentata.
- v. Ordinea masinilor pe grila va fi ordinea din ultimul punct in care se poate determina pozitia tuturor masinilor, astfel ca ar putea fi necesara rearanjarea masinilor pe grila.
- vi. Safety car-ul va fi pozitionat in fruntea grilei
- vii. Cat timp cursa este suspendata:
 - A. Nici cursa nici cronometrarea nu se vor opri, dar daca programul evenimentului o permite, timpii pierduti in timpul suspendarii cursei se vor adauga la timpul total al cursei, cu aprobarea oficialilor.
 - B. Se poate lucra la masini odata ce s-au oprit pe grila (dupa acordarea permisiunii de acces pe grila) sau dupa ce au intrat la pit-uri, dar lucrul la aceste masini nu trebuie sa impiedice in niciun fel reluarea cursei.
 - C. Realimentarea sau schimbare de piloti sunt interzise. Dar daca o masina era la pituri in momentul afisarii steagului rosu, acesteia i se va permite realimentarea sau schimbul de piloti conform regulamentului.
 - D. Schimbarea oricarei anvelope este interzisa fara permisiunea Directorului de Cursa, datorate de schimbari de vreme (de la slickuri la ploaie) sau cu acordul Sefului arbitrilor sau a delegatului tehnic din motive de siguranta. Dar daca o masina era la

pituri in momentul afisarii steagului rosu, acesteia i se va permite schimbul de anvelope conform regulamentului.

- viii. Oricarei masini din pit lane i se va permite iesirea din pit lane pe la pit exit pentru reinceperea cursei, odata cu deschiderea acestuia, in ordinea in care au ajuns la pit exit.
- ix. Daca se suspenda cursa in timpul unei interventii a safety car-ului, si safety car-ul este instruit sa intre in pitlane, masinile vor urmari safety carul in pitlane si se vor alinia in spatele acesteia in fast lane. Se poate lucra la masina pe fast lane, dar realimentarea este interzisa. Schimbul de anvelope se poate face numai cu aprobarea Directorului de Cursa din motive de conditii meteo sau cu aprobarea Sefului arbitrilor sau a DT, din motive de siguranta, iar aceste lucrari nu trebuie sa impiedice reluarea cursei.
- x. Pilotii trebuie sa urmeze intotdeauna indicatiile oficialilor.

b) Reluarea cursei

- i. Se va semnaliza cu 5 minute, 3 minute, 1 minut, si 30 secunde inainte de reluarea cursei, iar aceasta semnalizare va fi si sonora.
- ii. Cu 2 minute inainte de reluarea cursei, orice masina care se afla intre safetycar si lider va putea sa depaseasca safety car-ul si sa completeze un tur suplimentar, fara depasiri, pentru a se alatura la coada grilei de start, sau in spatele safety car-ului daca acesta s-a pus in miscare. Cand pleaca de pe grila sa completeze turul pentru a-si lua pozitia corecta la coada plutonului, pilotii trebuie sa activeze limitatorul de pit lane pana cand depasesc safety car-ul sau sa nu depaseasca viteza de 50 Km/h.
- iii. Dupa anuntul de 1 minut, personalul si echipamentele de pe grila se vor indeparta.
- iv. Cand se flutura steagul verde, safety car-ul va pleca de pe grila si fiecare pilot trebuie sa pastreze o distanta mai mica de 5 lungimi de masina. Dupa ce ultima masina din plutonul din spatele safety car-ului a trecut de pit exit (incluzand masinile care au facut un tur suplimentar pentru a ajunge in coada plutonului) se va deschide pit exitul si masinile din pit lane vor avea voie sa intre pe circuit si sa isi ocupe locul la coada plutonului in spatele safety car-ului.
- v. Toate masurile normale de safety car vor fi valabile, si anume steagurile galbene si panourile cu SC la fiecare post de marshal.
- vi. Depasirile sunt permise numai daca:
 - A. O masina intarzie plecarea din grila si masinile din spate nu pot evita depasirea acesteia fara sa cauzeze intarzieri mari masinilor din spate
 - B. Exista mai multe masini care pleaca din pit lane iar una din ele este intarziata excesiv.

- vii. Dacă mașinile au intrat în pit lane, se vor urma aceiași pași pentru reluarea cursei de la pit exit.
- viii. Cu excepția unei decizii diferite din partea Directorului de cursă, safety car-ul va intra înapoi la pit lane după un tur.
- ix. Dacă nu se poate relua cursa, rezultatele finale vor fi cele de la începutul turului precedent celui în care s-a arătat steagul roșu.
- x. Deciziile luate pe baza acestei reguli nu pot fi contestate.

7. CODUL DE CONDUITA SPORTIVA

7.1. Observarea semnalelor

Instrucțiunile legate de steaguri, circuit și cursă din regulamentele FIA se consideră ca făcând parte din acest cod de conduită. Fiecare pilot trebuie să se supună acestora.

7.2 Definiția circuitului

- a) Circuitul, pentru definirea termenului în prezentul cod de conduită, se va referi la bucată de asfalt delimitată de cele două dungi albe continue pe ambele margini.
- b) Pentru pit lane, pit entry și pit exit se va face referire la marcajele exterioare ale bretelelor ce mărginesc aceste bucăți de circuit.
- c) Pentru a se evita confuziile, orice linie continuă se consideră ca face parte din circuit, dar un vibrato (kerb) nu.

7.3 Limitele circuitului (Track limits)

- a) Fiecare pilot trebuie să folosească întotdeauna circuitul în timpul cursei, și nu poate părăsi suprafața acestuia fără un motiv întemeiat.
- b) Se va considera că un pilot a părăsit circuitul dacă nicio parte a mașinii nu a rămas în contact cu acesta.

7.4 Standardul de pilotaj

- a) Fiecare pilot este obligat să se supună codului de conduită sportivă ori de câte ori se află pe circuit.
- b) Cauzarea unei coliziuni, repetarea unei greșeli sau dacă lasă impresia că nu se află în controlul mașinii (părăsirea circuitului) se va considera o încălcare a codului de conduită sportivă.
- c) Se vor aplica următoarele standarde:

- i. Conducere neglijentă: îndepărtarea de standardul unui pilot competent;

- ii. Conducere riscanta: o actiune neintentionata a unui pilot care creaza riscuri serioase pentru ceilalti participanti;
- iii. Conducere periculoasa: o actiune intentionata a unui pilot care creaza riscuri serioase pentru ceilalti participanti.

7.5 Depasiri si controlul masinii

- a) O masina singura pe circuit are dreptul de a folosi toata latimea circuitului
- b) Odata ce o masina este ajunsa din urma de o alta masina care il va depasi cu 1 tur, masina depasita trebuie sa o lase pe aceasta sa depaseasca cu prima ocazie. Daca pilotul ajuns din urma nu da semne de asigurare in oglinzi, marshalii de pe circuit vor flutura steaguri albastre pentru a indica prezenta unui pilot mai rapid care doreste sa depaseasca. Daca pilotul ignora aceste steaguri, va fi raportat catre oficiali.
- c) Depasirile, in functie de circumstante pot fi efectuate atat pe partea dreapta cat si pe partea stanga.
- d) Nu sunt permise mai mult de o (1) schimbare de directie. Un pilot care revine pe racing line dupa ce si-a aparat pozitia iesind de pe racing line, va fi obligat sa lase cel putin o latime de masina intre masina sa si marginea circuitului in apropierea de urmatorul viraj.
- e) Un pilot care isi apara pozitia pe linia dreapta, si inainte zonei de franare, poate folosi toata latimea circuitului pentru a se apara, cu conditia ca niciun element al masinii din spate sa nu fi ajuns in paralel cu acesta. In cazul unei astfel de aparari, pilotul care se apara nu are voie sa paraseasca circuitul fara un motiv justificat. Pentru evitarea confuziilor, orice miscare de aparare a pozitiei in zona de franare este interzisa iar directia de franare a automobilului care se apara trebuie sa ramana paralela cu marginile circuitului.
- f) Manevrele de intimidare prin impingere a adversarului dincolo de marginile circuitului, sau orice alte schimbari bruste de directie, sunt interzise. Pentru evitarea confuziilor, pilotii trebuie sa lase cel putin o latime de masina la iesirea din viraje daca orice parte a masinii adversarului este in paralel cu acestia.
- g) O masina ce a parasit circuitul se poate intoarce pe acesta numai cand este in siguranta sa faca asta, si fara a castiga un avantaj.
- h) Este interzis sa se conduca masina exagerat de incet sau intr-o masura ce poate pune in pericol ceilalti piloti.
- i) Este interzisa castigarea unui avantaj prin atingerea unei alte masini.
- j) Este interzisa manevrarea masinii in sens invers celui de parcurgere al circuitului, cu exceptia necesitatii absolute de indepartare a masinii dintr-o pozitie periculoasa.
- k) Un pilot trebuie sa evite sa faca in mod constant urmatoarele:

- i. Sa taie virajele circuitului iesind de pe suprafata acestuia sau a vibratoarelor.
- ii. Sa taie virajele, aducand pe suprafata circuitului resturi de materiale/ nisip/ pietris
- iii. Sa faca orice actiune care poate aduce resturi de materiale/ nisip/ pietris pe suprafata circuitului.

7.6 Oprirea masinilor in timpul cursei

- a) Pilotul unei masini care paraseste circuitul din cauza faptului ca nu poate mentine ritmul de cursa, trebuie sa semnalizeze acest lucru din timp si sa se asigure ca face asta cat mai aproape de o iesire de pe circuit.
- b) Daca un pilot opreste masina in afara pit lane-ului, aceasta trebuie scoasa de pe circuit cat mai repede pentru a nu deveni un pericol pentru ceilalti piloti sau sa ii incomodeze. Daca pilotul nu poate muta masina, e de datoria oficialilor sa ajute cu mutarea masinii. Daca aceasta asistenta a oficialilor rezulta in continuarea cursei, acest lucru trebuie facut fara incalcarea regulilor si fara a se castiga vreun avantaj.
- c) Reparatii asupra masinii pe circuit pot fi facute doar de catre pilot cu unelte pe care acesta le are in masina. Se pot da indicatii pilotului ori verbal, ori electronic.
- d) Orice tip de realimetare este interzisa cu exceptia situatiei in care masina este in boxa proprie din pit lane.
- e) In afara de pilot sau de oficialii numiti, nimeni nu are voie sa puna mana pe masina in afara pit lane-ului.
- f) Impingerea unei masini pe circuit este interzisa.
- g) O masina abandonata de pilot pe circuit este considerata retrasa din cursa, cu exceptia:
 - i. Pe durata unei suspendari de cursa.
 - ii. La indicatiile unui oficial de cursa
 - iii. Daca este specificat altfel in regulamentul competitiei.

7.7 Intrarea pe Pit Lane

- a) Sectiunea de circuit care duce spre inceputul pit lane-ului se va numi pit entry.
- b) In timpul curselor, accesul in pit lane este permis numai prin pit entry.
- c) O masina trebuie sa fie cu toate rotile pe fast lane la intrarea in pit lane.

- d) Un pilot care dorește să părăsească circuitul sau să intre în pit lane, trebuie să se asigure că manevra se poate face în siguranță.
- e) Exceptând cazurile de forță majoră (acceptate de stewarzi ca fiind cazuri de forță majoră), calcarea liniei continue care separă pit entry de circuit este interzisă.

7.8 Iesirea din Pit Lane

- a) Va fi o lumină sau steag de culoare verde sau roșie la ieșirea din pit lane. O mașină nu poate ieși din pit lane decât dacă culoarea semaforului sau a steagului este verde.
- b) Mașina trebuie să fie cu toate roțile pe fast lane la momentul părăsirii pit lane-ului.
- c) Exceptând cazurile de forță majoră (acceptate de oficiali ca fiind cazuri de forță majoră), orice linie care demarchează circuitul de ieșirea de la pit lane, nu trebuie să fie calcată de nicio parte a mașinii ce părăsește pit lane-ul.

7.9 Exersarea startului (Practice Starts)

Dacă nu este aprobat expres prin regulamentul competiției, exersarea starturilor este interzisă.

8. INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

8.1 Protest și Apel

În cazul în care se ivesc vreă dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament sau cu regulamentul competiției, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea să ia o decizie.

9. PENALIZARI

9.1. Impunerea de penalizări

- a) În cazul încălcării unei reguli, oficialii pot impune una sau orice combinație din următoarele penalizări:
 - i) Penalizare prin drive-through: Pilotul trebuie să intre pe pit lane urmând să se reîntoarcă pe circuit fără a fi necesară oprirea.
 - ii) Penalizare prin Stop and Go: Pilotul trebuie să intre pe pit lane, să oprească în zona alocată acestuia pentru pit pentru o perioadă de timp specificată de către oficiali, urmând apoi să se reîntoarcă pe circuit.

În ambele cazuri de mai sus nu se pot efectua reparații asupra mașinii, iar penalizare nu poate fi împrăștiată în timp ce safetycar-ul este pe circuit.

Dacă una dintre cele două penalizări se acordă în ultimile 3 tururi premergătoare sfârșitului cursei, o penalizare alternativă de 30 de secunde în cazul (i) sau o penalizare de 30 de secunde plus timpul specificat de oprire în cazul (ii), penalizări în timp ce vor fi adăugate la timpul total de la finalul cursei pentru acel concurent.

- iii) O penalizare în timp ce va fi adăugată la timpul total al cursei.

- iv) Anularea rezultatelor din antrenamente sau calificari.
- v) Pierderea unui anumit numar de pozitii intr-o cursa.
- vi) Retrogradarea cu un anumit numar de pozitii pe grila de start premergatoare unei curse.
- vii) Startul intr-o cursa premergatoare din zona de pit lane.
- viii) Mustrare. Daca niciuna dintre penalizarile de mai sus impuse de oficiali pentru incalcarea unei reguli in timpul antrenamentelor, calificarilor sau a cursei, nu sunt subiectul de apel.
- ix) O amenda in conformitate cu prevederile FRAS in vigoare la acel moment.
- x) Pierderea de puncte in campionat pana la un numar de puncte total cu maximul posibil de obtinut intr-o competitie.
- xi) Descalificare din rezultatele antrenamentelor, calificarilor sau cursei.
- xii) Descalificarea din competitie.

b) In timpul antrenamentelor, calificarilor sau cursei, oficialii pot impune penalizar conforme cu art 9.1a i), ii), iii), iv), or v) pentru orice incalcare a codului de conduita sportiva, un start fals, depasirea limitei de viteza impusa in pit lane, sau a oricarei nerespectari de reguli mentionate in regulamentul competitiei. Orice astfel de penalizari impuse de oficialii competitiei catre pilot sau competitor in timpul unei competitii, nu pot face obiectul unui protest.

c) Notificarile de penalizare in timp

Penalizarea in timp impusa in timpul unei sesiuni pe circuit va fi:

- i) notificata in cel mai scurt mod catre echipa competitorului;
- ii) notificati prin afisarea mesajului intr-un mod vizibil de catre toti concurentii/ toate echipele.

10. GENERAL

10.1 Briefing cu Pilotii

- a) Toti pilotii trebuie sa participe la briefing.
- b) Locatia, data si ora de desfasurare a briefing-ului vor fi stipulate in regulamentul particular.
- c) Pilotii trebuie sa semneze lista de prezenta.
- d) Imposibilitatea de a fi prezent la briefing, va fi penalizata prin amenda conform normelor FRAS in vigoare, si poate merge pana la refuzul pilotului de a participa la respectiva competitie.
- e) Intarzierea la briefing va fi penalizata prin amenda conform normelor FRAS in vigoare sau prin alte penalizari impuse de catre oficialii competitiei.

10.2 Alimentarea cu carburant

Zonele permise de alimentare, vor fi comunicate in regulamentul particular sau in regulamentul competitiei.

10.3 Extinctoare

Fiecare concurent este obligat sa detina in boxa, pentru fiecare vehicul din boxa, minim un extingtor de 4.5Kg in stare de functionare si care se afla in perioada de valabilitate, pe care sa fie aplicat numarul de concurs al concurentului respectiv, folosind un text cu minim 50 mm inaltime.

10.4 Pasageri

Conform regulamentului competitiei.

10.5 Pit Stop obligatoriu

In cazul unor competitii/ serii in care este impus unul sau mai multe pit stop-uri obligatorii in timpul cursei, conditiile pentru acestea se vor specifica in regulamentul competitiei respective.

10.6 Semnalizarea prin Steaguri

10.6.1 Steagurile vor avea o dimensiune minima de 600mm x 800mm, cu exceptia steagului Rosu si a steagului cu patrute alb/negre "Chequered Flag", care trebuie sa fie de 800mm x 1000mm (pot fi gasite mai jos imagini cu principiul de semnalizare al steagurilor)

a) Semnalizare prin steag pe linia de start/ sosire:

i) **Drapelul National:** Acest steag in mod normal se foloseste pentru a semnaliza startul cursei, daca nu exista sau nu functioneaza semaforul pentru start. Semnalul de start, folosind acest steag, se va da atunci cand steagul este lasat in jos, dupa ce a fost ridicat deasupra capului starterului la un interval de 5 secunde dupa ce Directorul de Cursa anunta semnalul "5 secunde". Daca din diferite motive nu se va folosi Drapelul National, culoarea steagului va fi mentionata in Regulamentul Particular, dar acea culoarea aleasa nu trebuie sa creeze confuzie cu unul dintre celelalte steaguri descrise in acest capitol).

ii) **Steagul Rosu:** Acest steag va fi agitat pe linia de start/ finish atunci cand a fost decisa oprirea cursei sau a unei sesiuni de antrenament sau calificari. Simultan, in toate posturile de arbitrii aflate pe circuit, for agita steagul Rosu. Steagul Rosu poate fi folosit de catre Directorul de Cursa sau de catre o persoana nominalizata de acesta, pentru a inchide circuitul.

iii) **Steagul cu carouri alb/negre "Chequered Flag":** Acest steag va fi fluturat pentru a semnala sfarsitul unei sesiuni de antrenament, calificari, sau a cursei. Toti concurentii vor inceta intrecerea dupa trecerea pe linia de start/ sosire si se vor indrepta catre pit/ paddock folosind pista in continuare.

iv) **Steagul Negru:** Acest steag va fi folosit pentru a-l informa pe concurentul in cauza ca trebuie sa opreasca la pit sau intr-un loc reglementat prin regulament particular sau regulament al competitiei, la urmatoare trecere pe langa acesta. Daca acel competitor nu se va conforma din diferite motive, acest steag nu va fi aratat mai mult de 4 tururi consecutive. Decizia de a arata acest steag, revine in totalitate oficialilor, iar echipa concurentului in cauza va fi informata imediat cu privire la decizie.

v) **Steagul Negru cu bulina portocalie de 400mm in diametru:** Acest steag va fi folosit pentru a informa un concurent cu privire la anumite defectiuni tehnice asupra vehiculului cu care acesta concureaza, si care ar putea pune in pericol siguranta sa sau a celorlalti concurenti, si va insemna ca acesta

va trebui să intre la pit în următorul tur. Când problema tehnică a fost remediată astfel încât Comisarul Tehnic este mulțumit, concurentul poate reîntra în cursă.

vi) **Steagul alb cu negru împartit pe diagonală:** Acest steag va fi arătat ca o avertizare celui competitor care a fost raportat că având un comportament nesportiv de către oficiali sau de către Directorul de Cursă.

Nota

1. Aceste ultime 3 steaguri (iv, v, vi) vor fi arătate fără a fi miscate și împreună cu o placă neagră pe care va fi afișat numărul de culoare alb al vehiculului în cauză.

2. În mod normal decizia de a arăta ultimile 2 steaguri (v și vi) îi revine Directorului de Cursă, însă pot fi folosite și de către arbitrii dacă este menționat în regulamentul competiției. Echipa în cauză va fi informată imediat cu privire la incident.

3. Aceste steaguri (iv, v și vi) vor putea fi afișate și în alte locuri decât pe linia de start/ sosire, dacă Directorul de Concurs consideră acest lucru necesar.

b) Semnalizare prin steaguri în posturile de arbitrii

i) **Steagul Rosu:** Acest steag va fi agitat la indicația Directorului de Cursă, când devine necesară oprirea unei sesiuni de antrenament, calificări sau a cursei. Toți piloții sunt obligați să încetinească imediat și se vor îndrepta către pit lane (sau altă zonă indicată prin regulamentul competiției) și vor fi pregătiți să se oprească pe loc dacă va fi necesar. Depășirile sunt interzise!

ii) **Steagul Galben:** Acest steag semnalează un eventual pericol, și va fi arătat piloților în următoarele maniere:

(A) Prin simpla afișare a steagului: Reduceți viteza, nu depășiți și fiți pregătiți pentru schimbarea direcției. În următoarea secțiune se află un obstacol pe circuit.

(B) Prin agitarea steagului: Reduceți viteza, nu depășiți și fiți pregătiți pentru schimbarea direcției sau pentru oprire. În următoarea secțiune există un obstacol ce blochează o parte a circuitului, sau sunt oficiali care lucrează la sau pe circuit pentru rezolvarea unor probleme.

Steagul Galben va fi afișat numai la postul care precede obstacolul aflat pe circuit.

În anumite cazuri, Directorul de Cursă poate decide afișarea steagului galben cu 2 sau mai multe posturi înainte de zonă în care există un obstacol pe circuit.

Depășirea este interzisă între primul steag galben afișat și steagul verde afișat după zonă în care există incidentul.

Steagul galben nu va fi afișat în pit lane, decât dacă există un incident despre care piloții trebuie să știe.

iii) **Steagul Galben cu Dungi Rosii:** Acesta va fi afișat nemiscat pentru a informa piloții despre faptul că există o lipsă de aderență la nivelul pistei, indiferent dacă este vorba de apă sau ulei, pietriș, etc., în zona de după postul unde steagul este afișat. Steagul va fi afișat (depinde de circumstanțe) pe durata a 4 tururi, dacă nu s-a curățat suprafața respectivă între timp. Nu este neapărat necesară afișarea steagului verde după o zonă semnalizată cu steag galben cu dungi roșii.

iv) **Steagul Albastru:** Acesta va fi agitat, ca o indicație pentru pilotul ce urmează a fi depășit. Acest steag are mai multe înțelesuri pe parcursul sesiunilor de antrenamente, calificări sau cursa.

- **Tot timpul:** Un steag nemiscat va fi afișat pentru pilotul care paraseste pit lane-ul, dacă urmează să apropie alte mașini aflate pe circuit în acea zonă de pit exit.

- **Pe parcursul antrenamentelor sau calificărilor** – Permiteți depășirea unui pilot care urmează să efectueze manevra de depășire.

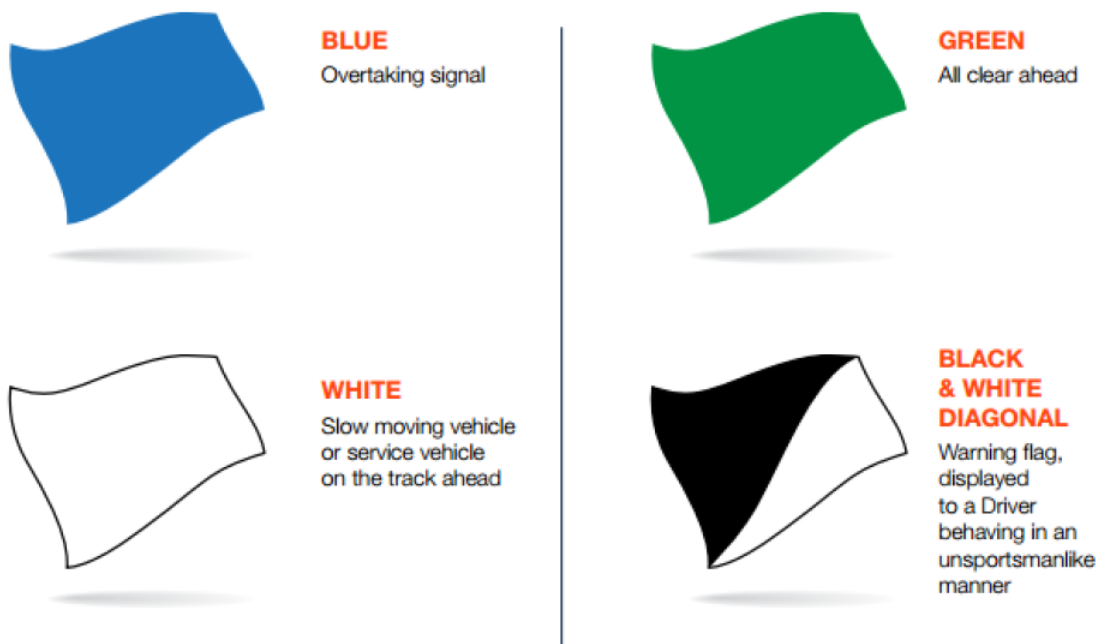
- **Pe parcursul cursei** – Steagul va fi arătat pilotului care urmează a fi depășit cu un tur. Când steagul albastru va fi arătat, pilotul în cauză trebuie să-i permită pilotului mai rapid depășirea cu prima ocazie.

v) **Steagul Alb:** Acest steag va fi folosit pentru a-i indica pilotului că pe următorul sector se afla un vehicul mult mai lent.

vi) **Steagul Verde:** Acesta va fi folosit pentru a indica eliberarea circuitului de către orice pericol, și va fi agitat în postul de arbitrii imediat după secțiunea în care a fost semnalat un incident ce a necesitat afișarea unuia dintre steagurile galbene. Va mai putea fi folosit la cererea Directorului de Cursă, pentru a semnaliza startul unui tur de formare.

Semnalizarea Steagurilor

Ilustrațiile de mai jos prezintă o referință cu privire la informația primită prin steagurile afișate.





YELLOW
Danger ahead – slow
and be prepared to
take avoiding action



**YELLOW WITH
RED STRIPES**
Deterioration of
adhesion /
slippery surface
ahead



RED
Stopping the race
or practice



**BLACK WITH
ORANGE DISC**
Mechanical
problems: stop at
pit on the next lap



BLACK
Enter pit lane on
the next lap



**BLACK
& WHITE
CHEQUERED**
Finishing flag
– end of race or
practice