

## REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NATIONAL DE DRIFT

□ **1.** Federatia Romana de Drift (F.R.D.) organizeaza Campionatul National de Drift (C.N.D.R.). Campionatul cuprinde concursurile (etapele) inscrise in calendarul competitional.

**F.R.D. elaboreaza, aplica, interpreteaza sau modifica prezentul regulament.**

□

□ **2.** Limba oficiala pentru C.N.D.R. este limba romana. In cazul in care se face etapa la F.I.D. elaborata intr-o limba de circulatie internationala se va folosi traducerea facuta de F.R.D. in limba romana.

□

□ **3. Concurent :**

- un sportiv la bordul unui automobil nominalizat la "pilot " ;
- este interzisa acceptarea altei persoane la bord in timpul desfasurarii concursului. Exceptie

face perioada de antrenamente ;

- sunt admisi piloti rezidenti romani si nerezidenti care poseda legitimatie F.R.D. sau F.I.D. ;
- participantii cu licenta F.I.D. vor primi numarul de concurs din seria 100.

□

#### □ 4. Parc service :

- locatie bine delimitata in care reparatiile sunt permise. Se poate folosi "Holding parc" in care este permis accesul in afara desfasurarii antrenamentului si concursului pentru mass-media, reprezentanti acreditati, public etc.

□

#### □ 5. Inceperea evenimentului :

- incepe in ziua verificarilor administrative si tehnice ;
- in perioada rezervata antrenamentelor va fi prevazuta o sesiune de taxi-drift. Fiecare ocupant al locului din dreapta va completa o declaratie tip care va fi inmanata organizatorului in momentul iesirii pe pista.

□

#### □ 6. Automobile admise :

- automobile cu tractiune spate ;
- rotile de fabrica pot fi inlocuite cu roti after-market. Toate suruburile / prezoanele trebuie sa fixeze roata.

□

□ **7. Suspensie :**

- imbunatatiri la suspensie sunt permise.

□

□ **8. Caroserie :**

- piese de caroserie – body-kit, bara de protectie si eleroane sunt permise.

□

□ **9. Combustibil :**

- orice grad de benzina auto poate fi utilizat pentru combustibil. Sunt foarte recomandate rezervoarele racing.

- capacele de umplere de combustibil trebuie sa fie fixate astfel incat sa nu se deschida la impact. **NU vor exista scurgeri de carburant DE NICI UN FEL, ACESTEA NU VOR FI TOLERATE.**

### 10. Frane :

- modificarile la sistemul de franare sunt permise ;
- sisteme de franare, inclusiv etrierii, discurile, placutele, lichidul si pedalele trebuie sa fie in stare buna de lucru.

### 11. Motor :

- motoarele pot fi modificate sau inlocuite ;
- toate dopurile de scurgere trebuie sa fie bine fixate. NU vor exista scurgeri DE NICI UN FEL, ACESTE NU VOR FI TOLERATE.

### 12. Electric :

- contactele generale si de siguranta sunt foarte recomandate si ar trebui sa fie marcate clar daca sunt montate in afara vehiculului.

### 13. Scaun :

- scaunul pilotului trebuie sa fie echipat cu 4 puncte de fixare sau mai multe. Centuri de

siguranta cu catarama din metal – ham de umar trebuie sa fie in tip H nu de tip Y. OEM – centuri de siguranta omologate, de asemenea, sunt tolerate, daca nu sunt modificate. Bolturile de siguranta trebuie prinse bine de sasiu. In timpul competitiei, geamul pilotului poate fi deschis maxim 15 cm.

### **14. Taxe de inscriere :**

- inscrierea se face cu 14 zile inainte de eveniment ;
- taxa se va achita in momentul validarii documentelor ;
- la inscriere se va achita taxa de asigurare de raspundere civila fata de terti in valoare de 60 000 EURO. Taxa este de 20 EURO / sportiv.

### **15. Clasarea in campionat (atribuirea punctelor) :**

- suma totalului de puncte acumulate la toate etapele;
- in cazul de egalitate (departajarea) se face dupa cele mai multe locuri I, II, III.

### **16. Echipele :**

- formate din 2 piloti ;
- nu se modifica pe parcursul campionatului componenta echipei ;
- atribuirea punctelor : suma tuturor etapelor.

**17. Regulament particular :**

- se afiseaza folosind buletinele oficiale care au putere sa modifice anumite reguli din regulamentul F.R.D.

**18. Permis de organizare :**

- F.R.D. va elibera permisul de organizare pentru etapa de drift ;

**19. Asigurare obligatorie :**

- regulamentul particular va oferi detalii cu privire la riscul preluat si la acoperirea financiara prin asigurare ;
- prima de asigurare inclusa in taxa de inscriere trebuie sa garanteze concurentilor acoperirea eventualelor pagube civile fata de terte persoane ;
- participantii vor fi asigurati in timpul concursului de o asigurare de raspundere civila fata de terti in valoare de 60 000 EURO.



- drapelul national cu inaltimea de 4 cm, numele pilotului cu inaltimea de 4 cm ;
- caracterul literei Helvetica ;
- ele vor fi pozitionate pe aripa fata stanga + dreapta.

### **22. Publicitate :**

- este permisa, cu conditia sa nu fie ofensatoare, politica, religioasa ;
- spatiile publicitare : usile spate, aripile fata, spate, capota ;
- spatiul federatiei si K.O.E. : parbrizul din fata si spate ;
- spatiul organizator: pe panou usa stanga, dreapta.

### **23. Comportament nesportiv :**

- orice incercare de a influenta evolutia celorlalte echipaje : blocarea traseului cu intentie, incetinirea tendentioasa, condusul in contrasens va atrage sanctiuni : advertisment, excluderea pe etapa sau mai multe etape.

### **24. Inscrierea (limita teoretica este de 40 de masini) :**



- a) numarul maxim va fi prevazut in regulament particular ;
- b) pe site-ul federatiei se gaseste formularul de inscriere care trebuie completat si trimis cu 14 zile inainte de eveniment organizatorului. In cazul etapelor internationale diferitele documente, regulament particular si orice buletin informativ se tiparesc si in limba engleza ;
- c) documente necesare la inscriere :
  - formular de inscriere ;
  - dovada taxei de asigurare ;
  - legitimatie de pilot ;
  - permis de conducere (daca este cazul) ;
  - pasaportul tehnic al automobilului .
- d) angajamentul competitional :
  - prin inscriere pilotul accepta arbitrajul F.R.D. ;
  - se supune jurisdictiilor sportive.
- e) restituierea taxei de inscriere :
  - in cazul in care nu a fost acceptat ;
  - in cazul suspendarii competitiei.
- f) la eliberarea legitimatiei de sportiv se va prezenta adeverinta medicala si taxa anuala achita la un club sportiv.
- g) pilotii care nu au 18 ani impliniti vor fi examinati de o comisie de arbitrii si un sportiv legitimat, inaintea antrenamentelor pentru a valida participarea la etapa respectiva. In caz ca nu corespunde nivelului asteptat se va restitui taxa de inscriere.

### **25. Verificari tehnice :**

- echipajul tehnic sa prezinte pasaportul tehnic;
- se verifica: rollbar, centuri, scaune, stingatoare, rezervoare de combustibil, casti, combinezoane, manusi, cagule, ghete;
- este obligatoriu folosirea prelatei sub autoturism in parc service.

### **26. Scurgere :**

- rezervoarele de captura trebuie sa fie instalate si fixate bine. NU se accepta scurgeri de lichid  
DE  
NICI UN FEL.

### **27. Carlig :**

- carligele de remorcare trebuie sa fie instalate in fata si in spatele vehiculului.

### **28. Lumini :**

- toate masinile trebuie sa aiba in functiune luminile de frana.

### **29. Caroserie :**

- capota si capacele trebuie sa fie prinse de sasiu in siguranta.

**30. Baterii :**

- bateriile trebuie sa fie bine fixate, terminalele de curent pozitiv (+) bine izolate si daca sunt localizate in cabina de pilotaj trebuie sa fie acoperite sau cu capace etanse.

**31. Evacuare :**

- fiecare masina trebuie sa mentina un sistem de evacuare cu nici un risc de incendiu.

**32. Automobile Cabrio :**

☐ - vehicul Soft Top (convertibile) trebuie sa aiba un plafon solid dur sau Roll Cage complet.

**33. Roll Cage :**

☐ - Roll Cage – urile sunt obligatorii. OMP este permis, controlul de securitate al roll cage – ului se va face la inspectia tehnica. La prima inspectie facuta a anului masina care prezinta probleme primeste 1 avertisment, ceea ce inseamna ca poate doar o runda fara Roll Cage.

**34. Extinctor :**

- extingtorul automat cu declansare exterioara si interioara este foarte recomandat si va deveni obligatoriu in anul 2012.

**35. Festivitatea de premiere :**

- este obligatoriu ca toti concurentii, oficiali, sponsori, arbitrii, mecanici sa asiste la festivitatea de premiere ;  
- echipajelor clasate pe locurile I, II, III vor primi : cupe, medalii, plachete, premii etc. ;  
- orice sportiv clasat pe locurile I, II, III care nu va fi prezent la festivitatea de premiere va suporta o amenda de 100 EURO.

**36. Festivitatea de premiere anuala :**

- orice pilot castigator al unui campionat trebuie sa fie prezent la festivitatea de premiere F.R.D.  
- se vor acorda cupe, diplome, medalii, premii etc. atat sportivilor cat si echipelor.  
Nou pentru anul 2011

**37. Regula de 5 minute :**

- cand incepe cursa si prima masina este la start ; acesta nu trebuie sa astepte a doua masina mai mult de 5 minute la linia de start. Indiferent ce cursa ar fi : de incalzire, prima sau a doua cursa. (batalie tuiso) ;
- aceasta regula nu se aplica cand problema vine de la organizare. Regula celor 5 minute se aplica o singura data pentru acelasi oponent.

**38. Campionatul echipelor si punctajul pe echipe :**

- echipa campionatului nu se confunda cu echipa de drift. Aceasta echipa a campionatului este comparativa cu campionatul constructorilor F1. O echipa este compusa din 2 masini de drift si pe durata intregului sezon vom adauga punctele individuale ale acestor piloti, echipei.
- la sfarsitul sezonului cea mai buna echipa va fi declarata ECHIPA CAMPIONATULUI KING OF EUROPE. Se va acorda cate o cupa in fiecare eveniment al K.O.E. Schimbarea echipei in sezon nu este permisa.

**39. "Moartea subita" (cursa a 3-a) :**

- pilotii devin din ce in ce mai buni si numarul de egalitati creste in fiecare an drept pentru care se va tine cursa cu nr. 3. In aceasta cursa nu se va mai intra la dublu ci 1 cate 1 ca la "lupta mortii subite".

**40. Penalizarea drift-ului la viteza redusa :**

- in timpul calificarilor vom pune un pistol de radar la cel mai rapid viraj al cursei (de obicei primul) pentru a lua cea mai buna viteza de calificare a fiecaruia ;
- cand cursa la dublu are loc, ca lider al luptei nu poti sa ai viteza cu 10 % mai mica decat in calificari, daca este mai mica vei fi sanctionat / punctat cu 0 pct. Ca lider de cursa, aceasta tactica a vitezei reduse in drift, cauzatoare de invartii oponentul sau de a il forta sa supra vireze se va penaliza de asemenea cu 0 pct. ASTEPTARILE SUNT LA VITEZE MARI SI TURATIE MARE.

**41. Penalizarea pentru UNGHIUL MIC in drift :**

- driftul este "UNGHI", in timpul cursei cel care urmareste liderul trebuie sa pastreze acelasi unghi ca acesta sau mai bun. Daca urmaritorul micsoreaza unghiul pentru a prinde viteza sa se apropie de lider, va fi depunctat ;
- daca cel de-al doilea (urmaritorul) foloseste aceeasi tehnica sa il depaseasca pe cel din fata, nu se va considera o depasire reala si acesta va fi depunctat.

**42. Reguli de 0 puncte :**

- veti primi 0 puncte in urmatoarele cazuri :

- a) de invartire (360 spin) – in calificari sau in cursa;
- b) de a fi depasit in cursa ;
- c) de a fi cu 10 % mai lent decat in calificari, pe primul viraj, in cursa ;
- d) de a scadea viteza voluntar in cursa ;
- e) de a "juca murdar" in cursa ;
- f) de a iesi cu 4 roti afara de pe pista, in cursa sau in calificari ;
- g) de sub-virare in cursa sau in calificari ;
- h) de a atinge voluntar oponentul in cursa.

### **43. Filmarea live (in direct) pentru arbitrii :**

- in timpul cursei la dublu, se va dedica un nou arbitru pentru a vizualiza video-urile celor doua curse in direct ;
- fiecare cursa castigata va fi inregistrata in 2011, iar daca este necesar aceasta va fi revizuita de arbitrii daca este necesar si in timpul unei lupte stranse.

### **44. Burnout-urile pe loc si lipsa de respect :**

- pilotul care face burnout pe loc cauzand daune permanente pistei de drift sau orice altfel de actiuni lipsite de respect va fi descalificat din cursa si nu va primi nici un punct, indiferent de punctaj obtinut pana in acel moment.

### **45. Informatii arbitraj – calificari :**

- fiecare tura este judecata dupa 4 criterii : VITEZA, LINIE, UNGHI si IMPACT. Numai cea mai buna tura se puncteaza.
- VITEZA – este viteza cu care pilotul poate sa ruleze in intreaga tura nu numai pe primul viraj, ci media reala. Punctajul maxim este acordat pentru intrarea in viteza mare (in forta) si viteza consistenta pe intreaga cursa.
- LINIA – este calea ideala pe care un vehicul trebuie sa o urmeze si este marcata de puncte (jaloane) si in interiorul si in exteriorului virajelor. In interiorul virajului este jalonul, punct fata de care spoilerul fata al vehiculului ar trebui sa vina cat mai aproape posibil. De asemenea, punctele de referinta din exterior determinand cat de aproape un colt al spoilerului spate ajunge fata de punct. Daca un punct marcat nu este vizibil din turnul de arbitraj, un sistem de steaguri sau un membru al staff-ului poate fi folosit pentru a comunica daca un pilot a marcat in mod corespunzator.
- UNGHIUL – masoara cantitatea de contra-viraj si unghiul relativ de alunecare al jumatatii de spate a masinii utilizate de pilot in timpul cursei.
- IMPACT – este impresia care o lasa pilotul dupa ce trece. Acesta este criteriul cel mai subiectiv si judecatorii se vor uita la spectatori pentru cea mai "emotiva" parere, care soferul o poate aduce.
- pilotii trebuie sa poata demonstra controlul deplin al masinii, in orice moment. Toti soferii incep cu 100 puncte si se vor reduce in timpul cursei, in cazul in care nu respecta liniile strict impuse de catre arbitrii in timpul reuniunii pilotilor. Fiecare dintre arbitrii ofera un scor de puncte din 100 posibile, iar scorurile sunt in medie pentru fiecare tur. Cel mai mare scor pentru fiecare conducator auto este cel care este luat in calcul. Rotirile si 4 roti in afara pistei sunt de asemenea punctate cu 0 pct (#24). Pilotul cu cel mai bun scor din calificari va primi 20 de puncte in plus la campionat !

### **46. Informatii arbitraj – lupta la dublu :**

- deoarece evenimentele profesionale de drift sunt arbitrate cu privire la executare si stil, este obligatoriu ca arbitrii sa fie familiarizati cu caracteristicile masinilor si tehnicile avansate de pilotaj folosite de catre concurenti ;
- luptele la dublu se bazeaza pe doua curse, in format 1-1, cu concurenti imperecheati dupa Top 16 sau Top 32. Cel mai bun pilot calificat va conduce prima cursa iar cel mai slab calificat, a doua. Factorul critic de succes este pentru masina din frunte sa poata rula curse la viteza mare si cu acceleratia la maxim (cum este descris in regula #22), fara eroare fiind in acelasi timp, presat de



masina de mai jos. Masina urmatoare trebuie sa incerce sa "depaseasca" masina din fata cu cel puțin un unghi sau un unghi mai bun. Concentrarea pilotului este critica. De cele mai multe ori un pilot pierde batalia din cauza propriilor greseli (lovirea conurilor, iesirea de pe pista, sub-virarea) decat sa fie invins de urmaritor ;

- liderul cursei trebuie sa poata urma clar traseul fara a face orice erori datorita neatentiei sau presiunii impuse de masina in urma ;
- punctele de marcaj sunt utilizate numai in calificare si nu in lupta ;
- calificarea cu punctele de marcaj arata publicul competenta pilotului de a controla complet masina lui si de a reusi sa mentina linia pentru marcaj maxim si de a impinge masina la limita pe linia cursei si de a pune presiune pe adversar ;
- devansarea este un extra in bataliile la dublu. Pilotul ar trebui sa depaseasca doar daca masina din fata va incetini prea mult sau este in afara liniei cursei. Trecere trebuie sa fie executata intr-un mod sigur si profesional. Trecerea trebuie sa fie facuta in drift, fara a intrerupe linia autoturismului depasit si in linia corespunzatoare. Daca devansarea duce la contractul dintre masini, masina care trece poate fi sanctionata in functie de circumstantele reale, masina din urma ar trebui sa fie axata si presarea liderului, nu numai axata pe preluarea conducerii, aceasta ar fi o greseala MAJORA si in cele mai multe cazuri ar rezulta in supravirarea – invartirea celeilalte masini ;
- coliziuni s-ar putea sa apara in timpul cursei la dublu si in caz de contact, soferul in culpa va pierde cursa. Arbitrii sunt singurele persoane care vor decide care este soferul sanctionat;
- punctajul acumulat de piloti in timpul cursei. Fiecare va fi marcat pe o partaje de 10 puncte (5-5, 6-4, 7-3), evidentierea se bazeaza pe regulile de mai sus. La incheierea lupta cap-la-cap, comisia de arbitraj va desemna un castigator avand 3 optiuni :

1. pilotul "A" castiga
2. pilotul "B" castiga
3. "moartea subita" decide "A" sau "B";

- in cazul in care nu exista o majoritate clara, variant cu nr. 3 va fi acordata, iar concurentii vor incepe o alta cursa cap-la-cap precum "moartea subita". Multiple astfel de curse pot fi necesare sa se stabileasca un castigator, lupta "moarte subita" va continua numai in cazul in care scorul este

5-5. Cel mai bine clasat pilot va fi lider de prima "batalie moarte subita" (asa cum este descris in regula #21) ;

- tot arbitrajul se va face de la turnul arbitraj ;
- le recomandam concurentilor sa utilizeze tactici bune cum ar fi : punand presiune pe un adversar printr-un unghi de drift mai agresiv, care intra cu viteza mai mare in viraje, si aratand buna strategie pe a doua batalie in functie de rezultatul din prima batalie. Arbitrii sunt bine familiarizati cu capacitatile masinilor fiecarui concurent si in cazul in care pilotul nu este impinge masina la limita, acesta va fi eliminat din runda.

**47. Sistemul de punctaj :**

- inregistrarea la o cursa : 20 de puncte (pentru runda finala : 40 de puncte)
- locul I la calificari : 20 de puncte (pentru runda finala : 40 de puncte)
- cei mai buni 16 sau 32 de piloti (in functie de numarul de inregistrare al pilotului) va avansa in

**Top 16 / Top 32 si va castiga urmatoarele puncte :**

1 / Final 16 : 20 puncte  
1 / Final 8 : 30 puncte  
1 / Final 4 : 50 puncte  
Locul 4 : 70 puncte  
Locul 3 : 80 puncte  
Locul 2 : 90 puncte  
Castigator : 100 puncte

**ATENTIE : Punctele la runda finala sunt duble !!!**