



REGULAMENT COMPETIȚII „OPEN DRIFT” - ACR 2026

1. Introducere în Drift

1.1 Definiție

Drifting-ul este o disciplină sportivă cu motor care poate fi organizată pe o pistă permanentă (karting, circuit) sau pe o pistă temporară (de exemplu, o parcare auto) de asfalt sau beton. Mașina trebuie să meargă lateral în supra-virare iar supra-virarea trebuie să fie controlată de pilot și vor fi evaluate după stil și zone de contact (CLIPPING ZONE). Piloții trebuie să demonstreze viteza și abilitatea de a controla alunecarea/atingerea zonelor de contact în așa fel încât roțile să nu se oprească din rotație.

1.2 Reguli generale Drift la care pot fi amendate unele puncte prin regulamentul particular sau la briefing piloți cu publicarea unui comunicat fizic afișat sau comunicat online (Sportity, WhatsApp, web organizator, etc.): **Anexa 1**

2. Lexicon preliminar minimal

Run: Rundă, serie, alergare, tură

Solo: automobil condus de un pilot în timpul rundelor de calificare singur pe pista

Bătălie/Battle: rulaj între doi piloți

Zona de contact / Clipping zone: semne de referință pe marginea pistei care definesc cursul și pe care trebuie să le atingă piloții cât mai aproape posibil, fără a le depăși. Aceste zone pot fi poziționate în interiorul sau în afara traiectoriei în fiecare dintre curbe.

Încă o dată / One more time: bătălie suplimentară pentru a decide câștigătorul.

Automobil Clubul Roman = ACR

3. Descrierea evenimentului

3.1 Evenimentele în drift sunt clasificate în două categorii, acestea fiind „Solo” și „Battle”. Solo Drifting este un eveniment de bază și Battle Drifting este un eveniment avansat cu două mașini.

3.2 Solo Drifting este o competiție în care drift-ul unei singure mașini este evaluat pe baza a 4 criterii, acestea fiind: **Linie, Unghi, Stil**. Scorurile maxime vor fi dintr-un total de 100 de puncte. Plasarea în clasament este determinată de punctele marcate.

3.3 Drifting Battle este o competiție în care două mașini se deplasează în formație. Criteriile de evaluare sunt diferite de cele utilizate în Solo Drifting. Mașina principală LEADER trebuie să urmărească o cursă solo perfectă, în timp ce mașina de urmărire FOLLOWER(CHASER) trebuie să urmărească și să imite rularea mașinii principale, apropiindu-se cât mai mult posibil fără a face vreun contact notabil de natură a modifica trasa celeilalte mașini. Judecătorii vor determina apoi câștigătorul unei bătălii prin compararea prestației fiecărei mașini principale și ca urmaritor în timpul celor doua reprize (RUN) în sistemul comparativ LEAD to LEAD și CHASE to CHASE.

4. Organizare

4.1 Permise

Este necesar un permis de organizare emis de ACR pentru toate evenimentele Drifting. Asigurarea de răspundere civilă către terți este necesară. Aceasta nu se aplică piloților și automobilelor de concurs, piloții încheie o asigurare de pilot odată cu aplicația pentru licență.

Un observator ACR va fi numit pentru evenimente Drifting.

4.2 Oficiali

Directorul concursului și judecătorii vor deține o licență oficială de la ACR.

Trei judecători(minim) cu o licență ASN vor fi numiți pentru toate evenimentele de drifting.

Evenimentele naționale pot fi și cu un singur judecător.

Cel puțin un oficial trebuie să fie plasat la fiecare viraj pe traseul pistei definit pentru eveniment si în plus, pentru rolul său de Securitate, fiecare official poate fi folosit și ca judecător de fapte, pentru a valida - sau nu - o zonă de contact CLIPPING ZONE sau alt aspect al judecății cu un steag specific care indică rezultatul factorilor de judecată.



Consiliul Comisarilor Sportivi – CCS format din trei membri. La competițiile naționale poate fi doar un singur membru.

4.3 Înregistrare

Regulamentele tehnice sancționate și regulamentele suplimentare trebuie publicate pentru eliberarea permisului de organizare evenimente individuale și campionat.

4.4 Servicii medicale

Participarea unei ambulanțe cu echipaj calificat și o mașină de pompieri este obligatorie pentru evenimentele de drift.

4.5 Măsurile de siguranță

Cel puțin două stingătoare cu o capacitate minimă de 6 kg (fiecare unitate) trebuie să fie poziționate în apropierea posturilor oficialilor de traseu din grija oficialilor instruiți.

4.6 Evenimentele vor avea unul sau trei Comisari Sportivi care analizează și judecă orice fapte, încălcări sau reclamații și contestații ale pilotilor care contravin prezentului regulament cu excepția deciziilor Judecătorilor de fapte ale căror decizii nu pot fi contestate de piloți sau amendate de Comisarii Sportivi.

4.7 Taxa de contestații/reclamații este 1000lei, achitată pe loc. Contestația/reclamația se depune doar în scris de către pilot în nume propriu. Aceasta poate fi de natură tehnică (ex: deconectarea stopurilor pe frână și a luminilor suplimentare de frână, utilizarea unui carburant neautorizat. etc.) sau disciplinară. Contestațiile se pot depune doar cu taxa aferentă cel mai târziu în 15 minute de la afișarea clasamentelor finale la Directorul de Concurs sau la Oficialul pentru relația cu concurenții CRO.

5. Desfășurarea evenimentului

5.1 Înaintea oricărei sesiuni de antrenament, calificare sau competiție, Directorul concursului trebuie să prezinte un briefing cu toți piloții referitor la procedurile de securitate, urgență și semnalizări. În orice moment căile de acces trebuie păstrate libere pentru accesul vehiculelor de urgență.

5.2 În plus față de informarea obligatorie cu privire la procedurile de Securitate, urgență și semnalizări de către Directorul de concurs, trebuie efectuat un briefing suplimentar de către judecători pentru a explica criteriile de evaluare pentru acel eveniment. Primul briefing ar trebui să aibă loc înainte de prima sesiune de antrenamente LIBERE (sau înainte de prima sesiune a pilotului în cadrul evenimentului). Briefing-ul suplimentar este recomandat înainte de începerea competiției solo și din nou înainte de începerea battle-urilor.

Briefing-ul oferă judecătorilor posibilitatea de a explica concurenților exact ce vor căuta când decid punctajul și cum va arăta un run perfect.

Notele care rezumă fiecare briefing trebuie publicate pe avizierul oficial după fiecare briefing.

5.3 Prezența la briefing este obligatorie. Absența poate fi penalizată la prima abatere cu amendă, la a doua abatere cu excludere sau dublarea amenzii.

5.4 Amenzile pot fi între 200 și 5000 lei și vor preciza în regulamentul particular.

6. Verificarea Tehnică

6.1 Este responsabilitatea concurenților să se asigure că vehiculele lor respectă cel puțin minimul de cerințe de siguranță, exemplu: centuri, baterie securizată, fără obiecte libere în mașină, extingător cu încărcătură completă, cască, echipament pilot conforme. Toate acestea vor fi detaliate în regulamentul particular sau în regulamentul tehnic.

6.2 Formularul de înscriere include o „Declarație” care va fi completată și predată la eveniment. Se consideră documentație și aceasta, împreună cu prezentarea vehiculului pentru control cu o declarație implicită de conformitate cu programul de siguranță consemnat în fișa de verificare tehnică.

6.3 Concurenții își vor pune la dispoziție îmbrăcămintea de siguranță și vehiculul pentru control, la cererea Comisarilor tehnici desemnați, ori de câte ori aceștia consideră necesar. Vehiculul trebuie prezentat în stare în care va fi folosit în competiție, cu toate echipamentele montate. Comisarii tehnici pot efectua un control oricând în timpul competiției.



7. Hotărârea judecătorilor de fapte

7.1 Criteriile de evaluare trebuie menționate în Regulamentul suplimentar al evenimentului sau în buletin oficial și trebuie, de asemenea, explicat la briefingul piloților.

Defalcarea punctajului recomandat este după cum urmează:

- 60pts. LINIE
- 20pts. UNGHI
- 20pts. STIL

Cu toate acestea, judecătorii fiecărui eveniment își păstrează dreptul de a ajusta proporțiile punctajului la propria lor discreție (cu aprobarea Comisarilor Sportivi), în funcție de aspectul pistei, condițiile meteorologice, variațiile regionale de drift.

Dacă judecătorii se abat de la scorurile recomandate de FIA (ca mai sus), trebuie să mențină un maxim scor posibil de 100 de puncte, atribuind fiecărui criteriu nu mai mult de 50 de puncte și nu mai puțin de 10 puncte.

Defalcarea punctelor trebuie confirmată nu mai târziu de briefing-ul inițial și de toate cele trei.

Judecătorii trebuie să urmărească aceeași defalcare reciprocă în cadrul evenimentului.

7.2 exemplu al factorilor de judecată

Linia: Linia reprezintă traseul ideal pe care pilotul trebuie să îl urmeze. Arbitrii vor observa dacă pilotul urmează linia specificată. Punctajul va fi maxim pentru cei care reușesc să respecte linia ideală (ex. Apropierea maximă de zonele desemnate precum zona de contact –clipping zone, menținând în același timp fluiditatea), iar penalizările vor fi aplicate pentru abaterile semnificative de la aceasta.

Unghi: Unghiul se referă la unghiul la care vehiculul este înclinat în timpul drift-ului. Arbitrii vor evalua unghiul de drift; un unghi optim, care arată un control bun și rezultă și într-o fluiditate bună, va fi punctat pozitiv. Unghiurile prea mici sau prea mari care afectează controlul mașinii, precum și capacitatea chaser-ului de a le anticipa și copia vor fi penalizate.

Stil: Stilul este o combinație de commitment, inițiere și fluiditate. Acestea se referă la modul în care pilotul își execută manevrele, incluzând atitudinea generală și abordarea. Un stil fluid, încrezător și spectaculos va fi apreciat. Piloții care prezintă eleganță și estetică vor primi punctaj suplimentar. Mișcărilor necontrolate sau cele care prezintă corecții nedorite vor fi penalizate.

- **Commitment:** Commitment-ul se referă la nivelul de angajament demonstrat de pilot în timpul manevrelor de drift, evidențiind abilitatea de a controla vehiculul cu încredere și de a executa manevre complexe și dificile într-un mod cât mai natural.
- **Inițiere:** Arbitrii vor observa modul în care pilotul inițiază drift-ul, inclusiv tehnica de pornire și viteza de abordare. O inițiere bună se va traduce printr-un unghi corect și o tranziție lină în drift.
- **Fluiditate:** Fluiditatea se referă la modul în care pilotul își coordonează manevrele. Mișcărilor trebuie să fie uniforme și să nu aibă întreruperi sau ajustări bruște. Piloții care demonstrează o execuție fluentă și naturală a drift-ului vor obține punctaj suplimentar.

Mașina de urmărire FOLLOWER ar trebui să ruleze în apropierea mașinii principale și să copieze rulajul mașinii principale LEADER.

7.3 Factorii de evaluare aplicabili Evenimentului vor fi judecați de Judecătorii de fapte și numele Judecătorilor de fapte trebuie să fie afișat pe avizierul oficial.

7.4 Hotărârea judecătorilor de fapte se efectuează prin sistemul de adăugare de puncte sau scădere de puncte în raport cu factorii de judecată.

7.5 Nu se poate face niciun protest împotriva hotărârii judecătorilor de fapte.

Regulile privind arbitrajul sunt detaliate în Anexa 1 : Regulii privind Arbitrajul Drift

8.Traseul de concurs (Track layout)

Organizatorul va furniza informații complete despre fiecare spațiu al circuitului sau al locului de desfășurare, inclusiv forma acestuia, și trebuie să specifice desenul cursului de competiție înainte de începerea evenimentului. Când se



organizează drift multiplu al mașinilor(battle), spațiul disponibil pentru două sau multe mașini care stau în paralel la linia de start trebuie să fie asigurat.

- 1)Linia de start
- 2)Secțiunea de accelerare
- 3)Secțiunea de competiție (judecată), incluzând minimum 3 curbe și maxim 7 curbe
- 4)Linie de sfârșit
- 5)Secțiunea de decelerare
- 6)Poziția judecătorilor de fapte / oficialilor de traseu

9. Determinarea clasificării

Metoda de determinare a clasificării este la latitudinea organizatorului și trebuie specificată în regulamentele suplimentare ale Evenimentului.

Exemplu de descriere a metodei de determinare a clasificării:

- 1)Determinat de punctele marcate pe baza rezultatului.
- 2)Determinat de turneu 32/16/8/4/2/1.

10. Categori

Pilotii vor fi distribuiți într-o singură categorie, aceasta fiind OPEN Series

11. Detalii generale ale categoriilor și cerințelor vehiculului:

Cerințele minime pentru eligibilitatea mașinii se regăsesc în **Anexa 1. Reguli privind starea Tehnică și Siguranța**

Automobil comercial (productie de serie sau modificat)	Da
Suspensie la liber	Da
Cusca Securitate /Roll cage	Recomandat, detaliat în Anexa 2
Uși	În lipsa rollcage-ului ușile metalice de serie sunt obligatorii
Plasă ferestre laterale pilot	Numai în lipsa geamurilor
Extinctor	Manual, Minim 2kg, Valabil, Suport fix
Întrerupător electric general	Recomandat
Racing Seat	Da, detaliat în Anexa 2
Centuri tip Ham de Curse în 3 puncte (minimum)	Da, detaliat în Anexa 2
Echipament pilot: combinezon, cagulă, lenjerie, mănuși, ghete, ciorapi, cască de protecție	Da, detaliat în Anexa 2
Solo și Battle	Da
Anvelope punte spate	Anvelope de stradă , exclus semislick sau slick, detaliat în Anexa 2



Limită Anvelope punte spate	Lăţimea anvelopelor este limitată la 235mm
Licenţă pilot	ACR membru sport / licenţă ASN – FIA
Asigurare Pilot	Recomandat

12.CONDUCEREA EVENIMENTULUI

12.1. PRACTICĂ LIBERĂ

Se pot organiza sesiuni de antrenamente LIBERE. Maşinile care participă la această practică liberă trebuie să respecte prevederile reglementărilor tehnice în vigoare în funcţie de categoria de participare.

Participanţii la aceste sesiuni de antrenamente libere trebuie să deţină o licenţă valabilă. Acelaşi lucru este valabil şi pentru pilotii care participă la demonstraţii. Dacă se organizează antrenamente libere, datele, locul de desfăşurare, regulile şi calendarul trebuie specificate în regulamentul suplimentar.

Practica liberă poate, la discreţia organizatorului:

Să fie gestionată în conformitate cu aceleaşi proceduri operaţionale de siguranţă ca şi calificările unei competiţii. Numărul de maşini pe traseu, precum şi configuraţia traseului vor fi stabilite la discreţia Directorului Sportiv sau Directorului de Concurs. De asemenea, aceştia pot interveni asupra oricăror reglementări privind desfăşurarea sesiunilor.

12.2. RUNDE DE CALIFICARE - SOLO

Fiecare pilot va avea maxim 2 run-uri de calificare ce vor fi punctate şi unul de recunoaştere/antrenament opţional. Acesta se poate desfăşura numai în cazul în care au intervenit schimbări referitoare la starea tehnică a maşinii sau a condiţiilor de aderenţă pe circuit, condiţii influenţate de alţi factori externi decât maşina pilotului ce solicită efectuarea run-ului. Ordinea piloţilor va fi determinată de tragerea la sorţi sau de alegerea organizatorului.

Cel mai bun rezultat dintre cele 2 run-uri va fi păstrat pentru clasificarea rundelor de calificare.

Înainte de fiecare run, piloţii au posibilitate de a-şi încălzi anvelopele în zona special amenajată.

În cazul unei egalităţi în timpul calificărilor, al doilea cel mai bun punctaj va fi folosit pentru departajare. Maşina folosită pentru runde de calificare va fi cea folosită pentru Batalie / Battle

12.3. BATALIA / BATTLE

Cei mai buni 32 de piloţi sau cei mai buni 16 piloţi (în funcţie de numărul de piloţi rămaşi care sunt la start) în cadrul categoriei OPEN Series vor intra în faza de Battle-uri.

Pilotii vor merge unul împotriva celuilalt, fiecare având câte 2 run-uri punctate de judecători, şi unul opţional de recunoaştere. Acesta se poate desfăşura numai în cazul în care au intervenit schimbări referitoare la starea tehnică a maşinii sau a condiţiilor de aderenţă pe circuit, condiţii influenţate de alţi factori externi decât maşina pilotului ce solicită efectuarea run-ului.

Înainte de fiecare run, piloţii au posibilitate de a-şi încălzi anvelopele în zona special amenajată.

Dacă numărul de participanţi nu este suficient pentru a permite un format de battle-uri Top 32 sau dacă orarul nu permite acest lucru, organizatorul poate decide trecerea la faza de battle-uri în format Top 16.

12.4. PROCEDURA DE START



Procedurile de start sunt întotdeauna efectuate de un „starter” la discreția sa, în timp ce el rămâne sub comanda Directorului Sportiv sau Directorului de Concurs, aceștia din urmă pot cumula și funcția de „starter” în funcție de eveniment. „Starterul” poate fi înlocuit cu un sistem de lumini:

- **Roșu:** Piloților le este interzis să pornească.
- **Galben:** Piloții se pregătesc pentru start.
- **Verde:** Piloții pleacă de la start.

12.5. PUNCTAJUL – EVALUAREA

Principiu: Fiecare run va fi judecat de 3 judecători numiți în conformitate cu regulamentul suplimentar al competiției și care utilizează următoarele criterii: LINIE, UNGHI și STIL. Un sistem de telemetrie poate fi utilizat, dar trebuie folosit ca instrument de informare a judecătorilor, mai degrabă decât ca sistem de evaluare / notare independent de judecătorii umani. Fiecare run poate fi înregistrat video pentru a ajuta la judecată. În toate fazele competiției, pilotul trebuie să arate că păstrează controlul deplin al mașinii sale.

Regulile privind arbitrajul sunt detaliate în Anexa 1: Reguli privind Arbitrajul

12.5.1. Runderle de calificare

Judecătorii evaluează participarea fiecărui pilot, care va fi notat din 100 de puncte.

Fiecare pilot are dreptul de a efectua maxim 2 run-uri și un run opțional de recunoaștere (detaliat în **12.2 și 12.3**)

Există două metode comune utilizate pentru a judeca run-urile solo (de calificare). Metoda utilizată ar trebui să fie menționată în regulamentele evenimentului.

Prima metodă este de a atribui un criteriu de notare fiecărui judecător (judecătorul 1 punctează LINIE, judecătorul 2 punctează UNGHI și Judecător 3 punctează STIL), cu scorurile fiecărui judecător adunate pentru a obține un total pentru finalizarea scorului.

A doua metodă este ca fiecare judecător să înscrie un punctaj complet al concurenților pe toate criteriile, cu scorul final fiind calculat dintr-o medie a celor trei scoruri ale judecătorilor.

Cea mai bună notă (punctaj) va fi luată în considerare pentru a stabili clasificarea.

În cazul unei egalități, va fi luată în considerare a doua cea mai bună notă (punctaj).

În anumite cazuri, chiar dacă pilotul a trecut linia de finish, punctajul poate fi 0 (**detaliat în Anexa 2**). La regulamentul particular explicat la briefing de judecători se pot adăuga și alte criterii.

12.5.2. Pentru „Bătălii” Battle

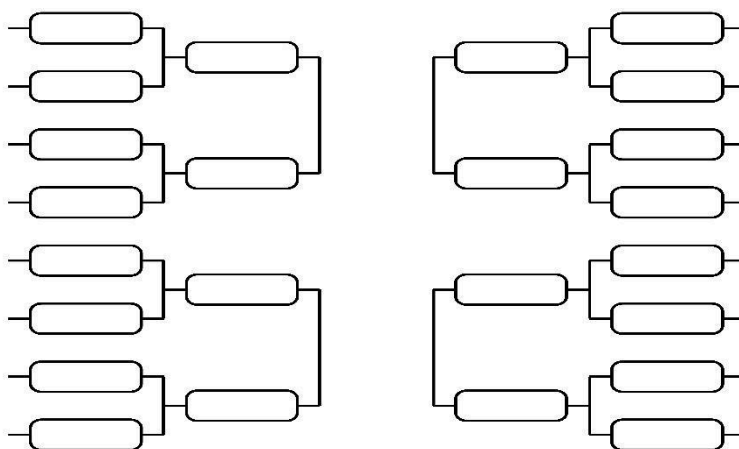
Battle-urile sunt fazele finale ale unei competiții în drift. Acestea reunesc piloții calificați după cum urmează:

Varianta 32

- **Primii 24 de piloți** din clasament vor intra direct în **Bracket-ul Principal (Top 24)**.
- **Piloții clasati pe locurile 25-40** vor intra în **PLAYOFF**.

PLAYOFF

- Cei 16 piloți din **PLAYOFF** (locurile 25-40) vor concura între ei.
- Din aceste dueluri, vor rezulta **8 câștigători** care vor avansa în **Bracket-ul Principal** și în mod automat se va schimba și ordinea de calificare, aceștia ocupând locurile 25-32.
- În această etapă, piloții vor fi împerecheați în battle în următoarea ordine: 25 împotriva 40, 26 împotriva 39 și tot așa.
- **În situația în care în **PLAYOFF** unul sau mai mulți piloți nu au un adversar, aceștia vor avansa automat în Bracket-ul Principal**

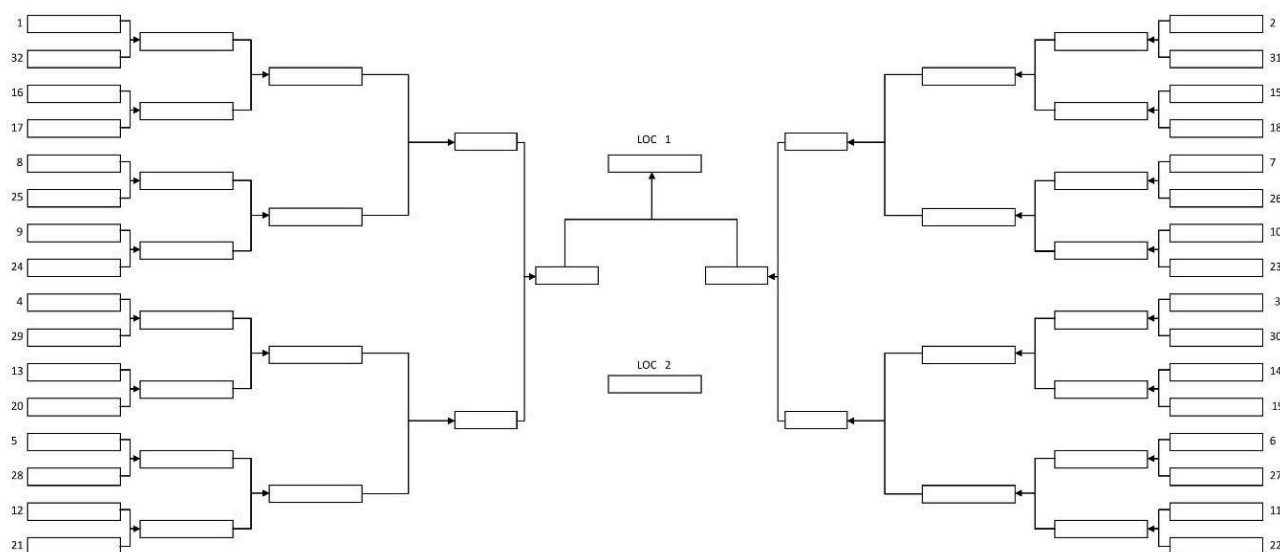


Bracket-ul Principal (Top 32)

- Cei 8 câștigători din PLAYOFF se vor alătura celor 24 de piloți din Bracket-ul Principal, formând **Top 32**.
- În această etapă, piloții vor fi împerecheați astfel: Locul 1 din calificări va concura cu locul 32, Locul 2 cu locul 31 și așa mai departe, până se stabilesc toate battle-urile.

Etapă Finală

- După formarea Top 32, competiția va continua în sistem eliminatoriu până la stabilirea câștigătorului.



1 împotriva 32, 2 împotriva 31, pe două ramuri și așa mai departe.

Varianta 16

- **Primii 12 piloți** din clasament vor intra direct în **Bracket-ul Principal (Top 8)**.
- **Piloții clasati pe locurile 12-20** vor intra în **PLAYOFF**.

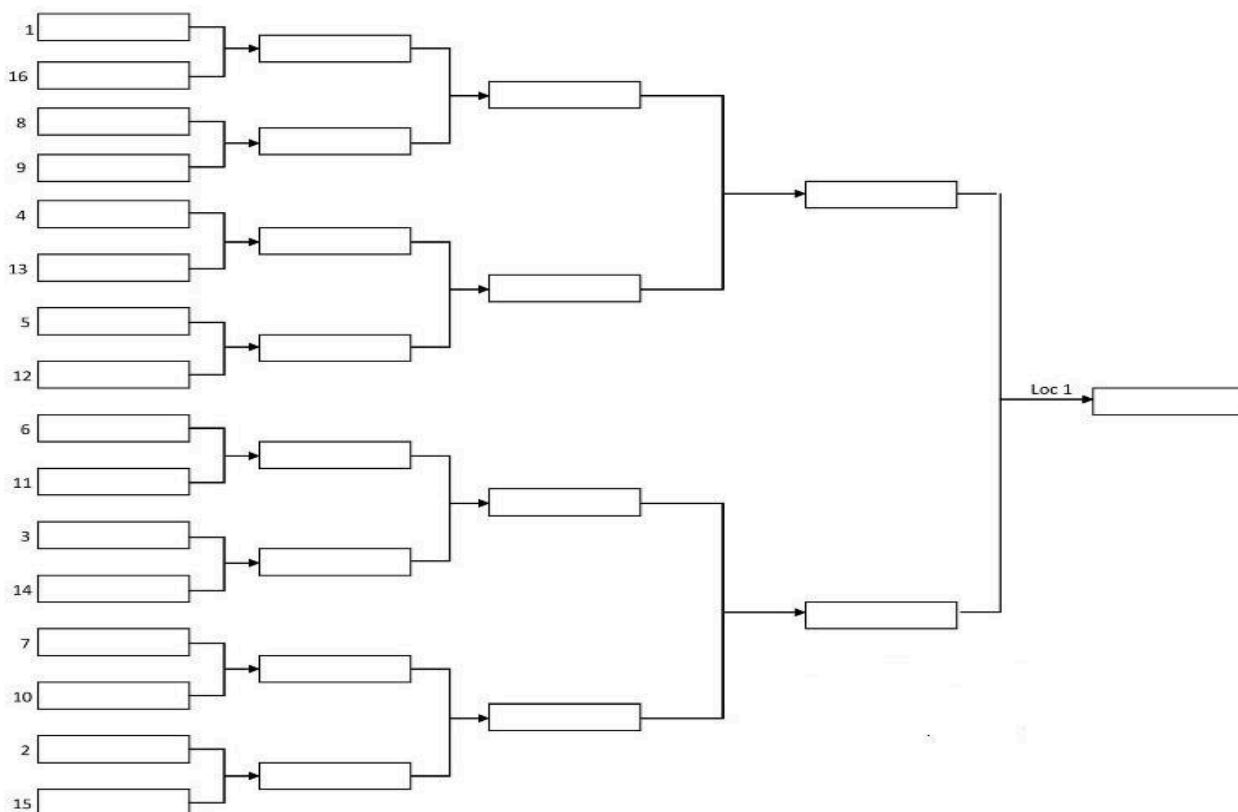
PLAYOFF



- Cei 8 piloți din PLAYOFF (locurile 13-20) vor concura între ei.
- Din aceste dueluri, vor rezulta **4 câștigători** care vor avansa în **Bracket-ul Principal** și în mod automat se va schimba și ordinea de calificare, aceștia ocupând locurile 13-16.
- În această etapă, piloții vor fi împerecheați în battle în următoarea ordine: 13 împotriva 20, 14 împotriva 19 și tot așa.
- În situația în care în **PLAYOFF** unul sau mai mulți piloți nu au adversar, aceștia vor avansa în **Bracket-ul Principal**

Etapă Finală

- După formarea Top 16, competiția va continua în sistem eliminatoriu până la stabilirea câștigătorului.



Numărul minim de piloți pentru ambele variante este: Top 32: minim 28 piloți; Top 16: minim 14 piloți
Acest lucru permite eliminări succesive care vor determina câștigătorul. Aceste avansări sau eliminări în bracket se stabilesc în cadrul battle-urilor după cum urmează:

12.5.2 Battle-urile

Primul Run: Liderul este pilotul care a obținut un punctaj mai mare în runda de calificare.

Chaserul este pilotul care a obținut un punctaj mai mic, dar care își va urmări adversarul în timpul battle-ului.

Al doilea Run: Liderul este pilotul care a obținut un punctaj mai mic în runda de calificare.

Chaserul este pilotul care a obținut un punctaj mai mare și care își va urmări adversarul în timpul battle-ului.

Liderul trebuie să inițieze drift-ul într-un mod controlat și să mențină viteza optimă. Acesta trebuie să urmeze linia ideală specificată în regulament. De asemenea, trebuie să își controleze vehiculul astfel încât să fie previzibil pentru



chaser. Se așteaptă ca liderul să demonstreze fluiditate în manevrele sale, respectând unghiul corect și având un stil atractiv. (detaliat în **Anexa 2**)

Chaserul trebuie să se poziționeze cât mai aproape de lider, menținând o distanță sigură care să permită reacția rapidă în cazul unor ajustări neprevăzute din partea liderului. Acesta trebuie să fie capabil să se adapteze rapid la mișcările liderului, menținându-și controlul vehiculului în timp ce se află în spatele acestuia. Trebuie să execute un drift corect, urmând linia liderului. În mod logic, chaser-ul nu poate depăși liderul în timpul unui run. Cu toate acestea, el poate face acest lucru pentru a evita o situație periculoasă și / sau una care ar putea afecta buna desfășurare a run-ului. (detaliat în **Anexa 1**)

În caz de **egalitate**, în cazul în care judecătorii nu au reușit să diferentieze performanțele celor doi concurenți, judecătorii pot ordona reluarea battle-ului („încă o dată”) „**one more time**”, prin care se reia Battle-ul. Se pot ține maximum 3 „one more time”, cu proceduri exacte care urmează să fie stabilite în regulamentele particulare ale evenimentelor.

Regulile privind arbitrajul sunt detaliate în Anexa 1: Reguli privind Arbitrajul

12.6. REGULI GENERALE

Piloții trebuie să se prezinte la începutul fiecărei curse, purtând îmbrăcămintea și echipamentul obligatoriu. Ei trebuie să-l poarte pe întreaga durată a competiției, în caz contrar nu vor fi autorizați pentru a participa.

Pilotul unei mașini imobilizate pe pistă trebuie să facă tot posibilul pentru a trece în lateral. El se va supune Oficialilor. Nu va ieși din mașină decât în caz de forță majoră și numai când un oficial îl autorizează să facă acest lucru.

Odată oprit, pilotul nu poate să se mai alăture la Battle-ului din proprie inițiativă. Pilotilor le este strict interzis să-și împingă mașinile.

Dacă un vehicul este imobilizat pe circuit, mutarea acestuia este rezervată exclusiv oficialilor competiției. Orice tentativă de a muta mașina de către participanți sau spectatori va fi considerată o încălcare gravă a regulamentului. În niciun caz echipa pilotului nu este autorizată să pătrundă pe circuit, cu excepția excluderii pilotului în cauză.

Atacurile directe, deliberate sau nu, sunt interzise.

Oficialii pot solicita înregistrările video ale camerelor instalate de concurenți în mașina lor, ori de câte ori oficialii doresc acest lucru, în scopul urmăririi unui interes legitim. Refuzul de a prezenta aceste înregistrări este considerat o abatere de la regulament.

Pe întreaga durată a competiției, „arderea anvelopelor” „burn out” statice sunt interzise, caz de excludere din concurs. Aceste activități pot fi desfășurate numai cu autorizarea Comisarilor Sportivi.

Orice comportament considerat periculos poate fi sancționat de către Comisarii Sportivi. Sancțiunile pot merge de la avertisment, amendă până la excludere conform codului FIA și regulamentului particular.

12.7. PENALITĂȚI

Se vor aplica următoarele penalități:

0 puncte în timpul calificării sau al luptelor “Battle “

- Învârtire „Spin” (sau deteriorare mecanică), inclusiv în zona de accelerație sau de decelerare.
- Subvirare flagrantă.
- Depășirea limitelor circuitului (mai mult de 2 roți în afara circuitului).
- Utilizarea tehnicilor considerate neloiale sau periculoase.
- Lovirea „crashing into” unui adversar (intenționat sau altfel); contactele ușoare fără riscuri sunt tolerate la latitudinea judecătorilor.
- Desfășurarea unui run în care pilotul este cu 10% mai lent decât în calificare (dacă se folosește telemetria).
- Alte situații în care pilotul primește 0 puncte sunt detaliate în **Anexa 2**.

Coborârea punctajului (depunctarea)

- Eroare de conducere, nerespectarea așteptărilor judecătorilor (exprimate în timpul briefingului pilotilor)
- Trecerea deliberată „încet” într-un battle.
- Omisiunea atingerii unei zone de contact „clipping zone”.



- Alte situații în care pilotul este depunctat sunt detaliate în **Anexa 1**.

Excluderea de la eveniment sau dintr-o rundă

- Orice comportament considerat periculos pe pistă sau în infrastructuri (padoc etc.).
- Viteze inadecvate în afara pistei.
- Orice practică în locuri neautorizate, inclusiv în padocuri.
- Comportament antisportiv.
- Nerespectarea semnalizării și a ordinelor emise de oficiali și arbitri.
- Neconformitate tehnică.
- Încălcări privind dopajul sau consumul de alcool.
- Nerespectarea oricăror directive importante specificate în timpul ședințelor / briefing-urilor.
- Nerespectarea atribuțiilor pilotului și / sau ale echipei sale.
- Orice alt criteriu stabilit în regulamentul particular.

Regulile privind arbitrajul sunt detaliate în anexa 1: Reguli privind Arbitrajul

12.8. CLASIFICARE

Într-o cursă de drift, există două clasificări:

1. Inițial, clasificarea pentru calificare, care permite alcătuirea ordinii tabloului pentru battle-urile finale.
2. Clasificare finală prin eliminare, pentru a determina clasificarea generală a competiției.

12.8.1 Clasificarea calificărilor

- Fiecare pilot poate efectua maximum 2 run-uri. În cazul condițiilor meteorologice nefavorabile, poate fi acordat 1 run de recunoaștere anterior celor 2 run-uri de calificare.
- Judecătorii vor acorda un scor pentru fiecare probă, conform criteriilor menționate anterior. Apoi se păstrează cea mai bună notă din cele 2 run-uri ale concurentului, pentru a defini clasificarea.
- Cei mai buni 32 sau 16 piloți vor fi calificați în etapa finală, în conformitate cu configurația aleasă de organizator (o configurație care trebuie specificată în prealabil de către oficiali în timpul briefingul).

12.8.2 Clasificarea finalelor (Bătălii/Battle-uri)

- Începe apoi clasificarea prin eliminare în cadrul Bătăliilor. Aceasta reunește 2 piloți care s-au calificat anterior. În fiecare luptă, unul dintre cei 2 piloti este eliminat. Pilotul aflat încă în cursă va concura împotriva altui pilot care și-a câștigat bătălia și așa mai departe până când rămâne un singur concurent, care va fi declarat câștigătorul concursului.
- Clasificarea finală se desfășoară în sistem eliminator: Top 32 – Top 16 – Top 8 – Top 4 până la victoria finală.
- Pentru a determina podiumul final, se poate organiza o finală B opțională între cei doi piloți eliminați în semifinală (în Top 4), aceasta stabilind locurile 3 și 4.

13. Dipozitii finale și definitii

13.1 INACTIVE CHASE - situația în care Urmăritorul nu își îndeplinește sarcina de a urmări activ Liderul, păstrând o distanță mare față de acesta într-un mod evident intenționat. Acesta va fi sancționat cu zero puncte.

13.2 INCOMPLETE RUN - Tura incompletă. Se penalizează cu zero puncte

13.3 ÎNDREPTAREA MASINII - se consideră îndreptare condusul mașinii fără drift pentru o distanță mai mare de 10 metri, în zona jurizată a traseului. Acest lucru va fi sancționat cu zero puncte.

13.4 OPPOSITE DRIFT – condusul mașinii într-un unghi opus față de cel necesar pentru acea parte a traseului. Acesta va fi sancționat cu zero puncte.

13.5 SPIN - rotirea necontrolată a mașinii

13.6 PILOT - persoana deținătoare de licență de sportiv, valabilă pentru anul competițional în curs sau pentru un singur eveniment, care se înscrie împreună cu autovehiculul înregistrat în competiție.

13.7 PRESTART - zona delimitată de Organizator, unde este permis accesul unui mecanic per pilot, în care se pot face reparații minore (doar presiune roți), răcirea mașinilor, încălzirea cauciucurilor, îmbarcarea pasagerilor pentru taxi drift.



13.8 Regula „5 minute” – dacă, în timpul competiției, mașina necesită reparații, se acordă cinci minute pentru remedierea acestora, în padoc. Această regulă se aplică în sesiunile de Calificări, cât și în sesiunile de Battle, când fiecare pilot are dreptul de a folosi această regulă o singură dată. Contorizarea celor cinci minute începe în momentul în care mecanicii încep lucrul la oprirea mașinii în locul desemnat din padoc de către un arbitru de padoc. La Battle pilotul poate primi încă 5 minute de la oponent dacă acesta nu le-a folosit și le cedează voluntar.

13.9 Spotter - persoana din staff-ul pilotului, desemnată special de către acesta la înscrierea în Competiție, cu rolul de a supraveghea activitatea pilotului pe Traseu.

13.10 STAFF PILOT - grup de maxim 4 persoane, înregistrate de către Organizatorul competiției și identificate cu aceeași uniformă, care însoțesc Pilotul într-o competiție.

13.11 Touch and Go – parte a segmentului de traseu, marcată de către Organizator, în care pilotul are libertatea de a alege o secțiune în care să atingă această zonă, în drift, fără a avea obligativitatea de a o parcurge în întregime.

13.12 TRASEUL - este stabilit de către Organizator și avizat de CNAK-ACR este comunicat piloților în sesiunile de briefing și este alcatuit din următoarele:

Zona de încălzire – zona în care piloții au posibilitatea de a încălzi anvelopele. Timpul alocat este de maxim două minute.

Linia de start - o linie pe traseu la care piloții se aliniază pentru a primi permisiunea de a începe Tura

Segment de accelerare- porțiunea de traseu cuprinsă între linia de start și punctul maxim de inițiere a drift-ului

Zona de inițiere – parte a traseului, înainte de primul viraj, în care pilotul trebuie să înceapă driftul.

Zona de drift - porțiunea de traseu cuprinsă între punctul maxim de inițiere a driftului și linia de final;

Linia de final – o linie pe traseu care delimitează sfârșitul zonei de drift și începutul No Spin Zone

No Spin Zone – zona din traseu delimitată între linia de final și o linie stabilită de Organizator, având o distanță cuprinsă între 10 și 30 metri de la Linia de final, în funcție de circuit, în care pilotul trebuie să îndrepte și să încetinească mașina de competiție într-o manieră controlată, fără a face „spin”

Safe zone - porțiunea de traseu dintre linia de start și o linie stabilită de Organizator în funcție de circuit, până la care pilotul se poate opri fără a fi depunctat, tura fiind reluată o singură dată.

Tura tehnică/Tura de recunoaștere – tură suplimentară stabilită de către Directorul de Concurs la schimbarea condițiilor de traseu sau cerută de către pilot după rezolvarea unei probleme tehnice apărută la mașina de competiție.

Unchaseable run – tură a Leaderului pe care Urmaritorul nu o poate urmări, acesta aflându-se pe o linie (trasa) complet greșită a traseului (altă decât cea indicată în sesiunile de Briefing), ceea ce face imposibilă misiunea Urmaritorului;

13.13 Semnalizări cu steaguri:

- **Steag Rosu: oprire imediată**
- **Steag Verde: traseu liber** sau alta semnificație definită în regulamentul particular, ex: atingerea zonei de contact “clipping zone”
- **Steag “SAH”: semnalizarea liniei de final** – se reduce viteza și pilotul trebuie să încetinească controlat fără SPIN.

13.15 Viteza în Padoc și segmentele de legătură spre Padoc: max.5 km/h depășirea se penalizează cu 100 lei/km/h depășit. Depășirea limitei cu peste 10 km/h atrage excluderea. Burnout și SPIN în Padoc și segmentele de legătură se penalizează cu excludere.

13.16 Nivel de zgomot: max.130 db, se verifică de Comisarii Tehnici la verificarea tehnică inițială.

13.17 Regulament particular: trebuie să conțină toate detaliile și condițiile specifice evenimentului. Conform caietului de sarcini pentru organizatori, acesta trebuie trimis pentru avizare la CNAK-ACR cu cel puțin 30 de zile cu taxa aferentă. Organizatorul nu poate face public evenimentul până nu obține un permis de organizare de la CNAK-ACR.



Orice anunt public în care apare sigla ACR sau referiri la ACR trebuie avizat înainte de CNAK-ACR. În cazul în care nu se respectă această prescripție sunt prevăzute amenzi și alte sancțiuni până la suspendarea licenței conform regulamentului disciplinar și codului sportiv FIA - ISC.

14. Eligibilitate piloti și Clase Nationale

14.1 Clasa OPEN Series

- **Cerințe:** Permis de conducere de minim 3 ani sau școală de pilotaj drift acreditată CNAK-ACR
- Membru ACR Sport de la orice filială ACR sau licență "Street"-D3 CNAK-ACR în urma absolvirii unei școli de pilotaj acreditate
- Membru ACR sport = 200 lei
- Licență ASN-FIA

Membrii ACR sport care au deținut o licență valabilă în cursul anului 2024, în cadrul evenimentelor organizate de ACR-Global Drift Series beneficiază de gratuitate

Membru ACR Sport dă drept de participare și la competițiile ACR: îndemânare, auto-slalom, time attack la fel și Licența "Street" D3. Litigiile sau contestațiile Membrilor ACR Sport sunt de competența filialelor ACR emitente și se opresc la nivelul filialei. Litigiile sau contestațiile posesorilor de Licențe sunt de competența CNAK-ACR comisia de „disciplină și litigii” și „tribunalul de apel” ACR.

14.2 Documentele înscrierii la un eveniment: acestea vor fi detaliate în regulamentul particular al evenimentului de principiu: cerere de înscriere + taxă aferentă, fișa de verificare tehnică inițială VTI, copie permis de conducere /după caz, licență CNAK-ACR sau ACR Membru Sport după caz, fotografie pilot în combinezon racing și automobil de concurs optional sau obligatoriu în regulamentul particular.

Acest regulament respectă prescripțiile Codului Internațional Sportiv FIA 2026 (FIA-ISC 2026). Comisarii sportivi ai evenimentului și Comisia de disciplină CNAK-ACR pot impune sancțiuni și amenzi de până la 5000 lei în baza acestuia și a Regulamentului Disciplinar CNAK –ACR.

Piloții trebuie să se supună testelor aleatorii antidoping și/sau anti alcool. Cei depistați pozitiv antidoping sau cu alcolemie mai mare de 0 sunt excluși din competiție și devin eligibili pentru a fi judecați de comisia de disciplină CNAK-ACR. Protocoale Antidoping: ACR aderă la standardele internaționale (de exemplu, WADA) pentru reglementările antidoping.