

2020 CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ - REGULAMENT
2020 ROMANIAN HILLCLIMB CHAMPIONSHIP - REGULATIONS





**REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI
NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ 2020**

**2020 - ROMANIAN HILL-CLIMB CHAMPIONSHIP
SPORTING REGULATIONS**

Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă 2020

CUPRINS

1. PRESCRIȚII GENERALE	4
2. CAMPIONAT ȘI ETAPE DE CAMPIONAT	5
3. PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE	5
3.10. PILOȚI DEBUTANȚI ȘI PILOȚI JUNIORI	
3.11. ECHIPĂ	
4. ÎNSCRIEREA ÎN COMPETIȚII	9
5. AUTOMOBILE ACCEPTATE	10
5.1. Categoria 1 - Autovehicule cu caroserie închisă	
5.2. Categoria 2 - Autovehicule cu caroseria deschisă	
5.3. Vehicule electrice și hibrid	
5.4. Automobile de Grupa I (Istorice)	
6. PREVEDERI GENERALE	12
6.4. ANVELOPE	
6.5. COMBUSTIBIL	
7. ASIGURĂRI	13
8. NUMERE DE COMPETIȚIE / PUBLICITATE OBLIGATORIE	13
9. PARCUL DE SERVICE	14
10. PARCUL ÎNCHIS	16
11. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE	16
12. VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE (PRELIMINARE)	16
13. PARCURGerea TRASEULUI	19
14. RECUNOAȘTERI	20
15. ANTRENAMENTE	21
16. CONCURS	21
17. AJUTOR DIN AFARĂ	22
18. ORDINEA DE START	22

19. ZONA DE PRE-START ȘI ZONA DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR	23
20. BRIEFING, START ÎN RECUNOAȘTERI, ANTRENAMENT SAU COMPETIȚIE	24
21. CRONOMETRAJ	24
22. COBORÂREA DE LA PARCUL DE SOSIRE LA START	24
23. VERIFICAREA TEHNICĂ SUPPLEMENTARĂ ȘI FINALĂ	24
24. CLASAMENTE, CAZURI DE EGALITATE	25
25. CALIFICAREA UNEI ETAPE PENTRU CAMPIONAT	27
26. TRASEUL COMPETIȚIEI. VERIFICAREA ȘI OMOLOGAREA PISTEI	27
27. CLASAMENTE ANUALE	29
28. APLICAREA ȘI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI	29
29. GALA CAMPIONILOR	29
30. ANEXE	30

ANEXA NR. 1
Regulamentul Particular Standard

ANEXA NR. 2
Cerințele pentru Organizatori

ANEXA NR. 3
Ghidul de Securitate

ANEXA NR. 4
Inscripționarea automobilelor de curse

ANEXA NR. 6
Fișa Tehnică Pf; Condiții și Toleranțe

ANEXA NR. 7
Anexa Tehnică pentru Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă

REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ

1. PRESCRIȚII GENERALE

- 1.1.** FRAS organizează Campionatul Național de Viteză în Coastă, rezervat piloților și echipelor. FRAS este titularul tuturor drepturilor ce rezultă din calitatea legală de unic organizator al tuturor competițiilor automobilistice pe teritoriul României. Orice însușire a acestor drepturi, fără acordul expres al FRAS se pedepsește conform legislației aplicabile în vigoare.
- 1.2.** Prezentul regulament sportiv cu toate anexele sale devine "Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă".
- 1.3.** FRAS elaborează, aplică, interpretează sau modifică prezentul regulament. Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizări. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției.
- 1.4.** Directorul de Concurs (directorul sportiv) este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării competiției și sesizează sau informează Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.
- 1.5.** Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis.
- 1.6.** În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea să ia o decizie.
- 1.7.** Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament se împart în "penalizări" și "sancțiuni disciplinare". Penalizările se judecă de către CCS iar sancțiunile disciplinare de către Comisia de Disciplină a FRAS.
- 1.8.** **PERFORMANCE FACTOR** - Începând cu anul 2020, în Campionatul Național de Viteză în Coastă se va implementa sistemul FIA "Performance Factor", pentru piloții cu mașini ce se vor încadra în Categoria 1. Performance Factor este o nouă metodă de clasificare a mașinilor, al cărui calcul constă în alocarea unei valori de performanță specifice fiecărui autovehicul, în funcție de greutatea sa și de parametrii tehnici.
- 1.9.** Pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă, limba oficială este limba română.

2. CAMPIONAT ȘI ETAPE DE CAMPIONAT

- 2.1.** Campionatul Național de Viteză în Coastă va fi alcătuit din 9 etape. Etapele se vor desfășura pe parcursul a două zile - sâmbăta și duminica.
- 2.2.** Etape programate pentru anul competițional 2020:
- 3 etape de coeficient 1 (Râșnov, Mediaș, Cheile Grădiștei)
 - 6 etape de coeficient 1,2 (Poiana Brașov 1, Câmpulung, Reșița, Baia Mare, Râncea, Sinaia)
- 2.2.1.** În CLASAMENTUL ANUAL se vor lua în calcul:
- Punctele de la o etapă de coeficient 1 (cele mai multe puncte)
 - Punctele de la 6 etape de coeficient 1,2;
- 2.2.2.** În cazul în care două etape de coeficient 1 sau o etapă de coeficient 1,2 nu vor fi organizate, vor fi anulate sau nu se stabilește un clasament oficial pentru acestea, în CLASAMENTUL ANUAL se vor lua în calcul toate etapele.
- 2.3.** În cazul în care prima manșă de concurs a unei etape a fost întreruptă, oprită sau anulată (nu s-a dat posibilitatea tuturor sportivilor apți să ia startul, să facă o urcare de concurs) și dacă manșa a doua de concurs nu se poate desfășura, la etapa respectivă nu se va întocmi un clasament oficial.
- 2.4.** În cazul în care s-a putut efectua doar o singură manșă de concurs la etapa respectivă se va întocmi un clasament oficial cu timpii acelei manșe.

3. PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE

- 3.1.** Sportivii care participă în Campionatul Național de Viteză în Coastă trebuie să fie posesori ai licențelor de pilot, eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă.
- 3.2.** Piloții/participanții vor solicita, în mod obligatoriu, Federației Române de Automobilism Sportiv emiterea licențelor de mecanic și a licenței pentru automobilul de asistență tehnică și, dacă consideră necesar, a licenței pentru automobilul auxiliar.
- 3.3.** Sunt admiși piloți, rezidenți români sau nerezidenți, care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă. Costul unei licențe anuale este de 120 Euro. Costul licențelor one event este de 60 Euro.
- 3.4.** Posesorilor unei licențe naționale sau internaționale valabile pentru astfel de competiții, emise de Autoritatea Sportivă (în sens FIA) a unui alt Stat li se va elibera

licența FRAS după o procedură specială de echivalare sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective. Responsabilitatea pentru acceptul Autorității Sportive a țării de rezidență, legat de participarea la această competiție, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) sau pilotului în cauză.

- 3.5. Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS pe anul în curs, valabilă pentru competiția respectivă.
- 3.6. Toți piloții admiși în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută.
- 3.7. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de FRAS.
- 3.8. Piloții admiși în competiție, echipele acestora, se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Ministerul Tineretului și Sportului precum și ANAD.
- 3.9. Sportivilor li se poate permite, la cerere, urcarea în mașinile de recunoaștere cu o persoană pe post de co-pilot. Această persoană trebuie să posede licență VIP (one-event) în valoare de 30 euro. Atât pilotul cât și copilotul sunt obligați să depună o declarație pe proprie răspundere la FRAS în momentul înscrierii. Copilotul trebuie să respecte toate normele de securitate în vigoare (combinezon, casca, etc.). Lipsa declarației și orice încălcare a prezentelor obligații nu scutesc pilotul de răspunderea exclusivă a acestuia în cazul unui incident urmat de pagube materiale sau vătămări de orice natură a persoanelor. Taxa se va plăti odată cu taxa de înscriere în concurs a pilotului sau cel târziu la validarea înscrierilor.

3.10. PILOȚI DEBUTANȚI ȘI PILOȚI JUNIORI

- 3.10.1. Se consideră Pilot Junior, pilotul ce deține licența de Junior eliberată de FRAS, are între 18 și 25 de ani la 1 ianuarie în anul solicitării licenței și are permis de conducere categoria B. Juniorii care au și statut de debutanți vor respecta art. 3.10.5.
- 3.10.2. Debutanții vor fi acceptați la start și vor puncta în toate clasamentele oficiale doar dacă au obținut un document oficial emis de către o școală de pilotaj acreditată FRAS, prin care se precizează că au fost instruiți cu privire la Campionatul Național de Viteză în Coastă și sunt apti pentru această competiție.

- 3.10.3.** Sportivul poate depăși statutul de debutant:
- a)** în același an competițional, doar dacă a încheiat fără probleme 4 etape de CNVC, desfășurate în acel an competițional. În acest caz, va solicita de la FRAS o nouă licență, însă pe parcursul aceleiași an competițional în care a avut și statutul de debutant, va putea participa doar în Categoria 1 - grupele 4-6, și nu va mai puncta în clasamentul dedicat debutanților. Totodată este necesară și aprobarea Comisiei de Viteză în Coastă.
 - b)** după cel puțin un an de la dobândirea licenței de debutant și dacă a încheiat fără probleme minim 8 etape de CNVC, CNVC 2, sau 8 etape combinate de CNVC, CNVC 2, Time Attack, Super Rally, dar nu mai puțin de 4 etape de CNVC. În acest caz, va putea concura în orice grupă/clasă din Categoria 1 sau Categoria 2.
 - c)** dacă are minim un an de experiență și a participat la minim 5 etape în Campionatul Național de Raliuri (CNR) sau CNR 2, se pot înscrie în CNVC fără însă a fi considerați debutanți, fără restricții de clasă. Totodată este necesară și aprobarea Comisiei de Viteză în Coastă.
- 3.10.4.** Statutul de debutant se aplică o singură dată sportivului, și va putea puncta în clasamentul dedicat debutanților doar în anul competițional în care i-a fost emisă prima licență de pilot debutant. Dacă nu a îndeplinit condițiile Art. 3.10.3. a) sau b) în același an în care i-a fost emisă licența de pilot debutant, în anii următori va fi considerat pilot debutant până la îndeplinirea condițiilor din Art. 3.2.3. a) sau b), însă fără a puncta în clasamentul dedicat debutanților. Se vor lua în calcul și etapele la care un sportiv participă cu licență de tip "One event".
- 3.10.5.** Debutanții se vor putea înscrie în competiție doar cu mașini care pot fi încadrate în Categoria 1 - Grupa 6 b.
- 3.10.6.** Piloții care posedă licența de debutant au obligația de a prezenta Comisiei Tehnice a FRAS, înainte cu minimum 30 de zile, documentația referitoare la caracteristicile tehnice ale automobilului cu care doresc să concureze, inclusiv modificările aduse acestuia, sub rezerva refuzului înscrierii în competiție.
- 3.10.7.** Sportivilor din categoria "Debutanți" li se poate permite urcarea în mașinile de recunoaștere doar cu un instructor al unei școli de pilotaj recunoscută de FRAS.

3.11. ECHIPĂ

- 3.11.1.** O echipă poate participa în campionat numai dacă i s-a emis LICENȚĂ DE ECHIPĂ de către Federația Română de Automobilism Sportiv, în condițiile prezentului regulament.
- 3.11.2.** Într-o echipă pot fi nominalizați minimum 2 și maximum 6 piloți, care vor fi înscriși pe Licența de Echipă. O echipă trebuie să nominalizeze obligatoriu în componența sa, minim un debutant sau un junior activ în CNVC.
- 3.11.3.** În clasamentul pe echipe, vor puncta doar cel mai bine clasat 2 concurenți dintr-o echipă, iar la punctajul acestora se va adăuga punctajul obținut de cel mai bine clasat membru al echipei în clasamentul general al etapei (Categoria 1 + Categoria 2). Dacă la finalul unei etape, două sau mai multe echipe se vor afla la egalitate de puncte, acestea vor fi departajate pe principiul celui mai bun rezultat obținut în clasamentul general al etapei, de unul dintre membrii echipei. Dacă la sfârșitul anului competițional două sau mai multe echipe se vor afla la egalitate de puncte, se vor departaja pe principiul celor mai bune rezultate obținute în clasamentul general pe etapă, cumulând rezultatele din tot anul competițional.
- 3.11.4.** Debutantul sau juniorul nominalizat în echipă, va aduce puncte pentru echipă doar din clasamentul debutanți/juniori, după caz.
- 3.11.5.** O echipă se poate constitui din următoarele categorii: Grupe (din Categoria 1), Clase (din Categoria 2), junior, debutanți, respectând totodată articolele de mai sus.
- 3.11.6.** Odată cu înscrierea echipei în CNVC, trebuie menționat fiecare membru pentru categoria în care va puncta în cadrul echipei pe parcursul întregului sezon.
- 3.11.7.** În cazul în care într-o echipă va puncta un pilot dintr-o clasă neconstituită conform Art. 24.7 din prezentul regulament, numărul de puncte aduse de acel pilot echipei, va fi înjumătățit.
- 3.11.8.** Orice modificare a componenței unei echipe poate fi făcută numai în prima jumătate a Campionatului cu plata a 90 euro (echivalent în lei, la cursul BNR din ziua facturării), urmând a se elibera o nouă licență. Prin modificare se înțelege înlocuirea la cerere a unuia sau a mai multor piloți, schimbarea grupei/clasei la care unul sau mai mulți piloți punctează în cadrul echipei, sau completarea echipei, la același moment.
- 3.11.9.** Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare dacă păstrează aceeași structură a piloților dinainte de solicitare. Modificările

structurii și/sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea închiderii înscrierilor la etapa respectivă.

- 3.11.10.** Schimbarea automobilului unui pilot în timpul Campionatului nu este considerată “modificare”, dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași grupă/clasă la care pilotul a fost nominalizat pe Licența de Echipă.
- 3.11.11.** Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe.
- 3.11.12.** Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ este 120 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).
- 3.11.13.** Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ numai pentru o etapă este 120 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării). Echipa posesoare a unei Licențe de o etapă se dizolvă automat la încheierea competiției respective și nu poate cumula punctele obținute cu cele de la o altă etapă, fiind necesară utilizarea altui nume sau a unui derivat.

4. ÎNSCRIEREA ÎN COMPETIȚII

- 4.1.** Fișa Tehnică Pf “Pf Technical Sheet” (vezi Anexa 6) - doar pentru Categoria 1
Înainte de transmiterea cererii de înscriere către organizatorul unei competiții, competitorul sau reprezentantul acestuia trebuie să:
 - înregistreze mașina în calculatorul Pf pe site-ul (www.fiaperformancefactor.com);
 - completeze Fișa Tehnică Pf;
 - obțină cele două coduri de identificare Pf și PF-ID asociate mașinii;
- 4.2.** Competitorul sau reprezentantul acestuia va trimite cererea de înscriere organizatorului competiției conform Regulamentului Particular:
 - 4.2.1.** Pentru Categoria 1, se va transmite organizatorului competiției cererea de înscriere în competiție împreună cu fișa PF-ID.
- 4.3.** Taxa de înscriere va fi publicată în Regulamentul Particular.
- 4.4.** Numărul limită de participanți la o competiție, va fi publicat în Regulamentul Particular.
- 4.5.** Data la care se închid înscrierile, va fi publicată în Regulamentul Particular.
- 4.6.** Nu este posibilă înscrierea într-o competiție a unui concurent cu două mașini sau a doi concurenți cu o mașină.
- 4.7.** Alte detalii cu privire la procedura de înscriere în competiție, vor fi publicate în Regulamentul Particular.

5. AUTOMOBILE ACCEPTATE

5.1. Categoria 1 - Autovehicule cu caroserie închisă.

- 5.1.1. Fiecare vehicul trebuie să posede pașaport tehnic FRAS. Vehiculele care dețin o fișă tehnică "Pf" (vezi Anexa 7) și care corespund din punct de vedere tehnic cu Anexa 6, sunt eligibile pentru a lua startul în CNVC, în următoarele grupe:

CATEGORIA 1 - Autovehicule cu caroseria închisă		
Grupa	Clasa	Performance factor
Grupa 1	Clasă unică	Pf între 15 și 39
Grupa 2	Clasă unică	Pf între 40 și 79
Grupa 3	Clasă unică	Pf între 80 și 119
Grupa 4	Clasă unică	Pf între 120 și 159
Grupa 5	Clasa 5a	Pf între 160 și 179
	Clasa 5b	Pf între 180 și 199
Grupa 6	Clasa 6a	Pf între 200 și 239
	Clasa 6b	Pf > 239

5.2. Categoria 2 - Autovehicule cu caroseria deschisă.

- 5.2.1. Fiecare vehicul trebuie să posede pașaport tehnic FRAS. Toate vehiculele care corespund cu precizările Anexei J a FIA, sunt eligibile pentru a lua startul în CNVCD în următoarele grupe:

CATEGORIA 2 - Autovehicule cu caroseria deschisă	
Grupa D/E2/SS (monoposturi)	Mașini de tip Monopost, Formula Internațional sau Formula Liberă, cu o cilindree de până la 3.000 cm ³ .
Grupa CN/E2-SC (mașini de sport)	Automobile de Sport de producție și automobile de curse cu două locuri (combinat), deschise sau închise, cu o cilindree de până la 3.000 cm ³ . Pentru automobile cu o cilindree de peste 3.000 cm ³ și până la 6.500 cm ³ : vezi condițiile tehnice de mai jos:

- a) Grupa CN/E2-SC - Doar pentru mașini cu o cilindree de peste 3.000 cm³ și până la 6.500 cm³:

Mașinile trebuie să fie conforme cu Articolul 277 Categoria 2 E2-SC din Anexa J, cu excepția următoarelor:

- Masa minimă este de 1.200 kg;
- Toate mașinile trebuie să respecte dispozițiile din anexa J, articolul 277.2 Secțiunea de siguranță - Vehicule compatibile cu categoriile II-SH și II-SC pentru SC sau SH, cu excepția scaunelor la care se aplică articolul 253-16 (SH) din Anexa J și care trebuie respectat.
- Structurile de securitate (Anexa J, Articolul 277-2.2) trebuie să se conformeze uneia dintre cele două opțiuni SC sau SH.
- Pentru mașini de curse pentru piste și cu mai mult de un loc: Anexa J, Articolul 253-8 pentru SH și 259-16.4 pentru SC.

CLASE CATEGORIA 2

Sub 1600 cm³

1.600 cm³ - 2.000 cm³

2.000 cm³ - 3.000 cm³

3.000 cm³ - 6.500 cm³

5.3. Vehicule electrice și hibrid

	2020
Categoria II: Vehicule convertite electric, modificate, prototipuri (transformate dintr-un vehicul de serie/competiție)	Clasa EV-II
Categoria III: Vehicule electrice de serie, destinate competițiilor sportive	Clasa EV-III
Categoria IIIA: Vehicule electrice de serie (fără modificări suplimentare)	Clasa EV-IIIA
Categoria IV: Vehicule electrice categoria lightweight	Clasa EV-IV
Categoria V: Vehicule electrice single-seaters (monoposturi)	Clasa EV-V
Categoria VI: Prototipuri racing sport electrice	Clasa EV-VI
Categoria VII: Vehicule electrice hibrid	Clasa EV-VII
Categoria VIII: Vehicule propulsate cu ajutorul altor energii alternative	Clasa EV-VIII

5.4. Automobile de Grupa I (Istorice)

- 5.4.1.** Automobilele istorice de competiție care îndeplinesc următoarele cerințe:
1. se definesc ca și vehicule istorice toate vehiculele care sunt conforme cu anexa K - FIA, până la perioada I (31/12/1981) cu excepția monoposturilor sau prototipurilor.
 2. să fie conforme cu fișa de omologare FIA din perioada respectivă.
 3. să fie în acord cu anexele K și J ale FIA, din perioada respectivă.

Pe categorii și clase de cilindree echivalentă:

Categoria A (C, D, G1, G2) numită în clasamente I1

Categoria A (SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, GT 1-17, TC 1-22, GTS 1-20)

A1 până la 1300 cm³, A2 1300 - 1600 cm³,
A3 1600 - 2000 cm³, A4 peste 2000 cm³

Categoria B (H1, H2, I) numită în clasamente I2

Categoria B (T 21-35, TC 21-35, GT 23-37, GTS 23-37)

6. PREVEDERI GENERALE

- 6.1.** Echipamentul de securitate trebuie să fie conform Anexei J 253 - FIA pentru Categoria 1 și Anexa J 277 - FIA pentru Categoria 2. Orice automobil cu echipamente de securitate insuficiente sau care nu sunt conforme regulamentelor în vigoare va fi exclus din competiție.
- 6.1.1.** Toate autovehiculele înscrise în competiție vor fi echipate cu instalație de incendiu automată conform FIA Technical List n°16, dar și un extingtor manual conform Anexei J Art.253.7.3 - FIA.
- 6.2.** În toate manșele, echipamentul de securitate al pilotului trebuie să fie omologat FIA sau în conformitate cu standardele aprobate de FIA. Vor fi incluse centuri de siguranță, cască, sistem Hans, echipament de protecție rezistent la foc (combinezon, cagulă, underwear, cască, mănuși, șosete, ghete, etc).
- 6.3.** Alte informații cu privire la echipamentul de securitate se vor regăsi în Regulamentul Particular.
- 6.4. ANVELOPE**
- 6.4.1** Nu există restricții privind numărul și tipul anvelopelor folosite.
- 6.4.2.** Este interzisă utilizarea încălzitoarelor, a pernelor electrice sau a dispozitivelor care pot modifica temperatura anvelopelor.
- 6.5. COMBUSTIBIL**
- 6.5.1.** Nu există restricții privind tipul de combustibil folosit.
- 6.6.** Pentru stabilirea clasei în care se încadrează automobilele echipate cu un motor turbo diesel acestora li se va aplica coeficientul de 1,5 la cilindreea nominală. Pentru automobilele echipate cu motor turbo pe

benzină coeficientul este de 1,7 aplicat la cilindrul nominală. Această prevedere se aplică tuturor grupelor și categoriilor.

- 6.7. Se admit și automobilele neînmatriculate, cu condiția dovedirii dreptului de folosință asupra acestora.
- 6.8. Trecerea de la o grupă la alta se poate face de mai multe ori pe parcursul unui an competițional, dacă automobilul de concurs respectă specificațiile grupei.

7. ASIGURĂRI

- 7.1. Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de minimum 100.000 lei, care este valabilă începând cu recunoașterea oficială și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalificarea sau excluderea pilotului.
- 7.2. Organizatorul nu are nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor sau automobilelor de competiție.
- 7.3. Prin semnarea cererii de înscriere, pilotul scutește pe oficiali, arbitri și organizator sau reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răni mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.
- 7.4. Autovehiculele de asistență tehnică, chiar și cele cu plăci acordate de către FRAS, nu vor fi considerate ca participanți oficiali în competiție și pe cale de consecință nu sunt acoperite de asigurarea globală prevăzută la art. 7.
- 7.5. Taxele de înscriere includ și prima de asigurare de responsabilitate civilă obligatorie a pilotului.

8. NUMERE DE COMPETIȚIE / PUBLICITATE OBLIGATORIE

- 8.1. Atribuirea numerelor de concurs se face pe baza locului obținut în clasamentul "Open" din anul precedent pentru piloții care au obținut puncte în acest clasament. Pentru ceilalți piloți, numărul de concurs se va atribui în ordinea prezentării cererilor.
- 8.2. Piloții "Debutanți" vor avea numere de concurs începând cu "401".
- 8.3. Piloții din Categoria I (Istorice) vor avea numere de concurs începând cu "201".
- 8.4. Alte informații cu privire la numerele de competiție și a publicității obligatorii, vor fi publicate în Regulamentul Particular.
- 8.5. Detalii cu privire la numerele de concurs se vor afla într-o anexă.

9. PARCUL DE SERVICE

- 9.1.** Este obligatorie licențierea la începutul sezonului competițional a unui mecanic și a unui autovehicul de asistență tehnică. Ulterior, pilotul/clubul din care acesta face parte, poartă obligația licențierii fiecărui mecanic și/sau autovehicul utilizat suplimentar. Licența de asistență tehnică și mecanic de la CNR este valabilă și la CNVC.
- 9.2** Amplasarea echipelor, piloților, concurenților în parcul de service se face de către organizatorul etapei. Criteriul de alocare va fi stabilit prin Caietul de Sarcini al Organizatorului.
- Primele două spații din Parcul de Service vor fi rezervate pentru partenerii Federației. Următoarele două spații aparțin partenerilor Organizatorului.
 - În concordanță cu lista de înscrieri, Federația sau Organizatorul mai pot folosi un număr de trei spații, în zona imediat următoare, pentru piloții invitați la eveniment.
 - În continuare, pentru alocarea locurilor următoare, se va lua în calcul clasamentul OPEN al anului anterior (pentru etapa I) sau clasamentul OPEN la zi (începând cu etapa a II-a). În cazul în care mai mulți piloți au echipă de asistență comună, aceștia vor folosi împreună locul pilotului cel mai bine clasat din echipă.
 - Fiecare pilot va menționa în fișa de înscriere numărul de concurs al celui mai bine clasat pilot din echipă pentru a se stabili câte locuri se vor aloca în parcul de service.
 - Un pilot care nu a mai participat în sezonul în curs sau în cel precedent va fi poziționat imediat în spatele ultimului pilot din aceeași clasă.
 - Dacă mai mulți sportivi sunt în această situație, aceștia vor fi așezați în continuare, în ordinea numerelor de concurs.
 - Categoria mașinilor istorice va fi instalată în ordinea clasamentului propriu, compactă, în spatele poziției 20 în clasamentul general.
 - Categoria mașinilor electrice va fi instalată imediat după zona oficială, înaintea celorlalți sportivi (zonă exclusivă pentru mașini electrice).
 - Dacă un sportiv participant la Categoria mașinilor istorice sau electrice face parte dintr-o echipa de asistență care deține și automobile din alte grupe, atunci acesta se va alătura poziției pe care o are echipa respectivă, în afara zonei destinată categoriei sale.
 - După finalizarea înscrierilor, organizatorul va pregăti harta parcului de service și o va

trimite Comisiei Naționale de Viteză în Coastă pentru aprobare.

Nerespectarea regulilor de mai sus se penalizează de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu amendă de 200 euro și poate duce, pentru neplată, până la refuzul startului pentru cel în cauză.

- 9.3.** Fiecărui pilot i se va aloca o suprafață de minimum 30 mp.
- 9.4.** Automobilele de asistență tehnică vor fi admise în parcul de service numai dacă au LICENȚĂ de ASISTENȚĂ TEHNICĂ emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs.
- 9.5.** Mecanicul/mecanicii fiecărui pilot va/vor fi admis/și în parcul de service numai dacă posedă LICENȚĂ de MECANIC, emisă de Federația Română de Automobilism Sportiv pentru anul în curs.
- 9.6.** Pentru absența licențelor, atât autovehiculele de asistență, cât și mecanicii respectivi NU AU ACCES ÎN PARCUL SERVICE sau vor fi evacuate/ți din parcul de service, iar pilotul va fi amendat cu 150 euro și li se va suspenda licența de pilot până la reglementarea situației.
- 9.7.** Colegiul Comisarilor Sportivi, la propunerea Directorului Sportiv, a organizatorului, comisarilor tehnici sau de parc, vor sancționa piloții sau mecanicii care nu respectă viteza de deplasare de 30 km/oră în parcul de service, cu amenzi în sumă de maxim 400 euro.
- 9.8.** Orice altă acțiune sau manevră de natură să pună în pericol securitatea parcului de service, a persoanelor și a automobilelor participante la viteză în coastă va fi sancționată de CCS cu amendă în valoare de maxim 200 euro.
- 9.9.** În parcul de service este interzisă deplasarea persoanelor cu orice alt fel de vehicul (ATV, scuter, motocicletă, etc.).
- 9.10.** Pentru încălcarea prevederilor de mai sus Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea cu amendă în valoare de maxim 200 euro.
- 9.11.** Automobilele de competiții vor staționa în "Parcul Închis" și cel de Service, pe o prelată rezistentă la uleiuri și combustibili, în scopul protejării solului. Fiecare echipă de asistență va avea la îndemână (și vizibil pentru arbitri de parc) extingtor de minim 5kg și granule absorbante biodegradabile.
- 9.12.** La părăsirea spațiului folosit, acesta va fi lăsat în aceeași stare de curățenie în care a fost preluat.
- 9.13.** Nerespectarea prevederilor Art 9.11. și/sau Art. 9.12 din prezentul regulament, se penalizează cu amendă de maxim 300 euro care se achită la FRAS (la cursul BNR din ziua plății).

10. PARCUL ÎNCHIS

- 10.1** Parc închis reprezintă zona în care sunt interzise deschiderea capotei motorului sau orice altă intervenție, reparație sau realimentarea cu combustibil sau asistență din afară.
- 10.2** Alte informații cu privire la Parcul Închis se vor regăsi în Regulamentul Particular.

11. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

- 11.1.** Fiecare pilot se va prezenta la verificarea administrativă conform programului din Regulamentul Particular.
- 11.2.** Documentele necesare la verificările administrative:
- Licența de pilot;
 - Permisul conducere al pilotului sau dovada valabilă;
 - Certificatul de înmatriculare al automobilului sau un document din care să rezulte dreptul de proprietate asupra acestuia și dreptul de utilizare în competiții sportive.
 - Fișa PF-ID (doar Categoria 1).
- 11.3.** La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele:
- Regulamentul particular;
 - O hartă a traseului;
 - Ecusoane pentru pilot - 1 buc.;
 - Ghidul competiției/spectatorului;
 - Doi saci pentru păstrarea curățeniei în zonă.
- 11.4.** Amânarea verificării administrative se sancționează cu 50 euro.
- 11.5.** În cazul în care un pilot nu prezintă toate documentele menționate, Secretarul șef va refuza validarea înscrierii.
- 11.6.** Cererile de înscriere ale echipelor vor fi validate în timpul programului de verificări administrative pentru piloți.

12. VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE (PRELIMINARE)

- 12.1.** Cu excepția situației în care a fost aprobată de către FRAS vreo modificare, toți concurenții și automobilele care iau parte la competiție trebuie să ajungă la verificările tehnice în conformitate cu orarul prezentat. Prezentarea oricărui concurent la zona pentru verificările tehnice în afara limitelor de timp prescrise în cadrul Regulamentului Particular al competiției va fi raportată Comisarilor Sportivi.
- 12.2.** Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale va fi prevăzut în Regulamentul Particular.
- 12.3.** Automobilele de competiții se prezintă la

- verificarea inițială cu numele și prenumele, drapelul național al piloților pe geamurile laterale, numerele de competiții, panourile de competiție, publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv și a organizatorului, toate aplicate prin grija pilotului. În caz contrar, după un prim avertisment, va fi sancționat cu amendă în sumă de 300 Euro.
- 12.4.** Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit în stare "rece".
- 12.5.** Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a fișei PF-ID și a tuturor mijloacelor care pot proba conformitatea echipamentelor de securitate: rollbar, centuri, scaune, stingătoare, rezervoare de combustibil, etc. Dacă acestea nu sunt prezentate, Comisarii Sportivi pot aplica o penalizare care poate merge până la refuzul permisiunii startului automobilului respectiv.
- 12.6.** Odată cu automobilele de competiții este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale pilotului, însoțite de orice documente care pot proba conformitatea acestora: căști, combinezoane, etc.
- 12.7.** Atât elementele de securitate ale automobilului, cât și echipamentul de protecție al pilotului trebuie să fie cu omologare valabilă la prezentarea la verificarea tehnică inițială. Piloții și/sau automobilele cu echipamentul de protecție și elementele de securitate neconforme **NU VOR FI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE.**
- 12.8.** Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 100 euro. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră” de Comisarii Sportivi la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plata acestei taxe. Veniturile din aceste taxe vor avea ca destinație obligatorie fondul special pentru dotarea Comisiei Tehnice FRAS cu aparatură specifică de măsură și control.
- 12.9.** După terminarea verificării tehnice inițiale, lista cu participanții admiși la recunoaștere, antrenamente cronometrate și concurs va fi publicată și afișată de secretariatul competiției la panoul de afișaj.
- 12.10.** Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.
- 12.11.** Dacă după verificările tehnice se descoperă un automobil care nu corespunde reglementărilor tehnice și/sau de securitate, comisarii sportivi pot stabili un termen limită înaintea căruia automobilul trebuie făcut să corespundă acestora.

- 12.12.** Oricărui automobil necorespunzător îi poate fi refuzat startul de către Colegiul Comisarilor Sportivi, pe baza raportului prezentat de către Comisarii tehnici.
- 12.13.** Verificările efectuate înaintea startului vor fi generale (marca și modelul automobilului, conformarea aparentă a automobilului cu grupa lui de apartenență - (conform PF-ID pentru Categoria 1), echipamente de securitate, etc.).
- 12.14.** Verificări suplimentare ale concurenților/sportivilor precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției.
- 12.15.** Concurentul/sportivul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului pe toată durata competiției. Orice abatere va fi sancționată cu excluderea din competiție de către Colegiul Comisarilor Sportivi.
- 12.16.** În condițiile în care anumite reperi sunt sigilate, marcate, pilotul poartă responsabilitatea asupra menținerii intacte a acestora până la sfârșitul competiției. Lipsa marcajelor sau a sigiliilor duce la excluderea din competiție, dacă prin prezentul regulament nu se prevede altfel.
- 12.17.** Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului/sportivului să observe dacă oricare piesă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificării este reinstalată corect. Orice fraudă descoperită și în special cea în legătură cu semnele de identificare prezentate drept originale și neatinse, dar de fapt falsificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi, care vor penaliza cu excluderea din competiție a pilotului automobilului respectiv și vor înainta cazul Comisiei de Disciplină a FRAS cu propunerea de suspendare pentru un număr de etape viitoare. Vor fi sancționate de asemenea și persoanele care au favorizat fraudă sau cele care au avut cunoștință de această faptă și nu au raportat-o directorului sportiv al competiției.
- 12.18.** Automobilele vor fi inspectate amănunțit la prima etapă a campionatului (sau prima etapă la care participă) sau la etapa următoare celei în care automobilul a fost implicat într-un eveniment din care au rezultat stricăciuni ale automobilului sau deteriorarea echipamentelor de securitate. La etapele următoare, automobilele vor fi inspectate cu celeritate. Pilotul are datoria de a declara orice modificări aduse autoturismului de la verificarea anterioară, modificări cu privire la echipamentele de securitate, propulsie, frâne, suspensie, direcție, modificări ce nu sunt în conformitate cu regulamentele în vigoare. Omisiunea de a declara astfel de modificări se

penalizează cu amendă de 3.000 de Euro și excluderea din campionat. Orice amendă aplicată va fi plătită în termen de 48 de ore sub sancțiunea neînscrierii în etapele următoare.

- 12.19.** Acolo unde configurația locului nu permite constituirea unui punct de verificare tehnică inițială, aceasta se va efectua la locul alocat mașinii în parcul închis sau parcul de service. Automobilul va fi prezentat pentru verificare la ora anunțată sub sancțiunea excluderii din concurs.

13. PARCURGerea TRASEULUI

- 13.1.** Piloților le este interzis să conducă în sensul opus celui de parcurgere al probei de viteză în coastă respective, inclusiv în zona dintre panoul de începere a zonei de SOSIRE și până la panoul de terminare a zonei postului de regrupare. De asemenea, este interzisă orice manevră de mers în marșarier, cu excepția cazurilor în care prin această manevră se poate evita producerea unui accident. Orice încălcare a acestor reguli va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție.
- 13.2.** Înaintea primei manșe de recunoașteri ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea competiției este următoarea:
- cu 20 minute înainte de start pleacă automobilul cu Cronometrul Șef și Observatorul arbitrilor;
 - cu 15 minute înainte de start pleacă automobilul cu Șeful de traseu;
 - cu 10-15 minute înainte de start pleacă automobilele de deschidere - K1, K2, K3;
 - cu 10 minute înainte pleacă automobilul cu Șeful securității traseului.
- 13.3.** Pentru manșele de antrenament cronometrat și concurs ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea competiției este următoarea:
- cu 15 de minute înainte de start pleacă automobilul cu Șeful de traseu și Observatorul arbitrilor;
 - cu 10 minute înainte pleacă automobilul cu Șeful securității traseului.
- 13.4.** La o etapă pot lua startul maxim trei mașini deschizător de drum (S1, S2 și S3) care vor fi obligate să treacă de inspecția tehnică, ca orice altă mașina de competiții. Pilotul unei mașini deschizător de drum va fi în mod obligatoriu licențiat FRAS (în anul în curs sau în anii anteriori) și nu poate fi debutant.
- 13.5.** Următoarele semnalizări vor fi utilizate în timpul recunoașterilor, antrenamentelor și competiției și vor fi strict respectate:
- Fanion roșu: oprire imediată și definitivă;
 - Fanion galben: pericol, depășirea interzisă;
 - Fanion galben cu dungi roșii: suprafață

alunecoasă, schimbare de aderență;

- Fanion albastru: un concurent mai rapid dorește să depășească;
- Fanion șah alb cu negru: sfârșitul manșei (pe linia de sosire).

În anumite zone, fanioanele vor fi înlocuite de semafoare care vor avea aceeași semnificație.

14. RECUNOAȘTERI

- 14.1.** Recunoașterea este considerată ca un factor de securitate.
- 14.2.** În conformitate cu regulamentul particular, sâmbăta se vor efectua 3 manșe iar duminica 2 manșe de recunoaștere, facultative.
- 14.3.** Recunoașterile în afara competiției se pot efectua numai cu automobile înmatriculate după cum urmează:
- Cu automobile înmatriculate, până cu o săptămână înaintea competiției;
 - Cu automobile înmatriculate și care nu au în dotare roll bar sau anvelope de competiții, în săptămâna competiției.
 - În ambele cazuri, piloții vor respecta prevederile codului rutier și instrucțiunile organizatorului.
 - Piloții care au primit sancțiuni contravenționale în săptămâna premergătoare competiției pe traseul competiției nu vor fi acceptați în concurs.
- 14.4.** Manșele de recunoaștere din cadrul competiției pot fi cronometrate, iar timpul realizat este neoficial și informativ.
- 14.5.** Numai automobilelor care au trecut de verificarea tehnică inițială li se va permite să ia startul în manșele de recunoaștere.
- 14.6.** Intervalul de start la manșa de recunoaștere va fi de 30 secunde.
- 14.7.** În cazul în care în timpul manșelor de recunoașteri doi piloți se ajung din urmă, depășirea este posibilă și se va efectua doar prin partea stângă. Arbitrii de traseu vor arăta steagul albastru. Pilotul cărui i se arată steagul albastru are obligația de a reduce viteza și de a conduce cât mai aproape de marginea din dreapta a carosabilului până când va fi depășit de pilotul mai rapid. Ignorarea steagurilor albastre se sancționează cu amendă în valoare de 200 de euro. Este obligatoriu ca ambii piloți (și cel care va fi depășit și cel care depășește) să vadă în același timp steagul.
- 14.8.** Din rațiuni de securitate a piloților, Colegiul Comisarilor Sportivi poate decide anularea unei manșe de recunoaștere din ziua de sâmbătă și/ sau duminică, în funcție de numărul concurenților și al evenimentelor neașteptate ce pot apărea.

15. ANTRENAMENTE

- 15.1.** Sâmbăta se vor efectua 2 manșe de antrenament dintre care una obligatorie. În cazul în care Pilotul nu reușește să ia startul sau să înregistreze nici un timp în cadrul antrenamentelor cronometrate (din motive tehnice certificate în scris de un comisar tehnic) acesta poate lua startul în manșa de concurs, primul la clasa sau grupa de care aparține.
- 15.2.** Antrenamentele cronometrate vor avea loc în conformitate cu programul detaliat întocmit de organizator, publicat în Regulamentul Particular al competiției.
- 15.3.** Intervalul de start la manșele de antrenament cronometrat va fi de 30 secunde.
- 15.4.** În cazul în care în timpul manșelor de antrenament doi piloți se ajung din urmă, depășirea este posibilă. Arbitrii de traseu vor arăta steagul albastru. Pilotul căruia i se arată steagul albastru are obligația de a reduce viteza și de a conduce cât mai aproape de marginea din dreapta a carosabilului până când va fi depășit de pilotul mai rapid. Ignorarea steagurilor albastre se sancționează cu amendă în valoare de 200 de euro. Este obligatoriu ca ambii piloți (și cel care va fi depășit și cel care depășește) să vadă în același timp steagul. Pilotul mai rapid poate solicita Directorului Sportiv aprobarea startului la un interval de 1 minut în următoarele manșe de antrenament.
- 15.5.** Din rațiuni de securitate a piloților, Colegiul Comisarilor Sportivi poate decide anularea unei manșe sau scurtarea traseului, modificarea posturilor comisarilor de traseu, a liniei de start sau de sosire etc., în funcție de numărul concurenților și al evenimentelor neașteptate ce pot apărea.
- 15.6.** Pentru timpul stabilit în antrenamente se vor acorda 5, 3 respectiv 2 puncte pentru locurile 1, 2 și 3 în clasamentul pe clase și grupe constituite. Pentru grupele/clasele neconstituite conform Art. 24.7 din prezentul regulament, se va acorda punctaj înjumătățit.

16. CONCURS

- 16.1.** Manșele de concurs vor avea loc în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator și publicat în Regulamentul Particular.
- 16.2.** În caz de forță majoră, Directorul Sportiv poate decide oprirea concursului, în orice moment al desfășurării acestuia.
- 16.3.** Dacă nu se poate relua și dacă înainte de oprirea acestuia toți piloții au efectuat o manșă de concurs, clasamentul se stabilește pe baza timpilor realizați în acea manșă.

- 16.4.** Timpii realizați la antrenamente nu pot fi folosiți pentru întocmirea clasamentului etapei.
- 16.5.** În situația în care nu se poate efectua nicio manșă de concurs întreaga etapă se anulează.
- 16.6.** În cazul anulării concursului din motive de forță majoră taxele de înscriere nu se restituie.
- 16.7.** Imediat după ultima urcare se va face o premiere a primilor 3 clasări în clasamentul Open pe etapă și posibil grupe într-o zonă de interes a traseului.
- 16.8.** Piloții care nu pot parcurge traseul integral din cauza blocării traseului sau care au fost jenați de un alt concurent, cu aprobarea Directorului Sportiv după consultarea Arbitrului de traseu relevant, pot reveni la start conduși de mașina de securitate.
- 16.9.** Intervalul de start la manșa de concurs va fi de 30 secunde.
- 16.10.** Dacă lungimea traseului, numărul concurenților înscriși și programul de închidere a circulației pot influența desfășurarea tuturor manșelor, se vor organiza: minim 2 manșe de recunoaștere, 2 manșe de antrenament și 2 manșe de concurs. Această derogare va fi aprobată doar pentru trasee cu o lungime mai mare de 5 km. Acest lucru trebuie aprobat de către Comisia de Viteză în Coastă. Numărul manșelor de recunoaștere și de antrenament cronometrat va fi menționat în Regulamentul Particular.

17. AJUTOR DIN AFARĂ

- 17.1.** Orice ajutor din afară conduce la excluderea din competiție a pilotului respectiv.
- 17.2.** Automobilele care se defectează pe traseu pot fi îndepărtate prin remorcare, numai din dispoziția Directorului Sportiv.
- 17.3.** Automobilele care din diverse motive nu au reușit să treacă linia de sosire, vor staționa cât mai departe de axul drumului astfel încât să nu stânjenească urcarea celorlalți concurenți. Este strict interzisă repunerea automobilului pe traseu, remorcarea, tractarea, împingerea, în afara cazului când acest lucru este dispus de directorul sportiv.
- 17.4.** Piloții care refuză să își îndepărteze automobilele aflate în pană sau avariate de pe traseul competiției, în situația în care automobilul poate fi deplasat de către pilot, vor fi sancționați cu amendă în valoare de 400 de euro.

18. ORDINEA DE START

- 18.1.** Numărul de concurs și poziția de start vor fi indicate de către organizator, printr-un buletin informativ.

18.2.1. Pentru manșele de sâmbătă (recunoașteri și antrenamente oficiale):

1. Istorice

2. Categoria 1 - în ordine descrescătoare a grupelor și a coeficientului Pf.

• Exemplu:

Prima mașină - Grupa 6 cu cel mai mare Pf;

Ultima mașină - Grupa 1 cu cel mai mic Pf;

3. Categoria 2 - în ordine crescătoare a grupelor/claselor;

4. Vehicule electrice și hibrid - ordinea o va stabili directorul de concurs;

Pentru prima etapă din campionat, startul se va lua în ordinea numerelor de concurs, iar de la a doua etapă din campionat, startul se va lua într-o ordine descrescătoare a celor mai buni timpi din etapa precedentă, dar ținând cont de ordinea descrisă în Art. 18.2.

În cazul în care un pilot nu are timpi înregistrați la etapa precedentă, atunci se va lua în calcul cel mai bun timp obținut la ultima etapă la care a participat. Dacă nu a participat niciodată în campionat, CCS va stabili locul exact pe care acesta îl va ocupa în funcție de palmares, mașina de competiție, etc.

18.2.2. Pentru manșele de duminică (recunoașteri și concurs):

1. Istorice

2. Categoria 1 - în ordine descrescătoare a grupelor și în ordine crescătoare a timpilor obținuți în ziua precedentă

• Exemplu:

Prima mașină - Grupa 6 cu cel mai slab timp obținut în ziua precedentă;

Ultima mașină - Grupa 1 cu cel mai bun timp obținut în ziua precedentă;

3. Categoria 2 - în ordine crescătoare a timpilor obținuți în ziua precedentă;

4. Vehicule electrice și hibrid - în ordine crescătoare a timpilor obținuți în ziua precedentă;

18.3. Colegiul Comisarilor Sportivi poate modifica ordinea de start în funcție de circumstanțe.

19. ZONA DE PRE-START ȘI ZONA DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR

19.1. Este obligatoriu crearea zonei de pre-start între Parcul de Service și zona de încălzire a anvelopelor, cu o lungime de 100m și o lățime de 6m. Arbitrii din parcul de service se vor asigura ca, concurentul să ajungă în zona de prestart cu 5 minute înainte de timpul lui de start, sau zona de pre-start să

fie în permanență alimentată cu minim 5 mașini în manșele de recunoașteri și antrenamente și 3 mașini în manșele de concurs. Este obligatoriu crearea zonei de încălzire a anvelopelor între zone de pre-start și linia de start, de minimum 100 m lungime și 6 m lățime.

- 19.2.** Aceste zone vor fi libere, bine securizate prin grija organizatorului, nefiind permisă parcarea automobilelor sau staționarea spectatorilor.
- 19.3.** Este interzisă folosirea oricărui dispozitiv de încălzire a anvelopelor.
- 19.4.** În zona startului, fiecare organizator va asigura amplasarea unui panou de dimensiuni minim A0 cu harta traseului, pe care starterul competiției să poată marca și prezenta sportivilor eventualele zone cu probleme de pe traseu.

20. BRIEFING, START ÎN RECUNOAȘTERI, ANTRENAMENT SAU COMPETIȚIE

- 20.1.** Fiecare competiție va trebui să includă un briefing cu piloții.
- 20.2.** Alte informații vor fi publicate în Regulamentul Particular.

21. CRONOMETRAJ

- 21.1.** Conform Regulamentului Particular.

22. COBORÂREA DE LA PARCUL DE SOSIRE LA START

- 22.1.** Conform Regulamentului Particular.

23. VERIFICAREA TEHNICĂ SUPLIMENTARĂ ȘI FINALĂ

- 23.1.** Se vor putea efectua verificări tehnice suplimentare, în orice moment al competiției. Aceste verificări vor fi obligatorii pentru mașinile care poartă urme vizibile de deteriorare ca urmare a unui accident, în urma cărora au fost afectate sisteme de securitate. Mașinilor considerate neconforme, nu li se va permite continuarea competiției.
- 23.2.** În orice moment al competiției, comisarii tehnici pot:
- verifica conformitatea mașinii și a echipamentului competitorului;
 - solicita competitorului demontarea unor componente ale mașinii, pentru a verifica conformitatea acestora;
 - instala în mașini orice dispozitiv de verificare sau data-logging (vor putea fi făcute verificări inclusiv în timpul manșelor);

- 23.3.** Cântărirea mașinilor se va putea face în orice punct al competiției. În cazul în care se folosește balast, acesta trebuie declarat la verificările tehnice inițiale.
- 23.4.** Verificările tehnice finale vor avea loc într-o locație și în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator, publicat în regulamentul particular al competiției.
- 23.5.** La cererea Comisarilor Sportivi, fie în urma unei contestații, un automobil poate fi reținut după trecerea liniei de sosire și supus unei verificări tehnice complete și amănunțite, care necesită demontarea acestuia. Verificarea completă, ce implică demontarea automobilelor poate fi efectuată la absoluta latitudine a comisarilor sportivi, din oficiu sau ca urmare a unei contestații.

24. CLASAMENTE, CAZURI DE EGALITATE

- 24.1.** La sfârșitul fiecărei etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă, se vor întocmi următoarele clasamente:
- 24.1.1.** clasament OPEN (Categoria I + Categoria II);
- 24.1.2.** clasament general Categoria I;
- 24.1.3.** clasament general Categoria II;
- 24.1.4.** clasament pe grupe (exclus Grupa I (Istorice) unde se vor face clasamente pe categorii: I1 și I2);
- 24.1.5.** clasament pe clase de cilindree pentru Categoria 2, iar la Grupa I (Istorice) se va face clasamentul pe cilindree astfel A1+B1, A2+B2, etc.
- 24.1.6.** clasament pe echipe;
- 24.1.7.** clasament pentru "JUNIORI" (indiferent de grupă sau clasă);
- 24.1.8.** clasament "DEBUTANȚI"
- 24.1.9.** clasament Electrice;
- 24.1.10.** alte clasamente prevăzute de Regulamentul Particular:
- 24.2.** Clasamentele vor fi întocmite prin cumularea timpilor obținuți în cele două manșe de concurs.
- 24.3.** Punctele pentru fiecare etapă vor fi alocate numai la grupele respectiv clasele constituite astfel:

Locul 1 - 25 puncte	Locul 6 - 8 puncte
Locul 2 - 18 puncte	Locul 7 - 6 puncte
Locul 3 - 15 puncte	Locul 8 - 4 puncte
Locul 4 - 12 puncte	Locul 9 - 2 puncte
Locul 5 - 10 puncte	Locul 10 - 1 punct

- 24.4.** În cazul clasamentului OPEN, se va acorda maximum de punctaj indiferent dacă clasa sau grupa sunt constituite sau nu.
- 24.5.** Piloții care au înregistrat un timp numai într-una din cele două manșe de concurs (nu se aplică la categoriile automobilelor istorice) vor

primi 25% din punctajul acordat poziției ocupate în respectiva manșă (exemplu: locul 2 în manșa 1 și abandon în manșa 2 - pilotul primește $18 \times 0,25 = 4,5$ puncte.

- 24.6.** Pentru stabilirea clasamentelor individuale din campionat la grupele/clasele neconstituite conform Art. 24.7 din prezentul regulament, se vor acorda jumătate din punctele de mai sus.
- 24.7.** O grupă/clasă va fi constituită cu un minim de:
- 5 autovehicule înscrise pentru Categoria 1, Juniori, Debutanți, Electrice, sau
 - 3 autovehicule înscrise pentru Categoria 2, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una dintre manșele de antrenament cronometrat sau de concurs. În caz contrar punctele alocate la o etapă vor fi reduse la jumătate.
- 24.8.** Pentru Grupa I (Istorice), o clasă de cilindree se constituie cu minim 3 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una din manșele de antrenament cronometrat sau de concurs. Categoriile se constituie cu minim 5 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în una dintre manșele de antrenament cronometrat sau de concurs.
- 24.9.** O echipă va fi clasată și cu un număr mai mic de piloți decât numărul celor nominalizați pe licență, dar trebuie să se înscrie cu cel puțin 2 piloți care să ia startul într-o manșă de concurs.
- 24.10.** Pentru clasarea echipelor la o etapă, se iau în calcul, punctele celor mai bine clasăți 2 (doi) piloți în grupa/clasa/categoria la care participă, la care se adaugă punctajul unui singur pilot, cel mai bine clasat în clasamentul OPEN al etapei (Categoria 1 + Categoria 2 + Electrice/Hibrid + Istorice). Acesta din urmă, poate fi diferit de ceilalți doi piloți care au adus puncte pentru echipa din grupa/clasa/categoria la care participă.
- 24.11.** Indiferent de numărul echipelor aliniat la start, acestora nu li se va aplica sistemul de punctaj 25, 18, 15, 12, 10... etc. Acestea vor fi clasate exclusiv după punctajul realizat prin însumarea punctajului obținut de piloții menționați la Art. 24.10 din prezentul regulament, indiferent de numărul echipelor aliniat la start.
- 24.12.** Echipetele vor fi premiate obligatoriu la finalul etapei, dacă vor exista minim 3 (trei) înscrise inițial în competiția respectivă. La festivitatea de premiere, nu se vor premia grupe/clase neconstituite (Art. 24.7).
- 24.13.** În cazul în care două sau mai multe echipe au acumulat același număr de puncte, se vor

departaja în funcție de cel mai bine clasat pilot în clasamentul "OPEN".

- 24.14.** Pentru piloții al căror număr total de puncte este identic la sfârșitul Campionatului Național de VITEZĂ ÎN COASTĂ criteriile de departajare vor fi următoarele:
- în funcție de nivelul locurilor ocupate și de numărul de clasări pe fiecare dintre locuri (primul loc, apoi locul al doilea, etc) în clasamentul OPEN, al grupei, clasei la concursurile care au contribuit la constituirea punctajului total;
 - În funcție de numărul de concurenți pe care i-au învins în grupă/clasa în concursurile care au contribuit la constituirea punctajului total.
 - În cazul unei noi egalități câștigătorul va fi desemnat de FRAS, pe baza altor criterii, validate de Consiliul Federal.
- 24.15.** Este interzisă participarea a doi piloți pe același automobil sau a unui pilot cu două automobile (mai puțin la categoria automobilelor istorice).

25. CALIFICAREA UNEI ETAPE PENTRU CAMPIONAT

- 25.1.** Etapele din Campionatul Național de Viteză în Coastă vor fi punctate în funcție de rapoartele observatorului FRAS delegat la competiție.

26. TRASEUL COMPETIȚIEI. VERIFICAREA ȘI OMOLOGAREA PISTEI

- 26.1.** Traseul unei etape de viteză în coastă trebuie să fie validat de către reprezentanți FRAS și Comisia de viteză în Coastă și să îndeplinească următoarele condiții:
- a) lungimea traseului va fi de minim 3,0 km și de maxim 10 km;
 - b) diferența de nivel dintre locul de START și cel de SOSIRE va fi de minimum 100m;
 - c) suprafața carosabilului (numai asfalt de calitate) va fi astfel încât să permită deplasarea automobilelor de competiții cu garda la sol de minimum 4 cm (denivelarea să nu fie mai mare de 4 cm/1 m), să nu fie acoperită cu praf, pământ, etc;
 - d) zona de start va avea suprafața cu pantă sub 5 % și să permită montarea postului, a aparatului de cronometraj și amplasarea autovehiculelor de intervenție (ambulanță, pompieri, director sportiv, securitate, etc.)
 - e) va fi prevăzută zona de pre-start și zona de încălzire a anvelopelor între ieșirea din parcul de service și linia de start, pe o lungime de minimum 150 m, cu 6 m lățime; în această zonă nu vor fi admiși spectatori, excepție făcând arbitri și personalul de ordine și securitate.

f) posturile de sosire și din zona de regrupare nu trebuie să fie amplasate în viraje și trebuie să permită montarea corespunzătoare a postului de arbitraj și a aparatului de cronometraj, respectiv a tabelului de afișaj al timpilor realizați; în zonele acestor posturi de arbitraj nu vor fi admiși spectatori.

g) posturile comisarilor de traseu să fie amplasate astfel încât vizual să fie acoperit tot traseul.

h) traseul să fie astfel ales încât să permită accesul unui mare număr de spectatori plasați la distanțe de peste 15-20 m față de limita pistei, care să le asigure securitatea;

i) competițiile se desfășoară numai pe trasee închise circulației publice.

j) nu se admit trasee cu zone de coborâre mai mari de 5% din lungimea totală a traseului.

- 26.2.** Este obligatorie omologarea pistei (traseului), de către Comisia Națională de Viteză în Coastă cu minimum 30 de zile înainte de data întocmirii Calendarului Sportiv.
- 26.3.** Verificarea traseului unei etape a Calendarului Sportiv se face cu minimum 35 zile înainte de data startului în competiție de către Comisia Națională de Viteză în Coastă pentru corectarea eventualelor nereguli. Comisia va întocmi un proces-verbal în care se vor prevedea măsuri și termene obligatorii pentru organizator în vederea desfășurării competiției în condiții corespunzătoare de securitate pentru piloți și publicul spectator.
- 26.4.** Este obligatoriu pentru organizatori să prevadă pe durata etapei a cel puțin un punct de informare pentru spectatori (amplasat în cel mai interesant punct pe traseu, nu la start și nu la sosire.) În acest loc va asigura direct sau indirect comercializarea de băuturi răcoritoare și hrană. De asemenea, va asigura informarea spectatorilor prin mijloace audio suficiente despre desfășurarea competiției. Organizatorul este obligat să asigure transportul spectatorilor din zona de start către zona de public desemnată, cu minim două microbuze care vor fi inscripționate cu siglele competiției. Deplasarea acestora pe traseul de concurs va fi coordonată de directorul sportiv. În zona de Stop/Regrupare organizatorul este obligat să asigure un cort, mese, apă, cafea, scaune, generator de curent, două ecrane de afișare a timpilor. De asemenea, organizatorul trebuie să asigure amplasarea a minim două toalete ecologice în zona de Start și Stop (fac excepție organizatorii care au zona de Start/Stop în preajma unităților de alimentație publică cu acces la toalete) și a cel puțin unei toalete ecologice în zonele cu public numeros.

27. CLASAMENTE ANUALE

- 27.1.** La sfârșitul Campionatului Național de Viteză în Coastă, se vor întocmi următoarele clasamente:
- 27.1.1.** clasament General CATEGORIA 1 - Autovehicule cu caroserie închisă;
- 27.1.2.** clasament General CATEGORIA 2 - Autovehicule cu caroserie deschisă;
- 27.1.3.** clasament pe grupe, (exclus Grupa I (Istorice) unde se vor face clasamente pe categorii I1 și I2);
- 27.1.4.** clasament pe clase;
- 27.1.5.** clasament pe echipe;
- 27.1.6.** clasament pe mărci/constructori;
- 27.1.7.** clasament pentru "JUNIORI",
- 27.1.8.** clasament pentru "DEBUTANȚI";
- 27.1.9.** clasament Dacia Revival;
- 27.1.10.** clasament Vehicule electrice;
- 27.1.11.** În cazul egalității de puncte, piloții vor fi departajați prin cel mai mare număr de locuri 1, 2, 3, șamd. obținute.

28. APLICAREA ȘI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

- 28.1.** FRAS este singura organizație competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea și interpretarea prevederilor regulamentului Campionatului Național de VITEZĂ ÎN COASTĂ.
- 28.2.** Regulamentul CNVC este format din: Regulamentul Sportiv CNVC și anexele sale: Regulamentul Particular, Normele de Securitate, Cerințele pentru Organizatori și Inscricționarea Automobilelor.

29. GALA CAMPIONILOR

- 29.1.** Participarea la GALA CAMPIONILOR este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant în Campionatul Național de Viteză în Coastă.
- 29.2.** Toți piloții învingători în Campionatul Național de Viteză în Coastă trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR (festivitatea anuală de premiere) organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv.
- 29.3.** PILOTUL care a acumulat cel mare mare punctaj în clasamentul General:
- al Campionatului Național de Viteză în Coastă - Categoria 1, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL LA VITEZĂ ÎN COASTĂ - Categoria 1 - Mașini cu caroseria închisă.
 - al Campionatului Național de Viteză în Coastă - Categoria 2, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL LA VITEZĂ ÎN COASTĂ - Categoria 2 - Mașini cu caroseria deschisă.
- Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii. Pentru a obține titlul de CAMPION

- NAȚIONAL al Categoriei I sau II, startul la minimum 5 etape din calendar este obligatoriu. Startul înseamnă: Startul în prima manșă de Recunoașteri.
- 29.4.** PILOTUL care a acumulat cel mare mare punctaj în Campionatul Național de Viteză în Coastă la grupă/clasă/categorie, va fi declarat CAMPION al GRUPEI/CLASEI/CATEGORIEI, cu condiția ca grupa/clasa/CATEGORIA respectivă să fi fost constituită la minimum 5 etape iar clasamentul de sfârșit de an să conțină minimum 8 poziții.
- 29.5.** În cazul în care nu sunt îndeplinite ambele condiții pilotul va fi declarat CÂȘTIGĂTOR al GRUPEI/CLASEI. Pentru a fi declarat câștigător al grupei/clasei este necesar startul la minim 5 etape (Startul înseamnă: startul în prima manșă de recunoașteri). Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.
- 29.6.** ECHIPA care a realizat cel mare mare punctaj din toate etapele desfășurate în clasamentul final al Campionatului Național de Viteză în Coastă, va fi declarată CAMPIOANĂ NAȚIONALĂ LA VITEZĂ ÎN COASTĂ. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.
- 29.7.** Piloților clasati la o etapă a CNVC în baza unei licențe one event, nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele finale de an ale Campionatului și nu se vor regăsi în acestea. În aceste cazuri, piloților deținători de licență anuală, clasati la etapa respectivă în spatele unuia sau a mai multor piloți cu licență "one event" li se vor atribui punctajele corespunzătoare pozițiilor rămase libere.
- 29.8.** În afara cazurilor de forță majoră, orice pilot de pe locurile I, II și III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.
- 30. ANEXE**
- ANEXA NR. 1
Regulamentul Particular Standard
- ANEXA NR. 2
Cerințele pentru Organizatori
- ANEXA NR. 3
Ghidul de Securitate
- ANEXA NR. 4
Inscripționarea automobilelor de competiție
- ANEXA NR. 6
Fișa Tehnică PF: Condiții și Toleranțe
- ANEXA NR. 7
Anexa Tehnică pentru
Regulamentul Sportiv al Campionatului
Național de Viteză în Coastă

Appendix 6 / Anexa 6 PF TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES FIȘA TEHNICĂ PF: CONDIȚII ȘI TOLERANȚE

ART. 1 - DEFINITIONS

Pf Technical Sheet

All the technical information of the car declared via the dedicated "Performance Factor" website:
www.fiaperformancefactor.com

The Pf Technical Sheet must be generated exclusively by the Pf website.

Pf

The "Performance Factor" value of the car.
The Pf number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations.
The Pf is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance.
The Pf of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters.
The Pf value must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.

PF-ID

This 8-digit code identifies the Pf Technical Sheet and links it to the configuration of the car entered in the FIA Competition.
The Pf-ID must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.

ART. 2 - CONDITIONS

2.1. When submitting a registration request for an FIA Competition, the Driver and the Competitor must conduct a technical declaration of the car entered and obtain a Pf Technical Sheet, by the deadlines set out in the entry form, failing which the application to the FIA Competition will be rejected.

2.2. Only one Pf Technical Sheet (with a single PF-ID) is to be submitted for each car entered in the FIA Competition.

2.3. The Driver and the Competitor must:

- send a copy of the Pf Technical Sheet or declare the Pf and Pf-ID of the car to the organiser via the FIA Competition entry form, before the closing date for entries in the FIA Competition;
- present a copy of the Pf Technical Sheet during administrative checks;

ART. 1 - DEFINIȚII

Fișa tehnică Pf

Totalitatea informațiilor tehnice despre mașina declarată prin intermediul site-ului dedicat "Performance Factor":
www.fiaperformancefactor.com

Fișa tehnică Pf trebuie să fie generată exclusiv prin site-ul mai sus amintit.

Pf

Valoarea "Factorului de Performanță" al mașinii Pf.
Pf - indică nivelul de performanță al mașinii și permite încadrarea acesteia într-o categorie în conformitate cu Regulamentul Sportiv.
Pf - este determinat prin analiza complexă a factorilor care influențează performanțele mașinii.
Pf - al unei mașini se poate schimba în funcție de modificările aduse parametrilor acestuia.
Valoarea Pf trebuie generată de site-ul Pf și va fi afișată pe Fișa Tehnică Pf.

PF-ID

Acest cod de 8 cifre identifică Fișa Tehnică Pf și o leagă de configurația mașinii înscrisă în cadrul unei competiții FRAS.
ID-ul PF trebuie generat de siteul Pf și va apărea pe Fișa Tehnică PF.

ART. 2 - CONDIȚII

2.1. Atunci când solicită înscrierea într-o competiție FRAS, pilotul și concurentul trebuie să prezinte o declarație tehnică privind automobilul înscris și să obțină Fișa Tehnică Pf la termenele specificate în formularul de înscriere. În lipsa acestora înscrierea în competiție va fi refuzată.

2.2. Trebuie depusă o singură Fișă Tehnică Pf (cu un singur ID PF) pentru fiecare vehicul înscris în competiția FRAS.

2.3. Pilotul și Concurentul trebuie să:

- trimită o copie a Fișei Tehnice Pf sau să declare PF ID-ul organizatorului prin formularul de înscriere, înainte de data închiderii înscrierilor;
- să prezinte o copie a Fișei Tehnice Pf la verificările administrative;

- present a copy of the Pf Technical Sheet during scrutineering.

2.4. The Pf value listed on the Pf Technical Sheet submitted during registration categorises the car into one of the groups listed under Article 10.1.1 of the Sporting Regulations.

2.5. By submitting the Pf Technical Sheet, the Driver and the Competitor certify that the information declared is accurate and in conformity.

2.6. The Driver and the Competitor confirm that the car entered complies with the technical specifications in Appendix 7 to the Sporting Regulations and the Pf Technical Sheet submitted during registration.

2.7. Once the official entry list has been published and up until scrutineering for the Competition, no amendment can be made to the Pf Technical Sheet.

2.8. Once the official entry list has been published and during the entire duration of the FIA Competition, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the PF website cannot be deleted.

2.9. During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or be brought into conformity upon the request of the scrutineers.

- să prezinte o copie a Fișei Tehnice Pf la verificările tehnice.

2.4. Numărul Pf indicat în Fișa Tehnică Pf depusă la înscrierea în competiție plasează mașina într-una din grupele precizate la Articolul 5.1 din Regulamentul Sportiv CNVC în vigoare.

2.5. Prin înregistrarea Fișei Tehnice Pf, Pilotul și Concurentul atestă exactitatea și conformitatea informațiilor declarate.

2.6. Pilotul și Concurentul confirmă că mașina înscrisă respectă specificațiile tehnice din Anexa 7 a Regulamentului Sportiv și este conformă Fișei Tehnice Pf înregistrată la înscriere.

2.7. Odată publicată lista oficială a înscrișilor și până la verificările tehnice, nu se poate face nicio modificare a Fișei Tehnice Pf.

2.8. Odată publicată lista oficială a înscrișilor și pe toată durata competiției, nu este permisă ștergerea Fișei Tehnice Pf depusă la organizator și arhivată pe site-ul www.fiaperformancefactor.com.

2.9. În timpul verificărilor tehnice, la silicitarea comisarilor tehnici, Fișa Tehnică Pf poate fi corectată sau adusă în conformitate.

ART. 3 - SCRUTINEERING

If an error or incorrect data is discovered during scrutineering, the error must be corrected on the Pf Technical Sheet in order to simulate and check the car's new Pf number.

If the new Pf obtained classifies the car in the same group, the amendments to the Pf Technical Sheet will be approved. No other measure needs to be taken.

If the new Pf obtained classifies the car in a different group to the one in which the Competitor is entered, the non-conformity of the Pf Technical Sheet will be reported to the stewards.

Only one group change per season, during a Competition, following an error or incorrect data is accepted.

The penalty for breaching this rule, i.e. any further group change, will result in a 10-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the overall classification and the FIA Championship group classification.

ART. 3 - VERIFICAREA TEHNICĂ

Dacă în timpul verificărilor tehnice este descoperită o eroare sau o dată incorectă, aceasta trebuie corectată în Fișa Tehnică Pf pentru a simula și verifica noul număr ID PF al mașinii.

Dacă noul Pf obținut nu schimbă grupa de încadrare a mașinii, față de cea declarată inițial, modificările aduse Fișei Tehnice Pf vor fi validate. Nu se iau măsuri suplimentare.

Dacă noul Pf încadrează mașina într-o grupă diferită față de cea în care s-a înscris Concurentul, nonconformitatea Fișei Tehnice Pf va fi raportată comisarilor sportivi.

De-a lungul unui sezon, în timpul competiției, este permisă o singură schimbare de grupă ca urmare a unei erori sau a transiterii de date eronate.

Sanțiunea pentru încălcarea acestei reguli, adică orice altă schimbare a grupei în timpul verificărilor tehnice preliminare, va consta în penalizarea cu 10 puncte, acestea urmând a fi scăzute din numărul total de puncte obținut în clasamentul general și clasamentul pe grupe. Orice altă încălcare a regulii de mai sus va atrage o nouă sancțiune cu 10 puncte de penalizare.

ART. 4 - TOLERANCES	ART. 4 - TOLERANȚE
The below tolerances for the Pf Technical Sheet apply.	Pentru Fișa Tehnică Pf se aplică toleranțele de mai jos.
4.1. RACE WEIGHT	4.1. MASA (GREUTATEA) DIN TIMPUL COMPETIȚIEI
4.1.1. Race Weight +100 / -10 kg The actual weight of the car, compared to the declared Pf weight, must be within this weight band. The weight will be for a 'dry setup' with appropriate wheels/tyres in place.	4.1.1. Masa în timpul cursei + 100 / - 10 kg Masa reală (propriu-zisă) a mașinii, comparativ cu masa declarată din Fișa Tehnică Pf trebuie să se situeze între acești parametrii. Se va lua în considerare masa pentru o "configurație uscată" (pentru pista uscată) cu roțile/anvelopele adecvate.
4.2. ENGINE	4.2. MOTOR
4.2.1. Original Engine None The original use of the engine block [Moto - Car].	4.2.1. Proveniența motorului Niciuna Se va specifica proveniența blocului motor folosit. [Auto-Moto]
4.2.2. Block (Series or Custom) None The type of engine block (from a Series Production or Custom) is the part considered in this factor.	4.2.2. Bloc motor (de serie sau modificat) Niciuna Tipul blocului motor (provenit din producția de serie sau modificat) este elementul luat în considerare pentru acest parametru.
4.2.3. Cylinder layout None	4.2.3. Aranjarea cilindrilor Niciuna
4.2.4. Number of cylinders None	4.2.4. Număr cilindrii Niciuna
4.2.5. Number of valves per cylinder None	4.2.5. Număr de supape pe cilindru Niciuna
4.2.6. Bore +/-1 mm	4.2.6. Alezaj +/- 1 mm
4.2.7. Engine displacement +/-1 %	4.2.7. Cilindreea +/- 1 %
4.2.8. Number of throttle bodies None	4.2.8. Număr de corpuri ale clapetelor de accelerație Niciuna
4.2.9. Throttle body diameter +0.2 mm/- free This uses the Competitor's declared maximum throttle body dimension.	4.2.9. Diametrul corpului clapetei de accelerație + 0,2 mm/- liber Acest parametru este bazat pe dimensiunea maximală a corpului clapetei de accelerație, declarată de Concurant.
4.2.10. Oil sump type None	4.2.10. Tipul carterului Niciuna
4.2.11. Fuel type None	4.2.11. Tipul carburantului Niciuna
4.2.12. Induction type None	4.2.12. Tipul admisiei Niciuna
4.2.13. Number of turbochargers/ superchargers None	4.2.13. Numărul de turbocompresoare/compresoare Niciuna
4.2.14. Turbocharger inducer diameter +0.2 mm/- free This uses the Competitor's declared maximum inducer dimension.	4.2.14. Diametrul inductorului turbocompresorului + 0,2 mm/- liber Acest parametru se bazează pe dimensiunea maximă a inductorului, declarată de Concurant.
4.2.15. Number of restrictors None	4.2.15. Număr de restrictoare Niciuna

4.2.16. Restrictors diameter +0.1 mm/- free This uses the Competitor's declared maximum restrictor dimension.	4.2.16. Diametrul restrictoarelor + 0,1 mm/- liber Acest parametru se bazează pe dimensiunea maximă a restrictorului, declarată de Concurent.
4.2.17. Catalyst None	4.2.17. Catalizator Niciuna
4.2.18. RPM (maximum) + 500 rpm	4.2.18. RPM (maximum) + 500 rot/min
4.3 DRIVE TRAIN	4.3. TRANSMISIE
4.3.1. Driven wheels None	4.3.1. Roți motrice Niciuna
4.3.2. Number of gears None	4.3.2. Numărul treptelor de viteză Niciuna
4.3.3. Shifting mechanism None	4.3.3. Mecanism schimbare trepte de viteză Niciuna
4.3.4. Wheels diameter None The wheel size considered is the largest if two diameters are used and the 'dry setup' with appropriate wheels/ tyres.	4.3.4. Diametrul roților Niciuna Pentru roți - dacă se folosesc două dimensiuni diferite - se va lua în considerare dimensiunea maximă pentru "configurație uscată" (pentru pista uscată) cu roțile/aneloapele adecvate.
4.3.5. Wheel attachment None	4.3.5. Fixarea roților Niciuna
4.4. AERO	4.4 AERO
4.4.1. Wheelbase +/-20 mm	4.4.1. Ampatament +/- 20 mm
4.4.2. Front overhang +/-20 mm	4.4.2. Consolă (proeminență) față +/- 20 mm
4.4.3. Splitter ahead of bumper +/-20 mm	4.4.3. Splitter (prelungire) în fața barei de protecție +/- 20 mm
4.4.4. Rear body overhang +/-20 mm	4.4.4. Consolă (proeminență) spate +/- 20 mm
4.4.5. Diffuser overhang +/-20 mm	4.4.5. Consolă (proeminență) difuzor de aer +/- 20 mm
4.4.6. Rear wing overhang +/-50 mm	4.4.6. Consolă (proeminență) aripă spate (eleron) +/- 50 mm
4.4.7. Rear wing height +/-50 mm	4.4.7. Înălțimea aripii spate (eleron) +/- 50 mm
4.4.8. Front axle width +/-20 mm	4.4.8. Lățime punte față +/- 20 mm
4.4.9. Rear axle width +/-20 mm	4.4.9. Lățime punte spate +/- 20 mm
4.5. CHASSIS	4.5. ȘASIU
4.5.1. Rollcage type None	4.5.1. Tipul cadrului de siguranță Niciuna
4.5.2. Chassis structure type None	4.5.2. Tipul de structură al șasiului Niciuna
4.5.3. Number of operable doors None These are operable doors.	4.5.3. Număr de uși (portiere) utilizabile Niciuna Ușile sunt utilizabile.

4.5.4. Fuel tank type	4.5.4. Tipul rezervorului
None	Niciuna
Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.	Eligibilitate conform Anexei 7 din Regulamentul Sportiv

4.5.5. Windscreen	4.5.5. Parbriz
If error - to be corrected.	În caz de probleme, se remediază.

Appendix 7 / Anexa 7

Technical Appendix to the Sporting Regulations of the Romanian Hillclimb Championship - Category 1 Cars Anexa Tehnică pentru Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă - Automobile din Categoria 1

ART. 1 - GENERAL

These regulations relate to cars taking part in hill climbs or speed events on asphalt roads. These cars compete singly on the course.

1.1. Eligibility:

HC1

Vehicles eligible for Category HC1 must be derived from cars with a roof and at least two seats. They are defined either by Appendix J Article 251, Article 2.1.1 paragraph 1, or by both Appendix J Article 251-2.1.2 and Appendix J Article 277-1 paragraph 6 'SH'.

ART. 1 GENERALITĂȚI

Acest regulament se aplică mașinilor care participă în curse de viteză în coastă sau la curse de viteză pe drumuri de asfalt. Aceste automobile rulează individual pe traseu.

1.1. Eligibilitate:

HC1

Vehiculele eligibile pentru categoria HC1 (Categoria 1) trebuie să provină din mașini cu plafon și cel puțin două locuri. Acestea sunt definite fie de Anexa J articolul 251, articolul 2.1.1 alineatul 1, sau de ambele Anexe J 251 - 2.1.2 și 277 - 1 paragraful 6 "SH".

ART. 2 - Specific Hill Climb Technical Regulations

2.1. Dimensions

2.1.1. Length

The overall length of the car must not exceed 5200 mm.

2.1.2. Wheelbase

The wheelbase must be within +/-75 mm of the base model of the car used.

NB: Any car whose wheelbase is longer than 75 mm compared with the base model remains eligible. This configuration must be specifically indicated on the Pf Technical Sheet and will have an impact on the "Performance Factor" value of the car.

2.1.3. Width

The overall width of the car including the complete wheels must not exceed 2100 mm, when the steered wheels are in the straight ahead position.

2.1.4. Overhangs

Free within maximum length.

2.1.5. Height

The highest part of the car must not exceed the height measured 150mm vertically from the highest point on the windscreen, except as regards the roll over structure.

2.1.6. Ground Clearance

Ground Clearance is free.

2.2. Bodywork

2.2.1 Doors

All closed cars must have doors similar to the base model of the car. At least one opening (door) is required on each side, in order to allow access to the cockpit and its occupants.

ART. 2 - Regulament Tehnic specific pentru Viteza în Coastă

2.1 Dimensiuni

2.1.1. Lungime

Lungimea totală a mașinii nu trebuie să depășească 5200 mm.

2.1.2. Ampatament

Ampatamentul poate fi modificat cu +/- 75 mm față de cel al modelului de bază al automobilului utilizat.

Notă: Orice mașină cu un ampatament mai mare de 75 mm față de modelul de bază rămâne eligibilă. Această configurație trebuie să fie menționată în Fișa Tehnică Pf și va influența valoarea "Factorului de Performanță" al mașinii.

2.1.3. Lățime

Lățimea totală a mașinii incluzând roțile complete nu trebuie să depășească 2100 mm, atunci când roțile directoare sunt direcționate spre înainte.

2.1.4. Console (proeminențe)

Dimensiunea consolelor (proeminențelor) este liberă în limita lungimii maxime.

2.1.5. Înălțimea

Cel mai înalt punct al mașinii nu trebuie să depășească înălțimea de 150 mm măsurată pe verticală din cel mai înalt punct al parbrizului, cu excepția elementelor din cadrul rollbar-ului.

2.1.6. Garda la sol

Nu există reglementări în privința gârzii la sol.

2.2. Caroserie

2.2.1. Portiere (uși)

Toate mașinile cu o caroserie închisă trebuie să aibă uși similare cu cele ale modelului de bază. Este necesară cel puțin o portieră funcțională pe fiecare parte, pentru a permite accesul în habitacul și la ocupanții acestuia.

The cockpit must be designed so as to allow the driver to get out from his normal driving position in seven seconds through the driver's opening and in nine seconds through the passenger's opening.

2.2.2. Bodywork

With the front wheels aligned to proceed straight ahead, the part of each complete wheel and its fixings situated above the plane passing through the axle centreline, must not be visible from above or from the rear.

2.2.3. Windscreen

The shape, size and angle on the centreline of the windscreen must be that of the windscreen of the base model of the car. The windscreen must be made of laminated glass or of a polycarbonate or PMMA, to ensure the same transparency as the original glass. If made of polycarbonate or PMMA, the thickness must not be less than 4.75 mm.

Tinted glass screens are only permitted if they are original for this car.

Windscreens which are damaged to such an extent that visibility is seriously impaired, or that there is a likelihood of their breaking further during the competition will be rejected.

A windscreen wiper in working order is mandatory. An efficient windscreen demisting system is mandatory.

Habitaclul trebuie proiectat astfel încât pilotul așezat în poziția normală de pilotaj să poată ieși în 7 secunde prin deschiderea ușii de pe partea sa și în 9 secunde prin deschiderea ușii de pe partea pasagerului.

2.2.2. Caroseria

Cu roțile din față aliniat pentru deplasarea pe direcția înainte, nici o parte a roții sau al sistemului ei de prindere situat deasupra planului care trece prin axa osiei, nu trebuie să fie vizibilă din spate sau de sus.

2.2.3. Parbriz

Forma, dimensiunea și unghiul liniei centrale a parbrizului trebuie să corespundă cu cea a parbrizului de pe modelul de bază al mașinii. Parbrizul trebuie să fie din sticlă laminată, policarbonat sau polimer PMMA, pentru a asigura transparența originală a sticlei.

Dacă parbrizul este fabricat din policarbonat sau polimer PMMA, grosimea acestuia nu trebuie să fie mai mică de 4,75 mm.

Parbrizele din sticlă nuanțată sunt permise doar în cazul în care acestea se regăsesc și în modelul de bază al mașinii.

Parbrizele avariate într-o măsură care afectează serios gradul de vizibilitate sau prezintă risc de spargere în timpul cursei, nu vor fi acceptate.

Ștergătoarele de parbriz funcționale sunt obligatorii. Un sistem funcțional de dezaburire a parbrizului este obligatoriu.

2.3. Engine

2.3.1. The engine capacity is calculated in accordance with the definition of Article 251-2.3.1. The cylinder capacity equivalence formula between the various types of engines are defined in Articles 252-3.1 to 252-3.5.

Maximum engine capacity is 6500 cm³.

Engine type is free but must be Internal Combustion.

Induction type free.

Engine location is as in the base model of the car.

Position and orientation are free.

2.3.2. Exhaust system

The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 10 cm from this perimeter.

Exhaust gas may only exit at the end of the system.

2.3. Motor

2.3.1 Capacitatea cilindrică a motorului (cilindreea) este calculată în conformitate cu definiția din Articolul 251-2.3.1 Anexa. Formulele de echivalență a capacității cilindrice între diferite tipuri de motoare, sunt definite în articolele 252-3.1 și 252-3.5 din Anexa J.

Capacitatea cilindrică maximă a motorului este de 6500 cm³.

Tipul motorului este la alegere, cu condiția ca acesta să fie cu ardere internă.

Tipul de alimentare este la alegere.

Motorul trebuie să fie montat în același loc ca și în modelul de bază al mașinii. Poziția și orientarea sunt la alegere.

2.3.2 Sistemul de evacuare (Eșapament)

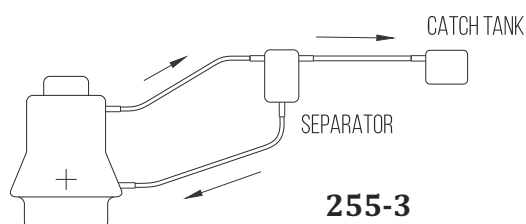
Partea terminală a tubulaturii sistemului de evacuare trebuie să fie situată în interiorul perimetrului mașinii și la cel puțin 10 cm față de acesta. Gazele de eșapament trebuie să iasă doar prin capătul sistemului de evacuare.

2.4. Oil catch tank

2.4.1. The oil catch tank must have a capacity of 2 litres for cars with a cubic capacity equal to or below 2000 cm³, and 3 litres for cars with a cubic capacity of over 2000 cm³.

This container must be either made out of translucent plastic or must include a transparent window.

An air/oil separator can be mounted outside the engine (maximum capacity 1 litre), in accordance with Drawing 255-3.



2.4.2. The oil must only flow from the oil catch tank towards the engine by the force of gravity alone.

A fan may be fitted for cooling the engine oil, but must have no aerodynamic effect.

2.5. Tank fillers and caps

All filler and vent caps must be designed to ensure an efficient locking action which reduces the risks of accidental opening following a crash impact or incomplete closing after refuelling.

The tank fillers, vents and caps must not protrude beyond the bodywork.

The tank fillers, vents and breathers must be placed where they are not vulnerable in the event of an accident.

2.6. Suspension and steering

Suspension is free.

2.6.1. Suspension Arm

All suspension members must be made from an homogeneous metallic material.

Chromium plating of any steel suspension components is forbidden.

2.6.2. Steering modifications

Steering modifications must be in accordance with Appendix J Article 253-4 'Steering'.

2.7. Transmission to the wheels

Transmission type and position are free.

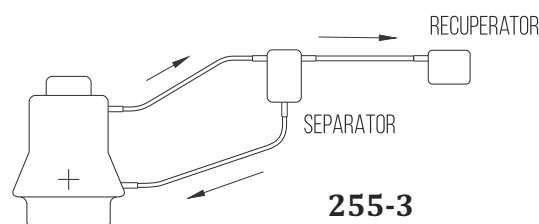
Number of gears is free.

2.4. Rezervor recuperare ulei (recuperator ulei)

2.4.1 Rezervorul de recuperare a uleiului trebuie să aibă o capacitate minimă de 2 litri pentru mașinile cu cilindrul egal sau mai mică de 2000 cm³ și de 3 litri pentru mașinile cu o cilindree care depășește 2000 cm³.

Acest recipient trebuie să fie fabricat din plastic transparent sau să includă o fereastră transparentă.

Este posibilă montarea unui separator aer/ulei în afara motorului (cu o capacitate de maxim 1 litru), conform desenului 255-3.



2.4.2. Curgerea uleiului din recuperator către motor trebuie să se facă doar sub efectul gravitației. Este permisă montarea unui ventilator pentru răcirea uleiului de motor, dar fără ca acesta să aibă un efect aerodinamic.

2.5. Orificii de alimentare și capace de rezervor

Toate capacele de rezervor și de aerisire trebuie să fie proiectate astfel încât să asigure blocajul efectiv și să reducă riscurile de deschidere accidentală în urma unui șoc violent sau în urma închiderii incomplete după realimentare.

Orificiile de umplere, aerisitoare și capacele de rezervor (bușoanele) nu trebuie să iasă în afara caroseriei.

Orificiile de umplere și aerisitoare trebuie plasate în locuri în care să nu fie vulnerabile în eventualitatea unui accident.

2.6. Suspensia și direcția

Suspensiile sunt la liberă alegere.

2.6.1. Brațe de suspensie

Toate brațele de suspensie trebuie să fie fabricate dintr-un material metalic omogen.

Cromarea oricărui element de suspensie realizat din oțel este interzisă.

2.6.2. Modificări ale sistemului de direcție

Modificările aduse sistemului de direcție trebuie să fie conforme cu Articolul 253-4 "Direcție" din Anexa J.

2.7. Transmisia către roți

Tipul transmisiei și poziția acesteia sunt la liberă alegere.

Numărul treptelor de viteză este la alegere.

2.8. Reverse gear

All cars must have a reverse gear which, at any time during the competition, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.

2.9. Rear view mirror

Rearward visibility must be ensured by a least one external rear-view mirror.
The rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 75 cm².

2.10. Wheels and Tyres

Tyres are free.
All wheels must be made from homogeneous metallic materials.

2.11. Minimum weight

This is the real weight of the car with no crew or their equipment. At no time during the competition may the car weight less than the following minimum weight.

Up to 1000 cm ³	525 Kg
Between 1000 cm ³ and 1400 cm ³	575 Kg
Between 1400 cm ³ and 1600 cm ³	605 Kg
Between 1600 cm ³ and 2000 cm ³	670 Kg
Between 2000 cm ³ and 3000 cm ³	750 Kg
Between 3000 cm ³ and 4000 cm ³	855 Kg
Between 4000 cm ³ and 5000 cm ³	935 Kg
Beyond 5000 cm ³	1035 Kg

2.12. Rear lights

All lighting equipment must be in working order throughout the competition, even if the competition is run entirely in daylight.

All cars must be fitted with two red brake lights and two red rear lights. They must be located symmetrically on either side of the longitudinal axis of the car and must be mounted in a visible position.

Battery(ies)

Each battery must be securely fixed and covered to avoid any shortcircuiting or leaks.
The battery(ies) must be of the dry type if installed in the cockpit.

2.13. Aerodynamic influence

Any specific part of the car influencing its aerodynamic performance (with the exception of non-structural shrouds protecting wheel tethers which are

2.8. Treapta de mers înapoi (Marșarier)

Toate mașinile trebuie să fie dotate cu o treaptă de mers înapoi, care să poată fi cuplată în orice moment al cursei de către pilotul aflat în poziție normală de pilotaj și cu motorul pornit.

2.9. Oglinzi retrovizoare

Vizibilitatea către spatele mașinii trebuie să fie asigurată de cel puțin o oglindă retrovizoare exterioară.
Oglinda trebuie să aibă o suprafață reflectantă de cel puțin 75 cm².

2.10. Jante și anvelope

Anvelopele sunt la liberă alegere.
Toate jantele trebuie să fie fabricate din materiale metalice omogene.

2.11. Masa minimă

Este vorba despre masa reală a autovehiculului, fără echipaj sau echipamentul acestora. Pe tot parcursul competiției, autovehiculul nu trebuie să cântărească mai puțin decât aceste mase minime:

Până la 1000 cm ³	525 Kg
Între 1000 cm ³ și 1400 cm ³	575 Kg
Între 1400 cm ³ și 1600 cm ³	605 Kg
Între 1600 cm ³ și 2000 cm ³	670 Kg
Între 2000 cm ³ și 3000 cm ³	750 Kg
Între 3000 cm ³ și 4000 cm ³	855 Kg
Între 4000 cm ³ și 5000 cm ³	935 Kg
Peste 5000 cm ³	1035 Kg

2.12. Lumini Spate (Stopuri)

Toate echipamentele de iluminat ale mașinii trebuie să fie în stare de funcționare în timpul competiției, chiar și în cazul în care aceasta se desfășoară în totalitate pe timp de zi.

Toate mașinile trebuie să fie echipate cu două lumini roșii de frână și două lumini spate roșii. Acestea trebuie să fie dispuse simetric pe fiecare parte a axei longitudinale a mașinii și să fie montate într-o locație vizibilă.

Acumulator/i

Fiecare acumulator trebuie să fie fixat și acoperit pentru evitarea scurgerilor sau a unui scurtcircuit.
Acumulatorul/ii trebuie să fie de tip uscat în cazul în care aceștia sunt amplasați în interiorul habitacului.

2.13. Influența aerodinamică

Orice parte specifică a mașinii care influențează performanțele aerodinamice ale acesteia (cu excepția protecțiilor non-structurale ce acoperă sistemul de

being used solely for this purpose):

- a) must comply with the rules relating to bodywork;
- b) must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom);
- c) must remain immobile in relation to the sprung part of the car.

Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

prindere al roților și sunt folosite exclusiv în acest scop):

- a) trebuie să respecte regulile referitoare la caroserie;
- b) trebuie să fie fixată rigid de masa suspendată a mașinii (unde "să fie fixată rigid" înseamnă să nu aibă niciun grad de libertate).
- c) trebuie să rămână imobilă în raport cu masa suspendată a mașinii.

Orice dispozitiv sau construcție concepută pentru a umple spațiul dintre masa suspendată și sol este interzisă indiferent de circumstanțe.

ART. 3 - Safety requirements

Fuel	252-9
Fuel pipes, pumps and filters	253-3.1 and 253-3.2
Brake system safety	253-4
Safety belts	253-6
Extinguishers	253-7.1.2
Safety Cages	253-8
Towing eye	253-10
Circuit breaker	253-13
Safety tank	Specification FT3, FT3.5 or FT5 compulsory, in compliance with the prescriptions of Art. 253-14 or GT-type cars: Tank 257A 6.3 and Ventilation 253.4
Firewall	253-15
Seats	253-16

ART. 3 - Reglementări pentru siguranță

Combustibil	252-9
Conducte de combustibil, pompe și filtre	253-3.1 and 253-3.2
Siguranța sistemului de frânare	253-4
Centuri de siguranță	253-6
Extinctoare	253-7.1.2
Rollbar (Cadrul colviei)	253-8
Cârlig de remorcare	253-10
Contact general	253-13
Rezervor de de siguranță	Specificații FT3, FT3.5 sau FT5 obligatoriu, conform prescripțiilor din Anexa J, Art. 253-14 sau vehicule din categoria GT: Rezervor 257A 6.3 și sistem de ventilație 253.4.
Perete despărțitor anti-foc	253-15
Scaune	253-16

REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ

Publicat la: 27 februarie 2020
Elaborat de Comisia de Viteză în Coastă



FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV
Str. Popa Savu nr. 7, Sector 1, 011431 - București, România
Web: www.fras.ro; E-mail: office@fras.ro