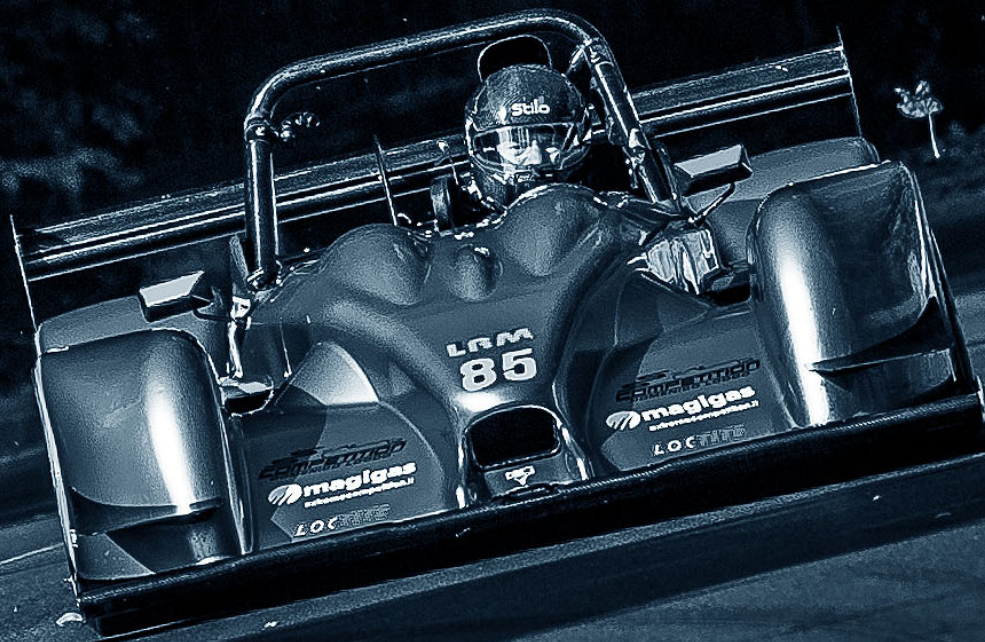




# CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ 2021



## REGULAMENT



# **REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ 2021**

## Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă 2021

### CUPRINS

1. PRESCRIPȚII GENERALE	3	20. ZONA DE PRE-START ȘI ZONA DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR	15
2. CAMPIONAT ȘI ETAPE DE CAMPIONAT	3	21. BRIEFING, START ÎN RECUNOAȘTERI, ANTRENAMENT SAU COMPETIȚIE	15
3. PILOȚI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE	3	22. CRONOMETRAJ	16
3.10. PILOȚI DEBUTANȚI ȘI PILOȚI JUNIORI		23. COBORÂREA DE LA PARCUL DE SOSIRE LA START	16
3.11. ECHIPĂ		24. VERIFICAREA TEHNICĂ SUPLIMENTARĂ ȘI FINALĂ	16
4. ÎNSCRIEREA ÎN COMPETIȚII	5	25. CLASAMENTE, CAZURI DE EGALITATE	17
5. AUTOMOBILE ACCEPTATE	6	26. CONTESTAȚII, APELURI	18
5.1. Categoria 1 - Autovehicule de producție		27. FESTIVITATEA DE PREMIERE A ETAPEI	19
5.2. Categoria 2 - Autovehicule de competiție		28. CALIFICAREA UNEI ETAPE PENTRU CAMPIONAT	19
5.3. Vehicule electrice și hibrid		29. TRASEUL COMPETIȚIEI. VERIFICAREA ȘI OMOLOGAREA PISTEI	19
5.4. Automobile de Grupa I (Istorice)		30. CLASAMENTE ANUALE	20
6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE	8	31. APLICAREA ȘI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI	20
7. PREVEDERI GENERALE	8	32. GALA CAMPIONILOR	20
6.4. ANVELOPE		33. ANEXE	21
6.5. COMBUSTIBIL		ANEXA NR. 1	Regulamentul Particular Standard
8. ASIGURĂRI	9	ANEXA NR. 2	Cerințele pentru Organizatori
9. NUMERE DE COMPETIȚIE / PUBLICITATE OBLIGATORIE	9	ANEXA NR. 3	Ghidul de Securitate
10. PARCUL DE SERVICE	10	ANEXA NR. 4	Inscripționarea automobilelor de curse
11. PARCUL ÎNCHIS	11		
12. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE	11		
13. VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE (PRELIMINARE)	11		
14. PARCURGerea TRASEULUI	13		
15. RECUNOAȘTERI	13		
16. ANTRENAMENTE	14		
17. CONCURS	14		
18. AJUTOR DIN AFARĂ	14		
19. ORDINEA DE START	15		

## 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. **PF va fi introdus începând cu anul 2022.**
- 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 2020 va fi alcătuit din 8 etape.  
În cadrul CNVC/Divizia 1 se vor putea înscrie piloți care se încadrează cu mașinile în:
  - Categoria 1, GRUPA 1,2,3,4 PF
  - Categoria 2, Vor fi stabilite ulterior
  - Istorice
- 2.2. În 2021, toate etapele vor avea coeficient 1. Etapele vor fi: Cheile Grădiștei, Reșița, Sinaia, Râșnov, Câmpulung, Poiana Brașov.
- 2.2.1. Pentru Clasamentul anual se vor lua în calcul

- rezultatele de la N-1 etape desfășurate. Dacă se desfășoară doar 4 etape se vor lua în calcul rezultatele de la toate etapele;
- 2.2.2. Dacă în 2021 se organizează doar 4 etape se va decerna titlul de "Câștigător" în locul titlului de Campion Național. Sub 4 etape desfășurate FRAS va acorda alte titluri sau trofee.
- 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 600 lei. Costul licențelor one event este de 300 lei.
- 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 mașine de recunoaștere cu o persoană pe post de co-pilot. Această persoană trebuie să posede licență VIP (one-event) în valoare de 150 lei. 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.
- Pentru aplicarea acestui articol sportiviivii vor trebui să urmărească și să se conformeze prevederilor din Regulamentul Particular al etapei și comunicatelor sau buletinelor de la momentul respectiv. O serie de măsuri anti Covid -19 vor fi publicate separat în aplicarea acestui articol.

### **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/ CNVC2, desfășurate în acel an competițional. În acest caz, va solicita de la FRAS o nouă licență. 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.** Sportivii cu vârsta între 16 și 18 ani, cu permis de conducere categoria B1, pot solicita licență pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă dacă au la activ cel puțin patru etape - chiar și cumulate - de CNVC2, Rally Cross, Autoslalom sau Time Attack) sau licență pentru CNVC2. Mașinile nu pot depăși 140 CP. Sportivii cu vârsta de peste 18 ani, cu permis de conducere categoria B1, pot solicita licență pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă dacă au la activ cel puțin patru etape - chiar și cumulate - de CNVC2, Autoslalom sau Time Attack. Mașinile debutanților nu pot depăși 180 CP. Sportivii care au peste 18 ani, cu permis de conducere categoria B, pot solicita licență pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă dacă au participat la cel puțin 4 etape în CNVC2, Time Attack, Slalom Paralel, Rally Cross. Licența poate fi solicitată și în decursul anului, după efectuarea stagiului impus. Debutanții se pot înscrie cu autoturisme din Clasa N1, A1, în funcție de situație în limita a 140 și respectiv 180 cp (mașini cu fișă de omologare); omologarea FIA poate fi în vigoare sau expirată. Cu toate acestea, pentru situații speciale, un debutant, după obținerea unui aviz special obținut de la FRAS (prin comisiile de specialitate) se poate înscrie și cu mașini care nu se încadrează în clasele N1, A1, păstrând limita a 140 și respectiv 180 cp, în funcție de situația existentă. O declarație suplimentară pe propria răspundere din partea pilotului, în care își asumă întreaga responsabilitate și

- absolvă FRAS de orice răspundere trebuie depusă odată cu eliberarea licenței. Debutanții înscriși cu mașini care nu se încadrează în clasele N1, A1, nu vor puncta în clasamentul anual rezervat debutanților. Dacă automobilul este echipat cu un motor cu putere mai mare de 140 și respectiv 180 CP în fabricația de serie, acesta poate fi admis cu condiția existenței unei fișe dyno obținute în urma măsurătorii automobilului pe un stand DYNO desemnat de FRAS, iar puterea dezvoltată de automobilul conform fișei dyno, să nu depășească valoarea de 140 și respectiv 180 CP, putere măsurată la motor (BHP).
- 3.10.6.** Piloții care posedă licența de debutant au obligația de a prezenta Comisiei Tehnice a FRAS, înainte de 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 manșele de recunoaștere doar cu un instructor al unei școli de pilotaj recunoscută de FRAS. În manșele de antrenament și de concurs, prezența instructorului este opțională.
- 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 și doi 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 450 lei, 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 600 lei.
- 3.11.13.** Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ numai pentru o etapă este 600 lei. 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 unuia derivat.
- 4. ÎNSCRIEREA ÎN COMPETIȚII**
- 4.1.** Prin înscrierea în competiție, piloții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției.
- 4.2.** Oricare posesor de licență care dorește să participe la competiție trebuie să-și trimită formularul de înscriere prin e-mail semnat și completat în mod corespunzător, împreună cu dovada plății prin transfer bancar cu minimum 8 zile înaintea competiției, la adresa de e-mail a organizatorului,

specificată în Regulamentul Particular. Plata se va efectua în contul care va fi specificat în cadrul Regulamentului Particular.

- 4.3. Cererile de înscriere vor fi acceptate de către organizator numai după publicarea Regulamentului Particular al competiției, în care se va specifica data și ora începerii înscrierilor, respectiv ale închiderii acestora.
- 4.4. Taxele de înscriere sunt:
  - Viteză în Coastă / weekend (include taxa media) și Viteză în Coastă 2 la etapele comune cu CNVC = 1100 lei
  - Viteză în Coastă - DEBUTANT= 1100 lei
  - Viteză în Coastă - JUNIOR = 700 leiTaxele pentru echipă sunt: 300 lei pentru echipa cu 2 piloți și 250 de lei plus 125 de lei pentru fiecare pilot în plus la echipele cu mai mult de 2 piloți.
- 4.5. Pilotul, Șeful echipei de club și membrii clubului sportiv/echipei, mecanicii, prin semnarea formularului de înscriere la o competiție din CNVC- se supun jurisdicțiilor sportive prevăzute în Codul Sportiv International și Anexele sale, în prezentul regulament și în Regulamentul Disciplinar, precum și în cel al fiecărei etape a campionatului.
- 4.6. Nici o modificare nu poate fi făcută pe formularul de înscriere, cu excepția cazurilor prevăzute în prezentul Regulament. Totuși, competitorul/ concurentul poate înlocui automobilul declarat în formularul de înscriere cu un altul până în momentul verificărilor tehnice.
- 4.7. Taxa de înscriere se majorează cu 100% dacă înscrierea se face la verificările administrative. Taxa va fi încasată de către organizator.
- 4.8. Taxele de înscriere vor fi rambursate în întregime:
  - Competitorilor cărora nu le-a fost acceptată înscrierea.
  - În cazul anulării competiției, dar nu din motive de forță majoră.
  - Sportivilor care au achitat taxa de înscriere și din motive justificate nu mai pot participa.
- 4.9. Data de încheiere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 8 zile înaintea datei de start. Data la care se închid înscrierile, va fi publicată în Regulamentul Particular.
- 4.10. Lista înscrierilor se va publica cu 3 zile înainte de data startului.
- 4.11. Clasamentele la zi vor fi trimise de către FRAS la organizator și secretarului șef delegat, cu 3 zile înaintea startului competiției.
- 4.12. Sportivii aleși în funcții de conducere ale FRAS, care participă la o competiție sportivă, nu pot exercita obligațiile, atribuțiile și drepturile funcției respective, pe perioada

acesteia, de la începerea programului de recunoașteri și până la sfârșitul festivității de premiere, cu excepția convocării unei sedințe a Consiliului Federal care va avea loc în perioada competiției, la care nu se discută probleme referitoare la această competiție.

- 4.13. În lipsa unei prevederi contrare în prezentul regulament, Federația Română de Automobilism Sportiv va încasa toate sumele provenite din penalizările aplicate la competiția respectivă.
- 4.14. Numărul limită de participanți la o competiție va fi publicat în Regulamentul Particular,
- 4.15. Nu este posibilă înscrierea într-o competiție a unui concurent cu două mașini sau a doi concurenți cu o mașină.
- 4.16. Alte detalii cu privire la procedura de înscriere în competiție, vor fi publicate în Regulamentul Particular.

## 5. AUTOMOBILE ACCEPTATE

Se mențin clasele, grupele și categoriile din 2019. Performance Factor va fi introdus din anul 2022.

### Vehicule eligibile

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

**CATEGORIA I**  
**Automobile de producție**

	<b>2019</b>
<b>Grupa N</b> Automobile de producție (incl. R1).	Clasa N1 < 1600 cmc Clasa N2 1600 - 2000 cmc Clasa N3 2000 - 3000 cmc Clasa N4 > 3000 cmc
<b>Grupa A</b> Automobile de turism (incl. WRC, KITCar, S1600).	Clasa A1 < 1600 cmc, Clasa A2 1600 - 2000 cmc, Clasa A3 2000 - 3000 cmc, Clasa A4 > 3000 cmc
<b>Grupa S20</b>	Mașini Super 2000 (Circuit și Raliu combinate), inclusiv R4 și R5.
<b>Grupa GT</b> Automobile de Grand Turism (GT3 și RGT la un loc).	Clasa GT (Mașini omologate FIA, GT, GT3 și RGT).

**CATEGORIA II**  
**Automobile de competiție**

	<b>2019</b>
<b>Grupa D/E2-S</b> (Monopost) Monoposturi de Formula Internațional sau Formula Liberă cu cilindrul sub 3000 cm <sup>3</sup> .	D/E2-SS-1600 D/E2-SS-2000 D/E2-SS-3000
<b>Grupa CN/E2-SC</b> (Automobile de Sport) Automobile sport de producție și automobile de competiție cu două locuri cu cilindrul sub 3000 cm <sup>3</sup> .	CN/E2-SC-1600 CN/E2-SC-2000 CN/E2-SC-3000
<b>Grupa E2</b> (Silhouette) Automobile tip Silhouette (mașini cu aspectul automobilelor de producție de serie mare cu cel puțin 2 locuri), conform Art. 277 din Anexa J, Categoria 2. Cilindrul sub 6500 cm <sup>3</sup> . <b>Grupa E2 va include și mașinile încadrate conform FIA la Grupa E1, pe clase de cilindrul.</b>	Clasa E2-1600 (Clasa H1 < 1600 cm <sup>3</sup> )  Clasa E2-2000 (Clasa H2, 1600 - 2000 cm <sup>3</sup> )  Clasa E2-3000 (Clasa H3, 2000 - 3000 cm <sup>3</sup> )  Clasa E2+3000 (Clasa H4 > 3000 cm <sup>3</sup> )

**Vehicule electrice și hibride**

	<b>2019</b>
<b>Categoria II:</b> Vehicule convertite electric, modificate, prototipuri (transformate dintr-un vehicul de serie/competiție)	Clasa EV-II
<b>Categoria III:</b> Vehicule electrice de serie, destinate competițiilor sportive	Clasa EV-III
<b>Categoria IIIA:</b> Vehicule electrice de serie (fără modificări suplimentare)	Clasa EV-IIIA
<b>Categoria IV:</b> Vehicule electrice categoria lightweight	Clasa EV-IV
<b>Categoria V:</b> Vehicule electrice single-seaters (monoposturi)	Clasa EV-V
<b>Categoria VI:</b> Prototipuri racing sport electrice	Clasa EV-VI
<b>Categoria VII:</b> Vehicule electrice hibride	Clasa EV-VII
<b>Categoria VIII:</b> Vehicule propulsate cu ajutorul altor energii alternative	Clasa EV-VIII

- 5.1.** Vehiculele cu omologare FIA expirată sau cu omologare națională FRAS, care rămân conforme cu ultima versiune a fișei de omologare și corespund din punct de vedere al normelor de securitate pot fi asimilate la cererea pilotului în cadrul Grupei N/A. Fișa de omologare FIA/FRAS trebuie prezentată la verificările tehnice inițiale.
- 5.2.** Vehicule de Grupa R1, R2 și R3 se echivalează conform tabelului de mai jos:

R1 (VR1A/VR1B)	Clasa N1
R2 (VR2B)	Clasa A1
R2 (VR2C)	Clasa A2
R3 (VR3C/VR3T/VR3D)	Clasa A2
- 5.3.** Conform Anexei J FIA, art 252 (pct. 3.1), pentru motoare supraalimentate se aplică un coeficient de 1,7 pentru motoare pe benzină (Otto) și 1,5 pentru motoare diesel. Capacitatea echivalentă a motoarelor rotative (WANKEL) se va calcula conform Anexei J FIA, art 252 (pct. 3.2 și 3.3).
- 5.4. Automobile de Grupa I.**  
Automobilele istorice de competiție care îndeplinesc următoarele cerințe:
  - 1.** se definesc ca și vehicule istorice toate vehiculele care sunt conforme cu anexa K de la 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 cm<sup>3</sup>, A2 1300 - 1600 cm<sup>3</sup>,  
A3 1600 - 2000 cm<sup>3</sup>, A4 peste 2000 cm<sup>3</sup>.

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

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

#### 5.5. Prevederi generale

Echipamentul de securitate trebuie să fie conform Anexei J - FIA. Orice automobil cu echipamente de securitate insuficiente sau care nu sunt conforme regulamentelor în vigoare va fi exclus din competiție.

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 cilindreei nominale. Această prevedere se aplică tuturor grupelor și categoriilor. Automobilele din grupa A și N sunt admise, după expirarea omologării lor, dacă nu există o prescripție contrară în fișa de omologare care exclude anumite evoluții, să participe în următoarele condiții:

a. - documentele de omologare FIA sunt prezentate ca documentație la verificările tehnice.

b. - automobilele sunt conforme cu regulamentul tehnic (Anexa J) în vigoare la data expirării omologării și sunt în stare bună pentru a participa, la aprecierea comisarilor tehnici.

c. - greutatea minimă este conformă prescripțiilor tehnice în vigoare.

De această prevedere beneficiază inclusiv vehiculele Kit Car, A4.

Se admit și automobile neînmatriculate cu condiția dovedirii dreptului de folosință asupra acestuia.

La grupa N și A pentru automobilele cu motoare supraalimentate nu este obligatorie dotarea cu restrictoare și catalizatoare descrise în art. 254.6.1 și 255.5.8.3 ale Anexei J.

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.

d. Se interzic orice fel de încălzitoare, perne electrice sau dispozitive care pot modifica temperatura anvelopelor de concurs.

## 6. ECHIPAMENTE DE SECURITATE

- 6.1. Echipamentele de securitate ale automobilelor de competiții trebuie să corespundă pe tot parcursul competiției exigențelor de securitate impuse de Comisarii Tehnici, stabilite pe baza Codului Sportiv Internațional, anexa J art. 253, a regulamentului specific grupei din care automobilul face parte și a regulamentelor în vigoare FRAS, cu privire la protecția conductelor și racordurilor prin care circulă fluide, a rezervoarelor și a instalației de alimentare, la siguranța sistemului de frânare, a sistemului de închidere a capotelor, a centurilor de siguranță și la scaune (dacă sunt într-o condiție corespunzătoare, scaunele expirate pot fi folosite pentru încă o perioadă de ciclu de omologare), a stingătoarelor de incendiu, a armăturilor de securitate (rollbar/Rollcage) a prinderilor și a ranforsărilor corespunzătoare acestora, cu privire la oglinzile retrovizoare, la parbriz și la celelalte geamuri, la cârligul de remorcă și întrerupătorul general, etc.
- 6.2. Un automobil de competiții a căruia construcție și/sau stare tehnică este considerată periculoasă, poate fi exclus din competiție în orice moment de Comisarii Sportivi pe baza constatării Comisarilor Tehnici. În acest sens, vor fi examinate suplimentar automobilele care au suferit avarii pe timpul desfășurării competiției. Raportul Comisarilor Tehnici sau decizia Comisarilor Sportivi, de oprire din competiție a automobilului considerat periculos nu pot fi urmate de niciun fel de despăgubiri sau returnări de taxe de înscriere reclamate de concurent/echipă și/sau de pilotul acestuia. Decizia, împreună cu fotografiile automobilului avariat, Pașaportul Tehnic al acestuia și raportul Comisarilor Tehnici va fi depusă la dosarul oficial al concursului, Comisia Tehnică a FRAS urmând să se pronunțe asupra oportunității înscrierii acestui eveniment în Pașaport și/sau asupra returnării acestuia dacă după reparație, automobilul va corespunde exigențelor de securitate.
- 6.3. Pe parcursul concursului, dar și la antrenamente și recunoașteri, piloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (casă, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși) și să-și lege centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisarilor Sportivi care vor aplica o penalizare de până la 1000 lei. Pentru abateri grave cum ar fi rulara în competiție

fără cască de protecție sau fără fixarea centurilor, Comisarii Sportivi pot aplica penalizări de până la 5000 de lei, putând chiar decide excluderea pilotului din competiție. Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie abaterile produse exclusiv pe timpul împingerii, repornirii, deblocării sau reparării automobilului de competiții prin forțele proprii ale pilotului, în scopul eliberării traseului și/sau a reluării parcurgerii traseului.

- 6.4.** Nu este permisă parcurgerea traseului competiției cu geamurile deschise. Se consideră că geamul este deschis, dacă este coborât cu mai mult de 2 cm față de poziția "închis complet". Pentru încălcarea acestei prevederi, după primul avertisment, pilotul va fi penalizat de Comisarii Sportivi cu până la 1000 de lei. Sancțiunea poate fi anulată/suspendată în cazul în care se poate demonstra că deschiderea geamului sau imposibilitatea închiderii acestuia se datorează unor cauze tehnice sau unei avarii a caroseriei pe partea acestuia. Pilotului i se va permite remedierea defecțiunii la parcul de service, în caz contrar acesta riscând repetarea/majorarea amenzii sau chiar refuzul de continuare a competiției. În sensul prezentului articol, spargerea unui geam al automobilului nu va fi urmată de nici o penalizare, dar datorită gradului sporit de pericolozitate poate conduce la oprirea automobilului din competiție. Este obligatorie folosirea sistemului de protecție pentru cap și gât (HANS - Head and neck support).

## **7. PREVEDERI GENERALE**

- 7.1.** 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.
- 7.1.1.** 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.
- 7.2.** 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).

- 7.3.** Alte informații cu privire la echipamentul de securitate se vor regăsi în Regulamentul Particular.

## **7.4. ANVELOPE**

- 7.4.1** Nu există restricții privind numărul și tipul anvelopelor folosite.
- 7.4.2.** Este interzisă utilizarea încălzitoarelor, a pernelor electrice sau a dispozitivelor care pot modifica temperatura anvelopelor.

## **7.5. COMBUSTIBIL**

- 7.5.1.** Nu există restricții privind tipul de combustibil folosit.
- 7.6.** Pentru stabilirea clasei în care se încadrează automobilele echipate cu un motor turbo diesel acestora li se va aplica coeficientul de 1,5 la cilindrul 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.
- 7.7.** Se admit și automobile neînmatriculate, cu condiția dovedirii dreptului de folosință asupra acestora.
- 7.8.** 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.

## **8. ASIGURĂRI**

- 8.1.** Participanții vor fi asigurați pe durata competiției de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de minimum 50.000 lei, care este valabilă începând cu recunoașterea oficială și încetează odată cu terminarea competiției sau retragerea, descalificarea sau excluderea pilotului.
- 8.2.** Organizatorul nu are nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor sau automobilelor de competiție.
- 8.3.** 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 răniri mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.
- 8.4.** 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. 8.
- 8.5.** Taxele de înscriere includ și prima de asigurare de responsabilitate civilă obligatorie a pilotului.

## 9. NUMERE DE COMPETIȚIE / PUBLICITATE OBLIGATORIE

- 9.1. 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.
- 9.2. Piloții "Debutanți" vor avea numere de concurs începând cu "401".
- 9.3. Piloții din Categoria I (Istorice) vor avea numere de concurs începând cu "201".
- 9.4. Este obligatorie aplicarea pe automobilele de competiții a numerelor corespunzătoare licenței pilotului, în formatul unic prevăzut de Regulamentul Campionatului Național de Viteză în Coastă.
- 9.5. La loc vizibil, pe aripile față va fi aplicat, orizontal, numele și prenumele pilotului, alături de simbolul drapelului țării de rezidență.
- 9.6. Automobilele de competiții fără numere conform Regulamentului Campionatului Național de Viteză în Coastă nu sunt admise la start.
- 9.7. Grupa și clasa vor fi aplicate pe parbrizul automobilului de concurs, în colțul dreapta sus, pe parasolar, conform anexei "Numere de competiție, inscripții și publicitate". În mărime de max. 12 cm.
- 9.8. Pe parbrizul automobilului de concurs în colțul dreapta sus sub parasolar va fi afișat doar numărul de concurs. Numărul de concurs va fi scris cu culoare Portocalie/ Orange, cu înălțimea de 20 cm și lat de 3 cm.
- 9.9. La etapa \_\_\_\_\_, publicitatea obligatorie a organizatorului este: \_\_\_\_\_.
- 9.10. Publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv este:
- pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla "Sponsor" de dimensiuni (10 cm x 90 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru piloții care nu au contracte de sponsorizare cu alte firme concurente.
  - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla "www.fras.ro" de dimensiuni (10 cm x 90 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru piloții care prezintă contracte de sponsorizare cu alte firme concurente.
- 9.11. Fiecare automobil va afișa un panou obligatoriu (<sigla MTS>, "Campionatul Național de Viteză în Coastă", <sigla FRAS>), cu înălțimea de 8cm și lungimea egală cu lungimea panoului pentru numărul de concurs și a panoului organizatorului, de pe ușa automobilului), într-unul din următoarele locuri:

- sub numărul de concurs afișat pe uși;
- Un alt loc pe uși, în situația în care afișarea imediat sub numărul de concurs limitează expunerea sponsorilor pilotului/echipei;
- în partea superioară a lunetei, în situația în care afișarea pe uși este imposibilă din cauza limitării expunerii sponsorului pilotului/echipei.

- 9.12. Spațiile publicitare menționate mai sus, precum și "Plăcile de competiție" sunt obligatorii și nu pot fi refuzate de concurenți.
- 9.13. Alte informații cu privire la numerele de competiție și a publicității obligatorii, vor fi publicate în Regulamentul Particular.

## 10. PARCUL DE SERVICE

- 10.1. 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.
- 10.2. 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 1000 lei și poate duce, pentru neplată, până la refuzul startului pentru cel în cauză.
- 10.3.** Fiecărui pilot i se va alocă o suprafață de minimum 30 mp.
- 10.4.** 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.
- 10.5.** 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.
- 10.6.** 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 750 lei și li se va suspenda licența de pilot până la reglementarea situației.
- 10.7.** 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 2000 lei.
- 10.8.** 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 1000 lei.
- 10.9.** În parcul de service este interzisă deplasarea persoanelor cu orice alt fel de vehicul (ATV, scuter, motocicletă, etc.).
- 10.10.** Pentru încălcarea prevederilor de mai sus Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea cu amendă în valoare de maxim 1000 lei.
- 10.11.** 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.
- 10.12.** La părăsirea spațiului folosit, acesta va fi lăsat în aceeași stare de curățenie în care a fost preluat.
- 10.13.** Nerespectarea prevederilor Art 10.11. și/sau Art. 10.12 din prezentul regulament, se penalizează cu amendă de maxim 1500 lei care se achită la FRAS.
- 10.14.** Reguli specifice privind prevenirea răspândirii Covid-19 și distanțării sociale vor fi publicate separat în Regulamentul Particular al etapei sau în comunicate și buletine.
- 11. PARCUL ÎNCHIS**
- 11.1.** Parc închis reprezintă zona în care sunt interzise deschiderea capotei motorului sau orice altă intervenție, reparație sau realimentarea cu combustibil sau asistență din afară.
- 11.2.** Are natura de Parc Închis: zona de prestart, zona de regrupare după trecerea liniei de sosire și până la revenirea în Parcul de Service, traseul de la Parcul de Regrupare după parcurgerea de către fiecare pilot a ultimei manșe a competiției și până la Parcul Închis de final de competiție până la expirarea timpului pentru contestații, respectiv momentul în care Colegiul Comisarilor Sportivi autorizează deschiderea Parcului Închis.
- 11.3.** Piloții care încalcă prevederile prezentului articol vor fi sancționați de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție. Mașinile care vor intra în Parcul Închis vor fi nominalizate de către Comisari Sportivi, după consultarea șefului verificărilor tehnice. Un număr de maxim 5 mașini vor fi nominalizate în acest sens. Această nominalizare trebuie făcută înainte de finalul manșei a doua de concurs. Ca urmare a unei contestații, depuse prin intermediul oficialului "Relații cu Concurenții" și alte mașini pot face obiectul regimului de Parc Închis. Această contestație trebuie depusă până la intrarea mașinilor în Parcul de Service, după cea de a doua urcare din concurs. Parc Închis este și traseul de la postul Sosire până la parcul de Service, după ultima urcare din concurs.
- 11.4.** Pentru claritate, termenul de excludere (oriunde în cadrul acestui regulament) va însemna excludere totală din acea etapă, fără reținerea niciunui punctaj (din

antrenamente sau competiție) realizat.  
Pe cale de excepție, se poate interveni asupra automobilelor aflate în zone ce au natura de Parc Închis numai în situații de forță majoră / caz neprevăzut (incendiu, scurgeri de lichide și alte situații similare) numai pentru a înlătura pericolul.

## 12. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

- 12.1. Verificările administrative se vor face online. Proceduri specifice vor fi publicate în regulamentele particulare ale etapei. Se elimină orice referire la PF.
- 12.2. 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.
- 12.3. 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.
- 12.4. Amânarea verificării administrative se sancționează cu 250 lei.
- 12.5. În cazul în care un pilot nu prezintă toate documentele menționate, Secretarul șef va refuza validarea înscrierii.
- 12.6. Cererile de înscriere ale echipelor vor fi validate în timpul programului de verificări administrative pentru piloți.

## 13. VERIFICĂRI TEHNICE ÎNIIȚIALE (PRELIMINARE)

- 13.1. 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.
- 13.2. Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale va fi prevăzut în Regulamentul Particular.
- 13.3. 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 1500 lei.
- 13.4. Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit în stare "rece".
- 13.5. Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic 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.
- 13.6. Echipamentul de concurs va fi verificat pe parcursul etapei. Comisarii Tehnici vor transmite CCS-ului online, pe tot parcursul competiției, rapoarte cu privire la echipamentul de concurs al sportivilor.
- 13.7. 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 ADMISI ÎN COMPETIȚIE**.
- 13.8. Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 500 lei. 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.
- 13.9. 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.
- 13.10. Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.
- 13.11. 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.
- 13.12. Oricărui automobil necorespunzător îi poate fi refuzat startul de către Colegiul Comisarilor Sportivi, pe baza raportului prezentat de către Comisarii tehnici.
- 13.13. Verificările efectuate înaintea startului vor fi generale (marca și modelul automobilului,

- conformarea aparentă a automobilului cu grupa lui de apartenență), echipamente de securitate, etc.).
- 13.14.** Verificări suplimentare ale concurenților/ sportivilor precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției.
- 13.15.** 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.
- 13.16.** În condițiile în care anumite repere 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.
- 13.17.** 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.
- 13.18.** 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 15000 de lei și excluderea din campionat. Orice amendă aplicată va fi plătită în termen de 48 de ore sub sancțiunea neînscrerii în etapele următoare.
- 13.19.** 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.
- 14. PARCURGerea TRASEULUI**
- 14.1.** 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.
- 14.2.** 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.
- 14.3.** 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.
- 14.4.** La o etapă pot lua startul maxim trei mașini deschizător de drum (K1, K2 și K3) 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.
- 14.5.** Următoarele semnalizări vor fi utilizate în timpul recunoașterilor, antrenamentelor și competiției și vor fi strict respectate:
- Fanion roșu: oprire imediată și definitivă; Nerespectarea fanionului roșu se sancționează cu amendă de minim 500 lei și excludere. Alte sancțiuni pot fi luate de către FRAS.
  - Fanion galben: pericol, depășirea interzisă; nerespectarea fanionului galben se sancționează cu o amendă de minim 250 lei;
  - 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.

Un sistem electronic cu aceleași culori și cu aceleași semnificații și care va fi acționat prin telecomandă de arbitrii din posturile de arbitraj va fi disponibil pe traseul de concurs.

## 15. RECUNOAȘTERI

- 15.1. Recunoașterea este considerată ca un factor de securitate.
- 15.2. În conformitate cu regulamentul particular, sâmbăta se vor efectua 3 manșe iar duminică 2 manșe de recunoaștere, facultative.
- 15.3. 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.
- 15.4. Manșele de recunoaștere din cadrul competiției pot fi cronometrate, iar timpul realizat este neoficial și informativ.
- 15.5. Numai automobilelor care au trecut de verificarea tehnică inițială li se va permite să ia startul în manșele de recunoaștere.
- 15.6. Intervalul de start la manșa de recunoaștere va fi de 30 secunde.
- 15.7. În cazul în care în timpul manșelor de recunoaștere 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 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 minim 50 de euro. Este obligatoriu ca ambii piloți (și cel care va fi depășit și cel care depășește) să vadă în același timp steagul.
- 15.8. 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.

## 16. ANTRENAMENTE

- 16.1. 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.
- 16.2. Antrenamentele cronometrate vor avea loc în conformitate cu programul detaliat întocmit de organizator, publicat în Regulamentul Particular al competiției.
- 16.3. Intervalul de start la manșele de antrenament cronometrat va fi de 30 secunde.
- 16.4. 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 1000 de lei. 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.
- 16.5. 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.
- 16.6. 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.

## 17. CONCURS

- 17.1. Duminică se vor efectua două manșe de concurs. Manșele de concurs vor avea loc în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator și publicat în Regulamentul Particular.
- 17.2. În caz de forță majoră, Directorul Sportiv poate decide oprirea concursului, în orice moment al desfășurării acestuia.
- 17.3. 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.

- 17.4.** Timpii realizați la antrenamente nu pot fi folosiți pentru întocmirea clasamentului etapei.
- 17.5.** În situația în care nu se poate efectua nicio manșă de concurs întreaga etapă se anulează.
- 17.6.** În cazul anulării concursului din motive de forță majoră taxele de înscriere nu se restituie.
- 17.7.** Imediat după ultima urcare se va face o premiere a primilor 3 clasati în clasamentul Open pe etapă și posibil grupe într-o zonă de interes a traseului.
- 17.8.** 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 arbitrilor de traseu relevant, pot reveni la start conduși de mașina de securitate.
- 17.9.** Intervalul de start la manșa de concurs va fi de 30 secunde.
- 17.10.** 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.

## **18. AJUTOR DIN AFARĂ**

- 18.1.** Orice ajutor din afară conduce la excluderea din competiție a pilotului respectiv.
- 18.2.** Automobilele care se defectează pe traseu pot fi îndepărtate prin remorcare, numai din dispoziția Directorului Sportiv.
- 18.3.** 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.
- 18.4.** 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 2000 de lei.

## **19. ORDINEA DE START**

- 19.1.** Piloții din grupa N, de la clasa mare către cea mică, în ordinea numărului de concurs; Piloții din grupa A, de la clasa mare către cea

mică, în ordinea numărului de concurs; Piloții din grupa E1 de la clasa mare la clasa mică în ordinea numărului de concurs; Piloții din grupa GT în ordinea nr. de concurs; Piloții din grupa E2 de la clasa mare la clasa mică în ordinea numerelor de concurs; Piloții din grupa SC de la clasa mare la clasa mică în ordinea numerelor de concurs; Piloții din grupa D/E în ordinea numărului de concurs.

- 19.2.** 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. 19.1. 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.

Ordinea de start în concurs se dă în funcție de timpul obținut la antrenamentele cronometrate, în ordinea inversă, primul luând startul sportivul care are cel mai slab timp obținut în antrenamentele cronometrate. Piloții din grupa I vor lua startul primii în concurs urmând apoi piloții celorlalte grupe, în funcție de timpul obținut.

## **20. ZONA DE PRE-START ȘI ZONA DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR**

- 20.1.** 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 recunoaștere 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.
- 20.2.** Aceste zone vor fi libere, bine securizate prin grija organizatorului, nefiind permisă parcarea automobilelor sau staționarea spectatorilor.
- 20.3.** Este interzisă folosirea oricărui dispozitiv de încălzire a anvelopelor.
- 20.4.** 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.

## **21. BRIEFING, START ÎN RECUNOAȘTERI, ANTRENAMENT SAU COMPETIȚIE**

- 21.1.** Fiecare competiție va trebui să includă o informare online care trebuie semnată electronic de către fiecare sportiv.
- 21.1.** În zona startului va fi amplasat un panou cu dimensiunile 1,5 x 1 m pe care va figura planul traseului și va permite indicarea în timp real a oricărei modificări pe traseu și indicarea zonelor considerate periculoase. Panoul va fi prezentat fiecărui pilot la start.
- 21.2.** Pilotul care nu ia startul la poziția lui din ordinea de start, va fi sancționat cu excluderea din mașina respectivă. Niciun automobil nu poate lua startul în recunoașteri, antrenamente sau concurs altfel decât prevăzut în ordinea de start. Amânarea startului în competiție nu este posibilă.
- 21.3.** Între manșele de recunoaștere, antrenament sau concurs se acordă un timp minim de 15 minute și maxim de 30 de minute, de care trebuie să beneficieze fiecare pilot.
- 21.4.** Startul se dă cu automobilul oprit și cu motorul pornit.
- 21.5.** Orice automobil care a declanșat dispozitivul de cronometraj de start va fi considerat că a luat startul și nu i se va permite un nou start, sub nici un motiv. În cazul în care un automobil de competiție aflat pe linia de start, este în imposibilitatea de a lua startul (defecțiune, sau alte motive) acesta este scos de către oficialii din post în zona dinaintea liniei de start.
- 21.6.** În eventualitatea opririi, întreruperii competiției (manșei de antrenamente cronometrate sau de concurs) pilotul aflat pe linia de start va aștepta reluarea cursei pe linia de start sau în apropierea acesteia dacă este nevoie de intervenția mașinilor de pompieri, ambulanță, etc. Este permisă prezența unei persoane din staff-ul tehnic pentru a ajuta la repornirea motorului și poziționarea pe linia de start a mașinii în cazul când aceasta a fost mutată.
- 21.7.** Dacă între manșele de recunoaștere și manșele de concurs se schimbă condițiile atmosferice, comisarii sportivi pot aproba o nouă mașină de recunoaștere, pentru care se acordă 15 minute de pregătire. În cazul în care condițiile atmosferice se schimbă după începerea manșei de concurs (cel puțin un concurent a luat startul) directorul sportiv poate acorda o neutralizare de max 15 min. pentru schimbul de pneuri.
- 21.8.** Concurenții aflați în prestart pot schimba pneurile în acel loc.

**21.9.** Alte informații vor fi publicate în Regulamentul Particular.

## **22. CRONOMETRAJ**

- 22.1.** Startul se dă cu cronoprinter cu afișaj și celulă fotoelectrică. Dispozitivul de start (fotocelula/bariera optică) se poziționează la 40 cm după linia de start (în sensul probei).
- 22.2.** Sosirea este lansată și cronometrajul va fi realizat folosind celule fotoelectrice cu o precizie de 1/1000 secundă. Mașina se termină când automobilul trece linia de sosire;
- 22.3.** Timpul luat în calcul este timpul realizat de concurent între cele două puncte de control (start-sosire).
- 22.4.** Startul va fi reprezentat de declanșarea celulei. Startul întârziat după 20 secunde se consideră abandon.
- 22.5.** Timpii manșelor cronometrate și din concurs vor fi afișați atât în regrupare cât și în parcul de service, pe un panou vizibil pentru spectatori.
- 22.6.** Cronometrarea va avea cel puțin un timp intermediar, care vor fi afișați în mod obligatoriu pe panourile din regrupare și parcul de service.
- 22.7.** Timpii oficiali sunt doar cei afișați pe [www.fras.ro](http://www.fras.ro) și sunt proprietatea Federației Române de Automobilism Sportiv.
- 22.8. Recorduri**  
Un record se referă la cel mai bun timp realizat în timpul unei competiții (recunoașteri, antrenament, cursă) de un vehicul pe un traseu determinat de:
- O linie de start
  - O linie de sosire
  - Un traseu definit
- În cazul schimbării unuia dintre acești parametri, se va stabili un nou record. Organizatorul va premia pilotul care stabilește recordul cu o cupă cel puțin la fel de mare ca și cea pentru clasamentul Open.
- ## **23. COBORÂREA DE LA PARCUL DE SOSIRE LA START**
- 23.1.** Coborârea de la parcul de sosire la start, după fiecare mașină de recunoaștere, antrenament și concurs, se face numai în coloană și numai în urma mașinii de securitate. Dacă numărul echipajelor prezente la start este foarte mare și dacă configurația zonei de pre start sau parc service permite, comisarii sportivi pot hotărî, după o consultare cu organizatorul, ca urcarea și coborârea să se facă pe grupe de 20-30 de mașini, sau pe grupe sau clase.
- 23.2.** Oprirea unui automobil în timpul coborârii va fi sancționată cu amendă de maxim 50 euro.

- 23.3.** Depășirea coloanei la coborâre de către un concurent/sportiv va fi sancționată cu amendă în valoare de maxim 250 lei.
- 23.4.** Transportul la coborâre a unei persoane în automobilele de competiții va fi sancționat cu amendă în valoare de maxim 1000 lei.
- 23.5.** Piloții ai căror automobile, din diverse motive, s-au oprit pe traseu, atât la recunoaștere, antrenament sau concurs, vor coborî primii numai dacă se pot deplasa prin mijloace proprii, dar numai cu aprobarea Directorului Sportiv. Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea cu amendă minimă de 250 lei care poate ajunge până la excludere, în funcție de momentul coborârii, acelor sportivi care încalcă această prevedere.
- 23.6.** Piloții care părăsesc Parcul de Service sau Parcul Închis, fără aprobarea prealabilă a Directorului Sportiv, vor fi excluși din competiția respectivă.
- 23.7.** După terminarea concursului, piloților li se permite oprirea la Parcul de Service pentru schimbarea anvelopelor, înainte de deplasarea în coloană la Parcul Închis.

#### **24. VERIFICAREA TEHNICĂ SUPLIMENTARĂ ȘI FINALĂ**

- 24.1.** Se vor putea efectua verificări tehnice suplimentare, efectuate de comisarii tehnici, fie în timpul competiției fie, în special, după terminarea acestuia. Aceste verificări vor fi obligatorii pentru mașinile care poartă urme vizibile de deteriorare ca urmare a unui accident, în urma cărui au fost afectate sisteme de securitate. Mașinilor considerate neconforme, nu li se va permite continuarea competiției.
- 24.2.** 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);
- 24.3.** 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.
- 24.4.** Verificările tehnice finale vor avea loc într-o locație și în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator și publicat în Regulamentul Particular al competiției.
- 24.5.** 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. Mașinile care vor intra în Parcul Închis vor fi nominalizate de către Comisari Sportivi, după consultarea șefului verificărilor tehnice. Un număr de maximum 5 mașini vor fi nominalizate în acest sens. Această nominalizare trebuie făcută înainte de finalul manșei a doua de concurs. Ca urmare a unei contestații, depuse prin intermediul oficialului "Relații cu Concurenții" și alte mașini pot face obiectul regimului de Parc Închis. Această contestație trebuie depusă până la intrarea mașinilor în Parcul de Service, după cea de a doua urcare din concurs. Parc Închis este și traseul de la postul Sosire până la parcul de Service, după ultima urcare din concurs.

#### **25. CLASAMENTE, CAZURI DE EGALITATE**

- 25.1.** La sfârșitul fiecărei etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă, se vor întocmi următoarele clasamente:
- 25.1.1.** clasament OPEN (Categoria I + Categoria II);
- 25.1.2.** clasament general Categoria I;
- 25.1.3.** clasament general Categoria II;
- 25.1.4.** clasament pe grupe (exclus Grupa I (Istorice) unde se vor face clasamente pe categorii: I1 și I2);
- 25.1.5.** 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.
- 25.1.6.** clasament pe echipe;
- 25.1.7.** clasament pentru "JUNIORI" (indiferent de grupă sau clasă);
- 25.1.8.** clasament "DEBUTANȚI"
- 25.1.9.** clasament Electrice;
- 25.1.10.** alte clasamente prevăzute de Regulamentul Particular.
- 25.2.** Clasamentele vor fi întocmite prin cumularea timpilor obținuți în cele două manșe de concurs.
- 25.3.** 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

- 25.4.** În cazul clasamentului OPEN, se va acorda maximum de punctaj indiferent dacă clasa sau grupa sunt constituite sau nu.
- 25.5.** 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).
- 25.6.** 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.
- 25.7.** 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.
- 25.8.** 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.
- 25.9.** 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.
- 25.10.** 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.
- 25.11.** Indiferent de numărul echipelor aliniate 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 aliniate la start.
- 25.12.** 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).
- 25.13.** 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".
- 25.14.** 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.
- 25.15.** Este interzisă participarea a doi piloți pe același automobil sau a unui pilot cu două automobile (mai puțin la categoria automobilelor istorice).

## **26. CONTESTAȚII, APELURI**

- 26.1.** Orice contestație, este depusă în scris, Directorului Sportiv însoțită de taxa respectivă. Contestațiile verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare.
- 26.2.** În contestațiile legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste contestații trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.
- 26.3.** Dreptul de a contesta îl are dor pilotul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență.
- 26.4.** Taxele de contestații sunt următoarele:
- pentru contestație pe linie sportivă - 1000 lei
  - pentru contestație tehnică pentru un reper - 2500 lei
  - pentru un subansamblu - 5000 lei
  - pentru toată mașina - 12500 lei
- 26.5.** În eventualitatea unei contestații care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili și o cauciune pe baza prețului de catalog (al reprezentanței mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manoperă se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.
- 26.6.** Operațiunile de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă contestația se dovedește neîntemeiată, cauciunea va fi preluată în

- totalitate de cel împotriva căruia a fost depusă contestația. Nici una din părți nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în starea inițială.
- 26.7.** Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.
- 26.8.** În măsura în care contestația este întemeiată, taxa și cauțiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o. În acest caz, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunere, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).
- 26.9.** În mod similar vor fi sancționate:
- contestațiile depuse cu recredință;
  - orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
  - orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
  - ruperea unui sigiliu sau ștergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
  - discuțiile în contradictoriu ale echipajului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
  - orice gest nesportiv între cel care a depus o reclamație, o contestație sau un apel și cel care este contestat.
- 26.10.** Cheltuielile de transport ale mașinii vor fi suportate de către cel ce depune contestația în cazul în care contestația este neîntemeiată sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus contestația în cazul în care aceasta este admisă.
- 26.11.** În cazul în care contestația este neîntemeiată și cheltuielile presupuse de contestație (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferența va fi suportată de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.
- 26.12.** Contestațiile împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor provizorii la panoul oficial de afișaj.
- 26.13.** Următoarele taxe sunt de asemenea aplicabile:
- pentru contestații la Comisia de Competiții - 2000 lei
  - pentru contestații la Comisia de Disciplină - 2000 lei
- pentru apeluri la Comisia de Apel - 2500 lei
- Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se consideră nedreptățit poate depune o contestație la Comisia de Competiții a FRAS. Contestația trebuie anunțată conducerii etapei în scris și depusă la Secretariatul FRAS în maximum 48 de ore de la data deciziei ce se dorește a fi contestată. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail, etc. Însoțită de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementărilor în vigoare.
- 27. FESTIVITATEA DE PREMIERE A ETAPEI**
- 27.1.** Festivitatea de premiere a unei etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă se va organiza la sfârșitul fiecărei etape, unde obligatoriu se vor acorda cupe (minim 35 cm pentru grupe și minim 25 cm pentru clase), premii, etc sportivilor/echipelor clasati pe primele 3 locuri la grupele și clasele constituite.
- 27.2.** Festivitatea de premiere va avea loc cel mai târziu la 60 de minute de la intrarea ultimului automobil în Parcul de Service. Eventualele contestații se vor rezolva după festivitatea de premiere și în cazul contestațiilor fondate se va anunța pe site-ul FRAS modificarea clasamentului.
- 27.3.** Comisia de coastă va acorda la fiecare etapă un premiu special de merit pilotului/echipei/arbitrului care se distinge prin merite deosebite.
- 27.4.** Participarea la festivitatea de premiere este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant la competiție. Fiecare pilot va urca pe podium în combinezonul de concurs sau în echipamentul de prezentare al său sau al echipei și va avea un comportament decent și o ținută ireproșabilă. Pe podiumul de premiere se prezintă exclusiv piloții.
- 27.5.** Este obligatoriu ca atât piloții clasati pe primele 3 locuri la categoriile premiate, precum și ceilalți piloți, oficialii, sponsorii, arbitrii care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere.
- 27.6.** În afara cazurilor de forță majoră, orice pilot clasat pe locurile 1, 2 sau 3, care nu va fi prezent la festivitatea de premiere a etapei va suporta o amendă în sumă de 300 de euro, din partea FRAS.
- Festivitatea de premiere va fi urmată de conferința de presă a primilor 3 clasati în clasamentul open al competiției.

## **28. CALIFICAREA UNEI ETAPE PENTRU CAMPIONAT**

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

## **29. TRASEUL COMPETIȚIEI. VERIFICAREA ȘI OMOLOGAREA PISTEI**

**29.1.** Traseul unei etape de viteză în coastă trebuie să fie validat de către reprezentanții 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 (ambulanta, 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; Specificații stricte referitoare la accesul și poziționarea spectatorilor vor fi publicate în Regulamentul Particular, în comunicate sau în buletine ale fiecărei competiții și vor fi mediatizate corespunzător.
- 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.

**29.2.** Este obligatorie omologarea pistei (traseului), de către Comisia Națională de Viteză în Coastă cu minimum 30 de zile înainte de data întocmirii Calendarului Sportiv.

**29.3.** 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. Verificarea traseului va fi făcută de către Comisia de Viteză în Coastă sau reprezentanții FRAS. O serie de alte măsuri anti COVID-19 vor fi stabilite cu ocazia acestor verificări.

**29.4.** 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. Detalii specifice fiecărei etape care privesc accesul și facilitățile spectatorilor vor fi publicate separat și individual pentru fiecare etapă în parte.

## **30. CLASAMENTE ANUALE**

**30.1.** La sfârșitul Campionatului Național de Viteză în Coastă, se vor întocmi următoarele clasamente:

**30.1.1.** clasament General CATEGORIA 1 - Autovehicule cu caroserie închisă;

**30.1.2.** clasament General CATEGORIA 2 - Autovehicule cu caroserie deschisă;

**30.1.3.** clasament pe grupe, (exclus Grupa I (Istorice) unde se vor face clasamente pe categorii I1 și I2);

- 30.1.4.** clasament pe clase;  
**30.1.5.** clasament pe echipe;  
**30.1.6.** clasament pe mărci/constructori;  
**30.1.7.** clasament pentru "JUNIORI";  
**30.1.8.** clasament pentru "DEBUTANȚI";  
**30.1.9.** clasament Dacia Revival;  
**30.1.10.** clasament Vehicule electrice;  
**30.1.11.** În cazul egalității de puncte, piloții vor fi departajați prin cel mai mare număr de locuri 1, 2, 3, șamd. obținute.
- 31. APLICAREA ȘI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI**
- 31.1.** FRAS este singura organizație competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea și interpretarea prevederilor regulamentului Campionatului Național de VITEZĂ ÎN COASTĂ.
- 31.2.** Regulamentul CNVC este format din: Regulamentul Sportiv CNVC și anexele sale: Regulamentul Particular; Normele de Securitate, Cerințele pentru Organizatori și Inscricțiunea Automobilelor.
- 32. GALA CAMPIONILOR**
- 32.1.** Participarea la GALA CAMPIONILOR este o chestiune de onoare pentru fiecare pilot participant în Campionatul Național de Viteză în Coastă.
- 32.2.** 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.
- 32.3.** 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.
- 32.4.** 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.
- 32.5.** 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.
- 32.6.** 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 CAMPIONĂ NAȚIONALĂ LA VITEZĂ ÎN COASTĂ. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.
- 32.7.** 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.
- 32.8.** 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.
- 33. ANEXE**
- ANEXA NR. 1  
Regulamentul Particular Standard  
ANEXA NR. 2  
Cerințele pentru Organizatori  
ANEXA NR. 3  
Ghidul de Securitate  
ANEXA NR. 4  
Inscricțiunea automobilelor de competiție

**REGULAMENTUL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ**

Publicat la: 20 ianuarie 2021  
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](http://www.fras.ro); E-mail: [office@fras.ro](mailto:office@fras.ro)

Foto copertă: Flavius Croitoriu