

## PF TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES

(according to Appendix 6 of the FIA General Prescriptions Applicable To International Hill Climb Competitions)

### FIȘA TEHNICĂ PF: CONDIȚII ȘI TOLERANȚE

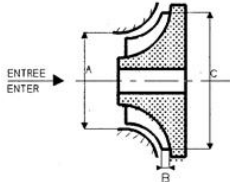
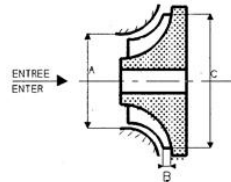
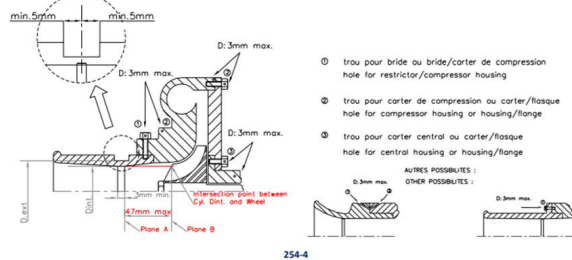
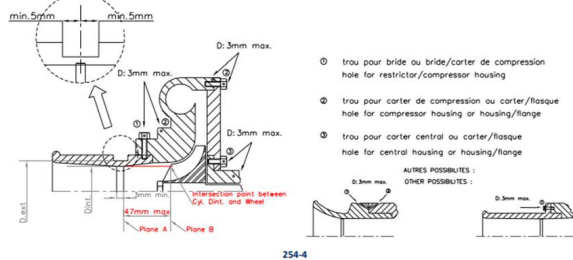
(conform Anexei 6 la Prevederile Generale FIA Aplicabile Competițiilor Internaționale de Viteză în Coastă)

ART. 1	DEFINITIONS	DEFINIȚII
	<b>Pf Technical Sheet</b>	<b>Fișa Tehnică PF</b>
	All the technical information of the car declared via the dedicated "Performance Factor" website: <a href="http://www.fiaperformancefactor.com">www.fiaperformancefactor.com</a> The Pf Technical Sheet must be generated exclusively by the Pf website.	Toate informațiile tehnice ale mașinii declarate prin intermediul site-ului dedicat „Performance Factor”: <a href="http://www.fiaperformancefactor.com">www.fiaperformancefactor.com</a> Fișa tehnică Pf trebuie generată exclusiv pe website-ul PF.
	<b>Pf</b>	<b>PF</b>
	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.	Valoarea „Factor de performanță (Performance Factor)” a mașinii. Numărul PF indică nivelul de performanță al mașinii și clasificarea acestuia în conformitate cu Regulamentul Cadru. PF este determinat printr-o analiză cuprinzătoare a factorilor care influențează performanța mașinii în cursă. PF-ul unei mașini se poate modifica în funcție de modificările aduse parametrilor mașinii. Valoarea PF trebuie generată de site-ul PF și apare pe Fișa tehnică PF.
	<b>PF-ID</b>	<b>PF-ID</b>
	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.	Acest cod din 8 cifre identifică Fișa tehnică PF și o leagă de configurația mașinii înscrise în Competiția FRAS.  Pf-ID-ul trebuie generat de site-ul PF și apare pe Fișa tehnică PF.
	<b>Basic chassis reinforcement</b> The basic chassis reinforcement is comprised solely of the safety cage designed on the basis of the (2016) Appendix J art.253 drawings as follows: <ul style="list-style-type: none"> <li>8.3.1 Basic structure (drawings from 253-1 to 253-3);</li> <li>8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (drawings from 253-4 to 253-15);</li> <li>8.3.2.2 Additional optional members and reinforcements (drawings 253-16 to 253-33).</li> </ul> Only the following connections of the safety cage are allowed for chassis reinforcement: <ul style="list-style-type: none"> <li>six basic cage feet as shown in drawings 253-1 to 253-3. The front and rear feet may be positioned outside the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes;</li> <li>one additional foot, chosen from drawings</li> </ul>	<b>Ranforsarea șasiului de bază</b> Ranforsarea șasiului de bază a este constituită în întregime de cușca de siguranță (rollcage), construită pe baza desenelor din Anexa J art. 253 (2016), după cum urmează : <ul style="list-style-type: none"> <li>8.3.1 Structura de bază (desenele de la 253-1 la 253-3);</li> <li>8.3.2.1 Elemente structurale și ranforsări adiționale obligatorii (desenele de la 253-4 la 253-15);</li> <li>8.3.2.2 Elemente structurale și ranforsări adiționale opționale (desenele de la 253-16 la 253-33).</li> </ul> Doar următoarele conexiuni ale cuștii de siguranță sunt permise pentru ranforsarea șasiului : <ul style="list-style-type: none"> <li>Structuri de bază cu șase picioare așa cum sunt arătate în desenele de la 253-1 până la 253-3. Picioarele din față și cele din spate pot fi poziționate în afara volumului central de rigidizare cu ajutorul picioarelor de ancorare la capătul tuburilor de rollbar;</li> <li>Un picior adițional, ales din desenele 253-18B, 253-26, 253-27 și 253-28B, și conectat la volumul</li> </ul>

	<p>253-18B, 253-26, 253-27 and 253-28B, and connected to the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>two additional feet as described in drawing 253-25 connected to the front axle strut towers by mounting feet at the end of the rollbar tubes;</li> <li>this structure may be directly connected to the central stiffening volume with welds or sheet metal webs (see drawing A). Extra connection tubes or feet are prohibited. No additional structural members are permitted in the basic chassis reinforcement.</li> </ul> <p><b>Central stiffening volume</b> Is defined as the volume inside:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>A vertical plane passing through the forward-most part of the front windscreen.</li> <li>A vertical plane passing through centre line of the rear wheels.</li> <li>Roof, floor, door, and external side body panels.</li> </ul> <p><b>Structural member</b> A rigid element connecting two or more points of the chassis and/or rollcage.</p>	<p>central de rigidizare cu picior de ancorare la capătul tubului de rollbar ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Două picioare adiționale descrise în desenele 253-25 conectate la capetele lonjeroanelor punții față cu picioare de ancorare la capătul tuburilor de rollbar ;</li> <li>Această structură poate fi conectată la volumul central de rigidizare prin suduri sau distanțiere din tablă (vezi desenul A). Tuburi sau picioare de conectare suplimentare sunt interzise. Nu sunt permise alte elemente structurale în ranforsării șasiului de bază.</li> </ul> <p><b>Volumul central de rigidizare</b> Este definit ca volumul din interiorul :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Unui plan vertical ce traversează prin partea din față a parbrizului</li> <li>Unui plan vertical ce traversează prin linia centrală a roților din spate</li> <li>Plafon, podea și panourile laterale exterioare ale caroseriei.</li> </ul> <p><b>Element structural</b> Un element rigid ce unește două sau mai multe puncte ale șasiului și/sau ale rollcage-ului.</p>
<b>ART. 2</b>	<b>CONDITIONS</b>	<b>CONDIȚII</b>
<b>2.1</b>	When submitting a registration request for an FRAS 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 FRAS Competition will be rejected.	La depunerea cererii de înscriere pentru o Competiție FRAS, Pilotul și Concurentul trebuie să întocmească o declarație tehnică a mașinii înscrise și să obțină o Fișă Tehnică PF, până la termenele stabilite în formularul de înscriere, în caz contrar cererea la Competiția FRAS va fi respinsă.
<b>2.2</b>	Only one Pf Technical Sheet (with a single PF-ID) is to be submitted for each car entered in the FRAS Competition.	Trebuie depusă o singură Fișă tehnică PF (cu un singur PF-ID) pentru fiecare mașină înscrisă în Competiția FRAS.
<b>2.3</b>	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 FRAS Competition; -present a copy of the Pf Technical Sheet during administrative checks; -present a copy of the Pf Technical Sheet during scrutineering.	Pilotul și concurentul trebuie: - să trimită o copie a Fișei tehnice PF sau să declare PF și PF-ID al mașinii către organizator prin intermediul formularului de înscriere, înainte de data limită pentru înscrieri în competiția FRAS; - să prezinte o copie a Fișei tehnice PF în timpul verificărilor administrative; - să prezinte o copie a Fișei tehnice PF în timpul verificărilor tehnice.
<b>2.4</b>	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.	Valoarea Pf declarată în Fișa tehnică Pf depusă în timpul înscrierii clasifică mașina într-una din grupele enumerate la articolul 10.1.1 din Regulamentul Cadru.
<b>2.5</b>	By submitting the Pf Technical Sheet, the Driver and the Competitor certify that the information declared is accurate and in conformity.	Prin depunerea Fișei Tehnice Pf, Pilotul și Concurentul certifică că informațiile declarate sunt corecte și conforme.
<b>2.6</b>	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.	Pilotul și Concurentul confirmă că mașina înscrisă respectă specificațiile tehnice din Anexa 7 la Regulamentul Cadru și Fișa tehnică Pf depusă la înscriere.
<b>2.7</b>	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.	Odată ce lista oficială de înscrieri a fost publicată și până la verificările tehnice inițiale ale competiției, nu se poate face nicio modificare la Fișa tehnică Pf.

2.8	Once the official entry list has been published and during the entire duration of the FRAS Competition, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the PF website cannot be deleted.	Odată ce lista oficială de înscrieri a fost publicată și pe toată durata Competiției FRAS, Fișa tehnică Pf transmisă organizatorului și salvată pe site-ul web al PF nu poate fi ștearsă.
2.9	During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or be brought into conformity upon the request of the scrutineers.	În timpul verificărilor tehnice inițiale, Fișa tehnică Pf poate fi corectată sau adusă în conformitate la cererea comisarilor tehnici.
<b>ART. 3</b>	<b>SCRUTINEERING</b>	<b>VERIFICĂRILE TEHNICE INIȚIALE</b>
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Only one group change per season, during a Competition, following an error or incorrect data is accepted.</p> <p>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.</p> <p>This penalty applies to any breach before the first "starting order" list is published.</p>	<p>Dacă în timpul verificărilor tehnice inițiale se descoperă o neconcordanță sau date incorecte, eroarea trebuie corectată pe Fișa tehnică Pf pentru a simula și verifica noul număr Pf al mașinii.</p> <p>În cazul în care noul Pf obținut încadrează mașina în aceeași grupă, se vor aproba modificările la Fișa tehnică Pf. Nu trebuie luată nicio altă măsură.</p> <p>În cazul în care noul Pf obținut clasifică mașina într-o grupă diferită de cea în care este înscris Concurentul, neconformitatea Fișei Tehnice Pf va fi raportată Comisarilor Sportivi.</p> <p>Se acceptă o singură schimbare de grupă pe sezon, în timpul unei Competiții, în urma unei erori sau a unor date incorecte.</p> <p>Penalizarea pentru încălcarea acestei reguli, adică orice schimbare de grupă ulterioară, va avea ca rezultat <b>o penalizare de 10 puncte pentru fiecare încălcare</b>, care va fi dedusă din numărul total de puncte înscrise în clasamentul general și în clasamentul grupelor Campionatului FRAS.</p> <p>Această penalizare se aplică oricărei încălcări înainte de publicarea primei "ordini de start".</p>
<b>ART. 4</b>	<b>DEFINITIONS AND TOLERANCES</b>	<b>DEFINIȚII ȘI TOLERANȚE</b>
	The tolerances below apply for the Pf Technical Sheet. Maximum and minimum values have no tolerance. All measurements are taken with dry weather tyres and wheels.	Se aplică toleranțele de mai jos pentru Fișa tehnică Pf. Valorile maxime și minime nu au toleranță. Toate măsurătorile sunt făcute cu cauciucuri și roți pentru uscat.
<b>4.1</b>	<b>RACE WEIGHT</b>	<b>GREUTATE DE CURSĂ</b>
<b>4.1.1</b>	<p><b>Race Weight</b></p> <p>The weight of the car with the driver, wearing his full racing apparel.</p> <p>At all times during the event, the racing weight must remain within the following tolerance band.</p> <p>Tolerance: +100 / - 0 kg</p>	<p><b>Greutate de Cursă</b></p> <p>Greutatea mașinii cu pilot, purtând echipamentul complet de competiție. Oricând în timpul competiției, greutatea de cursă trebuie să rămână în următorii parametri de toleranță :</p> <p>Toleranță : +100/- 0 kg</p>
<b>4.2</b>	<b>ENGINE</b>	<b>MOTOR</b>
<b>4.2.1</b>	<p><b>Engine origin (Car or Motorcycle)</b></p> <p>The original use of the engine block.</p>	<p><b>Origine motor (mașină sau motocicletă)</b></p> <p>Utilizarea originală a blocului motor.</p>
<b>4.2.2</b>	<p><b>Engine type (Reciprocating or Wankel)</b></p> <p>Reciprocating piston engine or rotary engine (of the type covered by NSU Wankel patent).</p>	<p><b>Tip motor (alternativ sau Wankel)</b></p> <p>Motor cu piston alternativ sau motor rotativ (de tipul acoperit de licența NSU Wankel).</p>
<b>4.2.3</b>	<b>Cylinder layout (In line, Vee or Flat)</b>	<b>Disponerea cilindrilor (în linie, în V sau plat)</b>

	Is the engine cylinders layout.	Este dispunerea cilindrilor motorului.
<b>4.2.4</b>	<b>Engine block and exhaust type (Series or Custom)</b> Custom, if the engine block comes from a racing engine designed exclusively for racing or the material of the exhaust manifold is not cast iron (except when the exhaust manifold is integrated into the cylinderhead).	<b>Bloc motor și tip de evacuare (serie sau personalizat)</b> Personalizat, dacă blocul motor provine de la un motor de curse construit exclusiv pentru curse sau galeria de evacuare nu este din fontă (cu excepția cazului în care galeria de evacuare este integrată în chiulasă).
<b>4.2.5</b>	<b>Number of cylinders (2 - 12)</b> Is the number of engine cylinders.	<b>Număr cilindrii (2 - 12)</b> Este numărul cilindrilor motorului.
<b>4.2.6</b>	<b>Number of valves per cylinder (2 - 5)</b> Is the total number of valves per each cylinder.	<b>Număr de supape pe cilindru (2 - 5)</b> Este numărul total de supape pe fiecare cilindru.
<b>4.2.7</b>	<b>Bore</b> Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm. Tolerance: +/- 0.2 mm	<b>Alezaj</b> Este diametrul interior al cilindrilor motorului în mm, rotunjit la cea mai apropiată zecime (0.1 mm). Toleranță : +/- 0.2 mm
<b>4.2.8</b>	<b>Engine displacement</b> Is the total cylinder displacement of the engine, in cm <sup>3</sup> , rounded off to the nearest cm <sup>3</sup> (for the calculation, $\pi = 3.1416$ ). For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm <sup>3</sup> for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors. Tolerance: +/- 0.7 %	<b>Cilindree</b> Este cilindreea totală a motorului, în cm <sup>3</sup> , rotunjit la cel mai apropiat cm <sup>3</sup> (pentru calcul, $\pi = 3.1416$ ). Pentru un motor rotativ (tip Wankel) cilindreea pe rotor (nominal 654 cm <sup>3</sup> pentru motorul rotativ Mazda) multiplicat cu numărul total de rotoare. Toleranță : +/- 0.7 %
<b>4.2.9</b>	<b>Oil sump type (Wet or Dry)</b> Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).	<b>Tip baie de ulei (Umedă sau Uscată)</b> Este tipul de sistem de lubrifiere (baie de ulei umedă – uscată).
<b>4.2.10</b>	<b>Fuel type (Petrol or Diesel)</b> Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use “Petrol”). Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.	<b>Tip combustibil (benzină sau Diesel)</b> Este tipul de combustibil utilizat (pentru amestecurile legale de benzină și etanol, utilizați „Benzină”). Eligibilitate conform Anexei 7 din Regulamentul Cadru.
<b>4.2.11</b>	<b>Throttle configuration (Common to several cylinders or individual)</b> Is the intake throttle unit configuration. Individual means one throttle body for each cylinder.	<b>Configurația clapetei de admisie (comună pentru mai mulți cilindri sau individual)</b> Este configurația corpului clapetei de admisie. Individual înseamnă o clapetă pentru fiecare cilindru.
<b>4.2.12</b>	<b>Throttle body diameter (Maximum)</b> Is the diameter of the inlet pipe at the throttle location (if fuel is fed by carburetors, the diameter of the venturi is measured at the narrowest point) in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.	<b>Diametrul corpului clapetei (maximum)</b> Este diametrul conductei de admisie la locul clapetei de accelerație (dacă este alimentat cu combustibil de către carburatoare, diametrul gâtului se măsoară în punctul cel mai îngust) în mm, rotunjit la cel mai apropiat 0,1 mm.
<b>4.2.13</b>	<b>Induction type (Naturally aspirated or Super/Turbocharged)</b> Specify if the engine is atmospheric (Naturally aspirated) or forced induction (Super/Turbocharged).	<b>Tip de inducție (Aspirat natural sau Supraalimentat/Turbo)</b> Specificați dacă motorul este atmosferic (aspirat natural) sau cu inducție forțată (Supraalimentat/Turbo).
<b>4.2.14</b>	<b>Turbocharger number</b> Is the number of turbochargers on the inlet.	<b>Numărul turbocompressoare</b> Este numărul de turbocompressoare de la admisie.
<b>4.2.15a</b>	<b>Compressor housing inducer diameter (Maximum)</b>	<b>Diametrul inductorului carcasei compresorului (maximum)</b>

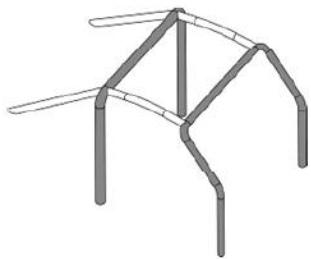
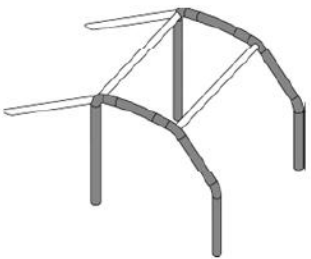
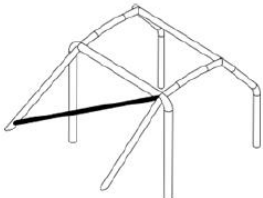
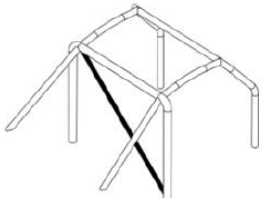
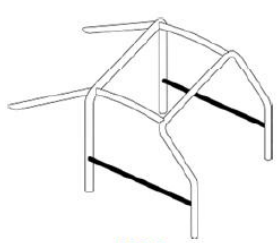
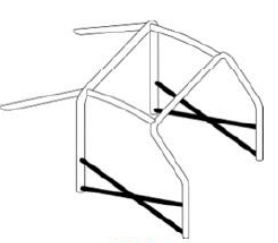
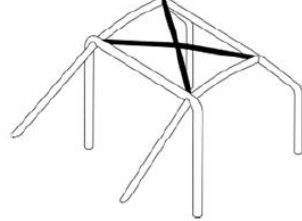
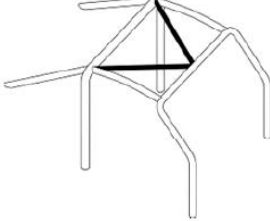
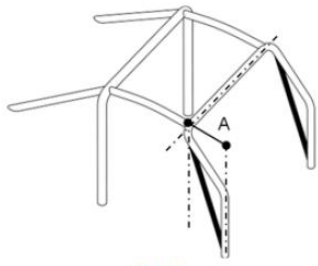
<p>Is the compressor dimension A in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm (for a multistage system, consider only the first compressor).</p> 	<p>Este dimensiunea compresorului A în mm, rotunjită la cel mai apropiat 0,1 mm (pentru un sistem cu mai multe trepte, luați în considerare doar primul compresor).</p> 
<p><b>4.2.15b Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No)</b></p> <p>Yes, if any channel present bypasses the declared inducer diameter and could allow air to bypass the inducer in a forced induction engine.</p>	<p><b>Verificarea conductei de supraalimentare sau a protecției perforate (Da sau Nu)</b></p> <p>Da, dacă există o conductă care ocolește diametrul declarat al inductorului permite aerului să ocolească inductorul într-un motor supraalimentat.</p>
<p><b>4.2.16 Number of restrictors</b></p> <p>Is the number of restrictors in the engine inlet.</p>	<p><b>Numărul de restrictoare</b></p> <p>Este numărul de restrictoare din admisia motorului.</p>
<p><b>4.2.17 Restrictors diameter (Maximum)</b></p> <p>Is the diameter of the restrictors in mm. The declared restrictor geometry must conform to drawing 254-4.</p>  <p>Any other restrictor will not be considered for the Pf calculation.</p>	<p><b>Diametru restrictorului (maximum)</b></p> <p>Este diametrul restrictoarelor în mm. Geometria restrictorului declarată trebuie să fie conformă cu desenhul 254-4.</p>  <p>Orice alt restrictor nu va fi luat în considerare pentru calculul Pf.</p>
<p><b>4.2.18 Exhaust catalyst (Yes or No)</b></p> <p>Specify if the vehicle is fitted with a post-combustion catalytic antipollution system, or for diesel engines, a particulate filter. A catalytic converter will be considered for inclusion in the Performance Factor calculation if the complete core is within 1000 mm of the cylinder block. Note: this distance is measured directly between the core and the cylinder block, not along the exhaust pipe length.</p>	<p><b>Catalizator la evacuare (Da sau Nu)</b></p> <p>Specificați dacă vehiculul este echipat cu un sistem antipoluare catalitic post-combustie sau, pentru motoarele diesel, cu un filtru de particule. Un convertor catalitic va fi luat în considerare pentru a fi inclus în calculul factorului de performanță dacă miezul complet se află la cel mult 1000 mm de blocul cilindrilor. Notă: această distanță se măsoară direct între miez și blocul cilindrilor, nu de-a lungul lungimii țevii de evacuare.</p>
<p><b>4.2.19 Maximum engine speed (Maximum)</b></p> <p>Is the maximum engine speed used in the competition in RPM, rounded off to the nearest <b>100 RPM</b>. The Technical Delegate can request the Competitor to prove that his maximum engine speed - 500 RPM can be achieved, at the event.</p>	<p><b>Viteza maximă a motorului (maximum)</b></p> <p>Este turația maximă a motorului utilizată în competiție în RPM, rotunjite la cel mai apropiat 100 RPM. Comisarul Tehnic poate solicita Concurerului să demonstreze că turația sa maximă a motorului - 500 RPM poate fi atinsă, la competiție.</p>
<p><b>4.2.20 Compression ratio (maximum)</b></p> <p>Is the engine compression ratio, rounded to the nearest 0.1, calculated according to the following formula:  <math>R = (v + V) / v</math>          where:          v = total volume of a single combustion chamber;          V = displacement of a single cylinder (engine displacement/number of cylinders).</p>	<p><b>Raport de compresie (maximum)</b></p> <p>Este raportul de compresie al motorului, rotunjit la cel mai apropiat 0,1, calculat după următoarea formulă:  <math>R = (v + V) / v</math>          Unde:          v = volumul total al unei singure camere de ardere;          V = cilindrarea unui singur cilindru (cilindrarea motorului/număr de cilindri).</p>

<p><b>4.2.21 Variable Valve Timing (Yes or No)</b></p> <p>Specify if the engine is fitted with a variable valve timing system. Variable valve timing systems have no constant relationship between valve lift and crankshaft position.</p>	<p><b>Țimp variabil al supapelor (Da sau Nu)</b></p> <p>Specificați dacă motorul este echipat cu un sistem de sincronizare variabilă a supapelor. Sistemele de sincronizare variabilă a supapelor nu au o relație constantă între deschiderea supapei și poziția arborelui cotit.</p>
<p><b>4.3 DRIVE TRAIN</b></p>	<p><b>TRANSMISIE</b></p>
<p><b>4.3.1 Driven wheels (FWD, RWD or AWD)</b></p> <p>Specify which wheels the engine drives.</p>	<p><b>Roți motoare (Tracțiune față, spate sau integrală)</b></p> <p>Specificați ce roți sunt antrenate de motor.</p>
<p><b>4.3.2 Number of gears (1 to 7)</b></p> <p>Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).</p>	<p><b>Număr de trepte viteze (de la 1 la 7)</b></p> <p>Este numărul de trepte din cutia de viteze (dacă sunt mai mult de 7, introduceți 7).</p>
<p><b>4.3.3 Shifting mechanism (Manual or Sequential)</b></p> <p>Is the gearbox shifting mechanism. If it is a mechanical "H pattern", it will be considered "Manual". Alternative systems will be considered "Sequential".</p>	<p><b>Mecanismul de schimbare (manuală sau secvențială)</b></p> <p>Este mecanismul de schimbare a cutiei de viteze. Dacă este un „model H”, va fi considerat „Manual”. Sistemele alternative vor fi considerate „secvențiale”.</p>
<p><b>4.3.4 Wheels diameter</b></p> <p>Is the diameter of the wheels rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm). If two different diameters are used at the front and at the rear, the greater diameter must be considered.</p>	<p><b>Diametrul roților</b></p> <p>Este diametrul jantelor roților pentru anvelopele uscate, în inch (pentru conversie, 1" = 25,4 mm). Dacă se utilizează două diametre diferite în față și în spate, trebuie luat în considerare diametrul mai mare.</p>
<p><b>4.3.5 Wheel attachment (Centre mount hub or Multiple studs)</b></p> <p>Is the wheel attachment system.</p>	<p><b>Fixarea roților (butuc de montare centrală sau știfturi multiple)</b></p> <p>Este sistemul de fixare a roților</p>
<p><b>4.4 AERO</b></p>	<p><b>AERODINAMICĂ</b></p>
<p><b>4.4.1 Wheelbase</b></p> <p>Is the average, on both vehicle sides, of the distance, measured on ground, between the centres of the hubs of two wheels situated on the same side of the vehicle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm</p>	<p><b>Ampatament</b></p> <p>Este media, pe ambele părți ale vehiculului, a distanței, măsurată la sol, dintre centrele butucurilor a două roți situate pe aceeași parte a vehiculului, rotunjită la cel mai apropiat mm. Toleranță: +/- 20 mm</p>
<p><b>Wheelbase Check (Yes or No)</b></p> <p>Yes, if the wheelbase is greater than +75mm of the base model standard wheelbase.</p>	<p><b>Verificare ampatament (Da sau Nu)</b></p> <p>Da, dacă ampatamentul este mai mare de +75 mm față de ampatamentul standard al modelului de bază.</p>
<p><b>4.4.2 Front overhang</b></p> <p>Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the front axle centre and the frontmost point of the car, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm</p>	<p><b>Consolă frontală</b></p> <p>Este media, pe ambele părți ale vehiculului, a distanței la sol, în mm, dintre centrul osii față și punctul cel mai din față al mașinii, rotunjită la cel mai apropiat mm. Toleranță: +/-20 mm</p>
<p><b>4.4.3 Splitter ahead of bumper</b></p> <p>The maximum horizontal distance, in mm, between the foremost point of the bodywork and the foremost point of the splitter, measured within 300 mm of the centre line, rounded off to the nearest mm (zero if there is no splitter). Tolerance: +0/-50 mm</p>	<p><b>Splitter în fața barei de protecție</b></p> <p>Distanța orizontală maximă, în mm, dintre punctul cel mai în față al caroseriei și punctul cel mai înaintat al splitterului, măsurată la 300 mm de linia centrală, rotunjită la cel mai apropiat mm (zero dacă nu există splitter). Toleranță: +0/-50 mm</p>
<p><b>4.4.4 Rear body overhang</b></p> <p>Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the car body below the horizontal line passing along the top of the rear wheels, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm</p>	<p><b>Consolă caroserie spate</b></p> <p>Este media, pe ambele părți ale vehiculului, a distanței la sol, în mm, dintre centrul punții din spate și punctul cel mai din spate al caroseriei mașinii sub linia orizontală care trece de-a lungul vârfului roților din spate, rotunjită la cel mai apropiat mm. Toleranță: +/-20 mm</p>

<p><b>4.4.5 Diffuser overhang</b></p> <p>Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the diffuser, rounded off to the nearest mm (zero means there is no diffuser). Tolerance: +/-20 mm</p>	<p><b>Consola difuzorului</b></p> <p>Este media, pe ambele părți ale vehiculului, a distanței la sol în mm între centrul axei spate și punctul cel mai din spate al difuzorului, rotunjit la cel mai apropiat mm (zero înseamnă că nu există difuzor). Toleranța: +/-20 mm</p>
<p><b>4.4.6 Rear wing overhang</b></p> <p>Is the average, on both vehicle sides, of the distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the wing, rounded off to the nearest mm (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm</p>	<p><b>Consolă aripă spate</b></p> <p>Este media, pe ambele părți ale vehiculului, a distanței în mm dintre centrul punții din spate și punctul cel mai din spate al aripii, rotunjită la cel mai apropiat mm (zero înseamnă că nu există aripa spate). Toleranța: +/-50 mm</p>
<p><b>4.4.7 Rear wing height</b></p> <p>Is the vertical distance in mm between the ground and the highest point of the wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing). Tolerance: +/-50 mm</p>	<p><b>Înălțimea aripii spate</b></p> <p>Este distanța verticală în mm între sol și punctul cel mai înalt al aripii, rotunjită la cel mai apropiat mm, suporturile și numerele de înmatriculare fiind excluse (zero înseamnă că nu există aripa din spate). Toleranța: +/-50 mm</p>
<p><b>4.4.8 Front axle width</b></p> <p>Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the front axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm</p>	<p><b>Lățimea axei față</b></p> <p>Este distanța la sol în mm dintre părțile exterioare ale celor două anvelope de pe axa față, rotunjită la cel mai apropiat mm. Toleranța: +/-20 mm</p>
<p><b>4.4.9 Rear axle width</b></p> <p>Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the rear axle, rounded off to the nearest mm. Tolerance: +/-20 mm</p>	<p><b>Lățimea axei spate</b></p> <p>Este distanța la sol în mm dintre părțile exterioare ale celor două anvelope de pe puntea spate, rotunjită la cel mai apropiat mm. Toleranța: +/-20 mm</p>
<p><b>4.5 CHASSIS</b></p>	
<p><b>4.5.1a Chassis type (1, 2 or 3)</b></p> <p>Is the chassis structure type:</p> <p>Type 1: Standard metallic unibody construction bodyshells.</p> <p>Type 2: A base chassis structure that is made of a space frame and/or metal-skinned sandwich structured composite, and may include elements of a unibody construction, in any combination.</p> <p>Type 3: Fibre reinforced polymer (FRP) material chassis. FRP material may provide the complete structure or only part of the structure, in combination with other elements.</p> <p>Any FRP part with the following characteristics:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a maximum thickness of 2 mm,</li> <li>• connected only to the metal structure of the central stiffening volume,</li> <li>• a volume when enclosed in a rectangular box, whose dimensions are expressed in mm such that: the sum of the Length + Width + Height is less than 1000 will be considered as decorative and not affect the chassis type definition.</li> </ul> <p>Parts with dimensions greater than this or connected to other FRP panels will automatically put the chassis into chassis type 3. No assumption is made about the structural effectiveness of the part.</p>	<p><b>Tip șasiu (1, 2 sau 3)</b></p> <p>Este tipul de structură a șasiului:</p> <p>Tip 1: caroserii metalice standard monocorp.</p> <p>Tip 2: O structură de șasiu de bază făcută dintr-un cadru tubular și/sau dintr-un compozit cu structură sandwich placată cu metal, care poate include elemente ale unei construcții monocorp, în orice combinație.</p> <p>Tip 3: șasiu din material polimer ranforsat cu fibre (FRP). Materialul FRP poate oferi structura completă sau doar o parte a structurii, în combinație cu alte elemente.</p> <p>Orice piesă FRP cu următoarele caracteristici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• grosime maximă de 2 mm,</li> <li>• este conectată doar la structura metalică a volumului central de rigidizare,</li> <li>• un volum, atunci când este inclus într-o cutie dreptunghiulară, ale cărui dimensiuni sunt exprimate în mm astfel încât: suma lungimii + lățimii + înălțimii este mai mică de 1000 va fi considerat decorativ și nu va afecta definirea tipului de șasiu.</li> </ul> <p>Piesele cu dimensiuni mai mari decât acestea sau conectate la alte panouri FRP vor pune automat șasiul în șasiu de tip 3. Nu se face nicio presupunere cu privire la eficiența structurală a piesei.</p>

<p><b>4.5.1b FRP bodywork material check (Yes or No)</b></p> <p>Yes, if chassis type 1 or 2 AND if the bodywork is within the wheelbase and above the plane passing through the front and the rear wheel centres, and consists wholly or partially of FRP materials. FRP Panels whose dimensions are less than 300 x 300 mm and connected only to the metal bodywork panels will be considered as decorative and not affect this definition.</p>	<p><b>Verificarea materialului caroseriei FRP (Da sau Nu)</b></p> <p>Da, dacă șasiul de tip 1 sau 2 ȘI dacă caroseria se află în interiorul ampatamentului și deasupra planului care trece prin centrele roților din față și din spate și este compusă integral sau parțial din materiale FRP. Panourile FRP ale căror dimensiuni sunt mai mici de 300 x 300 mm și conectate numai la panourile metalice ale caroseriei vor fi considerate decorative și nu afectează această definiție.</p>
<p><b>4.5.2 Chassis Reinforcement Structure (1 to 4)</b></p> <p>Is the chassis reinforcement type: Type 1: Basic reinforcement as defined above. Type 2: Basic reinforcement (Type 1) with the sole addition of structural member(s) between one or both axle strut towers without intermediate connections. Type 3: Chassis reinforcement structure described in Type 1 or Type 2 with additional structural member(s) within the central stiffening volume. Type 4: Additional structural member(s) outside the central stiffening volume of a two-seater car.</p>	<p><b>Structura de ranforsare a șasiului (1 la 4)</b></p> <p>Este tipul de ranforsare a șasiului: Tip 1: Structură de bază așa cum este definită mai sus. Tip 2: Armătură de bază (Tipul 1) la care sunt adăugate doar element(e) structural(e) între unul sau ambele capete de lonjeroane fără conexiuni intermediare. Tip 3: Structură de armare a șasiului descrisă în Tipul 1 sau Tipul 2 cu elemente structurale suplimentare în cadrul volumului central de rigidizare. Tip 4: Element(e) structural(e) suplimentar(e) în afara volumului central de rigidizare ale automobilelor cu două locuri.</p>
<p><b>4.5.3 Number of operable doors (2 to 5)</b></p> <p>Is the number of operable doors on the car, without the use of tools. If the boot has a window, it is considered as a door.</p>	<p><b>Număr de uși operabile (2 până la 5)</b></p> <p>Este numărul de uși operabile de pe mașină, fără utilizarea de unelte. Dacă portbagajul are o fereastră, este considerată ca o ușă.</p>
<p><b>4.5.4 Windscreen (Glass or Plastic)</b></p> <p>Is the material of the windscreen. Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.</p>	<p><b>Parbriz (sticlă sau plastic)</b></p> <p>Este materialul parbrizului. Eligibilitate conform Anexei 7 din Regulamentul Cadru.</p>



Extract from Appendix J art.253 (2016)	Extras dn Anexa J art.253 (2016)
<p><b>Basic chassis reinforcement</b> The basic chassis reinforcement is comprised solely of the safety cage designed on the basis of the (2016) Appendix J art.253 drawings as follows:</p>	<p><b>Ranforsarea șasiului de bază</b> Ranforsarea șasiului de bază a este constituită în întregime de cușca de siguranță (rollcage), construită pe baza desenelor din Anexa J art. 253 (2016), după cum urmează :</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>8.3.1 Basic structure (drawings from 253-1 to 253-3);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.3.1 Structura de bază (desenele de la 253-1 la 253-3);</li> </ul>
 <p>253-1</p>	 <p>253-2</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (drawings from 253-4 to 253-15);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>8.3.2.1 Elemente structurale și ranforsări adiționale obligatorii (desenele de la 253-4 la 253-15);</li> </ul>
<p><b>Diagonal member</b></p>	<p><b>Distanțiere diagonale</b></p>
 <p>253-4</p>	 <p>253-5</p>
<p><b>Doorbars</b></p>	<p><b>Diagonale de portiere</b></p>
 <p>253-8</p>	 <p>253-9</p>
<p><b>Roof reinforcement</b></p>	<p><b>Întăritoare pentru plafon</b></p>
 <p>253-12</p>	 <p>253-13</p>
<p><b>Windscreen pillar reinforcement</b></p>	<p><b>Stâlp întărire parbriz</b></p>
 <p>253-15</p>	

- 8.3.2.2 Additional optional members and reinforcements (drawings 253-16 to 253-33).

- 8.3.2.2 Elemente structurale și ranforsări adiționale opționale (desenele de la 253-16 la 253-33).

