

**REGULAMENT SPORTIV CADRU
CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ PE CIRCUIT
PENTRU AUTOVEHICULE ISTORICE
CNCI – Ver. 2026.01**

1 GENERALITĂȚI

1.1 TEMEI LEGAL

În conformitate cu prevederile Legii 69/2000 cu precizările și modificările ulterioare și ale normelor de aplicare ale acesteia (HG 884/2001) și în conformitate cu propriul Statut, Federația Română de Automobilism Sportiv este unica structură sportivă de interes național și de utilitate publică, autorizată să reglementeze, să organizeze, să controleze și să coordoneze activitățile de automobilism sportiv desfășurate pe teritoriul României, în rândul acestora numărându-se și activitatea de automobilism viteză pe circuit.

Prin Lege, Federația Română de Automobilism Sportiv are în atribuții organizarea activităților și competițiilor sportive oficiale la nivel național, în baza normelor și regulamentelor adoptate potrivit statutului propriu (L. 69, art. 37.1, lit. b); FRAS elaborează și realizează planurile de pregătire și de participare a sportivilor de performanță români din cadrul reprezentativelor naționale la competițiile internaționale (lit. d); exercită puterea disciplinară în termenii prevăzuți de lege și, potrivit statutelor și regulamentelor proprii (lit. e), organizează sau tutelează competițiile oficiale cu caracter internațional care au loc pe teritoriul României, cu avizul Ministerului Educației Cercetării, Tineretului și Sportului (lit. f); asigură reprezentarea României în competițiile sportive și în organismele internaționale la care sunt afiliate (art. 37.2).

Respectând art. 36.5 din Legea 69/2000, Federația Română de Automobilism Sportiv este organizată și funcționează în baza Statutului propriu elaborat în conformitate cu Statutul federației internaționale, care este Federația Internațională a Automobilului (FIA). După modelul FIA, FRAS elaborează prin intermediul Comisiei Naționale de Autovehicule Istorice, cu aprobarea CF-FRAS, sistemul competițional intern, regulamentele, instrucțiunile și normele tehnice, organizatorice, disciplinare, financiare, precum și orice alte reglementări necesare activității de automobilism viteză pe circuit, practicat pe teritoriul României; de asemenea, urmărește și controlează aplicarea întregului cadru normativ specific, la nivel național.

CNAI-FRAS coordonează și supraveghează organizarea și desfășurarea Campionatului Național de Circuit Automobile Istorice din România precum și a celorlalte competiții de automobilism oficiale, desfășurate pe teritoriul României, cu respectarea normelor și regulamentelor naționale, elaborate de FRAS după standarde FIA și după modele ale țărilor avansate recunoscute internațional.

În cadrul FRAS și în întreaga activitate de automobilism din România, nu este permisă discriminarea politică, religioasă, sexuală sau rasială. Influențele politice în automobilism sunt interzise. Pe timpul participării la competițiile de automobilism din România, toate persoanele fizice sau juridice angajate politic se supun regulamentelor și hotărârilor FRAS.

Comisia Națională de Automobile Istorice a FRAS gestionează și coordonează Campionatele Naționale de Automobilism pe Circuit Automobile Istorice, Time Attack Autovehicule Istorice, Anduranță Automobile Istorice etc pe baza prezentului „REGULAMENT AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE CIRCUIT - AUTOVEHICULE ISTORICE – 2026” și al altor regulamente particulare, specifice pentru competițiile de circuit.

1.2 LIMBA OFICIALĂ

- 1.2.1 Pentru Campionatul National de Circuit și, în general, pentru întreg cadrul normativ ce reglementează activitatea de automobilism de pe circuit pe teritoriul României, limba oficială este limba română.
- 1.2.2 În cazul în care se face referire la reglementări FIA elaborate într-o limbă de circulație internațională, numai traducerea aprobată de FRAS în limba română poate fi utilizată.

1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

- 1.3.1 În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS are autoritatea să ia o decizie (prin Comisia de specialitate CNAI, alte Comisii de specialitate, Consiliul Federal, sau Comisia de Apel, după caz).
- 1.3.2 În mod similar, în cazul în care se naște vreo dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română rezultat din traducerea de la art. 1.2.2, CNAI-FRAS va soluționa disputa, acordând întâietate prezentului regulament.

1.4 DEFINIȚII ȘI ABREVIERI

1.4.1 ABREVIERI

- **ANS** = Agentia Nationala pentru Sport;
- **FIA** = Federația Internațională a Automobilului;
- **FRAS** = Federația Română de Automobilism Sportiv;
- **AG-FIA** = Adunarea Generală a FIA;
- **CMSA** = Consiliul Mondial pentru Sport Automobilistic al FIA;
- **CF-FRAS** = Consiliul Federal al FRAS;
- **CNAI-FRAS** = Comisia Națională de Automobile Istorice a FRAS;
- **CNAI** = Campionatul National de Circuit din Romania Automobile Istorice;
- **RT** = Regulament Tehnic;
- **CS** = Comisar Sportiv (*fr. Commissaire Sportif, eng. ST=Steward*);
- **CT** = Comisar Tehnic (*fr. Commissaire Technique, eng. SC=Scrutineer*);
- **DS** = Director Sportiv (*fr. DE=Directeur d'Épreuve, RD=Race Director*);
- **CrS** = Cronometror Șef (*fr. DCR=Délégué Chronométrateur, eng. TKD=Timekeeping Delegate*).

1.4.2 DEFINIȚII

Achiziție de date (*Acquisition de données, Data processing*)

Orice sistem cu sau fără memorie, instalat pe un automobil, care permite pilotului sau echipei, să citească, să obțină, să înregistreze sau să transmită toate informațiile în timpul cursei sau după aceasta.

Telemetrie

Transmiterea de date între un automobil în mișcare și o unitate externă (transmiterea de date la distanță) în CNAI este permisă comunicarea prin radio sau telefonie mobilă.

Competitor = denumire generică dată tuturor persoanelor individuale ori colective, admise într-o competiție, în scopul de a se regăsi direct sau prin reprezentare, în clasamentul final al acesteia.

Concurent = competitorul cu sau fără personalitate juridică, admis într-o competiție. Concurenții pot fi: cluburi, asociații sportive, cluburi școlare, orice alte structuri sportive recunoscute prin Lege și prin decizie a FRAS, ori echipele acestora formate în condițiile prezentului regulament.

Sportiv, pilot = conducătorul unui automobil pe timpul unei competiții, înscris la aceasta de către concurentul pe care îl reprezintă.

Echipă = asocierea dintre piloți și/sau concurenți, în scopul participării la competițiile la care se întocmește clasament pe echipe. Echipele pot fi admise în competiție pe baza licenței corespunzătoare obținute în condițiile prezentului regulament. Modificarea componentei unei echipe față de înregistrarea inițială se supune procedurilor generale ale FRAS de legitimare, transfer, afiliere, licențiere, după caz.

Șef de echipă = reprezentantul autorizat al echipei, care înscrie echipa în competiție și o reprezintă pe toată perioada de desfășurare a acesteia în baza unei împuterniciri, procuri, delegații, emisă de posesorul licenței de echipa. La rândul lui, posesorul unei licențe de echipă trebuie împuternicit corespunzător de reprezentanții legali ai tuturor membrilor componenți ai acesteia.

Clasă, Grupă = grupări de automobile, întocmite de organizatori pe baza unor criterii prestabilite, cum ar fi clasa de cilindree a motorului, ori grupa de omologare conform FIA sau CNAI-FRAS. La finalul competiției organizatorul întocmește clasamente distincte, pe clase, grupe, în conformitate cu prezentul regulament și cu regulamentul particular al competiției, aprobat de CNAI-FRAS.

Constructor, Importator = persoană fizică sau juridică deținătoare a unei aprobări FRAS sau a unei omologări ori agreement FIA în domeniul fabricării de automobile și/sau al componentelor acestora sau al oricărui alt echipament/material sportiv pentru automobilism. În mod similar, importatorul este persoana fizică sau juridică reprezentantă a unui constructor dintr-o țară străină, care în numele acestuia comercializează pe teritoriul României material sportiv utilizat în automobilism, conform cu certificările sus-menționate.

Delegat Tehnic = este trimisul special al FRAS la o competiție, care poartă responsabilitatea pentru Verificările Tehnice și care are deplină autoritate asupra Comisarilor Tehnici locali.

Mecanic = ocupație complementară în activitatea de automobilism, încadrată în grupa 3 de profesii (tehnicieni, măștri, profesiuni asociate) conform art. 39 alin. 1 din HG 884/2001.

Stop/Go = procedura de penalizare a unui pilot prin care acesta este obligat ca în decursul a maximum 2 tururi din momentul avertizării cu panoul stop/go și numărul de secunde penalizat, să intre pe linia boxelor, să oprească automobilul în locul special destinat acestei proceduri. După epuizarea numărului de secunde penalizate, arbitrul din acest loc va semnaliza permisiunea plecării pe linia boxelor și apoi reîntrarea în cursă.

Pit Lane = zona dintre boxe și peretele de beton care delimitează pista, în care nu au acces decât piloții și mecanicii înaintea antrenamentelor și/sau a mașnelor de curse pentru intervenții mecanice sau alimentare cu combustibil. **Viteza de deplasare pe linia boxelor va fi de maxim 60Km/h. Pilotul care va depăși această viteză va fi penalizat pecuniar cu suma de 200Euro**

Parc închis = zonă de control, unde au acces doar oficialii special desemnați pentru verificări. În această zonă nu se poate efectua nici o intervenție în lipsa aprobării speciale a acestor oficiali. Odată cu încheierea cursei la semnalul cu steagul șah, regulile de parc închis se aplică încă de la linia de sosire și până la parcul închis, care va fi astfel împrejmuț încât să nu permită accesul persoanelor neautorizate.

Briefing. Ședința obligatorie dinaintea cursei, în care oficialii descriu pe scurt competitorilor problemele specifice ale evenimentului respectiv.

Directorul Sportiv. Responsabilitățile Directorului Sportiv cuprind:

1. controlul desfășurării sesiunilor de teste, antrenamente și al cursei, după programul oficial al evenimentului; dacă consideră necesar, acesta face propuneri Comisarilor Sportivi în vederea modificării programului, conform Regulamentelor Sportive.
2. oprirea oricărui automobil în situațiile prevăzute de Regulamentele Sportive.

3. oprirea sau neutralizarea desfășurării sesiunii de teste, antrenamente, ori a manșelor de cursa, dacă apreciază că este periculoasă continuarea acestora, caz în care se va asigura de respectarea procedurii de restart (noului start).
4. Conduce briefing-ul dinaintea cursei.

Omologare. Reprezintă constatarea sau atestarea oficială a FIA din care rezultă ca un model de automobil, șasiu, de motor, de o anumită componentă sau echipament, este construit într-o serie suficientă pentru a fi clasificat în categoriile regulamentelor internaționale (FIA). Cererea de omologare trebuie prezentată către FIA și se concretizează prin emiterea unei Fișe de Omologare. Constructorul care solicită omologarea unuia sau a mai multor modele se obligă să respecte toate prevederile FIA.

Fișa de Omologare. Orice model de automobil, șasiu, motor sau echipament omologat de FIA face obiectul unei documentații, denumită Fișă de Omologare, pe care sunt indicate sau descrise caracteristicile echipamentului respectiv, astfel încât acesta să poată fi identificat. Prezentarea Fișei de Omologare la Controlul Tehnic, înainte de start poate fi solicitată de oficiali, aceștia fiind autorizați să refuze admiterea în competiție a celor care nu pot prezenta acest document.

Fisa de Omologare se compune din:

1. Fișa de bază (*Fiche de base, Basic form*), care descrie modelul omologat, cu aplicabilitate generală.
2. Foile complementare ale fișei de bază și cele suplimentare denumite adesea "extensii", cu aplicabilitate generală sau particulară, după caz, date în completarea fișei de bază ori descriind variante, tipuri, evoluții, etc. ale modelului de bază.

Constructorilor/importatorilor li se cere să livreze echipamentul comercializat împreună cu Fisa de Omologare corespunzătoare.

Certificat de Conformitate CNAI-FRAS PTI (Pașaport Tehnic). Reprezintă documentul emis de Comisia Națională de Automobile Istorice - FRAS prin care se atestă conformitatea unui automobil, șasiu, motor sau echipament, cu fișa sa de omologare sau că acesta respectă cerințele FIA și ale Regulamentelor Naționale de Circuit în vigoare. Constructorilor și importatorilor și în general oricăror agenți economici care comercializează pe teritoriul României ori livrează unui beneficiar din România automobile, componente, echipamente pentru piloți și orice alte produse destinate a fi utilizate în activitatea de automobilism sportiv, li se cere să livreze produsele împreună cu Certificatul de Conformitate CNAI-FRAS corespunzător, emis în condițiile Regulamentului de Agreare.

Campionat, Serie = un campionat sau o serie se compune din mai multe competiții (etape) de același gen, desfășurate după aceleași reguli, cu aceleași criterii de departajare, în urma cărora piloții și echipele acestora acumulează un punctaj pe baza căruia se întocmește un clasament final.

Cupa, Trofeu = competiție desfășurată de regulă într-o singură reuniune, la care nu se acordă puncte în vederea acumulării acestora, Cupa, respectiv Trofeul pus în joc acordându-se chiar la finalul acelei competiții unice. În mod cu totul excepțional pot fi autorizate competiții de tip Cupa/Trofeu, compuse din mai multe etape, cu sau fără calificare a piloților în fazele superioare ale competiției finale. (ex. Cupa Orașelor, altele de acest gen)

Manșă = parte a unei competiții care începe odată cu formarea grilei de start urmată de startul propriu-zis. Manșa se încheie după sosirea ultimului clasat, criteriul de departajare fiind timpul realizat de fiecare pilot între momentul oficial al startului și cel al sosirii din manșa respectivă, ținându-se cont și de numărul de tururi efectuate.

Regulament particular = regulamentul specific fiecărei competiții, care completează prevederile regulamentului cadru.

Buletin = document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al competiției, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze.

Comunicat = document scris, oficial, de natură informativă care poate fi emis fie de către directorul organizatoric, fie de către Comisarii Sportivi.

1.5 APLICAREA REGULAMENTELOR

- 1.5.1 Comisia Națională de Automobile Istorice a FRAS în colaborare cu celelalte comisii de specialitate ale FRAS, elaborează, aplică, interpretează sau modifică regulamentele specifice activității de circuit, pe baza avizului favorabil al Consiliului Federal al FRAS.
- 1.5.2 Regulamentele Campionatului Național de Circuit Automobile Istorice și ale celorlalte competiții de circuit oficiale de nivel național și/sau autorizate de FRAS, sunt întocmite în conformitate cu reglementările FIA și adaptate după modelul altor federații de specialitate europene, la condițiile specifice din România.
- 1.5.3 Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv, pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale.
- 1.5.4 Orice încălcări ale acestor regulamente vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizări și sancțiuni disciplinare. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției, apoi dacă este cazul, de celelalte instanțe ale FRAS cu atribuții jurisdicționale.
- 1.5.5 Directorul Sportiv al competiției 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.
- 1.5.6 Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis.

2 OFICIALI, ARBITRI

2.1 COMISARII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi este format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unei competiții sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri, împreună cu Comisia Națională de Automobile Istorice, Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aprobă componența Colegiului și stabilește Președintele acestuia. Pe parcursul întregii competiții, Comisarii Sportivi comunică cu Directorul sportiv.

2.2 DELEGAȚI FRAS

Minim următorii delegați vor fi numiți de către FRAS:

2.2.1 Delegatul Tehnic

Delegatul Tehnic este numit de Biroul Executiv al FRAS, la propunerea Comisiei Naționale de Autovehicule Istorice.

2.2.2 Observatorul Federal

Observatorul federal va inspecta și aprecia competiția din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat prevederile regulamentare și caietul de sarcini al organizatorului. Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar. Observatorul federal este numit de Biroul Executiv al FRAS de regulă din rândul membrilor Comisiei Naționale de Autovehicule Istorice sau dintre membrii Consiliului Federal al FRAS.

2.3 OFICIALUL RESPONSABIL DE RELATIA CU CONCURRENTII

Principala îndatorire a acestuia este de a furniza informații sau clarificări competitorilor. Acest oficial

trebuie să fie ușor de identificat și de contactat de participanți.

2.4 DIRECTORUL SPORTIV

Directorul sportiv este propus de Comisia Națională de Automobile Istorice, în colaborare cu Comisia Centrală de Arbitri, și numit de Biroul Federal. El are în subordine toți arbitrii delegați la competiție, cu excepția Comisarilor Sportivi. Cu 48 de ore înainte de competiție, directorul sportiv preia de la organizator documentele competiției și verifică punerea în aplicare a prevederilor regulamentului particular. Este responsabil de conducerea operativă, sportivă și tehnică a competiției. Participă la toate ședințele CCS, fără drept de vot, și duce la îndeplinire toate hotărârile acestuia. Directorul sportiv are în responsabilitate aplicarea tuturor măsurilor de securitate necesare pentru siguranța sportivilor, arbitrilor și a spectatorilor. De asemenea, directorul sportiv va prezenta spre soluționare Comisarilor Sportivi eventualele reclamații, contestații și încălcări ale regulamentelor.

2.5 SECRETARUL

Secretarul conduce activitatea de verificare administrativă (la înscrierea în competiție). Redactează procesele verbale ale ședințelor CCS și hotărârile acestora. Răspunde de întocmirea corectă și de afișarea la momentele prevăzute în program a clasamentelor. La finalul competiției, întocmește dosarul oficial al cursei pe care îl înmânează Observatorului federal FRAS.

În funcție de specificul pistei, Comisia Națională de Automobile Istorice în colaborare cu Comisia Centrală de Arbitri, va desemna arbitrii de traseu. În afara acestora, cele două comisii pot stabili și celelalte delegări necesare: cronometror, numărătorii de tururi, judecător de start, judecători de fapte, etc.

3 PILOȚI ADMIȘI

- 3.1** Piloții care participă în Campionatul National de Circuit, trebuie să fie posesori ai Licențelor de sportiv eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru circuit. Sunt admiși piloți rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectiva.
- 3.2** Posesorilor unei licențe naționale valabile emise de o autoritate sportivă (în sens FIA) a unui stat membru al Uniunii Europene, li se va elibera licență FRAS după o procedură specială de echivalare, sau în baza agrementelor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective.
- 3.3** Toți piloții admiși, ca și echipele acestora, vor fi clasati la finalul unei competiții înscrise ca etapă în Campionatul National de Circuit în condițiile prezentului regulament. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de CNAI-FRAS. Campionii Naționali ai României vor fi desemnați din rândul deținătorilor de licență FRAS.
- 3.4** Responsabilitatea pentru acceptul autorității sportive FIA din țara de rezidență, legată de participarea la Campionatul National de Circuit din Romania Automobile Istorice, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridica, echipă sau reprezentant legal) și pilotului care îl reprezintă.
- 3.5** Piloții admiși în competiție se supun reglementarilor legale antidopaj emise de Agenția Națională Anti-Doping și Autoritatea Națională pentru Sport și Tineret.
- 3.6** Pentru participarea în Campionatul National de Circuit, piloții trebuie să îndeplinească următoarele condiții :
 - să fie legitimați la o structură sportivă afiliată la FRAS, în condițiile legii.

- să dețină licență valabilă pentru anul în curs

Pentru eliberarea licenței valabile pe anul în curs, sunt necesare următoarele documente :

1. copie după actul de naștere sau după cartea de identitate;
2. cerere tip disponibilă la secretariatele FRAS;
3. viză medic medicină sportivă;
4. legitimație de sportiv vizată pe anul în curs;
5. asigurare de preluare a riscului la accidente pe timpul competițiilor de circuit;
6. o fotografie color pe suport electronic.

Licențele se vor acorda în baza cererii și a documentelor sus-menționate și numai cu aprobarea CNAI-FRAS, pe baza atestatului de absolvire a unei scoli de pilotaj. Sunt admise atestatele de absolvire a școlilor de pilotaj cu profil de conducere pe circuit. În cazuri excepționale, CNAI-FRAS poate impune solicitantului în vederea obținerii licenței o examinare constând într-o probă teoretică și practică susținută pe una din pistele utilizate în Campionatul Național de Circuit.

- 3.7** Taxa pentru licența de pilot de circuit este de 100 Euro (valabilă pe tot anul).

4 NOMINALIZAREA ȘI LICENȚIEREA ECHIPELOR

- 4.1** În cadrul CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE CIRCUIT - AUTOVEHICULE ISTORICE 2026 se va desfășura Campionatul Național de Circuit pe Echipe. Echipei care va acumula cele mai multe puncte în CNAI 2026 i se va acorda titlul de „Campionă Națională a României de Circuit pentru anul 2026”. O echipă poate participa și se va clasa în campionat numai pe baza licenței de echipă eliberate de FRAS.
- 4.2** Pot fi nominalizate într-o echipă minim 3, maxim 5 piloți. Pentru stabilirea clasamentului pe echipe la o competiție se însumează cele mai bune 3 punctaje atribuite (puncte atribuite în campionat) piloților componenți ai fiecărei echipe.
- 4.3** Orice modificare a componentei unei echipe poate fi făcută pe timpul Campionatului urmând a se elibera o nouă licență. Prin modificare se înțelege înlocuirea la cererea șefului de echipă a unuia sau a mai multor piloți sau completarea echipei, la același moment. Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare dacă se păstrează aceeași structură a piloților dinainte de solicitare. Modificările structurii sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea orei închiderii înscrierilor la etapa respectivă. Aceste modificări nu dau naștere unei noi echipe, aceasta păstrând punctele obținute în campionat înainte de modificare.
- 4.4** Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe.
- 4.5** Taxa pentru licența de echipă este de 100 Euro (valabilă pe tot anul).

5 REGLEMENTĂRI SPECIFICE CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE CIRCUIT - AUTOVEHICULE ISTORICE 2026

- 5.1** Competițiile de circuit se desfășoară după regulamentele competițiilor de circuit-viteză, la care piloții pornesc în cursă la semnalul oficial de start, criteriul de departajare fiind timpul necesar parcurgerii unui număr de tururi prestabilit de organizatori. Piloții se clasează în ordinea relativă de trecere a liniei de sosire, în funcție de numărul de tururi încheiate.
- 5.2** Automobilul utilizat trebuie să fie conform cu regulamentul tehnic în orice moment al competiției, sub sancțiunea excluderii dictate de CCS.
- 5.3** Piloții vor purta pe parcursul competiției echipament corespunzător activității de automobilism de performanță, conform prezentului regulament și/sau anexelor FIA:
- cască omologată FIA
 - dispozitiv HANS, mănuși, ghete, combinezon.
- 5.4** Pentru echipament de protecție necorespunzător, pentru neconformitatea tehnică a automobilului sau pentru încălcarea codului de conduită pe circuite, directorul sportiv poate refuza startul sau, după caz, poate opri în timpul competiției pilotul care se face vinovat de aceste abateri.
- 5.5** Oficialii cursei au dreptul să oprească din manșa unei competiții pilotul al cărui automobil este considerat periculos, datorită defecțiunilor tehnice (direcție, sistem de frânare, roți, anvelope etc.), semnalizând cu fanionul negru cu disc portocaliu. Pilotul are dreptul de a reintra în manșă numai după remedierea defecțiunii.
- 5.6** În cadrul unei manșe cronometrate (de calificare) este permisă părăsirea voluntară a pistei de concurs prin breteaua de acces spre zona de pit-lane pentru intervenții rapide sau schimb de pneuri.
- 5.7** Pilotul care nu se conformează semnalizării cu fanion negru și disc portocaliu însoțit de numărul de concurs, va fi eliminat din manșă cu fanion negru. Face excepție de la regula de mai sus pilotul care se găsește în ultimul tur al unei manșe.
- 5.8** Piloților le este strict interzis să ruleze pe pistă sau pe linia boxelor, în sens invers sensului stabilit în Regulamentul Particular al competiției respective.
- 5.9** Nici un pilot nu poate intra de pe breteaua de acces pe pistă, fără aprobarea semnalizată adecvat cu semaforul sau fanionul verde, al comisarului de traseu care arbitrează în postul respectiv.
- 5.10** Pilotul care a părăsit pista și s-a oprit în altă zonă decât pit-lane (zona din fața boxelor), este obligat să reintre pe pistă prin propriile sale mijloace prin același loc pe unde a ieșit, fără a scurta traseul.
- 5.11** Pilotul căruia din diverse motive i s-a oprit motorul pe pista, va reporni prin propriile sale mijloace, fără a-i jena pe ceilalți piloți, ajutorul din exterior fiind interzis.
- 5.12** Decizia de a rula cu pneuri de ploaie sau de uscat este numai a pilotului sau a staff-ului tehnic al acestuia.
- 5.13** Este interzisă ieșirea din pistă cu toate cele patru roți în zona liniei drepte a startului și pe interiorul și/sau exteriorul virajelor, dacă aceasta se face fără oprire, cu intenția de a se obține un avantaj sau de a scurta traseul. Ieșirea de pe pistă în altă parte a traseului decât în zonele enumerate mai sus, nu va fi penalizată. Prin pistă se înțelege și zona vibratoarelor.
- 5.14** Arbitrii care supraveghează zona liniei drepte a startului și cei aflați în viraje constată dacă ieșirea cu patru roți a automobilului în afara pistei în zonele menționate a fost intenționată sau accidentală. Această constatare va fi raportată Comisarilor Sportivi pentru cazul în care va fi cazul unei penalizări.

5.15 **Startul**

5.15.1 Se folosesc două tipuri de starturi:

- start de pe loc;
- start în mișcare în spatele safety-car-ului.

Tipul startului va fi precizat în regulamentul particular al concursului.

5.15.2 Startul se va da cu semafor (sau în caz de defectare a acestuia, cu drapelul național) iar la manșele cronometrate cu fanion verde.

5.15.3 Procedura startului de pe loc este următoarea:

- cu 10min înaintea startului, se va deschide accesul în pistă și se va pleca în turul de recunoaștere până la grila de start unde piloții se așază în ordinea timpilor obținuți la manșa de calificări (crono) sau la manșa anterioară de concurs, după caz. După ocuparea locului pe grilă, motoarele vor fi oprite.
- se vor afișa pe rând panouri cu 5 min, 3 min, 1 min, 30 sec, reprezentând timpul rămas până la start.
- la afișarea panoului cu timpul de 3min până la start, staff-urile echipelor vor părăsi grila de start, rămânând numai doi mecanici.
- la afișarea panoului cu 1min, se vor porni motoarele și toți mecanicii vor trebui să părăsească zona startului.
- după afișarea ultimului panou cu 30 sec, la semnalul starterului, piloții vor porni și efectua turul de încălzire, rulând grupat cu viteză moderată, în ordinea pozițiilor grilei, fără a se depăși, revenind după parcurgerea acestui tur la locurile prestabilite de pe grilă așteptând cu motoarele pornite semnalul de start.
- când se constată că toți piloții și-au ocupat locurile prestabilite pe grilă de start, comisarul din spatele grilei va prezenta un fanion verde, iar piloții vor fi la ordinele starterului. Acesta va iniția secvența automată de aprindere a semaforului electric, respectiv, cele cinci lumini roșii se vor aprinde la interval de o secundă, una după alta.
- în intervalul de 2 secunde după aprinderea completă a semaforului, starterul va da startul prin stingerea semaforului cu comandă manuală (în cazul startului dat cu drapelul, acesta va fi coborât rapid).
- dacă unul din automobile nu poate porni pentru a lua startul, pilotul va rămâne în habitacul până când toate automobilele vor trece de linia de start, urmând ca ulterior comisarii împreună cu tehnicienii să scoată automobilul de pe pistă, degajându-l în zona boxelor.
- se consideră start anticipat punerea în mișcare spre înainte a automobilului înainte de semnalul de start. Startul anticipat se penalizează cu 3-10 secunde în funcție de gravitate sau chiar cu trecerea pe la boxe (drive through).
- pe parcursul turului de formare este strict interzisă simularea starturilor, cu plecarea de pe loc.

5.15.4 Procedura startului în mișcare :

Se poate utiliza și procedura startului în mișcare în spatele safety-car-ului.

- se urmează aceleași proceduri premergătoare startului ca și la startul de pe loc.
- în situația acestui start în fața grilei de start se va afla însă safety-car-ul.
- la semnalul de stingere al semaforului, safety-car-ul cu girofarul aprins și/sau luminile de avarie, va porni în turul de formare, urmat de coloana de automobile.
- în a doua jumătate a turului de formare, la comanda directorului cursei, safety-car-ul va stinge girofarul (sau luminile de avarie), iar coloana de automobile se va deplasa cu viteză moderată. Se rulează în această formație până în apropierea ultimului viraj, înaintea liniei de start.

- pilotul aflat în prima poziție a grilei are obligația de a rula până la ieșirea din ultimul viraj înainte de linia de start, cu o viteză moderată, în așa fel încât să permită safety-car-ului să părăsească pista pe breteaua care duce la boxe.
- dacă conducerea cursei consideră că ordinea de start este corectă va stinge luminile semafoarelor, considerând procedura de start lansat îndeplinită.
- nu este permisă nicio depășire înaintea stingerii semaforului.
- în cazul în care conducerea cursei consideră că nu au fost îndeplinite corect procedurile de start lansat, va decide intrarea celui de-al doilea safety-car și efectuarea unui alt tur, la finalul căruia să se reia procedura de start lansat.
- orice abatere a acestor proceduri de start se sancționează cu drive-through și, dacă va fi cazul, cu stop/go de 5-10 secunde, pentru pilotul care a săvârșit abaterea.
- dacă unii din piloți din diverse motive nu pot păstra ritmul de deplasare al formației de start, ei se vor retrage în spatele coloanei fără să împiedice ceilalți piloți și vor ieși la boxe la încheierea turului respectiv.
- dacă unul din automobile, din diverse motive, se oprește în turul de formare, pilotul are obligația de a-l scoate în afara pistei, într-o poziție care să ofere siguranța pentru desfășurarea ulterioară a cursei.

5.16 Sosirea, întreruperea manșei, clasamentele unei competiții/etape.

- 5.16.1 Toate sosirile sunt lansate. După încheierea numărului de tururi prestabilit și/sau a timpului stabilit de regulamentul specific al competiției, sosirea este semnalizată cu steagul șah, începând cu primul până la ultimul pilot care trece linia de sosire.
- 5.16.2 Piloții vor reduce viteza imediat după linia de sosire și vor efectua încă un tur de circuit, la finalul căruia vor ieși pe linia boxelor pentru procedura de cântărire și revizie tehnică finală.
- 5.16.3 Parcursul efectuat de la linia de sosire până în parc închis este în regim de parc închis, pilotul neavând dreptul să facă nicio modificare automobilului.
- 5.16.4 O manșă poate fi întreruptă de Directorul Cursei și/sau cu consultarea CCS, numai în cazul unui incident major care impune accesul pe pistă al mașinilor de intervenție și face imposibilă procedura statului lansat cu safety-car. Startul se va relua cu grila în ordinea trecerii piloților prin dreptul liniei de start/sosire la turul anterior întreruperii cursei. Dacă manșa a fost întreruptă înainte de parcurgerea a 75% din numărul de tururi planificate, CCS poate decide:
- Un nou start pentru restul de tururi neefectuate. Grila pentru noul start se formează în ordinea trecerii piloților prin dreptul liniei de start la turul anterior întreruperii cursei.
 - În cazul în care nu este posibil un nou start, manșa este omologată în ordinea de sosire din turul anterior întreruperii, pentru Campionat acordându-se piloților 50% din punctaj.
- Dacă în momentul întreruperii au fost efectuate peste 75% din tururile planificate (75% rotunjit la următorul număr întreg), atunci clasamentul se face în ordinea trecerii piloților prin dreptul liniei de start la turul anterior întreruperii, pentru Campionat acordându-se piloților punctaj întreg.
- 5.16.5 Directorul de concurs va hotărî reluarea manșei în conformitate cu prevederile articolului de mai sus, la minim 30 de minute de la momentul întreruperii.
- 5.16.6 În afara situației în care se aplică prevederile art. 5.16.4, manșele se încheie în momentul în care primul competitor parcurge numărul de tururi prestabilite și/sau a timpului stabilit pentru competiția respectivă.
- 5.16.7 Piloților care rulează în turul final (ultimul tur al pilotului din frunte) li se arată fanionul șah la trecerea prin dreptul liniei de sosire, chiar dacă au acoperit mai puține tururi decât acesta. Manșa se încheie pentru acești piloți din momentul trecerii liniei de sosire în turul final, indiferent dacă aceștia observă sau nu fanionul șah și în general, indiferent sub ce motivație ar continua un nou tur de pistă.

- 5.16.8** Clasamentul unei manșe se alcătuiește astfel: pe baza ordinii relative de trecere prin dreptul liniei de sosire a piloților care rulează în turul final și care au acoperit numărul prestabilit de tururi. În urma acestora sunt clasăți pe baza ordinii relative de trecere prin dreptul liniei de sosire piloții care rulează în turul final, dar care încheie manșa cu un număr mai mic de tururi decât cel planificat: primii se clasează cei care au acoperit un număr mai mare de tururi. **Primesc puncte numai cei care au trecut linia de sosire în manșa respectivă.**
- 5.16.9** În cazul în care cel puțin un competitor a încheiat toate tururile planificate pentru manșa finală, câștigătorul cursei este declarat pilotul care a trecut primul linia de sosire în manșa finală.
- 5.16.10** Pentru clasarea echipelor la o etapă, se însumează cel mai mare punctaj obținut conform art. 5.17.4 de cel mult 3 componenți ai unei echipe.
- 5.16.11** Echipele punctează și în cazul în care se înscriu sau se clasează la o etapă cu un număr mai mic de piloți decât numărul celor nominalizați pe licență, obligatorie fiind doar trecerea de verificările administrative și tehnice.
- 5.16.12** În eventualitatea unei egalități în clasamentul pe echipe al unei competiții, pentru departajare se va lua în calcul **cel mai bine clasat pilot de la clasa Națională sau Monomarcă**. Dacă acest criteriu nu este suficient, atunci se acordă ambelor echipe același punctaj și același loc, iar următoarei echipe punctaj la un loc diferență.

5.17 Puncte atribuite în Campionat, clasamentele Campionatului de Circuit 2026.

- 5.17.1** CNCI 2026 va avea 12 etape, fiecare etapă și pentru fiecare grupă/clasă vor fi manșe de antrenamente libere, o manșă de calificări (crono) și una sau două manșe de concurs, respectiv cursa I-a și cursa a II-a, ale căror număr de tururi sau limita de timp se vor stabili prin regulamentul particular al fiecărei competiții. Fiecare cursă, respectiv cursa I și cursa II, se vor trata ca două curse complet independente, fiecare cu clasament și premiere separate.

Numai CNAI-FRAS poate decide în cazuri de forță majoră (imposibilitatea organizării unei etape) reducerea numărului de etape a CNCI 2026. În oricare din situații, pentru stabilirea clasamentului final în campionat, se vor lua în calcul punctele realizate de competitori la toate etapele desfășurate și validate.

- 5.17.2** Titlul de Campion Național se acordă în baza clasamentului de sfârșit de an competițional, stabilit pentru fiecare grupă/clasă prin însumarea punctajului acumulat de fiecare pilot deținător al unei licențe valabile FRAS la toate etapele, în conformitate cu art. 5.17.4.
- 5.17.3** În mod similar, se va acorda la sfârșitul sezonului competițional titlul de „Campionă Națională pe Echipe”, prin însumarea punctajului obținut de echipe la toate etapele.
- 5.17.4** Piloților li se acordă următorul punctaj:

Manșa de calificări (crono) : - locul 1 – 5pct. - locul 2 – 3pct. – locul 3 – 2pct.

Cursa I și Cursa II

- locul 1 - 25pct.
- locul 2 - 18 pct.
- locul 3 – 15pct.
- locul 4 – 12pct.
- locul 5 – 10pct.
- locul 6 – 8pct.
- locul 7 – 6pct.
- locul 8 – 4pct.
- locul 9 – 2pct.
- locul 10- 1pct.

- 5.17.5 Se atribuie puncte numai piloților care au trecut linia de sosire în manșele de concurs.
- 5.17.6 Se va lua în considerare cel mai bun Punctaj la N-1 etape, indiferent dacă pilotul a participat sau nu la toate etapele organizate.
- 5.17.7 Câștigătorul CAMPIONATULUI NATIONAL DE CIRCUIT – AUTOVEHICULE ISTORICE 2026 este declarat pilotul care, în condițiile prezentului regulament, a obținut cele mai multe puncte în toate cele trei manșe de concurs, calificări, manșa unu, manșa doi crono, ale fiecărei competiții înscrisă în CNCAI 2026.
- 5.17.8 În eventualitatea în care la sfârșitul sezonului competițional piloții acumulează punctaj egal, aceștia vor fi departajați după clasarea în confruntări directe în manșele finale. În cazul în care egalitatea se păstrează, ambilor piloți li se va acorda aceeași poziție la finalul campionatului, următorul pilot fiind clasat la o poziție diferență. Ex.: doi piloți se clasează pe locul doi la sfârșit de campionat, dacă la punctaj acumulat egal, numărul de victorii directe unul asupra celuilalt este același, indiferent de poziția ocupată de câștigător, respectiv de învins, în manșele de concurs. În acest caz, ambii sunt declarați vicecampioni și următorul clasat va ocupa locul patru.
- 5.17.9 În caz de egalitate în clasamentul pe echipe la sfârșitul sezonului, se va lua în calcul numărul mai mare de locuri 1, 2, 3, obținute în clasamentele pe echipe ale etapelor și, dacă egalitatea se menține, se ia în considerare criteriul celui mai bine clasat pilot la clasa Națională sau la cea Monomarcă la finalul campionatului. Dacă aceste criterii nu sunt suficiente pentru departajare, atunci ambelor echipe li se va acorda aceeași poziție în clasamentul final, următoarea clasată situându-se la un loc diferență.

5.18 Semnalizări, fanioane

5.18.1 Semafoarele utilizate sunt:

- semaforul de start – lumini: roșie.

5.18.2 Fanioanele utilizate sunt:

- drapelul național - pentru start;
- fanionul șah - pentru sosire;
- fanionul verde, cu trei semnificații:
 1. sfârșitul unei zone de alertă. Se folosește după depășirea pericolului semnalizat cu fanionul galben;
 2. pentru chemarea piloților în manșa de calificări (crono) sau în turul de recunoaștere sau cel de formare dinaintea startului;
- fanionul galben - pentru situații periculoase. Acesta se prezintă în două moduri:
 1. fanion fix = atenție, pericol pe traseu, depășirea interzisă!
 2. fanion agitat = atenție, pericol, traseu obturat, încetiniți, depășirea interzisă!
- fanionul albastru - arătat pilotului ce urmează a fi depășit. Se prezintă în două moduri:
 1. fanion fix = atenție în spate, urmează să fiți depășit, păstrați-vă trasa!
 2. fanion agitat = permiteți pilotului din spate să va depășească! Fanionul albastru se prezintă piloților ajunși din urmă cu un tur de piloții frunțași.
- fanionul negru cu disc portocaliu însoțit de un panou cu numărul de concurs al pilotului în cauza = părăsiți pista către linia boxelor, pentru remedierea defecțiunii! Aveți dreptul să reveniți pe traseu după remedieri.

- fanionul negru cu alb (două triunghiuri unite pe diagonală) însoțit de un panou cu numărul de concurs al pilotului în cauză = sunteți avertizat pentru ultima oară pentru comportament nesportiv pe pistă!
 - fanionul negru însoțit de un panou cu numărul de concurs al pilotului în cauză = ați fost exclus din manșă, părăsiți imediat pista și prezentați-vă la Directorul sportiv!
 - fanionul roșu - utilizat exclusiv de Directorul sportiv pentru oprirea imediată a manșei.
- 5.18.3** Fanioanele vor avea dimensiunile de 60 x 80 cm (cel roșu și cel șah 80 x 100 cm) și lungimea mânerului de un metru. Panoul de culoare neagră care însoțește fanioanele va avea dimensiunea de 30 x 40 cm.
- 5.18.4** Toate posturile comisarilor de traseu vor fi marcate prin panouri cu dimensiunile 20 x 25 cm, numerotate cu cifre negre pe fond alb, începând de la linia de start. Panourile vor fi așezate în locuri vizibile și sigure.
- 5.18.5** În zona liniei de start-sosire va fi afișat numărului de tururi până la „Sosire”. În cazul în care nu există aceasta posibilitate, directorul sportiv dispune afișarea ultimelor trei tururi.

6 AUTOMOBILE ADMISE – GRUPE ȘI CLASE

- 6.1** Regulamentul particular va defini grupele și clasele pentru fiecare competiție. Sunt admise să participe în CNCAI 2026, toate automobilele care se supun prevederilor Anexei J a Codului Sportiv Internațional al FIA și Regulamentului tehnic al Federației Române de Automobilism Sportiv pentru automobile istorice.
- 6.2** O clasă va fi constituită cu minim 5 automobile înscrise, admise la verificarea tehnică inițială și care au luat startul în calificări.
- 6.3** Automobile istorice
- Se definesc ca automobile istorice toate automobilele prezentate în anexele prezentului regulament.

7 FORMATUL UNEI ETAPE ÎN C.N. CIRCUIT

- 7.1** Modul de desfășurare și programul fiecărei etape vor face obiectul Regulamentelor Particulare ale fiecărei etape de campionat. Regulamentul particular trebuie să fie în conformitate totală cu următoarele reglementări:
- Codul Sportiv Internațional;
 - Prezentul Regulament al CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE CIRCUIT - AUTOVEHICULE ISTORICE 2026;
 - Toate reglementările și interpretările ulterioare publicate în Buletinul Oficial al FIA;
 - Toate reglementările, modificările, completările și precizările ulterioare, publicate prin Comunicate ale Federației Române de Automobilism Sportiv și transmise celor interesați;
 - Regulamentul particular, avizat de către FRAS, va fi publicat pe site cu minim 30 zile înaintea datei concursului.

8 NUMERE DE LICENȚĂ

- 8.1** Atribuirea numerelor de licență pentru Campionatului Național de Circuit Automobile Istoric ediția 2026 se va face în ordinea prezentării cererilor de licență.

- 8.2** Panourile și numere de competiție sunt aceleași cu numerele de licență ale piloților.
- 8.3** Numerele și panourile aplicate pe automobilele de competiții, prin grija pilotului, trebuie să fie, obligatoriu, conform dimensiunilor, culorilor și pozițiilor prevăzute în Regulamentul Tehnic al FRAS pentru automobilele istorice.

9 ASIGURĂRI

- 9.1** 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.
- 9.2** Organizatorul nu are nici o obligație față de competitori pentru daune produse lor sau automobilelor de competiție.
- 9.3** Prin semnarea cererii de înscriere, concurentul și pilotul scutesc 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.

10 ECHIPAMENTE PENTRU SECURITATEA PILOȚILOR

- 10.1** 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, 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 remorcare și întrerupătorul general, etc.
- 10.2** Un automobil de competiții a cărui 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.
- 10.3** Pe parcursul competiției, dar și la antrenamente și recunoașteri, piloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (cască, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși, HANS – după caz) 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 200 euro. Pentru abateri grave cum ar fi rularea în competiție fără cască de protecție sau fără închiderea centurilor, Comisarii Sportivi pot aplica penalizări de până la 1000 euro, 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.

- 10.4** 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 **cu drive through**.

11 REGULAMENT PARTICULAR

Regulamentul particular, tipărit în format A5, trebuie să fie în conformitate totală cu următoarele reglementări:

- Codul Sportiv Internațional;
- Prezentul Regulament al CAMPIONATULUI NATIONAL DE CIRCUIT - AUTOVEHICULE ISTORICE 2026;
- Toate reglementările și interpretările ulterioare publicate în Buletinul Oficial al FIA;
- Toate reglementările, modificările, completările și precizările ulterioare, publicate prin Comunicate ale Federației Române de Automobilism Sportiv și transmise celor interesați;
- Regulamentul particular, avizat de către FRAS, va fi publicat pe site cu minim 30 zile înaintea datei concursului.

12 RECLAMĂ ȘI PUBLICITATE

- 12.1** Concurenților le este permis să afișeze orice tip de reclame pe automobilele lor, cu condiția ca:

- să fie autorizate de legile naționale și de reglementările FRAS;
- să nu facă posibilă ofensarea persoanelor;
- să nu fie de natură politică sau religioasă;
- să nu încalce spațiile rezervate pentru plăcuțe și pentru numerele de competiție;
- să nu obstrucționeze privirea pilotului prin geamurile automobilului.

- 12.2** Spațiile pentru reclamă situate imediat deasupra sau imediat dedesubtul numerelor de competiție, precum și alte spații corespunzătoare de pe plăcuțele de competiție, sunt rezervate pentru reclamele Organizatorilor. Aceste reclame sunt obligatorii și nu vor fi refuzate de către competitori/concurenți. Pe panourile cu numerele de competiție, reclamele trebuie să se potrivească într-o zonă cu aceeași lățime (50 cm) și cu înălțimea de 14 cm, situată deasupra sau dedesubtul numerelor. Textul acestor reclame trebuie să fie indicat în Regulamentul Particular, sau într-un buletin oficial cu o lună înaintea începutului competiției.

- 12.3** Orice altă reclamă propusă de către Organizatori poate fi numai opțională. Refuzul afișării ei nu poate atrage o taxă de înscriere mai mare decât dublul taxei de înscriere hotărâte pentru situația afișării reclamei.

- 12.4** Concurenții care acceptă reclamele opționale ale Federației/Organizatorilor trebuie să rezerve anumite spații pentru acestea, în modul în care este prevăzut într-o anexă a Regulamentului Particular al competiției.

- 12.5** Publicitatea impusă de către Federația Română de Automobilism Sportiv și de organizatorul competiției este obligatorie pentru participanți și nu poate fi refuzată.

- 12.6** Denumirea titlaturii: CAMPIONATUL NATIONAL DE CIRCUIT AUTOMOBILE ISTORICE 2026 este obligatoriu să apară pe ecusoane arbitri, sportivi, mecanici, etc. și pe toate documentele competiției.

- 12.7** Organizatorul competiției va trece obligatoriu în comunicatele de presă difuzate faptul ca etapa este organizata sub egida FEDERAȚIEI ROMÂNE DE AUTOMOBILISM SPORTIV, cu sprijinul ANS. Comunicatele vor cuprinde de asemenea denumirea oficiala completa: „CAMPIONATUL NAȚIONAL

DE CIRCUIT AUTOMOBILE ISTORICE 2026”, pe lângă toate celelalte denumiri ale competiției, sponsorilor, autorităților centrale și locale implicate în organizare, etc.

- 12.8** De asemenea, organizatorul va lua măsuri pentru ca pe documentele competiției să apară, obligatoriu, sigla și denumirea sponsorului federației și al campionatului.

13 ÎNSCRIERI – FORMULARE DE ÎNSCRIERE

- 13.1** 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, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale și conform Statutului acesteia.
- 13.2** 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 mail a organizatorului, specificată în regulamentul particular. Plata se va efectua în contul care va fi specificat în cadrul regulamentului particular.
- 13.3** Cererile de înscriere vor fi acceptate de către FRAS numai după publicarea regulamentului particular al competiției, în care se va specifica data și ora începerii înscrierilor, respectiv ale închiderii acestora.
- 13.4** Numărul de automobile admise/piloți admiși trebuie specificat în regulamentul particular al competiției.
- 13.5** Plata taxelor de înscriere pentru piloți și echipe și invitați se va face prin OP sau cash către ACS Romanian Retro Racing. În cazul în care un pilot sau invitat nu va participa la competiție, acestuia i se vor returna taxele de înscriere.
- 13.6** Taxele de înscriere sunt în conformitate cu Normele financiare ale Federației Române de Automobilism Sportiv.
- 13.7** Pilotul, Șeful echipei de club și membrii clubului sportiv/echipei, mecanicii, prin semnarea formularului de înscriere la o competiție din CNCAI 2026, se supun jurisdicțiilor sportive prevăzute în Codul Sportiv Internațional și Anexele sale, în prezentul regulament și în Regulamentul Disciplinar, precum și în cel al fiecărei etape a campionatului.
- 13.8** 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.
- 13.9** Taxa de înscriere se majorează cu 100% dacă înscrierea se face la verificările administrative. Taxa va fi încasată de către FRAS.
- 13.10** 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 majora.
- 13.11** Taxele de înscriere pot fi rambursate parțial în condițiile prevăzute în Regulamentul particular.
- 13.12** Data de încheiere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 8 zile înaintea datei de start.
- 13.13** Lista înscrierilor se va publica cu 3 zile înainte de data startului.
- 13.14** Clasamentele la zi vor fi trimise de către FRAS la organizator și secretarului șef delegat, cu 3 zile înaintea startului competiției.
- 13.15** 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 antrenamente libere și până la sfârșitul festivității de premiere, cu excepția convocării unei ședințe a Consiliului Federal care va avea loc în perioada competiției, la care nu se discută probleme referitoare la această competiție.

- 13.16** Federația Română de Automobilism Sportiv va încasa toate sumele provenite din penalizările aplicate la competiția respectivă.

14 VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

- 14.1** Fiecare pilot se va prezenta la verificarea administrativă conform programului din regulamentul particular.
- 14.2** Programul și locul de desfășurare al verificărilor administrative vor fi prevăzute în regulamentul particular, în funcție de grupele de automobile.
- 14.3** La verificarea administrativă, organizatorul pune la dispoziția pilotului, următoarele:
- Regulamentul particular;
 - O hartă a traseului circuitului;
 - Ecușoane pentru pilot – 1 buc., 4 buc pentru stafful pilotului (șef de team, mecanici etc);
 - Ghidul competiției/spectatorului;
 - doi saci pentru păstrarea curățeniei în zonă.

15 VERIFICĂRI TEHNICE ÎNȚIALE

- 15.1** 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.
- 15.2** Programul de desfășurare al verificărilor tehnice inițiale va fi prevăzut în regulamentul particular iar locul va fi în parcul service al fiecărei competiții.
- 15.3** 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 (cf. Art. 8.1 și 8.2), publicitatea obligatorie a Federației Române de Automobilism Sportiv și a organizatorului (cf. Art. 12), toate aplicate prin grija pilotului. În caz contrar, automobilul respective nu va fi admis în concurs.
- 15.4** Verificarea tehnică inițială nu constituie confirmarea faptului că automobilul este în conformitate cu prescripțiile tehnice și reglementările în vigoare.
- 15.5** Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit în stare „rece”.
- 15.6** Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a Fișei de omologare FIA complete a automobilului de competiții și a tuturor documentelor 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.
- 15.7** Odată cu automobilele de competiții este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale pilotului, însoțite de orice documente care pot proba conformitatea acestora: căști, combinezoane,

etc.

Atât elementele de securitate ale automobilului, cât și echipamentul de protecție a pilotului trebuie să fie cu omologare valabilă la prezentarea la verificarea tehnică inițială. Piloții și/sau automobilele cu echipamentul de protecție și elementele de securitate neconforme NU VOR FI ADMIȘI ÎN COMPETIȚIE.

- 15.8** Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 100 euro. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră” de Comisarii Sportivi la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plata acestei taxe. Veniturile din aceste taxe vor avea ca destinație obligatorie fondul special pentru dotarea Comisiei Tehnice FRAS cu aparatură specifică de măsură și control.
- 15.9** După terminarea verificării tehnice inițiale, lista cu participanții admiși să participe la antrenamentele libere și a mașinilor de concurs, va fi publicată și afișată de secretariatul competiției la panoul de afișaj.
- 15.10** Piloții care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiții, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admiși la competiția respectivă.
- 15.11** 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.
- Oricărui automobil necorespunzător îi poate fi refuzat startul de către Colegiul Comisarilor Sportivi, pe baza raportului prezentat de către Comisarii tehnici.
- 15.12** Verificările efectuate înaintea startului vor fi generale (marca și modelul automobilului, conformarea aparentă a automobilului cu grupa lui de apartenență, echipamente de securitate, etc.).
- 15.13** Verificări suplimentare, ale concurenților/sportivilor, precum și ale automobilelor, pot fi efectuate oricând pe parcursul competiției.
- 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.
- 15.14** 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.
- 15.15** Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului/sportivului să observe dacă oricare piesă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificării este reînaltată corect. Orice fraudă descoperită și în special cea în legătură cu semnele de identificare prezentate drept originale și neatinsse, 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 Disciplina 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 aceasta faptă și nu au raportat-o directorului sportiv al competiției.

16 TRAFIC

- 16.1** Piloților le este interzis să conducă în sensul opus celui stabilit în Regulamentul particular al etapei respective a Campionatului Național de Circuit Automobile Istorice respectiv, inclusiv în zona pit-lane din fata boxelor.

17 PROTESTE, APELURI

17.1.1 Orice protest, este înaintat, în scris, Directorului Sportiv însoțit de taxa respectivă. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare.

17.1.2 În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.

17.1.3 Dreptul de a protesta îl are numai pilotul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență.

17.1.4 TAXA DE PROTEST

Taxele de proteste sunt următoarele:

- pentru protest pe linie sportive: 200 Euro
- pentru protest tehnic: pt un reper, 500 Euro, pt un subansamblu, 1000 Euro, pt toata mașina: 2500 Euro.

17.1.5 DEPOZIT

În cazul în care un protest necesită demontarea și re-asamblarea unei părți bine definite dintr-o mașină (motor, transmisie, direcție, sistemul de frânare, instalații electrice, caroserie, etc), solicitantul trebuie să plătească o taxă suplimentară de depozit pentru fiecare parte. Sumele aplicabile vor fi specificate în regulamentul particular al competiției.

În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cauțiunea pe baza prețului de catalog (al reprezentantei mărcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manoperă se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate. Manoperele de demontare–montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat.

Dacă protestul se dovedește neîntemeiat, cauțiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Niciuna dintre părți nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială.

Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nicio despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cauțiunea depuse se restituie parțial sau integral celui care le-a depus, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunctare, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

În mod similar vor fi sancționate:

- protestele depuse cu rea-credință;
- 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 un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.

Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor la panoul oficial de afișaj.

17.1.6 **CHELTUIELI**

Cheltuielile necesare pentru operațiune, precum și cele de transport al mașinii vor fi suportate de către cel ce depune protestul în cazul în care protestul este neîntemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care este admis.

În cazul în care protestul este neîntemeiat și, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferența va fi suportat de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.

17.2 **Contestație / Apel**

Regulamentul particular trebuie să conțină informații cu privire la taxele naționale de recurs.

- pentru proteste la Comisia de Competiții – 400 euro;
- pentru proteste la Comisia de Disciplină – 400 euro;
- pentru apeluri la Comisia de Apel – 500 euro;

Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se consideră nedreptățit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel.

Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. 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.

18 **PREMII ÎN BANI**

- 18.1 Acestea vor fi specificate în Regulamentul particular al concursului și sunt rezervate piloților.
- 18.2 Premiile vor fi înmânate indiferent de numărul de participanți la start. Premiile sunt cumulabile. Premiile vor fi plătite în numerar la sfârșitul concursului.
- 18.3 Pentru CNCAI 2026 aceste prevederi sunt facultative, în funcție de resursele și disponibilitatea organizatorului.

19 **APLICAREA ȘI INTERPRETAREA REGULAMENTULUI**

- 19.1 FRAS este singura organizație competentă să clarifice orice dubii care ar apărea în aplicarea și interpretarea prevederilor generale și a regulamentului CAMPIONATULUI NATIONAL DE CIRCUIT - AUTOVEHICULE ISTORICE 2026.

Anexa 1 Automobile Acceptate

Automobilele istorice sunt acceptate în competiție în funcție de data la care modelul respectiv a obținut Fișa de Omologare FIA. Acestea sunt împărțite în Categoriile și clase, conform expunerii tabelare de mai jos:

Anul fișei de omologare:	1947-1981	1982-1992	1993-2000		Clasa National Dacia Revival
Numele Categoriei:	I1	I2	I3	HI ¹	Conform regulamentul Dacia Revival regasit pe site-ul FRAS
Numele Clasei (de cilindree):					
- până la 1300 cmc	1	1	1		
- 1301 – 1600 cmc	2	2	2		
- 1601 – 2000 cmc	3	3	3	HI 2000	
- peste 2000 cmc	4	4	4	HI+	
	5 ²				
	Gr. 1-3/ N	Gr. 1-3/ N	Gr. 1-3/ N		

Note:

¹HI Automobile istorice care au la baza o fișă de omologare.

Caracteristici tehnice pentru clasa HI:

- HI2000: capacitate cilindrică până la 2000ccm
- HI+: capacitate cilindrică peste 2000ccm
- Aspectul exterior respectă în întregime fișele de omologare FIA
- Roțile pot fi de un diametru mai mare atâta timp cât nu necesită modificări ale caroseriei
- Greutatea automobilului va respecta fișa de omologare FIA
- Cutia de viteze poate devia de la prevederile fișei de omologare FIA dar nu în ceea ce privește poziția față de motor și caroserie
- Motoarele pot devia de la prevederile fișei de omologare FIA, cu următoarele restricții:
 - Motorul trebuie să fie de același producător/grup, chiar dacă de o dată mai recentă
 - Se va păstra numărul de cilindri din fișa de omologare FIA și din anexa J din perioada respectivă
 - Sunt acceptate motoarele cu Turbo/compresor numai dacă fișa de omologare a prevăzut un astfel de motor
- Sunt acceptate conversiile de la carburatoare la injecție sau invers

- Sunt acceptate motoarele cu carter sec
- Punctele de prindere a articulațiilor pe caroserie vor rămâne neschimbate. Puncte suplimentare de prindere sunt permise.
- Dimensiunea discurilor de frână poate devia de la fișa de omologare
- Etrierele de frână pot avea un număr diferit de pistonase față de fișa de omologare
- Sunt acceptate materiale ușoare (aluminiu, fibră de sticlă, carbon) pentru uși și capote
- În cazul în care nu se prevede altfel mai sus se vor respecta fișele de omologare FIA relevante.
- Comisia tehnică a automobilelor istorice din cadrul FRAS poate oferi dispense în situația în care se folosește o soluție tehnică ce a mai fost folosită pe acel tip de automobil.

Acestea vor puncta numai la clasa HI pentru tot anul 2026.

Comisia de Automobile Istorice va organiza testări ad-hoc pentru verificarea (fără demontare) a cilindreei și a masei automobilului (VTI, VTF, parc închis, parc regroupare).

25 Automobilele din Clasa 5 sunt caracterizate astfel:

- Aspectul exterior respectă în întregime fișele de omologare FIA.
- Aspectul interior respectă în întregime fișele de omologare FIA.
- Roțile pot fi mai mari cu 2", dar nu mai mult de 16".
- Greutatea automobilului va respecta fișa de omologare FIA.
- Cutia de viteze poate devia de la prevederile fișei de omologare FIA, dar este obligatorie montarea în podea a selectorului.
- Motoarele pot devia de la prevederile fișei de omologare FIA, cu următoarele restricții:
 - Motorul trebuie să fie de același producător/grup, chiar dacă de o dată mai recentă.
 - Se va păstra numărul de cilindri din fișa de omologare și din anexa J din perioada respectivă. Cilindreea poate crește cu un maxim de 10%.
 - Sunt acceptate motoarele cu turbo/compresor numai dacă fișa de omologare a prevăzut un astfel de motor.
 - Sunt acceptate conversiile de la carburatoare la injecție.
 - Sunt acceptate motoarele cu carter sec.
- Punctele de prindere a articulațiilor pe caroserie vor rămâne neschimbate. Puncte suplimentare de prindere sunt permise.
- Suspensiile cu arcuri lamelare pot fi înlocuite cu arcuri elicoidale.
- Transmisia (propulsie sau tracțiune) va respecta fișa de omologare FIA aplicabilă.
- Sunt acceptate sistemele de servo-direcție.
- Dimensiunea discurilor de frână poate devia de la fișa de omologare FIA relevantă.
- Etrierele de frână vor avea același număr de pistonase ca în fișa de omologare relevantă.
- Sunt acceptate materiale ușoare (aluminiu, fibră de sticlă) pentru uși, capote.
- În cazul în care nu se prevede altfel mai sus, se vor respecta fișele de omologare FIA relevante.

Grupa 1-3/N

Automobile care respecta Fișa de omologare ale Grupelor 1, 3 și N

Anexa 2 Clasamente

În cadrul competiției, se vor delibera Clasamente în funcție Clase și Categori, astfel:

- Pentru Grupele: I1, I2, I3;
- Pentru Clasele: 1, 2, 3, 4 și 5, HI;
- Pentru Clasa Nationala Dacia Revival: Conform regulamentul CNDR regasit pe site-ul FRAS
- Pentru Grupa 1: mașini care respectă Fișele de Omologare ale Grupelor 1, 3 și N;
- [Pentru Open: I1+I2+I3 (cumulat) fara A5, HI, CNDR.]

Note:

1. Se vor premia pe podium doar Grupele/Clasele unde sunt minim 3 concurenți.
2. Va exista un clasament Open iar la finalul campionatului concurentul clasat pe locul I va fi numit castigator si nu Campion national. Nu se vor aplica coeficienti de diferentiere intre clasele I1, I2 si I3, toti concurentii vor puncta in clasamentul Open.
3. O grupa se considera constituita cu minim 3 (trei) concurenti.
O clasa se considera constituita cu minim 3 (trei) concurenti.
4. In lipsa constituirii unei grupe sau clase, optional, se poate trece la o grupa/ clasa superioara.

Anexa 3 **Calendar**

Calendarul competițional prevăzut pentru 2026 este cel prezentat în tabelul de mai jos.

CALENDAR 2026			CIRCUIT + RRR	COASTĂ	RALLY	ALTELE
Mar	1	2	Motor Park Prolog			
	8	9				
	15	16				
	22					
	29	30				
Apr	5	6				
	12	13				
	19		Motor Park Etapa I			
	26	27				
Mai	3	4				
	10	11				
	16		Transilvania Motor Ring- Etapa II			
	24	25				
Iun	31	1				
	7	8				
	14	15				
	21	22				
	28	29				
Iul	5	6				
	12	13				
	19	20				
	26	27				
Aug	2	3				
	9	10				
	16	17				
	23	24				
	30		Motor Park Etapa III			
Oct	4	5				
	11	12				
	18		Motor Park Etapa IV			
	25	26				
TOTAL:			4			