

GENERAL PRESCRIPTIONS APPLICABLE TO NATIONAL HILL CLIMB COMPETITIONS

PREVEDERI GENERALE APLICABILE COMPETIȚIILOR DE VITEZĂ ÎN COASTĂ

CONTENTS

1. OBJECTIVES
2. DEFINITION
3. INTERNATIONAL CALENDAR
4. GENERAL CONDITIONS
5. TECHNICAL PRESCRIPTIONS OF THE COURSE
6. SPORTING PRESCRIPTIONS
7. INSURANCE
8. FINES
9. PROTESTS AND APPEALS
10. FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE

1. OBJECTIVES

The aim of these General Prescriptions applicable to International Hill Climb Competitions ("the General Prescriptions") is to set the conditions common to National Hill Climb Competitions (including FRAS National Hill Climb Championship FRAS Historic Hill Climb Championship Competitions) and other FRAS Hill Climb competitions.

The FRAS Hill Climb Commission ("the Commission") and the FRAS Historic Motor Sport Commission ("the Historic Commission") are specialised Commissions of the FIA FRAS by the Statutes of the FRAS and the FRAS Internal Regulations.

The General Prescriptions concern, in particular, safety, the organisation of the Competitions, the methods of classification and the courses, and have been drawn up with the aim of harmonising the various regulations governing the discipline.

2. DEFINITION

A Hill Climb is a Competition in which each automobile takes the start individually to cover the same course ending with a Finish Line usually situated at a higher altitude than the Start Line. The time taken to cover the distance between the Start and Finish Lines is the determining factor for establishing the classifications.

3. NATIONAL CALENDAR

3.1 Registration of Competitions

All International Competitions must be entered on the FRAS National Sporting Calendar in accordance with the International Sporting Code ("the Code"). Provided that a Competition meets the provisions of the Code and its Appendices in every respect, the FRAS shall enter it on the National Sporting Calendar at the request of the Organizing Club. Should an Club delegate its organisation to a third party, the Club shall remain responsible vis-à-vis the FIA as regards the respect of all regulations.

3.2 Cancellation of a Competition

The cancellation of a Competition shall be notified to the FRAS at least three months prior to the date for which the Competition was scheduled.

The FRAS may designate a replacement for a cancelled Competition giving priority to any reserve Competitions.

Cancellation of a Competition with less than 3 months notice may entail refusal of the entry of the Competition in the Championship for the following year, except in cases of Force Majeure accepted by the FRAS.

CUPRINS

1. OBIECTIVE
2. DEFINIȚII
3. CALENDAR INTERNAȚIONAL
4. CONDIȚII GENERALE
5. PREVEDERI TEHNICE ALE COMPETIȚIEI
6. PREVEDERI SPORTIVE
7. ASIGURARE
8. AMENZI
9. PROTESTE ȘI RECUSURI
10. ACOPERIRE CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ

1. OBIECTIVE

Scopul acestor Prevederi generale aplicabile Competițiilor de Viteză în Coastă („Prevederile Generale”) este de a stabili condițiile comune pentru Competițiile de Viteză în Coastă (incluzând Campionatul Național de Viteză în Coastă, Campionatul Național de Viteză în Coastă pentru Vehicule Istorice, alte competiții de viteză în coastă organizate de FRAS)–

Comisia de Viteză în Coastă („Comisia”) și Comisia pentru Vehicule Istorice („Comisia pentru Vehicule Istorice”) sunt comisii specializate ale FRAS guvernate de Statutul și de Regulamentele Interne FRAS.

Prevederile generale privesc, în special, siguranța, organizarea Competițiilor, metodele de clasificare și traseele, și au fost întocmite cu scopul de a armoniza diferitele regulamente care reglementează această disciplină.

2. DEFINIȚIE

Viteză în Coastă este o competiție în care fiecare automobil ia startul individual pentru a parcurge același traseu, care se termină cu o sosire situată de obicei la o altitudine mai mare decât linia de start. Timpul necesar pentru a acoperi distanța dintre Start și din Sosire este factorul determinant pentru stabilirea clasamentelor.

3. CALENDAR NAȚIONAL

3.1 Înregistrarea Competițiilor

Toate Competițiile trebuie să fie înscrise în Calendarul Competițional FRAS în conformitate cu Codul Sportiv Internațional („Codul”). FRAS va înscrie o Competiție în Calendarul Sportiv Național la cererea clubului organizator cu condiția ca aceasta să îndeplinească prevederile Codului și a anexelor acestuia în toate privințele. În cazul în care un club sportiv își deleagă organizarea unei părți terțe, clubul sportiv organizatoric rămâne responsabil față de FRAS în ceea ce privește respectarea tuturor regulamentelor.

3.2 Anularea unei Competiții

Anularea unei Competiții va fi anunțată către FRAS cu cel puțin trei luni înainte de data pentru care Competiția a fost programată.

FRAS poate desemna un înlocuitor pentru o Competiție anulată, acordând prioritate oricărei Competiții de rezervă.

Anularea unei Competiții cu un preaviz de mai puțin de 3 luni poate atrage refuzul înscrierii Competiției în Campionatul pentru anul următor, cu excepția cazurilor de Forță Majoră acceptate de FRAS.

4. GENERAL CONDITIONS

4.1 Regulations

All Sporting Regulations and Supplementary Regulations of the Competitions entered on the FRAS National Sporting Calendar must comply with the Code and its Appendices, with the FRAS Federal Council Decisions and with these General Prescriptions.

Competitions may be held only on courses homologated or approved by the FRAS. The conditions set out in Appendix H to the Code, Article 7, concerning Hill Climbs, are applicable.

Anything not expressly authorized by these rules is prohibited.

4.2 Safety Guidelines

All parties concerned (the FRAS, organisers, Competitors and Drivers) agree to apply the "Hill Climb Safety Guidelines" published by the FRAS.

4.3 Code of Good Standing

All Drivers participating in International Competitions agree to respect the Code of Good Standing set out in Appendix B to the Code.

4.4 Anti-Doping Regulations

All Drivers participating in National Competitions agree to respect the FIA Anti-Doping Regulations set out in Appendix A to the Code.

The "Prohibited List" (substances and methods) is available on the FIA website [www.fia.com/regulations].

5. TECHNICAL PRESCRIPTIONS OF THE COURSE

The course must comply with the following prescriptions:

	Competition counting towards the FRAS National Hill Climb Championship	Competition counting towards the FRAS Historic Hill Climb Championship	All other National Competitions
Total length	minimum: 3000m maximum: 10000m	minimum: 3000m	Minimum: 2500m
Total average gradient*	>3%	>3%	free
Partial average gradient**	free	free	free
Level difference between start and finish	Minim 100m		
Width	minimum: 5m Narrowing down to 4m is permitted for sections of limited length, on condition that the visibility of each section corresponds to the braking distance and that the sum of their lengths does not exceed 10% of the total length of the course.		
Surfacing	mandatory: coated with asphalt used for public roads and very well maintained, to allow the movement of competition cars with a ground clearance of at least 4 cm (level difference not exceeding 4 cm / 1 m), not to be covered with dust, etc.;		
Start area	will have a slope of less than 5% and will allow the installation of the control, the timing equipment and the location of the intervention vehicles (ambulance, firefighter, sports director, security, etc.).		
Pre-start area	An pre-start area and an tyre heating area will be set up within the exit from the service park and the starting line, on a length of at least 150 m, with a		

4. CONDIȚII GENERALE

4.1 Reglementări

Toate Regulamentele Sportive și Regulamentele Particulare ale Competițiilor înscrise în Calendarul Național FRAS trebuie să respecte Codul și Anexele acestuia, Deciziile Consiliului Federal FRAS și aceste Prevederi Generale.

Competițiile se pot desfășura numai pe trasee omologate sau aprobate de FRAS. Se aplică condițiile prevăzute în Anexa H din Codul Sportiv Internațional ("Cod"), Articolul 7, cu privire la Viteză în Coastă.

Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis.

4.2 Ghid de securitate

Toate părțile implicate (FRAS, cluburi, organizatori, concurenți și piloți) sunt de acord să respecte „Prescripțiile de Securitate pentru viteză în coastă” publicat de FRAS.

4.3 Codul de bună conduită

Toți piloții care participă la Competițiile naționale sunt de acord să respecte Codul de bună stare conduită stabilit în Anexa B din Cod.

4.4 Reglementări anti-doping

Toți piloții care participă la Competiții naționale sunt de acord să respecte Regulamentele Anti-Doping FIA stabilite în Anexa A din Cod. „Lista interdicțiilor” (substanțe și metode) este disponibilă pe site-ul FIA [www.fia.com/regulations].

5. PREVEDERI TEHNICE ALE TRASEULUI

Traseul de concurs trebuie să respecte următoarele prevederi:

	Competiția contează pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă	Competiția contează pentru Campionatul Istoric de Viteză în Coastă	Toate celelalte competiții naționale
Lungime totală	minim: 3000m maxim: 10000m	minim: 3000m	minim 2500m
Pantă medie totală*	>3%	>3%	liber
Pantă medie parțială**	liber	liber	liber
Diferență de nivel între start și sosire	Minim 100m		
Lățime	minimă: 5m Îngustări până la 4m sunt permise pentru tronsoane de lungime limitată, cu condiția ca vizibilitatea fiecărei secțiuni să corespundă distanței de frânare și ca suma lungimii acestora să nu depășească 10% din lungimea totală a traseului.		
Suprafață	obligatoriu: acoperită cu asfalt folosit pentru drumurile publice și foarte bine întreținută, astfel încât să permită deplasarea automobilelor de competiții cu garda la sol de minimum 4 cm (denivelarea să nu fie mai mare de 4 cm/1 m), să nu fie acoperită cu praf, etc;		
Zona de start	va avea suprafața cu pantă sub 5 % și să permită montarea postului, a aparatului de cronometraj și amplasarea autovehiculelor de intervenție (ambulanță pompieri, director sportiv, securitate, etc.)		
Zona de pre-start	Va fi prevăzută zona de pre-start și zona de încălzire a anvelopelor ieșirea din parcul de service și linia de start, pe o lungime de minimum 150 m, cu 6 m lățime		

width of 6 m.

* Ratio between the difference in altitude and the total length.

** Ratio between the sum of the lengths of those sections with an upward slope of less than 2.4% and the total length of the course. The homologation of the runway (route) is mandatory by the National Hill Climb Commission at least 30 days before the date preparation of the Sports Calendar.

The verification of the route of a stage of the Sports Calendar is done at least 35 days before the start date of the competition by the National Hill Climb Commission to correct any irregularities. The Commission will draw up a report setting out the measures and deadlines required for the organizer to conduct the competition in appropriate safety conditions for drivers and spectators. The route will be checked by the Hill Climb Commission or FRAS representatives. A number of other anti-COVID-19 measures will be established during these checks.

6. SPORTING PRESCRIPTIONS

6.1 Supplementary Regulations

The Supplementary Regulations must comply with the prescriptions of the Code (Article 3.5). Any modification or supplementary provision to the regulations of a Competition must be introduced in accordance with the Code, through the inclusion of numbered and dated bulletins, which shall become an integral part of the Supplementary Regulations.

6.2 Eligible Drivers and Teams

6.2.1 In order to participate in a Hill Climb Competition, any Driver, Competitor and Team must be the holder of an Driver's/Competitor /Team License (Article 9.1 of the Code) which can be:

- annual FRAS license, valid for the current year and the valid for the National Championship in which it applies for registration
- one-event license, valid for that specific competition
- holders of a national license or international license valid for such competitions, issued by the Sports Authority (in the sense of the FIA) of another State shall be issued a FRAS license following a special equalization procedure or in the basis of bilateral agreements in force between FRAS and the respective authorities. The responsibility for the acceptance of the Sports Authority of the country of residence, concerning the participation in this competition, belongs entirely to the contestant (club, sports association, legal person, and team) or the driver in cause.

6.2.2 Any Competitor or Driver who has obtained his Licence from an ASN shall take on the nationality of this ASN during the period of validity of this Licence.

6.3 Eligible cars

Modern Hill Climb Competition:

The eligible cars must be described in the Sporting Regulations or in the Supplementary Regulations, and must comply with the articles of Appendix J, unless a special provision is approved by the Commission.

Historic Hill Climb Competition:

The eligible cars must be described in the Sporting Regulations or in the Supplementary Regulations, and must comply with the articles of Appendix K, unless a special provision is approved by the Historic Commission.

6.4 Demonstrations

All demonstrations and parades are subject to the express authorisation of the FRAS of the organising club and must comply with the prescriptions set out in the Code (Article 6).

6.5 Acceptance of entries

6.5.1 The Sporting Regulations or the Supplementary Regulations may stipulate a maximum number of entries per category (or division, class or group) or a maximum total number of entries.

6.5.2 The Organising Committee reserves the right to refuse the entry of a Team or a Driver, giving the reason for the refusal (Article 3.14 of the Code).

6.5.3 By the very fact of signing the entry form, the Competitor and

* Raportul dintre diferența de altitudine și lungimea totală.

** Raportul dintre suma lungimilor acelor secțiuni cu o pantă ascendentă mai mică de 2,4% și lungimea totală a cursei. Este obligatorie omologarea pistei (traseului), de către Comisia Națională de Viteză în Coastă cu minimum 30 de zile înainte de data întocmirii Calendarului Sportiv.

Verificarea traseului unei etape a Calendarului Sportiv se face cu minimum 35 zile înainte de data startului în competiție de către Comisia Națională de Viteză în Coastă pentru corectarea eventualelor nereguli. Comisia va întocmi un proces-verbal în care se vor prevedea măsuri și termene obligatorii pentru organizator în vederea desfășurării competiției în condiții corespunzătoare de securitate pentru piloți și publicul spectator.

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

6. PREVEDERI SPORTIVE

6.1 Regulamentul particular

Regulamentul particular trebuie să respecte Prevederile Codului (Articolul 3.5). Orice modificare sau prevedere suplimentară la regulamentul unui Concurs trebuie aplicată în conformitate cu Codul, prin includerea de buletine numerotate și datate, care vor deveni parte integrantă a Regulamentului Particular.

6.2 Piloți și echipe eligibile

6.2.1 Pentru a participa la o competiție de Viteză în Coastă, orice pilot, concurent sau echipă trebuie să dețină o licență de pilot/ concurent/ echipă (articolul 9.1 din Cod), care poate fi:

- licență anuală, eliberată de FRAS pentru anul în curs și valabilă pentru Campionatul Național pentru care solicită înscrierea
- licență one-event valabilă pentru competiția respectivă.
- posesorilor unei licențe naționale sau internaționale valabile pentru astfel de competiții, emise de Autoritatea Sportivă (în sens FIA) a unui alt Stat li se va elibera licența FRAS după o procedură specială de echivalare sau în baza acordurilor bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective. Responsabilitatea pentru acceptul Autorității Sportive a țării de rezidență, legat de participarea la această competiție, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) sau pilotului în cauză.

6.2.2 Orice concurent sau pilot care și-a obținut Licența de la un ASN va prelua naționalitatea acestui ASN pe perioada de valabilitate a acestei Licențe.

6.3 Mașini eligibile

Competiții de viteză în coastă cu automobile moderne:

Mașinile eligibile trebuie să fie descrise în Regulamentul cadru sau în Regulamentul particular și trebuie să respecte articolele din Anexa J, cu excepția cazului în care o prevedere specială este aprobată de către Comisie.

Campionatul Național de Viteză în Coastă pentru Vehicule Istorice:

Mașinile eligibile trebuie să fie descrise în Regulamentul cadru CNVCI sau în Regulamentul particular și trebuie să respecte articolele din Anexa K, cu excepția cazului în care o prevedere specială este aprobată de către Comisia pentru Vehicule Istorice.

6.4 Demonstrații

Toate demonstrațiile și paradele sunt supuse autorizației exprese a FRAS și clubului organizatoric și trebuie să respecte Prevederile stabilite în Cod (articolul 6).

6.5 Validarea înscrierilor

6.5.1 Regulamentul cadru sau Regulamentul particular poate prevedea un număr maxim de înscrieri pe categorie (sau divizie, clasă sau grupă) sau un număr maxim total de înscrieri.

6.5.2 Comitetul de Organizare își rezervă dreptul de a refuza validarea înscrierii unei Echipa sau Pilot, indicând motivul refuzului (Articolul 3.14 din Cod).

6.5.3 Prin însăși semnarea formularului de înscriere, Concurentul și

all his team members agree to be bound by these General Prescriptions, by the Code and its Appendices, by the Sporting Regulations and/or by the Supplementary Regulations.

6.6 General sporting conditions

6.6.1 *It is the Competitor's obligation to ensure that all persons concerned with his entry observe all the requirements of the Code and its Appendices, the Sporting Regulations and/or the Supplementary Regulations.*

6.6.2 *All persons concerned in any way with an entered car or present in any other capacity whatsoever in the service park, grid areas, or on the course must wear an appropriate pass at all times.*

6.6.3 *A participant is any Driver whose car has passed scrutineering.*

6.7 Administrative checking and scrutineering

6.7.1 *Administrative checking and scrutineering must take place as a priority the day before the start of the Competition. A time slot may be scheduled before the practice heats.*

6.7.2 *During the initial administrative checking and scrutineering, which shall take place on the dates and at the locations specified in the Supplementary Regulations, each Driver and each Team Representative must be in possession of all the documents and information required.*

6.7.3 *Unless a waiver has been granted by the stewards, Drivers and Teams who fail to attend the administrative checking and scrutineering within the time limits imposed may be liable to a penalty which may go as far as disqualification, at the stewards' discretion.*

6.7.4 Modern Hill Climb Competition:

Each car must be accompanied by a national technical passport. The Competitor may obtain the passport from FRAS, which shall authenticate it, and must present it at the administrative checking and scrutineering for each Competition. Homologation papers (where applicable) must be shown to the scrutineers.

Historic Hill Climb Competition:

Each car must be accompanied by an FIA Historic Technical Passport ("HTP"). The Competitor must present it at the administrative checking and scrutineering for each Competition. Homologation papers (where applicable) must be shown to the scrutineers.

6.7.5 *No car may participate in a Competition unless it has been checked by the scrutineers. No car shall be allowed to start unless it complies with the FIA safety regulations in force (Appendix J in a modern Hill Climb Competition or Appendix K in an historic Hill Climb Competition). Drivers' flame-resistant clothing (overalls, balaclava hood, under garments, helmet, gloves, etc.) must be presented together with the car at scrutineering.*

6.7.6 *Submitting a car to scrutineering shall be considered as an implicit statement of conformity.*

6.7.7 *Competition numbers and any possible advertising signs shall be in place on the car when it is submitted to scrutineering.*

6.7.8 *At any time during a Competition, the scrutineers may:*

- a) check the eligibility of the car or of the Driver's equipment,*
- b) require a car to be dismantled by the Competitor to ensure that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,*
- c) require a Competitor to supply them with such samples or parts as they may deem necessary,*

6.7.9 *Any car which, after being passed by the scrutineers, is dismantled, modified or repaired in a way that might affect its safety or call into question its conformity, or which is involved in an accident with similar consequences, must be re-presented to the scrutineers for approval.*

6.7.10 *The clerk of the course may require that any car involved in an accident be stopped and checked.*

6.7.11 *The clerk of the course or the chief medical officer may ask a*

toți membrii echipei sale sunt de acord să respecte aceste Prevederi Generale, Codul și Anexele acestuia, Regulamentul Cadru și/sau Regulamentul Particular.

6.6 Condiții sportive generale

6.6.1 Este obligația fiecărui concurent să se asigure că toate persoanele implicate prin înscrierea sa respectă toate cerințele Codului și a anexelor acestuia, Regulamentul cadru și/sau Regulamentul particular-

6.6.2 Toate persoanele care au legătură în orice mod cu un autoturism înscris sau sunt prezente în orice altă calitate în parcul service, zona de start sau pe traseu trebuie să poarte permanent ecusonul corespunzător

6.6.3 Un participant este orice pilot a cărui mașină a trecut verificările tehnice inițiale.

6.7 Verificările administrative și VTI

6.7.1 Verificările administrative și Verificările Tehnice Inițiale trebuie să aibă loc, de preferință, cu o zi înainte de începerea Competiției. Un interval orar poate fi programat înainte de antrenament.

6.7.2 În timpul verificării administrative și verificărilor tehnice inițiale, care se vor desfășura la datele și locațiile specificate în Regulamentele particulare, fiecare Pilot și fiecare reprezentant al unei echipe trebuie să fie în posesia tuturor documentelor și informațiilor solicitate.

6.7.3 Cu excepția cazului în care a fost acordată o derogare de către Comisarii Sportivi, Piloții și Echipele care nu participă la verificările administrative și VTI în limitele de timp impuse pot fi pasibili de o penalizare care poate merge până la descalificare, la discreția Comisarilor Sportivi.

6.7.4 Campionatele de Viteză în Coastă cu automobile moderne:

Fiecare mașină trebuie să fie însoțită de un pașaport tehnic național. Concurentul poate obține pașaportul de la FRAS, care îl va autentifica, și trebuie să îl prezinte la VTI pentru fiecare Competiție. Documentele de omologare (unde este cazul) trebuie prezentate comisarilor tehnici.

Campionatul Național de Viteză în Coastă pentru Vehicule Istorice:

Fiecare mașină trebuie să fie însoțită de un pașaport tehnic istoric FIA („HTP”). Concurentul trebuie să-l prezinte la VTI pentru fiecare Competiție. Documentele de omologare (unde este cazul) trebuie prezentate comisarilor tehnici.

6.7.5 Nicio mașină nu poate participa la o Competiție decât dacă a fost verificată de comisarii tehnici. Nicio mașină nu va avea voie să ia startul decât dacă respectă reglementările de siguranță FIA în vigoare (Anexa J pentru o competiție de viteză în coastă sau Anexa K într-o competiție istorică). Îmbrăcămintea ignifugă a piloților (salopetă, cagulă, lenjerie de corp, cască, mănuși etc.) trebuie să fie prezentată împreună cu mașina la verificările tehnice inițiale.

6.7.6 Supunerea unei mașini la VTI va fi considerată o declarație implicită de conformitate.

6.7.7 Numerele de competiție și orice eventuale semne publicitare vor fi pe mașină atunci când aceasta este supusă verificării tehnice.

6.7.8 În orice moment în timpul unei Competiții, comisarii tehnici pot:

- a) verifica eligibilitatea mașinii sau a echipamentului șoferului,
- b) solicita ca o mașină să fie demontată de către Concurent pentru a se asigura că sunt pe deplin îndeplinite condițiile de conformitate;
- c) solicita unui concurent să le furnizeze mostre sau piese pe care le consideră necesare,

6.7.9 Orice mașină care, după ce a fost verificată de comisari, este demontată, modificată sau reparată într-un mod care ar putea să îi afecteze siguranța, să-i pună sub semnul întrebării conformitatea, sau care este implicată într-un accident cu consecințe similare, trebuie să fie re-prezentată comisarilor tehnici spre validare.

6.7.10 Directorul Sportiv poate cere ca orice mașină implicată într-un accident să fie oprită și verificată.

6.7.11 Directorul Sportiv sau medicul șef poate solicita unui pilot să

Driver to undergo a medical examination at any time during a Competition.

6.8 Drivers' briefing

6.8.1 Definition: the Drivers' briefing is a meeting organised by the clerk of the course for all Drivers entered in the Competition.

6.8.2 The briefing shall take place prior to the free practice heats, in Romanian and optionally in the English. The time and location at which the briefing shall take place must be detailed in the Supplementary Regulations.

6.8.3 Aim of the briefing: to remind Drivers of the specific points of the Supplementary Regulations concerning the organisation of the Competition ; to remind them of the safety provisions, either general or specific to the course used ; to give any clarification concerning the interpretation of the regulations.

6.8.4 Briefing notes written in Romanian and optionally in English shall be given to all Drivers at the administrative checking.

6.8.5 Attending the briefing is mandatory. Before they are allowed to continue the Competition, a fine may be imposed by the stewards on any Driver who does not attend the briefing.

6.8.6 Additional meetings may be organised if this is deemed necessary.

6.9 Stewards' meetings

6.9.1 The organiser must schedule meetings of the panel of stewards: – prior to administrative checking and scrutineering (Historic Hill Climb Competition only),

– after administrative checking and scrutineering,

– following the practice heats,

– and following the race heats.

6.9.2 The panel of stewards may be compelled to meet as many times as may be necessary.

6.9.3 After each meeting, a set of numbered and time-stamped minutes shall be produced.

6.10 General Safety

6.10.1 The organiser undertakes to have on the course, from the beginning of the free practice until the end of the Competition, all safety devices provided for in Article 7 of Appendix H to the Code.

6.10.2 If National Competitions are organised jointly with the International Competition, the national and international regulations relating to the monitoring of the course and the intervention services shall be applied, with the most restrictive safety measures always taking precedence.

6.10.3 Drivers' safety equipment must be homologated or approved by the FIA. The technical lists ("TL") may be consulted on the FIA website (www.fia.com/regulations#homologations).

Helmets see TL25, TL33, TL41, TL49 or TL69

Frontal Head Restraint see TL29 and TL36

(FHR) systems Historic – see Article 3.3 of Appendix XI of Appendix K (J1/J2 regulations) + Article 1 of Appendix X of Appendix K

Overalls see TL27 part 1 or TL74

Under garments (top see TL27 part 2 or TL74

underwear, pants, socks,

balacava hood)

Shoes see TL27 part 2 or TL74

Gloves see TL27 part 3 or TL74

Harness see TL24 and TL57

Historic – see Article 5.15 of

Appendix K + Article 3.2.7 of

Appendix XI of Appendix K

se supună unui examen medical în orice moment în timpul unei Competiții.

6.8 Briefing pentru piloți

6.8.1 Definiție: Briefing-ul piloților este o întâlnire organizată de către Directorul Sportiv pentru toți piloții înscrși în Competiție.

6.8.2 Briefing-ul va avea loc înainte de sesiunile de recunoașteri sau antrenament, în limba română și opțional în limba engleză. Ora și locul la care va avea loc trebuie să fie detaliate în Regulamentul particular.

6.8.3 Scopul briefing-ului: să reamintească Piloților punctele specifice ale Regulamentului Particular privind organizarea Competiției; să le reamintească noțiunile de securitate, fie cele generale, fie cele specifice traseului utilizat; să dea orice lămuriri cu privire la interpretarea regulamentelor.

6.8.4 Notele de informare scrise în română și opțional în engleză vor fi transmise tuturor piloților la verificarea administrativă.

6.8.5 Participarea la briefing este obligatorie. Înainte de a li se permite să continue Competiția, comisarii pot aplica o amendă oricărui pilot care nu participă la briefing.

6.8.6 Pot fi organizate briefinguri suplimentare dacă acest lucru este considerat necesar.

6.9 Ședințele Colegiului Comisarilor Sportivi

6.9.1 Organizatorul trebuie să programeze întâlniri ale CCS:

– înainte de verificările administrative și tehnice inițiale (numai pentru competițiile de automobile istorice),

– după verificările administrative și tehnice inițiale,

– după sesiunile de antrenament,

– după manșele de concurs.

6.9.2 Colegiul Comisarilor Sportivi poate fi solicitat să se întrunească de câte ori este necesar.

6.9.3 După fiecare ședință, se va întocmi un proces-verbal numerotat și datat cu ora ședinței.

6.10 Norme generale de Securitate

6.10.1 Organizatorul se obligă să aibă pe traseu, de la începutul recunoașterilor și până la sfârșitul Competiției, toate dispozitivele de siguranță prevăzute la Articolul 7 din Anexa H din Cod.

6.10.2 În cazul în care Competițiile Naționale sunt organizate în comun cu o Competiție Internațională, se vor aplica reglementările naționale și internaționale referitoare la monitorizarea cursei și a serviciilor de intervenție, având întotdeauna prioritate cele mai restrictive măsuri de siguranță.

6.10.3 Echipamentul de siguranță al piloților trebuie să fie omologat sau aprobat de FIA. Listele tehnice ("TL") pot fi consultate pe site-ul FIA (www.fia.com/regulations#homologations).

Cască vezi TL25, TL33, TL41, TL49 sau TL69

Sistemul Frontal Head vezi TL29 și TL36

Restraint (FHR) Istoric – vezi Art. 3.3 din Anexa XI, Anexa K (regulamentele J1/J2) + Art. 1 din Anexa X, Anexa K

Combinezon vezi TL27 partea 1 sau TL74

Lenjerie de corp (bluză, vezi TL27 partea 2 sau TL74

pantaloni, șosete,

cagulă)

Încălțăminte vezi TL27 partea 2 sau TL74

Mănuși vezi TL27 partea 3 sau TL74

Centuri vezi TL24 și TL57

Istoric – vezi Art. 5.15 din Anexa K +

Art. 3.2.7 din Anexa XI, Anexa K

Protecții roll cage vezi TL23

Roll cage padding	see TL23
Seats	see TL12, TL40 Historic – see Article 5.22 of Appendix K + Article 3.2.4 of Appendix XI of Appendix K
Fixed extinguisher systems in the car	see TL16 or TL52 or TL91 Historic – see Article 5.7 of Appendix K + Article 3.2.7 of Appendix XI of Appendix K

6.10.4 Throughout all practice and race heats, each Driver must wear a helmet and flame-resistant clothing as required by Chapter III of Appendix L to the Code, and be properly restrained in his seat by the safety harness.

6.10.5 For closed cars: each Driver must keep his side window closed (a small gap for better ventilation is acceptable).

6.10.6 The use of flag signals must be in conformity with Article 2.5.4 of Appendix H to the Code.

The following flag signals may be used during practice and race heats, and must be strictly observed:

Red flag	stop immediately and definitively.
Yellow flag waved	serious danger, reduce your speed and be prepared to stop. There is a hazard wholly or partly blocking the track.
Yellow flag with vertical red stripes	slippery surface, change in grip.
Green flag	the track is clear. Should be waved at the marshal post immediately after the incident that necessitated the use of a yellow flag.
Blue flag	competitor attempting to overtake.
Black and white chequered flag	end of the heat (Finish Line).

If light signals are also used, they must be in conformity with Article 2.4.3 of Appendix H to the Code.

6.10.7 The entire course must be covered by track marshals' posts, duly equipped to ensure signalling and intervention (see Article 7 of Appendix H to the Code).

All the track marshals' posts must be in sight of one another, unless the track marshals' safety is not guaranteed, and in continuous radio or telephone contact with race control.

6.10.8 It is strictly forbidden for Drivers to drive their cars in the opposite direction to that of the race, including in the area between the entry control sign of the FINISH area and up to the end control sign of the regrouping station area. Any reverse maneuver is also prohibited, unless this maneuver can prevent an accident. Any violation of these rules will be sanctioned by the Stewards with exclusion from the competition.

6.10.9 For all convoys, during the return to the parking area and/or from the Parc Fermé to the service park, all Drivers are obliged to wear their safety belts. The wearing of helmets is obligatory for single-seater and two-seater Drivers, and is recommended for touring car Drivers. It is strictly forbidden to bring any person on board a car for the return journey. The return of the cars is supervised by the organisation's cars. Marshals must be alert and in position. Any violation of these provisions may entail a penalty from the stewards.

6.10.10 It is not allowed to run the competition route with the

Scaune	vezi TL12 sau TL40 Istorice – vezi Art. 5.22 din Anexa K + Art. 3.2.4 din Anexa XI, Anexa K
Sisteme fixe de stingere în mașină	vezi TL16, TL52 sau TL91 Istorice – vezi Art. 5.7 din Anexa K + Art. 3.2.7 din Anexa XI, Anexa K

6.10.4 Pe parcursul tuturor manșelor de recunoașteri, antrenamente și concurs, fiecare Pilot trebuie să poarte o cască și îmbrăcăminte rezistentă la foc, așa cum este cerut în Capitolul III din Anexa L și să fie prins corespunzător pe scaunul său de centurile de siguranță.

6.10.5 Pentru mașini închise: fiecare pilot trebuie să aibă geamul lateral închis (un mic spațiu pentru ventilație este acceptat).

6.10.6 Utilizarea steagurilor trebuie să fie în conformitate cu Articolul 2.5.4 din Anexa H din Cod.

Următoarele semnale de steag pot fi folosite în timpul manșelor și trebuie respectate cu strictețe:

Steag roșu	Oprire imediată și definitivă
Steag galben agitat	pericol grav, reduceți viteza și fiți pregătiți să opriți. Există un pericol care blochează total sau parțial traseul.
Steag galben cu dungi roșii	Traseu alunecos, schimbare de aderență
Steag verde	traseul este liber. Ar trebui să fie fluturat la comisarul de traseu imediat după incidentul care a necesitat folosirea unui steag galben.
Steag albastru	Un concurent încearcă să depășească
Steag șah alb-negru	Sfârșitul manșei (linia de sosire)

Dacă se utilizează și semnale luminoase, acestea trebuie să fie în conformitate cu articolul 2.4.3 din Anexa H din Cod.

6.10.7 Întregul traseu trebuie să fie acoperit de posturi de comisari de traseu, echipate corespunzător pentru a asigura semnalizarea și intervenția (a se vedea articolul 7 din Anexa H din Cod).

Toate posturile comisarilor de traseu trebuie să fie vizibile între ele, cu excepția cazului în care siguranța acestora nu este asigurată, și în permanentă legătură radio sau telefonică cu conducerea cursei.

6.10.8 Este strict interzis Piloților să-și conducă mașinile în sensul opus celui al cursei, inclusiv în zona dintre panoul de începere a zonei de SOSIRE și până la panoul de terminare a zonei postului de regrupare. De asemenea, este interzisă orice manevră de mers în marșarier, cu excepția cazurilor în care prin această manevră se poate evita producerea unui accident. Orice încălcare a acestor reguli va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție.

6.10.9 Pentru orice coloană, în timpul întoarcerii din zona de regrupare și/sau din Parcul Închis la parcul de service, toți piloții sunt obligați să poarte centura de siguranță. Purtarea căștilor este obligatorie pentru piloții monoposturilor și biposturilor și este recomandată piloților de turisme. Este strict interzis transportul oricărei persoane la bordul unei mașini în timpul coborârilor. Coborârea mașinilor va fi supravegheată de mașinile oficiale. Comisarii de traseu trebuie să fie atenți și pe poziție. Orice încălcare a acestor prevederi poate atrage o penalizare din partea Comisarilor Sportivi.

6.10.10 Nu este permisă parcurgerea traseului competiției cu

windows open. The window is considered to be open, if any lowered by more than 2 cm from the "completely closed" position. For violating this provision, after the first warning, the pilot will be penalized with a fine by the Stewards. The sanction can be annulled / suspended if it can be demonstrated that the opening of the window or the impossibility of closing it is due to technical causes or a damage to the body on its side. The pilot will be allowed to repair the fault at the service park, otherwise he risks repeating / increasing the fine or even refusing to continue the competition. For the purposes of this Article, breaking a car window will not be followed by any penalty, but due to the increased degree of danger it may lead to the car being stopped from competition.

6.11 Organisation of the Competitions

6.11.1 A Competition consists of administrative checking, scrutineering, the Drivers' briefing, free practice heats, official practice heats and race heats.

6.11.2 There shall be at least one practice heat and one race heat. The race heat(s) must be preceded by at least one practice heat.

6.11.3 The following lists shall be systematically published by the organiser:

- after the entry closing date: the entry list;
- after administrative checking and scrutineering: the list of Drivers authorised to take part in the practice heats;
- after the practice heats: the list of Drivers authorised to take part in the race;
- the list of results (see Article 6.28).

6.12 Official notice boards

6.12.1 All classifications and results published during the Competition, as well as any decisions of the officials, shall be binding on Competitors and shall be posted on the official notice boards, the locations of which must be specified in the Supplementary Regulations.

6.12.2 Official notice boards shall be installed by the organiser:

- during practice and race heats, in the location specified in the Supplementary Regulations;
- during the period allowed for the lodging of protests, in the location specified in the Supplementary Regulations and in the Parc Fermé at the finish.

6.12.3 The posting of notices on the official board must be maintained in all cases, even when the instructions and communications are published on the organiser's website.

6.13 Press/Media

The organiser must provide a press/media room which has good technical equipment in terms of communications and which is appropriate for the renown of the Competition.

A designated official must be available to assist the media.

6.14 Secretariat of the Competition

The organiser must provide a Secretariat with an official available to assist the Competitors.

The location of this Secretariat must be specified in the Supplementary Regulations.

6.15 Passes, Badges and Tabards

6.15.1 The organiser must provide each official with passes and/or tabards.

6.15.2 The organiser shall attribute badges to entered Drivers and to support personnel (mechanics, aides, guests, etc.). The conditions for obtaining these badges are at the discretion of the organiser.

6.15.3 The passes, badges and tabards distributed by the organiser must be worn in a manner that complies with the provisions set out by the organiser.

6.15.4 The organiser must permit Drivers entered in the Competition to circulate throughout the entire site, except the pre-grid, in the starting zone and in the supervision, timekeeping, rescue and intervention service zones.

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 amendă de Comisarii Sportivi. Sancțiunea poate fi anulată / suspendată în cazul în care se poate demonstra că deschiderea geamului sau imposibilitatea închiderii acestuia se datorează unor cauze tehnice sau unei avarii a caroseriei pe partea acestuia. Pilotului i se va permite remedierea defecțiunii la parcul de service, în caz contrar acesta riscând repetarea/majorarea amenzii sau chiar refuzul de continuare a competiției. În sensul prezentului articol, spargerea unui geam al automobilului nu va fi urmată de nici o penalizare, dar datorită gradului sporit de pericolozitate poate conduce la oprirea automobilului din competiție.

6.11 Organizarea Competițiilor

6.11.1 O Competiție constă în verificări administrative, verificări tehnice, briefing, manșele de recunoaștere, antrenament și concurs.

6.11.2 Trebuie să existe cel puțin o manșă de antrenament și una de concurs. Manșa/-ele de concurs trebuie să fie precedate de cel puțin o manșă de antrenament.

6.11.3 Următoarele liste vor fi publicate sistematic de către organizator:

- după data închiderii înscrierilor: lista înscrierilor;
- după verificări administrative și verificări tehnice: lista Piloților validați să participe la manșele de antrenament;
- după manșele de antrenament: lista Piloților autorizați să participe la concurs;
- lista rezultatelor (a se vedea articolul 6.28).

6.12 Panouri de afișaj oficiale

6.12.1 Toate clasamentele și rezultatele publicate în timpul Competiției, precum și orice decizii ale oficialilor, vor fi obligatorii pentru Concurenți și vor fi afișate pe panourile de afișaj oficiale, ale căror locații trebuie specificate în Regulamentul particular.

6.12.2 Panoul de afișaj oficial va fi instalat de către organizator:

- pe timpul antrenamentelor și manșelor de concurs, în locația specificată în Regulamentul Particular;
- în perioada permisă pentru depunerea protestelor, în locația specificată în Regulamentul Particular și în Parc Închis de final.

6.12.3 Afișarea documentelor pe panoul de afișaj oficial trebuie menținută în toate cazurile, chiar și atunci când instrucțiunile și comunicările sunt publicate pe site-ul web al organizatorului.

6.13 Presa/Media

Organizatorul trebuie să pună la dispoziție o sală de presă/media care să dispună de un echipament tehnic bun din punct de vedere al comunicațiilor și care să fie adecvată pentru renumele Competiției. Un oficial desemnat trebuie să fie disponibil pentru a ajuta mass-media.

6.14 Secretariatul Competiției

Organizatorul trebuie să pună la dispoziție un secretariat cu un oficial disponibil pentru a ajuta concurenții.

Locația acestui Secretariat trebuie specificată în Regulamentele particulare.

6.15 Abonamente, ecusoane și veste

6.15.1 Organizatorul trebuie să furnizeze fiecărui oficial ecusoane și/sau vestă.

6.15.2 Organizatorul va atribui ecusoane piloților înscriși și personalului de asistență (mecanici, asistenți etc.). Condițiile pentru obținerea acestor ecusoane sunt la latitudinea organizatorului.

6.15.3 Abonamentele, ecusoanele și vestele distribuite de organizator trebuie să fie purtate într-un mod care să respecte prevederile stabilite de organizator.

6.15.4 Organizatorul trebuie să permită piloților înscriși în Competiție să circule pe tot traseul, cu excepția zonei de pre-start, în zona de start și în zonele de supraveghere, cronometrare, salvare și servicii de intervenție.

Mecanicii care sunt identificați corespunzător pot fi autorizați să-și

Mechanics who are duly identified may be authorised to accompany their Drivers into the pre-grid zone but only in the phase prior to their departure.

6.16 Competition numbers

6.16.1 FRAS shall be responsible for allocating the Competition numbers. A set of Competition numbers must be clearly displayed on both sides of the car throughout the duration of the Competition. An additional set of Competition numbers (maximum height 15cm) must be placed on the right side of the windscreen (or, if the car has no windscreen, on a forward-facing part of the car) and on the left side of the rear window.

Cars without correct Competition numbers shall not be allowed to start the Competition.

The number and positioning of the Competition numbers shall be specified in the Supplementary Regulations or in a bulletin distributed by the organiser.

6.16.3 At the end of the Competition, before leaving the Parc Fermé or the service park, the numbers on cars driving on public roads must be removed (except towed cars).

6.17 Advertisements

6.17.1 Any advertising may be affixed to the cars, on condition that:
– it complies with the FRAS regulations ~~and with national regulations~~;
– it is not offensive.

No advertising whatsoever may be affixed to the side windows.

6.17.2 The name, size and positioning of obligatory and optional advertisements shall be set out in the Supplementary Regulations or in a bulletin distributed by the organiser.

6.18 Timekeeping

Timekeeping shall be accurate to at least 1/100th of a second, and shall activate a printer. Electronic timekeeping must be carried out for the official practice heats as well as the race heats.

Timekeeping apparatuses shall print a control strip.

6.19 It is mandatory to create the pre-start area between the Service Park and the tyre heating area, with a length of 100m and a width of 6m. Referees from the service park will ensure that the competitor arrives in the performance area 5 minutes before his start time, or the pre-start area is permanently fed with at least 5 cars in the reconnaissance and training rounds and 3 cars in the competition rounds. It's mandatory to create a tyre heating zone between the pre-start zones and the starting line, at least 100 m long and 6 m wide.

These areas will be free, well secured by the care of the organizer, not being allowed to park cars or park spectators.

6.20 Starting order

6.20.1 The starting order shall follow the groups approved by the panel of stewards on the basis of the list of Drivers admitted to start. The organiser must display, from the beginning of the Event, the order and the timetables for each group.

6.20.2 In general, the starting order shall be as follows:

- first: “closed” cars (“production” type);
- then: “open” cars (“competition” type).

In general, within each of these groups, the Drivers shall depart:

- in ascending order of cylinder class.

6.20.3 The clerk of the course is free to modify the starting order according to the circumstances.

6.21 Start

6.21.1 Drivers must make themselves available to the clerk of the course at least one hour before the start. Drivers shall accept the consequences should they be unaware of any provisions or any modifications to the timetable which might be decided prior to the start.

6.21.2 Unless otherwise specified by a special provision in the Supplementary Regulations, the participants shall take their places in the starting file according to art 6.19. Any Driver who fails to report to the start at his starting position or refuses to start will be disqualified from the heat in question.

înoștească piloți în zona de pre-start, dar numai în faza anterioară plecării lor.

6.16 Numerele de concurs

6.16.1 FRAS va fi responsabil pentru alocarea numerelor de Concurs. Un set de numere de Competiție trebuie să fie afișat clar pe ambele părți ale mașinii pe toată durata Competiției. Un set suplimentar de numere de competiție (înălțime maximă 15 cm) trebuie să fie plasat pe partea dreaptă a parbrizului (sau, dacă mașina nu are parbriz, pe o parte a mașinii orientată spre înainte) și pe partea stângă a lunetei. Mașinile fără numere de Concurs corecte nu vor fi admise la startul în Competiție.

Numărul și poziționarea numerelor de Concurs vor fi specificate în regulamentul particular sau într-un buletin publicat și distribuit de organizator.

6.16.3 La sfârșitul Competiției, înainte de a părăsi Parcul Închis sau parcul de service, numerele de pe mașinile care circulă pe drumurile publice trebuie eliminate (cu excepția mașinilor remorcate).

6.17 Publicitate

6.17.1 Pe mașini poate fi aplicată orice publicitate, cu condiția ca:

- să fie în conformitate cu regulamentele FRAS;
- să fie decente.

Nu poate fi aplicată niciun fel de publicitate pe geamurile laterale.

6.17.2 Numele, dimensiunea și poziționarea publicității obligatorii și opționale vor fi stabilite în Regulamentul particular sau într-un buletin publicat de organizator.

6.18 Cronometraj

Cronometrajul trebuie să fie făcut cu o precizie de 1/1000 și să activeze o imprimantă. Cronometrarea electronică trebuie efectuată atât pentru manșele de antrenament, cât și pentru manșele de concurs. Aparatele de cronometraj trebuie să imprime pe o bandă de control.

6.19 Este obligatorie crearea zonei de pre-start între Parcul de Service și zona de încălzire a anvelopelor, cu o lungime de 100m și o lățime de 6m. Arbitrii din parcul de service se vor asigura ca, concurentul să ajungă în zona de prestart cu 5 minute înainte de timpul lui de start, sau zona de pre-start să fie în permanență alimentată cu minim 5 mașini în manșele de recunoașteri și antrenamente și 3 mașini în manșele de concurs. Este obligatoriu crearea zonei de încălzire a anvelopelor între zone de pre-start și linia de start, de minimum 100 m lungime și 6 m lățime.

Aceste zone vor fi libere, bine securizate prin grija organizatorului, nefiind permisă parcarea automobilelor sau staționarea spectatorilor

6.20 Ordinea de start

6.20.1 Ordinea de start va respecta grupele aprobate de CCS pe baza listei Piloților admiși la start. Organizatorul trebuie să afișeze, de la începutul Evenimentului, ordinea și programul pentru fiecare grupă.

6.20.2 În general, ordinea de pornire va fi următoarea:

- primele: mașini „închise” (tip „producție”);
- apoi: mașini „deschise” (tip „concurs”).

În general, în cadrul fiecăruia dintre aceste grupe, piloții vor pleca:

- în ordinea crescătoare a clasei de cilindri.

6.20.3 Directorul Sportiv poate modifica ordinea de start în funcție de circumstanțe.

6.21 Start

6.21.1 Concurenții trebuie să se pună la dispoziția Directorului Sportiv cu cel puțin o oră înainte de start. Piloții vor accepta consecințele în cazul în care nu cunosc prevederi sau modificări ale programului care ar putea fi decise înainte de start.

6.21.2 Cu excepția cazului în care este prevăzut altfel printr-o prevedere specială din Regulamentul particular, participanții își vor ocupa locul în zona de alimentare start conform art 6.19. Oricărui pilot care nu se prezintă la start în poziția sa din ordinea de start sau refuză startul i se va refuza startul în manșa respectivă.

6.21.3 Schimbarea anvelopelor este permisă în zonele de pre-start, dar nu trebuie să perturbe ordinea de aranjare, ora coloanei sau ora

6.21.3 A change of tyres is authorised in the pre-grid areas but must not disrupt the setting up order, the time of the convoy or the time of the start.

6.21.4 The organiser must provide an information board (minimum dimensions: 1m x 1.50m) showing the map of the course, giving real-time indications of any modifications made to said course and signalling zones to be approached with particular caution. The board shall be shown to each Driver in the starting file.

6.21.5 The start shall take place with the car stationary and the engine running.

6.21.6 The same distance between the forward most part of each of the cars and the start line must be respected throughout the event.

Position line: a line clearly marked and parallel with the start line should help to correctly position the cars before the start.

6.21.7 Using appropriate equipment (pole, chock, etc.), the officials or the marshals at the start shall ensure that the forward most part of the car is as close as possible to the position line and that the car does not move backwards.

They shall ensure that the car is located in the correct position at the time of the start.

6.21.8 The starting procedure must be specified in the Sporting Regulations or the Supplementary Regulations.

The minimum time interval between each departure during practice and race heats shall be at the discretion of the clerk of the course but should under no circumstances be under 30 seconds.

6.21.9 Any car which has triggered the timekeeping apparatus shall be considered as having started, and shall not be granted a second start.

6.22 Starting – special cases

6.22.1 Any refusal to start or delay in starting shall result in disqualification.

6.22.2 Unless express permission is granted by the stewards, no car may start outside its group (historic Hill Climb Competition: no car may start outside its category).

6.22.3 The granting of re-runs is at the discretion of the clerk of the course.

6.23 Practice

It is strictly forbidden to practice outside the times scheduled in the Supplementary Regulations.

6.24 Race

The procedure, the conditions for admission to the start line, and the number of reconnaissance, practice and race heats must be specified in the Sporting Regulations or the Supplementary Regulations.

6.25 Incident(s) or race stoppages

6.25.1 Should it be necessary to interrupt a race heat urgently for safety reasons, the clerk of the course shall interrupt the starting procedure and can have red flags deployed at the Start Line and at all the designated track marshals' posts up to the point of the accident. This indicates that Drivers must immediately cease racing, follow the instructions and proceed slowly to the location indicated by the track marshals. The clerk of the course shall decide which cars are allowed to take the restart.

6.25.2 If a Driver is obliged to stop his heat owing to mechanical failure or other problems, he must immediately park his car away from the course and leave it, and obey any instructions given by the track marshals. The track marshals may only participate in this operation under the protection of the flags, and their intervention may not, on pain of disqualification, have the effect of restarting the engine.

6.25.3 Any outside assistance shall result in disqualification.

6.25.4 Any Driver temporarily stopped on the course for any reason must, in order to restart, use his starter, and must leave his position only on the orders of the track marshals.

6.25.5 Cars that have been damaged and are not in a state to

startului.

6.21.4 Organizatorul trebuie să furnizeze un panou informativ (dimensiuni minime: 1m x 1,50m) care să arate harta traseului, care să ofere indicații în timp real asupra oricăror modificări aduse traseului respectiv sau să semnalizeze zonele care trebuie abordate cu deosebită precauție. Panoul va fi afișat fiecărui pilot în zona de alimentare start.

6.21.5 Startul se va da cu mașina staționată și cu motorul pornit.

6.21.6 Aceeași distanță între partea cea mai din față a fiecărei mașini și linia de start trebuie respectată pe tot parcursul evenimentului. Linia de poziționare: o linie marcată clar și paralelă cu linia de start pentru a ajuta la poziționarea corectă a mașinilor înainte de start.

6.21.7 Folosind echipament adecvat (băț, cală, etc.), oficialii sau arbitrii de la start trebuie să se asigure că partea cea mai din față a mașinii este cât mai aproape posibil de linia de poziționare și că mașina nu se deplasează înapoi.

Aceștia trebuie să se asigure că mașina este amplasată în poziția corectă la momentul startului.

6.21.8 Procedura de start trebuie specificată în Regulamentul Cadru sau în Regulamentul particular.

Intervalul minim de timp dintre fiecare start din timpul manșelor va fi la latitudinea directorului sportiv, dar nu trebuie să fie sub 30 de secunde în niciun caz.

6.21.9 Orice mașină care a declanșat aparatul de cronometraj va fi considerată ca fiind pornită și nu i se va acorda un restart.

6.22 Start – cazuri speciale

6.22.1 Orice refuz al startului de start sau întârziere la start va duce la descalificare.

6.22.2 Cu excepția cazului în care este autorizat expres de către comisarii sportivi, nicio mașină nu poate porni în afara grupei sale (CNVCI: nicio mașină nu poate începe în afara categoriei sale).

6.22.3 Acordarea unui re-start este la discreția directorului sportiv.

6.23 Antrenamente

Sunt strict interzise antrenamentele în afara orelor prevăzute pentru manșele oficiale prevăzute în Regulamentele particular.

6.24 Concurs

Procedura, condițiile de acceptare pe linia de start, precum și numărul de manșe de recunoașteri, antrenamente și concurs trebuie specificate în Regulamentul Cadru sau în Regulamentul particular.

6.25 Incident(e) sau opriri ale cursei

6.25.1 În cazul în care este necesară întreruperea urgentă a unei manșe de concurs din motive de siguranță, directorul sportiv va întrerupe startul și poate dispune declanșarea steagurilor roșii la linia de start și la toate posturile de comisari de traseu până la punctul accidentului. Acest lucru indică faptul că piloții de pe traseu trebuie să oprească imediat, să urmeze instrucțiunile și să meargă încet la locația indicată de comisarii de traseu. Directorul sportiv va decide care mașini au voie să reia startul.

6.25.2 Dacă Pilotul este obligat să se oprească în timpul unei manșe din cauza unei defecțiuni mecanice sau a altor probleme, el trebuie să-și parcheze imediat mașina departe de traseu, să o părăsească și să respecte instrucțiunile date de comisarii de traseu. Comisarii de traseu pot participa la această operațiune numai sub protecția steagurilor, iar intervenția lor nu poate avea ca efect, sub sancțiunea descalificării, repornirea motorului.

6.25.3 Orice ajutor extern va duce la descalificare.

6.25.4 Orice Pilot oprit temporar pe traseu din orice motiv trebuie, pentru a reporni, să-și folosească demarorul și trebuie să-și părăsească poziția numai la ordinul comisariilor de traseu.

6.25.5 Mașinile care au fost avariate și care nu sunt în stare să continue trebuie să fie evacuate de către pilot sau de către cei mai apropiați comisari de traseu, sub protecția steagurilor galbene.

Aceste mașini pot fi întoarse în parcul de service numai la sfârșitul

continue must be stowed or evacuated by the Driver or the nearest track marshals, under the protection of the yellow flags. These cars may only be returned to the service park at the end of the heat in progress, unless otherwise directed by the clerk of the course.

6.25.6 Cars which have stopped along the route may be towed away only by order of the clerk of the course.

6.25.7 Cars that may constitute a danger to other Drivers must be removed as quickly as possible from the critical zone by the track marshals. Under no circumstances shall the track marshals be found responsible for any possible damage caused to these cars during their evacuation.

6.25.8 In the event that another competitor catches up to a Driver, that Driver must immediately give way, stopping if necessary, so as not to impede the other competitor.

6.25.9 If, during a practice heat, a Driver is impeded or slowed down for whatever reason, he must proceed to the course finish. He shall not be granted a re-run. In the case of his having been stopped, he must obey any instructions given by the track marshals.

6.25.10 If, during a race heat, a Driver is impeded or slowed down by another competitor, or is stopped by the showing of a waved yellow flag or a red flag, he must not park on the course. He must obey the orders of the track marshals and may have to proceed to the course finish.

The clerk of the course will allow, upon hearing from the track marshals, the impeded Driver to take another run. Special cases shall be referred to the stewards.

6.25.11 In the event of a stoppage, interruption of the competition (practice or race), the pilot on the starting line will wait for the resumption of the race on or near the starting line if the intervention of fire engines, ambulance, etc. is needed. The presence of a technical staff member is allowed to help restart the engine and position it on the starting line of the machine if it has been moved.

6.25.12 If the weather conditions change between the reconnaissance rounds and the competition rounds, the Stewards may approve a new reconnaissance round, for which 15 minutes of training shall be granted. If the weather changes after the beginning of the competition heat (at least one competitor has started) the clerk of the course can grant a neutralization of max 15 min. for changing tires.

6.25 Finish

The finish shall be a flying finish. The heat ends when the car crosses the Finish Line; the car must then greatly reduce its speed.

6.27 Service park

6.27.1 Only the park after the finish is necessarily a Parc Fermé. The other parks, before and during the race heat, may or may not be under Parc Fermé rules, at the organiser's discretion. The location of all Parc Fermés must be specified in the Supplementary Regulations.

6.27.2 Drivers will be allocated space in the service park by the organiser. The environmental requirements or the organiser's directives concerning the allocation and limits of the locations for the participants in the service park must be scrupulously observed on pain of sanctions.

6.27.3 In each service park, Drivers are asked to:

- keep within immediate reach of their park a fire extinguisher;
- place under each competition car a waterproof plastic sheet (minimum dimensions 3 x 4m) that is resistant to hydrocarbons;
- dispose of their waste at the latest when leaving the service park.

The organiser shall provide full details in the Supplementary Regulations or in a bulletin.

6.27.4 Throughout the Competition, any driving inside the service park must be done at a greatly reduced speed and with the utmost caution, on pain of a penalty from the stewards.

This applies equally to competition cars and to any accompanying vehicles, it is forbidden the movement in the service park with people

manșei în desfășurare cu excepția cazului în care directorul sportiv indică altfel.

6.25.6 Mașinile care au oprit de-a lungul traseului pot fi tratate numai la ordinul directorului sportiv.

6.25.7 Mașinile care pot constitui un pericol pentru alți piloți trebuie să fie scoase cât mai repede posibil din zona critică de către comisarii de traseu. În niciun caz, comisarii de traseu nu vor fi considerați responsabili pentru eventualele daune cauzate acestor mașini în timpul evacuării lor.

6.25.8 În cazul în care un alt concurent ajunge din urmă un pilot, acesta trebuie să facă loc imediat, oprindu-se dacă este necesar, pentru a nu-l împiedica pe celălalt concurent.

6.25.9 Dacă, în timpul unei manșe de antrenament, un pilot este împiedicat sau încetinit din orice motiv, el trebuie să ajungă în parcul de regrupare. Nu i se va acorda un re-start. În cazul în care a fost oprit, el trebuie să se supună instrucțiunilor comisarilor de traseu.

6.25.10 Dacă, în timpul unei manșe de concurs, un pilot este împiedicat sau încetinit de un alt concurent, sau este oprit prin arătarea unui steag galben fluturat sau a unui steag roșu, el nu trebuie să oprească pe traseu. El trebuie să se supună ordinelor comisarilor de traseu și ar putea fi nevoit să continue până la finalul traseului de concurs.

Directorul sportiv va permite, după audierea comisarilor de traseu, pilotului împiedicat să reia startul. Cazurile speciale vor fi transmise Comisarilor Sportivi.

6.25.11 În eventualitatea opririi, întreruperii competiției (manșei de antrenamente cronometrate sau de concurs) pilotul aflat pe linia de start va aștepta reluarea cursei pe linia de start sau în apropierea acesteia dacă este nevoie de intervenția mașinilor de pompieri, ambulanță, etc. Este permisă prezența unei persoane din staff-ul tehnic pentru a ajuta la repornirea motorului și poziționarea pe linia de start a mașinii în cazul când aceasta a fost mutată.

6.25.12 Dacă între manșele de recunoaștere și manșele de concurs se schimbă condițiile atmosferice, comisarii sportivi pot aproba o nouă manșă de recunoaștere, pentru care se acordă 15 minute de pregătire. În cazul în care condițiile atmosferice se schimbă după începerea unei manșe (cel puțin un concurent a luat startul) directorul sportiv poate acorda o neutralizare de max 15 min. pentru schimbul de pneuri.

6.26 Sosire

Sosirea va fi "lansată". Manșa se termină când mașina trece linia de sosire; atunci mașina trebuie să-și reducă mult viteza.

6.27 Parc de service

6.27.1 Doar parcul de după ultima manșă de concurs este neapărat un parc închis. Celelalte parcuri, înainte și în timpul manșelor, pot fi sau nu sub regulile Parcului Fermé, la discreția organizatorului. Locația tuturor parcurilor închise trebuie specificată în Regulamentul particular.

6.27.2 Piloților li se va aloca spațiu în parcul de service de către organizator. Cerințele de mediu sau directivele organizatorului privind alocarea și limitele locațiilor pentru participanții la parcul de service trebuie respectate cu strictețe, sub sancțiuni.

6.27.3 În fiecare parc de service, piloților li se cere:

- să păstreze la îndemâna parcului lor un stingător de incendiu;
- să așeze sub fiecare mașină de concurs o prelată de plastic impermeabilă (dimensiuni minime 3 x 4m) rezistentă la hidrocarburi;
- să arunce deșeurile lor cel târziu la părăsirea parcului de service. Organizatorul va furniza detalii complete în Regulamentul particular sau într-un buletin.

6.27.4 Pe tot parcursul Competiției, orice deplasare în interiorul parcului de service trebuie efectuată cu o viteză mult redusă și cu cea mai mare precauție, sub sancțiunea unei penalizări din partea comisarilor.

Acest lucru se aplică în mod egal mașinilor de competiție și oricăror vehicule auxiliare. În parcul de service este interzisă deplasarea

any other vehicle (ATV, scooter, motorcycle, etc.).

The speed of cars and in the service parks may not exceed 30 kph, or less when specified in the Supplementary Regulations. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the Stewards

6.28 Parc Fermé

6.28.1 Parc Ferme is an area where it is forbidden to open the engine hood or any other intervention, repair or refueling or outside help.

6.28.2 Are considered Parc Ferme: the pre-start area, the regrouping area, and the route between the finish line until the return to the Service Park. At the end of the last race heat, Parc Fermé rules shall apply between the Finish Line and the entrance to the Parc Fermé. If the space available to the organizer does not allow the arrangement of a Parc Ferme for all competition cars, they will remain in the area of the service park, under Parc Ferme rules..

6.28.2 At the end of the Competition, all classified cars shall remain in the Parc Fermé. Parc Fermé rules shall not be lifted until the period of time allowed for the lodging of protests has elapsed, that is to say, 30 minutes after the publication of the provisional results, and until released by decision of the clerk of the course with the authorisation of the stewards. It is forbidden to carry out any operations or repairs whatsoever to the car in this area

6.29 Publication of classifications

At the end of each practice and race heat, the clerk of the course shall establish the classifications indicated in the Sporting Regulations.

Provisional Classifications

Once approved by the stewards, the "provisional classifications" shall be signed by the clerk of the course and published on the official notice board.

Final Classifications

At the end of the 30-minute time period allowed for the lodging of protests, the stewards shall sign the "final classifications", which shall be published on the official notice board.

6.30 Prize-giving

The organiser may arrange a podium ceremony at the end of the last race heat, replacing or in addition to the traditional prize-giving. Classified Drivers who do not attend shall have their prizes withdrawn.

In the event of an appeal the result of which is likely to modify the classification, the suspension of the publication of the definitive classification shall not delay the prize-giving ceremony.

However, in such a case, only cash prizes shall not be awarded to the concerned parties before the announcement of the definitive results. If the definitive judgment goes against the Competitor concerned, he shall lose his award, and this shall go to the Driver classified directly behind him, if it has been decided thus.

6.31 Records

A record refers to the best time established during a race heat by a car on a course determined by:

- a Start Line;
- a Finish Line;
- a precise layout.

In the event of a change in one of these three parameters, a new record shall be established.

The organizer will award the driver who sets the record with a cup at least as big as the one for the Open ranking.

7. INSURANCE

7.1 Each participant shall take part on his own responsibility. The organiser shall refuse to accept any liability for personal injury or damage to property vis-à-vis Competitors, Drivers, assistants and third parties.

Each Competitor/Driver shall be held solely responsible for his own insurance.

7.2 In accordance with legal regulations, the organiser must take out

persoanelor cu orice alt fel de vehicul (ATV, scuter, motocicletă, etc.). Viteza de deplasare a mașinilor în parcul de service nu va depăși 30 km/h, sau mai puțin dacă este specificat în Regulamentul Particular. Nerespectarea acestei limite va fi penalizată de Comisarii Sportivi.

6.28 Parc Închis

6.28.1. Parc închis reprezintă zona în care sunt interzise deschiderea capotei motorului sau orice altă intervenție, reparație sau realimentarea cu combustibil sau asistență din afară.

6.28.2. Au natură de Parc Închis: zona de pre-start, zona de regrupare și traseul de după trecerea liniei de sosire și până la revenirea în Parcul de Service. La finalul ultimei manșe de concurs, regulile parcului închis se vor aplica de la trecerea liniei de sosire până la intrarea în parcul închis de final de competiție. Dacă spațiul de care dispune organizatorul nu permite amenajarea unui parc închis pentru toate automobilele de competiție, acestea vor rămâne în zona parcului de service, în regim de parc închis.

6.28.3 La sfârșitul Competiției, toate mașinile clasate vor rămâne în Parcul Închis. Regulile Parcului Închis nu vor fi ridicate până la expirarea termenului de depunere a protestelor, adică 30 de minute de la publicarea clasamentelor provizorii și până la eliberarea prin decizie a directorului sportive, cu aprobarea CCS. Este interzisă efectuarea oricăror operațiuni sau reparații la mașină în această zonă.

6.29 Publicarea clasamentelor

La sfârșitul fiecărei manșe de antrenament și concurs, directorul sportiv va stabili clasamentele indicate în Regulamentul Cadru.

Clasamentele provizorii

Odată aprobate de către comisarii sportivi, „clasamentele provizorii” vor fi semnate de către directorul sportiv și publicate pe panoul de afișaj oficial.

Clasamentele finale

La sfârșitul perioadei de 30 de minute acordate pentru depunerea protestelor, comisarii sportivi vor semna „clasamentele finale”, care vor fi publicate pe panoul de afișaj oficial

6.30 Ceremonia de premiere

Organizatorul poate organiza o ceremonie de premiere la sfârșitul ultimei manșe de concurs, înlocuind sau în plus față de tradiționala festivitate de premiere. Piloților clasați care nu participă li se vor retrage premiile. În cazul unei contestații al cărei rezultat este de natură să modifice clasamentul, suspendarea publicării clasamentelor finale nu va întârzia festivitatea de premiere. Cu toate acestea, într-un astfel de caz, doar premiile în bani nu vor fi acordate celor clasați, înainte de anunțarea rezultatelor definitive (dacă este cazul). În cazul în care hotărârea definitivă este împotriva unui astfel de concurent, acesta își va pierde premiul, iar acesta va reveni concurentului clasat direct după el, dacă s-a decis astfel.

6.31 Recorduri

Un record se referă la cel mai bun timp stabilit în timpul unei curse de către o mașină pe un traseu determinat de:

- o linie de start;
- o linie de sosire;
- un aspect precis.

În cazul modificării unuia dintre acești trei parametri, se stabilește o nou record.

Organizatorul va premia pilotul care stabilește recordul cu o cupă cel puțin la fel de mare ca și cea pentru clasamentul Open.

7. ASIGURĂRI

7.1 Fiecare concurent va participa pe propria răspundere. Organizatorul va refuza să accepte orice răspundere pentru vătămarea corporală sau deteriorarea proprietății față de concurenți, piloți, asistenți și terți.

Fiecare concurent/pilot va fi considerat singur responsabil pentru propria sa asigurare.

7.2 În conformitate cu reglementările legale, organizatorul trebuie să

an insurance policy or policies covering the third party Civil Liability. The details of the insurance cover taken out by the organiser must be specified in the Supplementary Regulations.

7.3 The Civil Liability insurance taken out by the organiser must apply for the entire duration of the Competition, not only during the practice and the race heats but also during trips from the service park to the course and back.

8. FINES

8.1 A fine may be imposed by the stewards on any Competitor, Driver, assistant or organiser who does not respect the instructions of the officials.

8.2 All fines must be paid to the FRAS in the case of an National Competition, or to the FIA in the case of an FIA Championship Competition, within 48 hours of their imposition.

9. PROTESTS AND APPEALS

9.1 All protests shall be lodged in accordance with the provisions of the Code. All protests must be made in writing and handed to the clerk of the course or his assistant, or in their absence to any of the stewards, together with a sum to be specified in the Supplementary Regulations. If the protest requires the dismantling and re-assembly of different parts of a car, the claimant must pay an additional deposit set by the stewards.

9.2 The right to protest lies only with a Competitor; nevertheless, an official acting in his official capacity may, even in the absence of a protest, take such official action as the case warrants (Article 13.1 of the Code).

9.3 The time limits for lodging protests are those established by Article 13.3 of the Code.

9.4 In the case of a protest without foundation, all or part of the fee may be retained. Moreover, if it is proved that the author of the protest has acted in bad faith, the FRAS may impose upon him one of the penalties indicated in the Code.

9.5 Competitors have the right to appeal, as laid down in Articles 15.1, 15.2, 15.3 and 15.4 of the Code, and as set out in the FRAS regulations. The amount of the appeal fee is set by the organising ASN and must be specified in the Supplementary Regulations.

10. FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE

The organiser of a Competition shall ensure that the person entitled to exploit the broadcasting rights will procure that any broadcast coverage is fair and impartial and that it does not misrepresent the results of the Competition.

încheie o poliță sau polițe de asigurare care să acopere Răspunderea Civilă a terților. Detaliile acoperirii asigurării încheiate de organizator trebuie specificate în Regulamentele particulare.

7.3 Asigurarea de Răspundere Civilă încheiată de către organizator trebuie să se aplice pe toată durata Competiției, nu numai în timpul manșelor de competiție, ci și în timpul deplasărilor de la parcul de service la traseu și retur.

8. AMENZI

8.1 O amendă poate fi impusă de către Comisarii Sportivi oricărui Concurant, Pilot, asistent sau organizator care nu respectă instrucțiunile oficialilor.

8.2 Toate amenzile trebuie plătite către FRAS în cazul unei Competiții Naționale, sau FIA în cazul unei Competiții de Campionat FIA, în termen de 48 de ore de la impunerea lor.

9. CONTESTAȚII ȘI APELURI

9.1 Toate contestațiile vor fi depuse în conformitate cu prevederile Codului. Toate protestele trebuie făcute în scris și înmânate directorului sportiv sau adjunctului acestuia sau, în lipsa acestora, oricăruia dintre comisarii sportivi, împreună cu o sumă care va fi specificată în Regulamentul particular. În cazul în care contestația necesită demontarea și reasamblarea diferitelor părți ale unei mașini, reclamantul trebuie să plătească un depozit suplimentar stabilit de comisari.

9.2 Dreptul de a contesta aparține numai unui Concurant; cu toate acestea, un oficial care acționează în calitate sa oficială poate, chiar și în absența unei contestații, să ia măsurile oficiale pe care cazul o justifică (Articolul 13.1 din Cod).

9.3 Termenele de depunere a contestațiilor sunt cele stabilite de Articolul 13.3 din Cod.

9.4 În cazul unei contestații fără fundament, taxa poate fi reținută integral sau parțial. Mai mult, dacă se dovedește că autorul protestului a acționat cu rea-credință, FRAS îi poate aplica una dintre pedepsele indicate în Cod.

9.5 Concurenții au dreptul de a face apel, așa cum este prevăzut în Articolele 15.1, 15.2, 15.3 și 15.4 din Cod și în conformitate cu regulamentele FRAS. Cuantumul taxei de contestație este stabilit de clubul organizator și trebuie precizat în Regulamentul particular.

10. ACOPERIRE CORECTĂ ȘI IMPARTIALĂ

Organizatorul unei Competiții se va asigura că persoana îndreptățită să exploateze drepturile de difuzare se va asigura că orice acoperire de difuzare este corectă și imparțială și că nu denaturează rezultatele Competiției.