

REGULAMENT SPORTIV CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ

2026

Noutățile/Completările pentru sezonul 2026 sunt scrise cu ROSU!

***Anexa 8 a mașinilor de Categoria 2 urmează să fie clarificată până la data de 20 martie 2026**

1. PREFATĂ

Campionatul Național de Viteză în Coastă (CNVC) este organizat de către Federația Română de Automobilism Sportiv (FRAS), este proprietatea FRAS și cuprinde:

- CNVC disputat de piloții care participă cu automobile de Categoria 1
- CNVC disputat de piloții care participă cu automobile de Categoria 2
- CNVC disputat de piloții care participă cu automobile de Categoria 3
- CNVC disputat de piloții care participă cu automobile istorice conform Anexei 9

2. REGULAMENTE

2.1 Textele finale ale Regulamentului Sportiv și ale Regulamentelor Particulare sunt în limba română și vor fi folosite în cazul în care apare orice dispută cu privire la interpretarea lor.

Prezentul regulament intră în vigoare de la data adoptării în Consiliul Federal.

2.2 Ordinea după care se vor judeca faptele în Campionatul Național de Viteză în Coastă va fi:

- a. Regulamentul Particular al etapei;
- b. Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă;
- c. Codul Sportiv Național;
- d. Celelalte regulamente;

3. ANGAJAMENTE

3.1 Toate părțile implicate în orice competiție din cadrul Campionatului (FRAS, cluburi sportive, organizatori, Concurenți, Piloți) se angajează, în numele lor, al angajaților și agenților lor, să respecte:

- Toate prevederile Codului Sportiv Național („Codul”) și Anexele acestuia,
- Regulamentele Tehnice (Anexa J),
- Regulamentele Particulare,
- Ghidul de Securitate pentru Viteză în Coastă,

3.2 Doar FRAS are dreptul de a modifica prezentul regulament sau de a acorda derogări de la acesta.

4. OFICIALI, COMITET DE ORGANIZARE

A se vedea Regulamentul Particular al etapei

5. FORMATUL și DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI

5.1 Formatul unei etape de CNVC este pe 2 zile, astfel:

Ziua 1:

- 1 urcare de recunoașteri
- 2 urcări de antrenament liber cronometrat
- 2 urcări de antrenament oficial cronometrat calificativ Ziua 2:
- 2 urcări antrenament liber cronometrat
- 2 urcări concurs

Dacă lungimea traseului, numărul de concurenți înscriși sau programul de închidere a traficului public nu permit organizarea tuturor manșelor, după aprobarea Colegiului Comisarilor Sportivi, numărul acestora poate fi redus, însă în niciun caz nu poate fi mai mic decât următoarele:

- cel puțin o manșă de antrenamente libere necronometrate
- cel puțin o manșă de antrenamente oficiale cronometrate calificative
- două manșe de concurs

5.2 Pentru a putea lua startul în concurs, orice pilot trebuie să obțină un timp în cel puțin o manșă de antrenament oficial cronometrat.

Orice situație în care un pilot nu a putut să înregistreze un timp în oricare dintre cele 2 antrenamente oficiale cronometrate va fi supusă atenției Colegiului Comisarilor Sportivi.

5.3 În cazul în care după încheierea antrenamentelor s-au schimbat drastic condițiile meteo (aparitia ploii sau uscarea completă a traseului după ploaie) și în cazul în care programul permite, este de dorit să se organizeze o manșă suplimentară în ziua 2 pentru ca piloții să se poată obișnui cu noile condiții de concurs.

5.4 Din rațiuni de securitate, Comisarii Sportivi pot decide anularea unei manșe (în afară de cele de concurs), mutarea Startului sau Sosirii, modificarea amplasamentului posturilor de Comisari de Traseu.

5.5 Ambele manșe de concurs trebuie să se desfășoare în ziua a doua.

5.6 Din rațiuni de forță majoră, Directorul de concurs poate decide în orice moment oprirea și/sau anularea unei manșe de concurs.

Dacă manșa de concurs nu se poate relua și toți piloții au parcurs o manșă de concurs și au obținut timp, atunci clasamentul se va face pe baza timpilor din manșa de concurs desfășurată.

5.7 Retragerea dintr-o manșă de concurs nu poate constitui un motiv pentru a refuza ca piloții să ia startul într-una dintre manșele de concurs următoare.

5.8 Structura campionat si punctaj anual

Calendarul CNVC 2026 cuprinde 8 etape conform Anexei 5.

În toate clasamentele anuale se vor lua în calcul cele mai bune 7 rezultate.

În cazul organizării efective a 7 sau mai puține etape, se vor lua în calcul toate rezultatele de la etapele organizate.

6. ORDINEA DE START

6.1 La fiecare etapă este permisă participarea a maximum 3 automobile „deschizător de drum” (K1, K2, K3), dintre care minimum unul este obligatoriu. Acestea trebuie, obligatoriu, să fie automobile destinate competițiilor sportive și să fie declarate admise la verificarea tehnică inițială.

Piloții acestor automobile trebuie să fie licențiați sau să fi fost licențiați FRAS, trebuie să se înscrie la etapă și să fie admiși la verificările administrative. De asemenea, este obligatoriu ca fiecare pilot să dețină aviz medico-sportiv valabil.

Este obligatoriu ca piloții și automobilele „deschizător de drum” să fie aprobați de Comisarii Sportivi. Acestea vor lua obligatoriu startul înaintea primului concurent la indicațiile Directorului de concurs.

6.2 Automobilele oficiale (Securitate Spectatori și Securitate FRAS) vor porni la indicațiile Directorului de Concurs.

6.3 În ziua 1, startul se va da în ordine, pe categorii, după cum urmează:

- Categoria 1 - (mașini de producție cu caroserie închisă) primele vor porni mașinile din Clasa Națională Dacia Revival, urmate de restul concurenților, în ordinea descrescătoare a Pf

- Categoria 3 (mașini de producție cu caroserie închisă propulsate de energii alternative - electricitate, hybrid, hidrogen, etc) – în ordinea numerelor de concurs

- Categoria 2 (mașini de competiție cu caroserie deschisă - monoposturi și prototipuri/barchete) – de la clasa mică la clasa mare

În ziua 2, startul se va da în ordine inversă a timpilor din antrenamentele oficiale calificative.

Piloții mașinilor din Clasa Națională Dacia Revival vor fi primii la start în ordine inversă a timpilor din antrenamentele oficiale calificative. Dacă un pilot din orice categorie nu se prezintă la timpul său, startul îi va fi refuzat.

Directorul de concurs poate modifica ordinea de start în cazuri excepționale când consideră că este oportun din punct de vedere sportiv. (exemplu: dacă un concurent mai rapid este poziționat în spatele unui concurent vizibil mai încet în urma unor probleme tehnice ale primului în cadrul antrenamentelor oficiale calificative)

6.2 Procedura de start

Startul se va da de pe loc, cu motorul pornit și cu botul mașinii la 50 de cm de linia fotocelulelor.

În cazul oricărui concurent care a declanșat celula (involuntar sau nu), se va considera că a luat startul în cursă. Sub nicio formă, acestuia nu i se poate da restart.

Orice automobil care nu pornește de pe linia de start în termen de 20 de secunde de la semnalul de start va fi considerat abandon și va fi re poziționat imediat într-un loc sigur, fără posibilitate de restart.

6.3 Restart

În caz de forță majoră (probleme de securitate traseu, concurent împiedicat de un concurent mai lent din fața sa, etc) doar Directorul de concurs poate decide un restart, exclusiv în manșele de concurs. Restartul este obligatoriu să fie efectuat în aceeași manșă.

6.4 Ecart între concurenți

Ecartul dintre concurenți este la discreția Directorului de concurs, însă sub nicio formă nu poate fi mai mic de 30 de secunde în manșele de antrenament și mai mic de 45 secunde în cele de concurs.

În cazuri excepționale și doar cu acordul Comisarilor Sportivi, în cazul în care timpul prevăzut în programul competiției nu este suficient, Directorul poate decide micșorarea intervalului de start în manșele de concurs la 30 de secunde.

6.5 Orice concurent care are o problemă mecanică și trebuie să se oprească este obligat să scoată mașina de concurs cât mai mult pe acostament, astfel încât să nu îi încurce pe ceilalți concurenți.

6.6 În cazul în care o mașină de concurs rămâne pe carosabil, arbitrii trebuie să intervină imediat cu steaguri și să comunice situația Directorului de concurs.

6.7 Orice ajutor extern este interzis sub rezerva descalificării din manșa respectivă.

7. ÎNCĂLZIREA ANVELOPELOR

7.1 Orice modalitate chimică, termică sau mecanică de a încălzi anvelopele în orice moment al competiției sau înaintea acesteia, este interzisă sub sancțiunea excluderii din competiție.

7.2 Organizatorul va prevedea o zonă de încălzire de cel puțin 150 de metri lungime. În această zonă, accesul spectatorilor nu va fi permis la mai puțin de 3 metri de la marginea drumului.

8. SOSIREA

8.1 Sosirea se face lansat odată cu trecerea mașinii prin celula amplasată pe linia de sosire.

8.2 Imediat după trecerea liniei de sosire, pilotul va decelera și se va pregăti de intrarea în parcul de sosire.

După sosirea ultimei mașini din manșa respectivă, concurenții vor reveni în parcul de service încadrați de mașinile oficiale.

8.3 Viteza maximă admisă în parcul de sosire este de 30 km/h, iar orice abatere va fi penalizată cu amendă.

9. CRONOMETRAJ

Cronometrajul se efectuează la 1/1000 sec. Se ia în calcul timpul efectiv dintre declanșarea celulei de start și a celei de sosire.

10. REVENIREA

10.1 Revenirea se face încolonat și încadrat de mașinile oficiale

10.2 Primele coboară întotdeauna mașinile de competiție deschise, urmate de mașinile electrice

10.3 Pe traseul de coborâre sunt interzise oprirea, depășirea, mersul în zig-zag, manevrele de derapaj și transportul altor persoane

10.4 La coborâre este obligatorie purtarea centurilor de siguranță până la intrarea în parcul de service. Piloții mașinilor deschise au obligația de a purta și căștile de protecție până la intrarea în parcul de service.

10.5 În timpul revenirii, comisarii de traseu vor afișa steagul GALBEN IMOBIL.

11. CONCURENȚI ADMIȘI

11.1 Fiecare concurent, rezident sau nerezident, care participă în Campionatul Național de Viteză în Coastă trebuie să fie posesor al unei licențe de pilot pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă, valabilă pentru anul în curs, eliberată de către Federația Română de Automobilism Sportiv.

11.2 În mod obligatoriu, fiecare concurent va solicita Federației Române de Automobilism Sportiv, emiterea licențelor de mecanic și a licenței pentru

automobilul de asistență tehnică, iar dacă se consideră necesar, a licenței pentru automobilul auxiliar.

11.3 Concurenților străini care dețin o licență națională sau internațională validă pentru astfel de competiții, emisă de o Autoritate Sportivă din altă țară, li se va elibera o licență FRAS printr-un proces special de echivalare sau în conformitate cu acordurile bilaterale în vigoare între FRAS și autoritățile respective. Este responsabilitatea concurentului (clubului, asociației sportive, persoanei juridice sau echipei) sau a pilotului să obțină acceptul Autorității Sportive din țara lor de origine pentru participarea la această Competiție.

11.4 Toți piloții admiși în Competiție și posesorii unei licențe anuale vor puncta în clasamentele finale ale Competiției în funcție de poziția obținută.

Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de FRAS.

11.5 Piloții acceptați în Competiție, împreună cu echipele lor, trebuie să respecte regulile anti-doping stabilite de Agenția Națională pentru Sport, precum și de Agenția Națională Anti-Doping.

12. INVITAT

În timpul manșelor de antrenamente libere, locul pasagerului din automobilul de concurs poate fi ocupat de către orice persoană (invitat), cu condiția de a avea vârsta de minimum 16 ani împliniți.

Pentru persoanele (invitații) care au sub 18 ani împliniți la data desfășurării Competiției, este obligatorie și o declarație notarială din partea ambilor părinți sau tutorilor, agreeată de FRAS (modelul de pe www.fras.ro).

Orice pasager (invitat) aflat în automobilul de concurs în timpul manșelor de recunoaștere și care nu este înscris la evenimentul respectiv trebuie să semneze o declarație pe propria răspundere, pusă la dispoziție de organizator pentru a absolvi pilotul, organizatorul și / sau FRAS de orice vină în caz de accident.

În timpul manșelor de recunoaștere, este obligatoriu ca pasagerul (invitatul) să poarte minimum cască de protecție omologată, cagula, dispozitivul de fixare a capului și a gâtului (FHR), combinezon, încălțăminte sport închisă, și să aibă centura de siguranță fixată corect.

Orice abatere va fi sancționată.

Orice pasager (invitat) care nu deține o licență de concurent sau de instructor valabilă, trebuie să plătească o licență one-event.

13. PILOȚI DEBUTANȚI ȘI JUNIORI

13.1 Se consideră Pilot Debutant pilotul care nu a mai participat niciodată în CNVC. Acesta trebuie să facă dovada că a absolvit o Școală de Pilotaj Sportiv la una dintre Școlile de Pilotaj acreditate de FRAS, pentru disciplina Viteză în Coastă.

13.2 Statutul de debutant se aplică o singură dată concurentului, care va putea puncta în Clasamentul dedicat Debutanților doar în anul competițional în care i-a fost emisă prima licență de pilot debutant.

Cu toate acestea, dacă el nu a participat la minimum "jumătate + 1", dar nu mai puțin de 4 dintre etapele organizate în anul respectiv, nu va putea depăși statutul de debutant în anul următor.

Acesta va fi considerat în continuare debutant și va trebui să respecte prevederile referitoare la materialul de concurs fără a mai puncta în clasamentul dedicat Debutanților.

13.3 Un pilot este considerat junior dacă are vârsta cuprinsă între 16 și 25 de ani la momentul solicitării licenței.

13.4 Concurenții Juniori și Debutanți care nu au împlinit vârsta de 18 ani sunt obligați să participe în primul an de activitate în manșele de recunoaștere, de antrenament și de concurs alături de un instructor al unei Școli de Pilotaj acreditată de FRAS.

13.4.1 Concurenții Juniori și Debutanți care nu au împlinit vârsta de 18 ani nu au dreptul să aibă în dreapta lor altă persoană decât instructorul acreditat FRAS.

13.5 Piloții Juniori minori și Debutanți minori pot participa în primii 2 ani doar cu automobile din Grupa 6 sau 7. Juniorii care, pe baza unei derogări date de Comisia de CNVC împreună cu Comisia de Licențiere și cu Directorul Sportiv FRAS, participă la alte grupe în afară de Grupa 6 sau 7, nu vor puncta în Clasamentul Juniorilor.

13.6 Debutanții majori vor concura în primul an de participare cu mașini de maximum Grupa 4. **In cazul în care aceștia consideră că din rațiuni de siguranță doresc să fie însoțiți de un instructor FRAS în timpul tuturor urcărilor vor depune o cerere în acest sens la Colegiul Comisarilor Sportivi.**

14. MAȘINI ADMISE - CLASE, GRUPE ȘI CATEGORII

14.1 Categoria 1 - mașini de producție închise cu motor cu ardere internă

Fiecare etapă este deschisă automobilelor din Categoria 1 care dețin o Fișă Tehnică Pf și un pașaport tehnic electronic și care respectă prevederile tehnice din Anexa 7 a prezentului Regulament Sportiv pentru următoarele Grupe și Clase:

GRUPA	CLASA	Pf
Grupa 1	Clasă unică	15-39
Grupa 2	Clasă unică	40-79
Grupa 3	Clasă unică	80-119
Grupa 4	Clasă unică	120-159
Grupa 5	Clasă unică	160-199
Grupa 6	6a	200-229
	6b	230-259
Grupa 7	7a	260-289
	7b	290 +

14.2 Categoria 2 - mașini de competiție

Fiecare etapă este deschisă automobilelor din Categoria 2 care dețin un pașaport tehnic electronic și care respectă Anexa J și Anexa 8 pentru următoarele grupe:

Grupa D/E2-SS (Monopost)

Automobile de competiție de tipul Formula Internațional sau Free Formula, cu o capacitate cilindrică de 3000 cm³ sau mai mică.

Grupa CN/E2-SC (Automobile pentru sport)

Automobile sport de serie și automobile de competiție cu două locuri cu o capacitate cilindrică de 6500 cm³ sau mai mică.

GRUPA	CLASA	CILINDREE
D/E2-SS	D/E2-SS - 1600	<1600 cmc
	D/E2-SS - 2000	1601-2000 cmc

	D/E2-SS - 3000	2001-3000 cmc
CN/E2-SC	CN/E2-SC - 1600	<1600 cmc
	CN/E2-SC - 2000	1601-2000 cmc
	CN/E2-SC - 3000	2001-3000 cmc
	CN/E2-SC - 6500	3001-6500 CMC

Pentru automobilele cu o capacitate cilindrică cuprinsă între 3001 cm³ și 6500 cm³:
Automobilele trebuie să respecte **Anexa J, Art. 277 - Categoria 2 - E2-SC**, cu excepția următoarelor:

- Masa minimă este de 1.200 kg,
- Toate automobilele trebuie să respecte prevederile **Anexei J, Art. 277.2** Secțiunea Siguranță - Vehicule compatibile cu Categoria 2 - SH și SC fie pentru SH sau SC, cu excepția scaunelor, unde **Anexa J, Art. 253-16 (SH)** trebuie respectată,
- Structurile de siguranță (**Anexa J, Art. 277 2.2**) trebuie să se conformeze uneia dintre cele două opțiuni SC sau SH,
- Tip automobile pentru circuit cu mai mult de un loc:

Anexa J, Art. 253-8 pentru SH și Art. 259-16.4 pentru SC.

Notă:

- motoarele supraalimentate trebuie să fie obligatoriu prevăzute cu restrictor
- motoarele cu aspirație naturală trebuie să aibă limitator de turație în conformitate de Anexa 8.
- toate mașinile trebuie să fie echipate cu un sistem de monitorizare a datelor și interfață/cablu de salvare a acestora pe dispozitive externe

14.3 Categoria 3

Fiecare etapă este deschisă automobilelor din Categoria 3 care dețin un pașaport tehnic electronic.

Categoria 3 este destinată special automobilelor care nu pot fi încadrate la Categoria 1 sau Categoria 2 - mașini de producție cu caroserie închisă propulsate de energii alternative - electricitate, hibrid, hidrogen, etc, respectiv automobile închise de serie foarte mică sau construite special pentru competiții, etc.).

Mașinile Categoriei 3 figurează în clasamentul OPEN.

14.4 Automobile istorice

Fiecare etapă este deschisă automobilelor istorice care dețin un pașaport tehnic național pentru autovehicule istorice.

Grupe și clase - Conform Anexei 9 - Regulament Cadru – Campionatul Național de Viteză în Coastă pentru Autovehicule Istorice

Notă: Automobilele de Clasa Națională Dacia Revival care respectă fișa de omologare istorică FIA vor putea fi înscrise în clasamentele întocmite în conformitate cu regulamentul Comisiei de Vehicule Istorice de Competiție.

14.5 Clasa Națională Dacia Revival

Fiecare etapă este deschisă automobilelor din categoria Clasa Națională Dacia Revival.

Automobilele acestei clase care nu respectă prevederile fișei de omologare istorică FIA vor fi clasate separat conform regulamentului Comisiei de Vehicule Istorice de Competiție

Notă:

Pentru toate automobilele de competiție indiferent de clasă sau grupă, cu excepția automobilelor electrice, se INTERZICE folosirea ANTIGELULUI PE BAZĂ DE GLYCOL.

15.ECHIPE

O echipă poate participa în CNVC numai dacă i s-a emis LICENȚA DE ECHIPĂ pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă de către Federația Română de Automobilism Sportiv, în condițiile prezentului regulament.

Componenta echipei poate fi de maximum 5 piloți.

La fiecare etapă, în Clasamentul pe Echipe se iau în calcul punctele celor mai buni 4 piloți clasati din echipă.

Se acceptă maximum 1 pilot din Categoria 2 și maximum 1 pilot din Categoria 3.

Ceilalți membri ai echipei vor trebui să fie din GRUPE diferite.

Fiecare echipă trebuie să aibă obligatoriu în componență un Pilot Junior.

15.1 Puncte echipă/etapă

-Punctele acumulate în cadrul etapei vor fi astfel:

-Punctele din Clasamentul General de la Cat. 3

-Punctele din Clasamentul General de la Cat. 2

-Punctele din Clasamentul Grupei din care face parte pilotul de la Cat. 1.

-Punctele din Clasamentul Clasei din care face parte pilotul de la Cat. 1.

-Punctele din Clasamentul Juniorilor din care face parte pilotul junior.

Dacă într-o echipă un pilot concurează într-o clasă/grupă în care participă mai puțin de 3 piloți cu licență anuală, punctele aduse echipei de către acel pilot vor fi reduse la jumătate.

15.2 Înscrierea echipei. Schimbări în componență. Licența de echipă

La solicitarea Licenței de Echipă trebuie menționată Categoria sau Grupa pentru fiecare pilot care va puncta în Clasamentul pe Echipe. La înscrierea pentru fiecare etapă CNVC, Managerul Echipei trebuie să nominalizeze pe Cererea de Înscrisiere a echipei fiecare pilot și Categoria sau Grupa/Clasa unde punctează pentru echipă.

Orice schimbare în componența unei echipe poate fi efectuată doar în prima jumătate a Campionatului și necesită eliberarea unei noi licențe. Prin schimbare se înțelege înlocuirea, la cerere, a unuia sau mai multor piloți, schimbarea Categoriei sau Grupei în care unul sau mai mulți piloți acumulează puncte pentru echipă, sau adăugarea de noi membri în echipă, toate acestea realizate simultan.

Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare dacă păstrează aceeași structură a piloților dinainte de solicitare. Modificările structurii și / sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea închiderii înscrierilor la etapa respectivă.

Schimbarea automobilului unui pilot în timpul Campionatului nu este considerată „modificare”, dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași Categorie / Grupă la care pilotul a fost nominalizat pe Licența de Echipă.

Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe, caz în care se va solicita o nouă licență de echipă.

15.3 Egalitate în clasamentul echipelor

Dacă la finalul unei etape, două sau mai multe echipe se vor afla la egalitate de puncte, acestea vor fi departajate pe principiul celui mai bun rezultat obținut în Clasamentul General al etapei de unul dintre piloții care fac parte din echipă.

Dacă la finalul sezonului competițional, două sau mai multe echipe se vor afla la egalitate de puncte, acestea vor fi departajate pe principiul celor mai bune rezultate obținute în Clasamentul General din fiecare etapă de unul dintre piloții care fac parte din echipă, cumulând rezultatele din tot sezonul competițional.

16. CARBURANT

Carburantul este la liber.

17. ANVELOPE

Numărul de anvelope este la liber.

18. SECURITATE

18.1 Orice automobil care nu corespunde normelor de siguranță în vigoare nu va fi admis la start.

Astfel:

- pentru Categoria 1 și 3 se va respecta **Anexa J art 258-1**
- pentru Categoria 2 se va respecta **Anexa J art 277**

18.2 Echipamentul de securitate al pilotului trebuie să fie omologat FIA sau în conformitate cu standardele aprobate de FIA. Acesta trebuie să includă:

- Centuri de siguranță,
- Cască de protecție,
- Un sistem de fixare frontală a capului (FHR),
- Îmbrăcăminte ignifugată (combinezon, cagulă, lenjerie de corp, cască, mănuși, botine).

Este obligatorie prezentarea tuturor acestor echipamente la VTI sub rezerva neacceptării în concurs.

19. NUMERE DE CONCURS - conform Anexei Nr.10

20. VERIFICĂRI TEHNICE și CÂNTĂRIRE

Verificările tehnice se vor desfășura în conformitate cu programul și locul desfășurării etapei din Regulamentul particular al etapei.

Automobilele de concurs vor fi prezentate cu motorul oprit, în stare "rece".

Concurenții, indiferent de categorie, vor prezenta Pașaportul Tehnic Electronic emis de FRAS. În caz contrar, verificarea tehnică poate fi refuzată.

Concurenții din Categoria 1 vor prezenta fișa Pf completată. În caz contrar, verificarea tehnică poate fi refuzată.

Dacă în timpul verificărilor tehnice inițiale se descoperă o eroare sau date incorecte, eroarea trebuie corectată în Fișa Tehnică Pf pentru a simula și verifica noua valoare Pf a automobilului.

Dacă noua valoare Pf obținută clasifică mașina într-o grupă diferită față de cea în care este înscris concurentul, neconformitatea Fișei Tehnice Pf va fi raportată

Comisarilor Sportivi.

Toti piloții, indiferent de categoria la care sunt înscrși, vor prezenta o cală de roată cu care își vor securiza automobilul de competiție în zona de regrupare.

20.1 Piloții care se prezintă la verificarea tehnică inițială după ora programată pot fi pasibili de o penalizare care poate ajunge până la descalificare, la discreția

Comisarilor Sportivi. Cu toate acestea, Comisarii Sportivi pot decide să permită ca automobilul să fie verificat dacă pilotul poate dovedi că întârzierea s-a datorat unui caz de forță majoră. Cu excepția cazului în care pot dovedi că întârzierea s-a produs din motive de forță majoră, piloții care se prezintă la verificări în afara programului vor fi penalizați de către Comisarii Sportivi astfel:

Întârziere între 0 și 30 minute - Amendă 100 lei

Întârziere între 30 și 60 de minute - Amendă 250 lei

Întârziere peste 1 oră - Verificările vor fi reprogramate pentru ziua următoare și amenda va fi de 500 de lei.

Orice dovezi referitoare la prezența unui motiv de forță majoră vor fi luate în calcul doar dacă sunt trimise comisarilor sportivi înaintea terminării programului verificărilor.

20.2 După finalizarea verificărilor tehnice inițiale, lista piloților admiși să participe la etapă va fi publicată și afișată de către Secretariatul Competiției.

20.3 Verificări suplimentare pot fi efectuate în orice moment în timpul Competiției, inclusiv înainte de orice manșă de recunoaștere, antrenament cronometrat sau de concurs. Această verificare va fi obligatorie pentru automobilele care prezintă semne evidente de accident, care ar fi putut afecta securitatea lor.

Automobilele considerate necorespunzătoare nu vor fi admise în continuarea Competiției.

20.4 În orice moment în timpul Competiției, Comisarii Tehnici pot:

a) Să verifice conformitatea automobilului sau a echipamentului pilotului,

b) Să solicite ca un automobil să fie demontat sau din automobil să fie demontate anumite piese de către pilot pentru a verifica dacă sunt îndeplinite în totalitate condițiile de eligibilitate și conformitate,

c) Să solicite unui pilot să le furnizeze orice piese sau mostre pe care le consideră necesare,

d) Să instaleze pe automobil orice echipament de verificare sau sistem de înregistrare a datelor (inclusiv pentru verificări în timp ce automobilul este în mișcare),

e) Să aplice autocolante de identificare pe mașină.

Aceste autocolante sunt detașabile și nu trebuie să fie îndepărtate de către concurenți. Aceste autocolante nu vor constitui o confirmare a faptului că mașina respectă reglementările în vigoare.

f) Să solicite, analizeze și salveze datele telemetrice ale mașinilor de concurs

20.5 Controlul greutății poate fi efectuat în orice moment al Competiției. În cazul în care se utilizează balast, acesta trebuie să corespundă normelor specifice în vigoare și să fie declarat în timpul verificărilor tehnice inițiale.

Verificările tehnice de la finalul competiției vor fi specificate în Regulamentul particular al etapei

20.6 În orice moment, Comisarii Tehnici pot acționa din proprie inițiativă și pot verifica orice aspect al automobilului de concurs

20.7 Pilotul este singurul responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului de concurs pe toată durata competiției. Orice abatere va fi sancționată de Comisarii Sportivi cu DESCALIFICARE din competiție. Această responsabilitate se referă și la eventualele sigilii amplasate de către Comisarii Tehnici.

Pilotul este responsabil și de remontarea corectă a reperelor demontate în timpul verificărilor tehnice.

Orice fraudă descoperită va fi raportată Comisarilor sportivi care vor penaliza

sportivul cu excluderea din competiție și vor înainta cazul Comisiei de Disciplină a FRAS. De asemenea, vor fi sancționate persoanele care au favorizat fraudă sau au avut cunoștință de aceasta faptă.

20.8 Automobilele vor fi inspectate amănunțit la prima etapă din campionat sau la prima participare din sezon. În restul etapelor, acestea vor fi verificate cu celeritate, pilotul având datoria de a declara orice modificare survenită de la verificarea anterioară. Orice omisiune va fi raportată Comisarilor sportivi.

21. ÎNSCRIEREA ÎN COMPETITIE

21.1 În Campionatul Național de Viteză în Coastă, înscrierile se fac prin platforma online Romanian Racing:

<https://my.fras.ro/>

Orice pilot sau echipă care deține licență FRAS pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă și care dorește să participe la o etapă CNVC trebuie să aibă cont pe platforma Romanian Racing, să își completeze datele personale și ale automobilului de concurs solicitate de platformă și să se înscrie pentru etapa respectivă, conform termenelor stipulate în Regulamentul Particular, respectiv pe platforma Romanian Racing.

Taxele de înscriere vor fi specificate în Regulamentul Particular și sunt în conformitate cu Normele Financiare FRAS 2026.

După trimiterea Cererii de Înscriere prin platforma Romanian Racing, concurenții vor primi factura fiscală aferentă taxei de înscriere. Concurenții vor achita factura fiscală primită de la organizator și vor încărca dovada achitării taxei de înscriere pe platforma Romanian Racing.

O Cerere de Înscriere va fi acceptată numai dacă este însoțită de taxa totală de înscriere.

Pilotul sau reprezentantul oficial al pilotului care s-a înscris la o etapă prin platforma Romanian Racing trebuie să se prezinte la verificările administrative conform programului publicat în Regulamentul Particular sau în Buletin, cu excepția cazului în care a primit o derogare scrisă din partea Directorului de Concurs, pentru a prezenta permisele de conducere și pentru a semna Cererea de Înscriere în original.

21.2 Documente necesare

Următoarele documente vor fi încărcate electronic în platforma Romanian Racing:

- Licența pilotului emisă de FRAS și valabilă pentru anul 2026
- Fișa tehnică Pf (unde este cazul)
- Declarația și angajamentele pilotului
- Certificatul de înmatriculare al automobilului sau un document din care să rezulte dreptul de proprietate sau dreptul de utilizare în competiții sportive
- Declarație pe propria răspundere / contract de închiriere, dacă automobilul de concurs nu este proprietate personală
- Declarație notarială din partea părinților sau tutorilor în cazul piloților minori
- Autorizația ASN din țara de origine, pentru toți piloții străini

21.3 Data-limită de înscriere este ziua de LUNI (ora 20:00) a săptămânii în care are loc fiecare etapă.

21.4 O listă provizorie a piloților a căror cerere de înscriere este completă (a se vedea articolul 9.2 din prezentul Regulament Sportiv) trebuie să fie publicată și actualizată în mod regulat pe Panoul de Afișaj Digital (Sportity) de la deschiderea înscrierilor și până la data de închidere a înscrierilor.

Această listă (format liber) trebuie să includă mențiunea „provizoriu” și să conțină data și ora.

21.5 Toate cererile vor fi analizate de către secretariatul și organizatorul evenimentului, care va publica lista oficială de înscriere (lista automobilelor și a piloților acceptați, cu numerele lor de concurs și în formatul standard FRAS), cel târziu la ora 14:00 în ziua de **MARȚI**, din săptămâna fiecărei etape.

În cazul în care un pilot nu prezintă toate documentele menționate, Secretarul Șef va refuza validarea înscrierii.

21.6 Concurenții respinși vor fi notificați în scris cel târziu la o zi după data-limită de înscriere și cu cel puțin 3 zile înainte de începerea etapei.

21.7 Taxele de înscriere vor fi rambursate integral dacă înscrierea nu este acceptată sau dacă etapa este anulată.

21.8 În cazul retragerii din motive de forță majoră și sub rezerva primirii unei cereri scrise, condițiile pentru o posibilă rambursare vor fi specificate în Regulamentul Particular.

21.9 Participările duble (1 pilot pentru 2 automobile sau 1 automobil pentru 2 piloți) nu sunt permise.

21.10 Este permisă schimbarea automobilului de concurs după închiderea înscrierilor, până la începerea verificărilor tehnice pentru pilotul în cauză.

21.11 Cluburile Sportive se vor asigura că piloții lor semnează „Declarația și angajamentele Pilotului”, disponibile pe platforma de înscrieri Romanian Racing.

22. STEAGURI SI SEMNIFICATIA LOR

22.1 În timpul manșelor de antrenamente libere/cronometrate și în cele de concurs, următoarele steaguri pot fi folosite de către arbitrii de traseu:


TIP STEAG	SEMNIFICAȚIE/AȚIUNE
STEAG ROȘU	Oprire imediată și definitivă
STEAG GALBEN FLUTURAT	Pericol grav, reduceți viteza și fiți pregătiți să opriți
STEAG GALBEN CU DUNGI ROȘII VERTICALE	Suprafață alunecoasă și/sau schimbare de aderență
STEAG VERDE	Traseu liber. De regulă, este fluturat de Comisarul de traseu din postul imediat următor incidentului care a dus la fluturarea steagului galben
STEAG ALBASTRU	Aveți în spate concurent mai rapid care vrea să depășească
STEAG CU PĂTRĂȚELE ALB-NEGRU	Final de manșă/Linie de sosire

22.2 Dacă doi sau mai mulți piloți se ajung unul pe celălalt în timpul manșelor de antrenamente libere sau cronometrate, depășirea este posibilă după ce Comisarul de Traseu afișează steagul ALBASTRU. Pilotul căruia i se arată steagul are obligația de a reduce viteza și de a se deplasa cât mai aproape de partea dreaptă a drumului, până este depășit de pilotul mai rapid.

Ignorarea steagului se sancționează cu amendă.

Pilotul mai rapid poate solicita în manșa următoare un interval de start mai mare.

22.3 Posturile de start, sosire și stop vor fi semnalizate cu panouri identice cu cele utilizate în campionatul de raliuri.

Tip post control	<i>(Diametru panou : aproximativ 70 cm)</i>				
Start		Linia de start		25m	
Sosire	Presemnalizare sosire		Linia de sosire		Parc Sosire
		100 – 300 m		100 – 1000m	

23. DOCUMENTE, CLASAMENTE ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

În timpul competiției vor fi publicate periodic de către Secretariatul competiției următoarele documente:

- “Lista piloților validați”
- “Lista echipelor validate”
- “Ordinea de start” pentru fiecare manșă
- “Clasamentele manșelor de antrenament liber cronometrat/antrenament calificativ/concurs”

23.1 Clasamente manșe de antrenament. Clasamentele vor fi întocmite în funcție de cel mai bun timp realizat de fiecare pilot

23.2 Se vor stabili următoarele clasamente:

După fiecare manșă de antrenament cronometrat:

- Clasament general provizoriu al piloților din toate Categoriile/Grupele/Clasele

După toate manșele de antrenament cronometrat:

- Clasament general provizoriu și final al piloților din toate categoriile / Grupele/ Clasele

23.3 Clasamente manșe de concurs. Clasamentele vor fi întocmite prin însumarea timpilor din cele două manșe de concurs

- Clasament general provizoriu al piloților din toate Categoriile/Grupele/Clasele

23.4 În cazul unei competiții care implică doar o singură manșă de concurs, clasamentul final va fi dat de timpul obținut

23.5 La sfârșitul fiecărei etape, punctele vor fi acordate după cum urmează:

Pentru fiecare grupă (clasă sau trofeu):

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

Punctele complete sunt acordate în categoriile, grupele, clasele și trofee în care au fost înscrise și verificate cel puțin 3 autovehicule cu licență anuală și au luat efectiv startul într-o manșă de antrenament sau concurs pentru grupa în cauză.

Doar jumătate de puncte (50%) sunt acordate în grupele, clasele și trofee în care mai puțin de 3 mașini cu licență anuală au luat efectiv startul într-o manșă de antrenament sau concurs

23.6 Pentru timpul stabilit în antrenamente se vor acorda 5, 3 respectiv 2 puncte pentru locurile 1, 2 și 3 în clasamentul pe clase și grupe cu cel puțin 5 participanți cu licență anuală. Pentru grupele/clasele cu mai puțin de 5 participanți, se va acorda punctaj înjumătățit.

23.7 Piloții care au înregistrat un timp numai într-una din cele două manșe de concurs vor primi 25% din punctajul acordat poziției ocupate în respectiva manșă (exemplu: locul 2 în manșa 1 și abandon în manșa 2 - pilotul primește $18 \times 0,25 = 4,5$ puncte.

23.8 După fiecare competiție se vor întocmi următoarele clasamente:

- Clasament general OPEN în care vor figura toți piloții înscrși în competiție
- Clasament general al piloților pentru fiecare Categorie
- Clasament general al piloților pentru fiecare Grupă
- Clasament general al piloților pentru fiecare Clasa
- Clasament general al Echipelor
- Clasament general al Juniorilor
- Clasament general al Debutanților
- Clasament general pentru Vehicule Istorice
- Clasament pe grupe pentru Clasa Națională Dacia Revival

23.9 Clasamentele din timpul competiției precum și cele provizorii vor fi semnate de către Directorul de concurs și de către Adjunctul acestuia

23.10 Clasamentele finale vor fi semnate de către Comisarii Sportivi

23.11 Rezultate online - "Live timing"

Timpul Live și publicat online este neoficial.

Link-ul de internet pentru transmisia timpilor Live este: - <https://live.fras.ro>

Rezultatele dedicate etapei trebuie să fie disponibile online.

23.12 Clasamente: cazuri speciale

23.12.1 Egalitate

În caz de egalitate într-o etapă, piloții vor fi departajați:

- a) în funcție de cel mai bun timp obținut de aceștia în manșele de concurs
- b) în funcție de cel mai bun timp obținut de aceștia în manșele de antrenament calificativ

23.12.2 Gestionarea clasamentelor în cazul procedurilor anti-doping

Clasamentele finale ale etapei vor fi stabilite fără rezerve.

După anunțarea hotărârii finale (inclusiv a recursurilor), o penalizare împotriva unui pilot referitoare la o încălcare a regulilor anti-doping comisă în timpul unei etape poate duce la anularea tuturor rezultatelor individuale obținute de pilotul respectiv în cadrul etapei respective, cu toate consecințele care decurg din aceasta, inclusiv modificarea clasamentelor finale și pierderea cupelor, medaliilor, punctelor și premiilor.

23.12.3 Gestionarea clasamentelor în caz de contestație/recurs/verificări tehnice suplimentare

Orice contestație al cărei rezultat este de natură să afecteze clasamentul etapei obligă Secretariatul Competiției să publice doar un clasament provizoriu sau final cu rezervă până la publicarea hotărârii finale, inclusiv recursurile.

Rezerva va fi menționată pe toate clasamentele provizorii și / sau finale, precum și pe pilotul vizat de contestație (recurs, verificare tehnică, etc.).

Exemple de rezerve care trebuie menționate:

„Sub rezerva rezultatelor verificărilor tehnice finale”

„Sub rezerva rezultatelor verificărilor tehnice suplimentare”

„Sub rezerva rezultatelor recursului înaintat de către concurentul nr. XX”

„Sub rezerva deciziei finale a Comisarilor Sportivi (Mașina nr. XX)”

etc.

Cu toate acestea, dacă acea contestație afectează doar o parte a clasamentului, cealaltă parte poate fi publicată definitiv (clasament final).

Rezerva va fi menționată pe porțiunile din clasament (General, Categorie, Grupă, Clasă) care sunt susceptibile de a fi modificate în urma contestației și pe

pilotul vizat de contestație (recurs, verificare tehnică, etc.).

24. Premii și Cupe

24.1 Orice Cupă, Premiu sau Trofeu va fi oferit de către Organizatorul competiției pe baza detalierei din Regulamentul Particular al etapei

Orice premiu care nu a fost revendicat într-un interval de 30 de zile de la încheierea etapei va rămâne în proprietatea Organizatorului.

Nu se va trimite nicio Cupă/Premiu/Trofeu.

25. Festivitatea de premiere

Data, ora și locul festivității de premiere vor fi specificate în Regulamentul Particular. Protocolul privind festivitatea de premiere va fi afișat pe panoul oficial de afișaj la începutul etapei (ordinea diferitelor ceremonii, ordinea premiilor etc) sau va fi transmis în timpul verificărilor administrative.

Neprezentarea sportivului premiat la Festivitatea de Premiere din orice alt motiv decât forță majoră atrage după sine o amendă de 500 lei pentru prima abatere din sezon, respectiv 1.000 lei pentru următoarea. La a treia abatere în timpul aceluiași sezon, cazul este trimis Comisiei de Disciplină.

25.1 Festivitatea de premiere a Clasamentului OPEN va avea loc imediat după încheierea concursului.

Aceasta se va desfășura sub poarta/portalul de START.

Piloții se vor prezenta pe podium obligatoriu în combinezonul de concurs.

25.2 Festivitatea de premiere a categoriilor/grupelor/claselor se va desfășura conform Regulamentului Particular al etapei.

25.3 Următoarele clasamente se vor premia în următoarea ordine și sub următoarele condiții:

1. Clasament Grupe Clasa Națională Dacia Revival:

Dacă la o etapă sunt înscriși la fiecare Categorie minimum 3 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3 în Categoria respectivă. În caz contrar, Categoria respectivă nu se premiază.

2. Clasamente Automobile Istorice:

Conform Anexei 9 - Regulamentul Cadru - Campionatul Național de Viteză în Coastă pentru Autovehicule Istorice.

3. Clasament Juniori:

Dacă la o etapă sunt înscriși minimum 5 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscriși 3 sau 4 piloți, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscriși mai puțin de 3 piloți, nu se premiază.

4. Clasament Debutanți:

Dacă la o etapă sunt înscriși minimum 5 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscriși 3 sau 4 piloți, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscriși mai puțin de 3 piloți, nu se premiază.

5. Clasament Clase:

Dacă la o etapă sunt înscriși la Clasă minimum 5 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3 în Clasa respectivă. Dacă sunt înscriși 3 sau 4 piloți, se premiază doar locul 1 pentru

Clasa respectivă . Dacă sunt înscriși mai puțin de 3 piloți, Clasa respectivă nu se premiază .

6. Clasament Grupe:

Dacă la o etapă sunt înscriși la Grupă minimum 5 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3 în Grupa respectivă .

Dacă sunt înscriși 3 sau 4 piloți, se premiază doar locul 1 pentru Grupa respectivă .

Dacă sunt înscriși mai puțin de 3 piloți, Grupa respectivă nu se premiază .

Prin excepție și doar pentru Grupele 1 și 2, acestea se premiază dacă sunt înscriși minimum 3 piloți .

7. Clasament categorii

Dacă la o etapă sunt înscriși la fiecare Categorie minimum 5 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3 în Categoria respectivă . Dacă sunt înscriși 3 sau 4 piloți, se premiază doar locul 1 pentru Categoria respectivă . Dacă sunt înscriși mai puțin de 3 piloți,

Categoria respectivă nu se premiază .

Prin excepție și doar pentru categoriile 2 și 3, acestea se premiază dacă sunt înscriși minimum 3 piloți .

8. Clasament Echipe:

Dacă la o etapă sunt înscrise minimum 3 echipe, se premiază locurile 1, 2 și 3. În caz contrar, acest clasament nu se premiază .

9. Trofeul King of the Hill:

Se acordă pilotului care a obținut cel mai bun timp într-una dintre manșele de antrenament liber cronometrat, antrenament calificativ cronometrat sau concurs al unei etape .

10. Premii speciale

Fiecare Organizator are posibilitatea de a oferi Premii Speciale unor Oficialități, Parteneri, Sponsori, Piloți, invitați, etc

26. Publicitate

Concurenților le este permis să afișeze orice fel de publicitate pe automobilele lor, cu următoarele condiții:

- Să fie autorizată de legislația națională și regulamentele FIA și FRAS,
- Să nu fie de natură jignitoare,
- Să nu fie de natură politică sau religioasă,
- Să respecte reglementările privind numerele de concurs,
- Să nu blocheze vizibilitatea pilotului prin suprafețele vitrate,
- Să respecte prevederile Art. 10.6.2 din CSI.

26.1 Publicitate obligatorie FRAS

Toți concurenții participanți în Campionatul Național de Viteză în Coastă sunt obligați să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, după cum urmează:

- În spatele automobilului, în cazul automobilelor cu caroserie închisă, în partea de sus a lunetei, textul „www.fras.ro” de dimensiuni 10 x 90 cm, conform modelului pus la dispoziție de FRAS,
- Sub panourile laterale care conțin numărul de concurs și publicitatea

obligatorie a organizatorului, un dreptunghi de dimensiune 67 cm lățime și 8 cm înălțime cu denumirea Campionatului și sigla FRAS.

27. Contestații și recursuri

27.1 Depunerea unei contestații sau a unui recurs

27.1.1 Toate contestațiile și/sau recursurile trebuie depuse în conformitate cu **Cap. 19 respectiv Cap.20** din Codul Sportiv Național și, dacă este cazul, cu Regulamentul Judiciar și Disciplinar al FRAS.

27.1.2 Contestațiile la Notificările Directorului de Concurs se depun la Secretariatul Competiției sau prin intermediul Ofițerului de Relații cu Concurenții însoțite de o garanție (numerar sau transfer bancar în contul FRAS) conform **Art. 27** și vor fi judecate de urgență de către Comisarii Sportivi, iar rezultatele acestora vor fi publicate înainte de publicarea Ordinii de Start pentru manșele de recunoaștere și de concurs (Ziua a doua) sau de publicarea Clasamentelor Provizorii.

27.1.3 Contestațiile la Deciziile Comisarilor Sportivi se depun la Secretariatul Competiției însoțite de o garanție (numerar sau transfer bancar în contul FRAS) conform **Art. 27** și vor fi judecate în termen de 7 zile de către Comisia de Competiții FRAS.

27.1.4 Orice Notificare a Directorului de Concurs sau Decizie a Comisarilor Sportivi va trebui adusă la cunoștință pilotului în cauză, care va semna pentru confirmare. Dacă se refuză semnarea Notificării și / sau Deciziei, acest fapt se consemnează pe documentul respectiv, menționându-se minimum un martor.

27.1.5 Orice Notificare și / sau Decizie emisă de oficialii Competiției, care influențează sau modifică poziția pilotului în cauză din Clasamentele Provizorii sau Clasamentele Finale trebuie să fie luată după audierea pilotului și / sau a managerului acestuia.

În cazul altor Notificări și / sau Decizii, audierea nu este obligatorie, însă este recomandat ca aceasta să se facă cel puțin telefonic. Dosarul Competiției trebuie să conțină raportul detaliat al oficialului care a constatat încălcarea regulamentului.

28. Garanții pentru contestații

28.1 Garanțiile pentru contestații sunt următoarele:

a) Pentru contestații pe linie sportivă (Notificare a Directorului de Concurs și / sau Decizie a Comisarilor Sportivi): 1.300 RON

b) Pentru contestații tehnice:

- Pentru un reper: 3.300 RON
- Pentru un subansamblu: 6.600 RON
- Pentru tot automobilul: 19.250 RON

28.2 În cazul în care garanția este achitată prin transfer bancar, garanția trebuie să fie însoțită de dovada plății. În lipsa acesteia, contestația nu va fi admisă.

28.3 Detaliile relevante ale contului bancar FRAS sunt: Titular: Federația Română de Automobilism Sportiv

CUI: 17852686

Cod IBAN: RO65 RNCB 0084 0010 4351 0001

Banca: BCR, sucursala Mihai Bravu București, România Motivul transferului bancar trebuie să fie clar precizat.

28.4 În cazul în care contestația este admisă ca fiind întemeiată, garanția va fi returnată de către FRAS după primirea deciziei Comisarilor Sportivi

28.5 În cazul în care contestația este parțial admisă, garanția va putea fi returnată parțial de către FRAS după primirea deciziei Comisarilor Sportivi

28.6 În cazul în care contestația este nefondată sau este retrasă după depunere, garanția nu va fi returnată.

28.7 Dacă se dovedește rea voință în demersul formulării și depunerii contestației, Comisarii Sportivi pot impune sancțiuni conform Anexei Nr. 9.

28.8 Garanții suplimentare

28.8.1 Dacă o contestație necesită demontarea și remontarea unui sau a mai multor componente clar definite ale automobilului, Comisarii Sportivi pot solicita o garanție suplimentară în conformitate cu **Art. 114 din Codul Sportiv Național**.

28.8.2 Dacă un automobil se verifică în mod implicit la hotărârea Comisarilor Sportivi sau a Șefului Verificărilor Tehnice, nu se va putea solicita nicio despăgubire sau compensare a costurilor directe sau indirecte pentru aceste controale.

28.8.3 Cheltuielile pentru lucrările și transportul automobilului vor fi suportate de către contestatar dacă acea contestație este nefondată sau de către pilotul împotriva căruia se depune contestația, dacă aceasta este acceptată.

În cazul în care contestația este considerată parțial întemeiată, garanția suplimentară poate fi returnată în mod parțial. Dacă acea contestație este nefondată și dacă cheltuielile generate de contestație (verificări tehnice, transport etc) sunt mai mari decât valoarea garanției suplimentare, diferența va fi suportată de contestatar. În schimb, dacă cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.

28.8.4 Garanțiile pentru recurs sunt următoarele:

- Pentru recursuri la Comisia de Competiții: 2.750 RON
- Pentru recursuri la Comisia de Disciplină: 2.750 RON
- Pentru recursuri la Comisia de Apel: 3.800 RON

28.8.5 O persoană care se consideră neîndreptățită în urma unei Decizii emise de Colegiul Comisarilor Sportivi poate depune un recurs la FRAS. Intenția de depunere a unui recurs trebuie adusă la cunoștință Comisarilor Sportivi în scris, în maximum o oră de la publicarea Deciziei.

Lipsa informării scrise de depunere a unui recurs sau neîncadrarea în timpul-limită duce la imposibilitatea de a depune un recurs.

Dacă au fost respectate procedurile scrise anterior, dosarul pentru recurs trebuie depus la Secretariatul FRAS în maximum 48 de ore de la ora afișării Deciziei Comisarilor Sportivi.

Este permisă transmiterea dosarului pentru recurs prin e-mail și / sau fax, însoțit de dovada achitării taxei pentru recurs, respectând termenul de 48 de ore de la ora afișării Deciziei Comisarilor Sportivi.