

# SPORTING REGULATIONS OF THE NATIONAL HILL CLIMB CHAMPIONSHIP REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ

## CONTENTS

1. FOREWORD AND “PERFORMANCE FACTOR”
2. REGULATIONS
3. GENERAL UNDERTAKINGS
4. CHAMPIONSHIP AND CHAMPIONSHIP COMPETITIONS
5. NEW APPLICATION FOR THE CHAMPIONSHIP
6. PRIORITY OF COMPETITIONS
7. OFFICIALS
8. ELIGIBLE DRIVERS AND COMPETITORS
9. COMPETITORS’ APPLICATIONS
10. ELIGIBLE CARS - CLASSES, GROUPS AND CATEGORIES
11. ELIGIBLE MATERIAL
12. COMPETITION NUMBERS AND STARTING ORDER
13. ADVERTISING
14. ADMINISTRATIVE CHECKING
15. SCRUTINEERING AND WEIGHING
16. FLAG SIGNALS AND TRACK BEHAVIOUR
17. RUNNING OF THE COMPETITION
18. PARC FERMÉ AND SERVICE PARK
19. DOCUMENTS, CLASSIFICATIONS, PRIZES AND CEREMONIES OF THE COMPETITIONS
20. CLASSIFICATION, PRIZES AND CEREMONY OF THE CHAMPIONSHIP
21. PENALTIES
22. FINES
23. PROTESTS AND APPEALS

## TECHNICAL REGULATIONS

- APPENDIX 7** TECHNICAL APPENDIX: CATEGORY 1 CARS
- APPENDIX 8** TECHNICAL APPENDIX: CATEGORY 2 CARS
- APPENDIX 9** GENERAL REGULATIONS - NATIONAL HILL CLIMB CHAMPIONSHIP FOR HISTORIC VEHICLES

## CUPRINS

1. PREFAȚĂ ȘI „FACTOR DE PERFORMANȚĂ”
2. REGULAMENTE
3. ANGAJAMENTE GENERALE
4. CAMPIONAT ȘI ETAPE DE CAMPIONAT
5. ÎNREGISTRAREA UNEI ETAPE NOI PENTRU CAMPIONAT
6. PRIORITATEA COMPETIȚIILOR
7. OFICIALI
8. PILOȚI ȘI CONCURENȚI ELIGIBILI
9. ÎNSCRIEREA CONCURENȚILOR
10. AUTOMOBILE ADMISE - CLASE, GRUPE ȘI CATEGORII
11. MATERIALE ADMISE
12. NUMERE DE CONCURS ȘI ORDINEA DE START
13. PUBLICITATE
14. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE
15. VERIFICĂRI TEHNICE ȘI CÂNTĂRIRE
16. SEMNIFICAȚIA STEAGURILOR ȘI COMPORTAMENT PE TRASEU
17. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI
18. PARC ÎNCHIS ȘI PARC DE SERVICE
19. DOCUMENTE, CLASAMENTE, PREMII ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE
20. CLASAMENTE, PREMII ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE A CAMPIONATULUI
21. SANȚIUNI
22. AMENZI
23. CONTESTAȚII ȘI RECURSURI

## REGULAMENTE TEHNICE

- ANEXA 7** ANEXA TEHNICĂ: AUTOMOBILE CATEGORIA 1
- ANEXA 8** ANEXA TEHNICĂ: AUTOMOBILE CATEGORIA 2
- ANEXA 9** REGULAMENT CADRU - CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ PENTRU AUTOVEHICULE ISTORICE

## 1. FOREWORD

The Romanian Federation of Motor Sport ("FRAS") organises the National Hill Climb Championship ("CNVC"), which is the property of the FRAS and comprises:

- CNVC contested by drivers entering cars of Category 1
- CNVC contested by drivers entering cars of Category 2
- CNVC contested by drivers entering cars of Category 3
- CNVC contested by drivers entering historic cars according to Appendix 9

The order in which the facts will be judged in the National Hill Climb Championship will be:

1. The Supplementary Regulations of the round;
2. The Sporting Regulations of the National Hill Climb Championship;
3. The other regulations.

## PERFORMANCE FACTOR

From 2022, the FRAS is introducing the Performance Factor ("the Pf") in the FRAS National Hill Climb Championship, contested by drivers entering cars of Category 1.

The Pf is a new method of classifying the cars, the calculation for which consists in allocating a performance value specific to each car according to its weight and to technical parameters.

Website: [www.fiaperformancefactor.com](http://www.fiaperformancefactor.com)

## 2. REGULATIONS

- 2.1 The final texts of the Sporting Regulations and Supplementary Regulations are the Romanian versions, which will be used should any dispute arise as to their interpretation.

### 2.2 Sporting Regulations

These Sporting Regulations come into force on 1 January of each year and are published on the FRAS website. They replace all previous FRAS National Hill Climb Championship Sporting Regulations.

## 3. GENERAL UNDERTAKINGS

- 3.1 All the parties concerned by any Competition of the Championship (FRAS, Sporting Clubs, organisers, Competitors, Drivers) undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe:
- All the provisions of the International Sporting Code ("the Code") and its Appendices,
  - The Technical Regulations (Appendix J),
  - The Hill Climb Safety Guidelines,

## 1. PREFAȚĂ

Federația Română de Automobilism Sportiv („FRAS”) organizează Campionatul Național de Viteză în Coastă („CNVC”), care 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

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

1. Regulamentul Particular al etapei;
2. Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă;
3. Celelalte regulamente.

## FACTOR DE PERFORMANȚĂ

Din 2022, FRAS introduce Factorul de Performanță ("Pf") în Campionatul Național de Viteză în Coastă FRAS, disputat de piloții care se înscriu cu mașini de Categoria 1.

Pf este o nouă metodă de clasificare a automobilelor, a cărei calcul constă în alocarea unei valori de performanță specifice fiecărui automobil în funcție de masa acestuia și de parametrii tehnici.

Site web: [www.fiaperformancefactor.com](http://www.fiaperformancefactor.com)

## 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.

### 2.2 Regulamentul Sportiv

Acest Regulament Sportiv intră în vigoare la data de 1 Ianuarie a fiecărui an și este publicat pe site-ul FRAS. Acesta înlocuiește toate regulamentele sportive anterioare ale Campionatului Național de Viteză în Coastă FRAS.

## 3. ANGAJAMENTE GENERALE

- 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 Internațional („Codul”) și Anexele acestuia,
  - Regulamentele Tehnice (Anexa J),
  - Ghidul de Securitate pentru Viteză în Coastă,

- The List of Requirements of the Organisers of the FRAS National Hill Climb Championship,
  - The General Prescriptions applicable to National Hill Climb Championship,
  - The present Sporting Regulations and their Appendices,
  - The Supplementary Regulations of each Competition.
- 3.2** The Championship and each of its Competitions are governed by the FRAS in accordance with these Regulations. Round means any Competition registered in the FRAS National Hill Climb Championship on the FRAS National Sporting Calendar.
- 3.3** Only the FRAS is entitled to grant waivers to these Sporting Regulations.
- 4. CHAMPIONSHIP AND CHAMPIONSHIP COMPETITIONS**
- 4.1** The National Hill Climb Championship consists of 8 rounds that count towards the CNVC 2024 Classifications.
- 4.2** Each Competition will have the status of a National Competition.
- 4.3 Yellow Card**  
If, during a Competition, a serious failing or an infringement is noted that relates to safety (course, organisational structure, infrastructures, safety plan, etc.), the Hill Climb Commission will give rise to measures that may lead to the decision to give a Yellow Card to the organiser of the Competition having committed such an infringement.
- If a Yellow Card is awarded, the score obtained from the FRAS Observer's Report has no value and the Hill Climb Commission may decide not to include the round in the following year's calendar.
- 4.4 Blue Card**  
A Blue Card can be given by the Hill Climb Commission to an event organiser if a serious lack of compliance with the regulations and the commitments undertaken (organisational structure, etc.) is observed.
- To be included in the following year's calendar, the organiser must accept and implement the action list decided by the Hill Climb Commission.
- 4.5** At the end of each season, on the basis of the FRAS Observer's Report and organisational or safety criteria, at the proposal of the Hill Climb Commission, a stage may be subject to special monitoring or may be excluded from the calendar for the following year's season.
- Caietul de Sarcini al Organizatorilor de Viteză în Coastă
  - Prescripțiile Generale aplicabile Campionatului Național de Viteză în Coastă,
  - Prezentul Regulament Sportiv și Anexele acestuia,
  - Regulamentul Particular al fiecărei etape.
- 3.2** Campionatul și fiecare dintre Competițiile sale sunt reglementate de FRAS în conformitate cu prezentul Regulament. Etapă înseamnă orice competiție înscrisă în Campionatul Național de Viteză în Coastă FRAS în Calendarul Sportiv Național FRAS.
- 3.3** Doar FRAS are dreptul de a acorda derogări de la prezentul Regulament Sportiv.
- 4. CAMPIONATE ȘI ETAPE DE CAMPIONAT**
- 4.1** Campionatul Național de Viteză în Coastă se compune din 8 etape care contează pentru Clasamentele CNVC 2024.
- 4.2** Fiecare Competiție va avea statutul de Competiție Națională.
- 4.3 Cartonaș Galben**  
Dacă, în timpul unei Competiții, se constată o abatere gravă sau nereguli în ceea ce privește securitatea (traseu, structură organizatorică, plan de securitate, etc.), Comisia de Coastă va lua o serie de măsuri care pot duce la decizia de a acorda un Cartonaș Galben Organizatorului Competiției care a săvârșit astfel de abateri.
- În cazul acordării unui Cartonaș Galben, punctajul obținut în urma Raportului Observatorului FRAS nu mai are nicio valoare, iar Comisia de Coastă poate decide să nu includă etapa în calendarul anului următor.
- 4.4 Cartonaș Albastru**  
Un Cartonaș Albastru poate fi acordat de către Comisia de Coastă unui organizator dacă se constată o abatere gravă a conformității cu regulamentele și angajamentele asumate (structură organizatorică, etc.).
- Pentru ca etapa să fie inclusă în calendarul anului următor, organizatorul trebuie să accepte și să îndeplinească lista de acțiuni decisă de Comisia de Coastă.
- 4.5** La sfârșitul fiecărui sezon, în baza Raportului Observatorului FRAS și criteriilor organizatorice sau de securitate, la propunerea Comisiei de Coastă o etapă poate fi supusă unei monitorizări speciale sau poate fi exclusă din calendarul pentru sezonul anului următor.

**5. NEW APPLICATION FOR THE CHAMPIONSHIP**

Any application for the registration and organisation of a new Competition in the Championship is subject to an inspection procedure, set out in the "List of Requirements for Organisers of the FRAS National Hill Climb Championship".

**6. PRIORITY OF COMPETITIONS**

If National Competitions are organised jointly, the International Competition has priority. The organiser undertakes to ensure as a priority within the framework of its Event:

- The promotion and programme of the International Competition,
- The visibility of the Drivers entered in the International Competition,
- The allocation of the Competition numbers and the starting order of the Drivers entered in the International Competition,
- The Podium Ceremony of the International Competition.

**7. OFFICIALS**

7.1 For each Competition, the FRAS will nominate at least the following officials:

- One Observer,
- One Chairman of the Stewards,
- Two Stewards,
- One Marshal Observer,
- One Clark of the Course,
- One Chief Scrutineer,
- One Safety Officer,
- One Chief Secretary,
- One Result's Officer,
- One Chief Timekeeper,
- One Spectator Safety Officer.

Except of the Chairman of the Stewards, the other two Stewards and the Marshal observer may have dual functions (except Clerk of the Course and Chief Scrutineer).

In addition, the FRAS may nominate a Technical Observer, a Technical Delegate, a Medical Delegate, an Assistant Clerk of the Course, a Safety Delegate and / or a Media Delegate.

7.2 The organising the Competition will appoint the following officials:

- One Organizing Director,
- One Chief Medical Officer.

**7.3 Panel of Stewards**

The panel of stewards must be made up of 3 Stewards of different colleges.

**5. ÎNREGISTRAREA UNEI ETAPE NOI PENTRU CAMPIONAT**

Orice cerere de înscriere și organizare a unei noi Competiții în cadrul Campionatului este supusă unei proceduri de inspecție, stabilită în „Caietul de Sarcini al Organizatorilor de Viteză în Coastă”.

**6. PRIORITATEA COMPETIȚIILOR**

Dacă se organizează în comun Competiții Naționale cu Internaționale, Competițiile Internaționale au prioritate. Organizatorul se angajează să asigure cu prioritate în cadrul Evenimentului său:

- Promovarea și programul Competiției Internaționale,
- Vizibilitatea piloților înscriși în Competiția Internațională,
- Alocarea numerelor de concurs și ordinea de start a piloților înscriși în Competiția Internațională,
- Festivitatea de Premiere a Competiției Internaționale.

**7. OFICIALI**

7.1 Pentru fiecare Competiție, FRAS va nominaliza minim următorii oficiali:

- Un Observator,
- Un Președinte al Colegiului Comisarilor Sportivi,
- Doi Comisari Sportivi,
- Un Observator Arbitri,
- Un Director de Concurs,
- Un Șef Verificări Tehnice,
- Un Șef de Securitate,
- Un Secretar Șef,
- Un Șef Centru Calcul,
- Un Cronometror Șef,
- Un Șef Securitate Spectatori.

Cu excepția Președintelui CCS, ceilalți doi Comisari Sportivi și Observatorul Arbitri pot avea funcții duble (cu excepția celor de Director de Concurs și Șef Verificări Tehnice).

În plus, FRAS poate numi un Observator Tehnic, un Delegat Tehnic, un Delegat Medical, un Director de Concurs Adjunct, un Delegat de Securitate și / sau un Delegat Media.

7.2 Organizatorul Competiției va numi următorii oficiali:

- Un Director Organizatoric,
- Un Medic Șef.

**7.3 Colegiul Comisarilor Sportivi**

Colegiul Comisarilor Sportivi trebuie să fie alcătuit din 3 Comisari Sportivi din colegii diferite.

- 7.4 The Clerk of the Course must be present throughout the Competition, from the administrative checking until after the official prize giving or at least until the time allotted for registering a protest has expired.
- 7.5 At least one of the Stewards and the Chief Scrutineer must be present at the venue of the Competition at the latest one hour before the opening of the administrative checking.
- 8. ELIGIBLE DRIVERS AND COMPETITORS**
- 8.1 CNVC Drivers**
- 8.1.1 Each competitor taking part in the National Hill Climb Championship must be in hold of a driver's License for the National Hill Climb Championship, valid for the current year, issued by the Romanian Federation of Sports Motoring.
- Competitors can apply for both CNVC and TNM-VC licences for the 2024 season. Applicants for TNM-VC licence must comply with the conditions of the TNM-VC Sporting Regulations. In the case of common CNVC / TNM-VC rounds, competitors holding a licence for both CNVC and TNM-VC championships, MUST nominate on the entry form for which championship they wish to accumulate annual points (in common rounds they cannot score in both championships). Any change is not possible after the official publication of the entry list.
- 8.1.2 It is compulsory for each competitor to apply to the Romanian Federation of Motor Sport for the issue of a mechanic's license and a license for the technical assistance car, and if necessary, a license for the auxiliary car.
- 8.1.3 Are admitted drivers, Romanian residents or non-residents, who have a FRAS license (annual or one-event) valid for the Competition.
- 8.1.4 Foreign competitors holding a valid national or international license for such competitions, issued by a Sports Authority of another country, will be issued an FRAS license through a special equivalence procedure or based on bilateral agreements in force between FRAS and the respective authorities. It is the responsibility of the competitor (club, sports association, legal entity, team) or the driver in question to obtain approval from the Sports Authority of their country of residence for participation in this Competition.
- 8.1.5 All drivers accepted into the Competition will score in the final classification of the Competition according to their position.
- 7.4 Directorul de Concurs trebuie să fie prezent pe toată durata Competiției, de la verificările administrative până după festivitatea de premiere sau cel puțin până la expirarea timpului alocat pentru înregistrarea unei contestații.
- 7.5 Cel puțin unul dintre Comisari Sportivi și Șeful Verificărilor Tehnice trebuie să fie prezenți la locul de desfășurare a Competiției cel târziu cu o oră înainte de începerea verificărilor administrative.
- 8. PILOȚI ȘI CONCURENȚI ELIGIBILI**
- 8.1 Piloți CNVC**
- 8.1.1 Fiecare concurent 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.
- Concurenții pot solicita în sezonul 2024 atât licență CNVC cât și licență TNM-VC. Solicitanții de licență TNM-VC trebuie să respecte condițiile din Regulamentul Sportiv TNM-VC. În cazul etapelor comune CNVC / TNM-VC, concurenții care dețin licență pentru ambele campionate CNVC și TNM-VC, vor nominaliza OBLIGATORIU pe cererea de înscriere pentru care campionat vor dori să acumuleze puncte anuale (la etapele comune nu pot puncta în ambele campionate). Orice modificare nu mai este posibilă după publicarea oficială a listei de înscriere.
- 8.1.2 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 consideră necesar, a licenței pentru automobilul auxiliar.
- 8.1.3 Sunt admiși piloți, rezidenți români sau nerezidenți, care posedă licență FRAS (anuală sau one-event) valabilă pentru Competiția respectivă.
- 8.1.4 Concurenții 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.
- 8.1.5 Toți piloții admiși în Competiție vor puncta în clasamentele finale ale Competiției în funcție de poziția obținută.

**8.1.6** The points obtained will be taken into account at the end of the competition season according to the classification criteria established by the FRAS.

**8.1.7** The drivers accepted into the competition, along with their teams, must comply with the anti-doping regulations issued by the National Sport Agency, as well as National Anti-Doping Agency.

**8.1.8 Guest**

During the reconnaissance heats the passenger seat in the competition car can be occupied by any person (guest) provided they are at least 16 years old. For persons (guests) who are under 18 years of age on the date of the time of the Competition, a notarized statement from their parents or guardians agreed by FRAS (template on [www.fras.ro](http://www.fras.ro)).

Any passenger (guest) in the competition car during the reconnaissance heats and who is not entered in the event must sign an affidavit provided by the organiser to absolve the driver, organiser and / or FRAS of any liability in the event of an accident.

During reconnaissance heats, it is mandatory that the passenger (guest) wears at least the approved safety helmet, balaclava, head and neck restraint (FHR), overalls and has the seat belt correctly fastened.

Any failure to comply will be penalised.

**8.2 Junior and Rookie Drivers**

**8.2.1** A driver is considered a junior if he is between 16 and 25 years of age on January 1<sup>st</sup> 2024. Juniors who also have a Rookie status shall comply with Art. 8.2.5.

**8.2.2** A Rookie Driver is a driver who has graduated from a Motor Sport Driving School at one of the FRAS accredited Motor Sport Driving Schools, holds a Certificate of Graduation and has never participated in the CNVC.

**8.2.3** The competitor can go beyond the status of rookie:

- After one competition year, only if they have completed a minimum of 4 CNVC rounds, held in that competition year, without problems. The approval of the Hill Climb Commission is also required.
- After at least one year after acquiring the rookie licence and if he has completed without problems 8 combined rounds of CNVC, Time Attack, Super Rally, but not less than 4 rounds of CNVC.
- If they have at least one year of experience and have participated in at least 5 rallies in the National Rally Championship (CNR) or RST, they may enter the CNVC without being

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

**8.1.7** 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.

**8.1.8 Invitat**

În timpul manșelor de recunoaștere, locul pasagerului din automobilul de concurs poate fi ocupat de către orice persoană (invitat) cu condiția de a avea vârsta de minim 16 ani împliniți. Pentru persoanele (invitații) care au sub 18 ani împliniți la data desfășurării Competiției este obligatorie și o declarație notarială din partea părinților sau tutorilor agreeată de FRAS (modelul de pe [www.fras.ro](http://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 minim casca de protecție omologată, cagula, dispozitivul de fixare a capului și a gâtului (FHR), combinezon și să aibă centura de siguranță fixată corect.

Orice abatere va fi sancționată.

**8.2 Piloți Juniori și Debutanți**

**8.2.1** Un pilot este considerat junior dacă are vârsta cuprinsă între 16 și 25 de ani la 1 Ianuarie 2024. Juniorii care au și statut de Debutant vor respecta Art. 8.2.5.

**8.2.2** Se considera Pilot Debutant, pilotul care a absolvit o Școală de Pilotaj Sportiv la una din Școlile de Pilotaj acreditate de FRAS, care deține un Certificat de Absolvire și nu a mai participat niciodată în CNVC.

**8.2.3** Concurrentul poate depăși statutul de debutant:

- După un an competițional, doar dacă a încheiat fără probleme minim 4 etape de CNVC, desfășurate în acel an competițional. Totodată este necesară și aprobarea Comisiei de Coastă.
- După cel puțin un an de la dobândirea licenței de debutant și dacă a încheiat fără probleme 8 etape combinate de CNVC, Time Attack, Super Rally, dar nu mai puțin de 4 etape de CNVC.
- Dacă are minim un an de experiență și a participat la minim 5 etape în Campionatul Național de Raliuri (CNR) sau TRS, se pot înscrie în CNVC fără însă a fi considerat debutant și fără restricții de

considered a rookie and without class restrictions. The approval of the Hill Climb is also required.

clasă. Totodată este necesară și aprobarea Comisiei de Coastă.

**8.2.4** The rookie status applies only once to the competitor and he will be able to score in the Rookie Classification only in the competition year in which he was issued his first rookie licence. If he has not fulfilled the conditions of Art. 8.2.3 a) or b) in the same year in which his rookie licence was issued, in the following years he will be considered as a rookie driver until the conditions of Art. 8.2.3 a) or b) are fulfilled, but without scoring in the Rookie Classification. Rounds in which a competitor participates with a One-Event licence will also be taken into account.

**8.2.4** Statutul de debutant se aplică o singură dată concurentului și va putea puncta în Clasamentul dedicat Debutanților doar în anul competițional în care i-a fost emisă prima licență de pilot debutant. Dacă nu a îndeplinit condițiile Art. 8.2.3 a) sau b) în același an în care i-a fost emisă licența de pilot debutant, în anii următori va fi considerat pilot debutant până la îndeplinirea condițiilor din Art. 8.2.3 a) sau b), însă fără a puncta în Clasamentul dedicat Debutanților. Se vor lua în calcul și etapele la care un concurent participă cu o licență One-Event.

**8.2.5** Junior and Rookie drivers can participate in the first 2 years only with Group 6 or 7 cars. Juniors participating in other groups than Group 6 or 7 will not score in the Junior Classification.

**8.2.5** Piloții Juniori și Debutanți pot participa în primii 2 ani doar cu automobile din Grupa 6 sau 7. Juniorii care participă la alte grupe în afară de Grupa 6 sau 7 nu vor puncta în Clasamentul Juniorilor.

**8.2.6** Drivers holding a rookie licence must present to the FRAS Technical Commission, at least 30 days in advance, documentation on the technical specifications of the car they wish to use in competition, including any modifications made to it. This procedure is mandatory and refusal to provide this information may result in refusal to enter the competition.

**8.2.6** Piloții care dețin licența de debutant trebuie să prezinte Comisiei Tehnice FRAS, cu cel puțin 30 de zile înainte, documentația privind specificațiile tehnice ale vehiculului pe care doresc să-l folosească în competiție, inclusiv orice modificări efectuate asupra acestuia. Această procedură este obligatorie și refuzul de a furniza aceste informații poate duce la respingerea înscrierii în competiție.

**8.2.7** Junior and Rookie competitors who have not reached the age of 18 are required to participate in reconnaissance, practice and race heats with an instructor from a FRAS accredited Motor Sport Driving School or with a driver with at least 3 years experience in rally or coastal speed disciplines.

**8.2.7** Concurenții Juniori și Debutanți care nu au împlinit vârsta de 18 ani sunt obligați să participe în manșele de recunoaștere, de antrenament și de concurs alături de un instructor al unei Școli de Pilotaj acreditată de FRAS sau cu un pilot cu experiență de minim 3 ani în disciplinele raliu sau viteză în coastă.

### 8.3 CNVC Team

### 8.3 Echipă CNVC

**8.3.1** A team may participate in the CNVC only if it has been issued a TEAM LICENCE for the National Hill Climb Championship by the Romanian Federation of Sports Motoring, under the conditions of these regulations.

**8.3.1** 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.

**8.3.2** At each round, the points of the 4 best placed drivers in the team are taken into account in the Team Classification.

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

A maximum of 1 driver from Category 2 and a maximum of 1 driver from Category 3 will be accepted. The other team members must be from different GROUPS.

Se acceptă maxim 1 pilot din Categoria 2 și maxim 1 pilot din Categoria 3. Ceilalți membrii ai echipei vor trebui să fie din GRUPE diferite.

Each team must have at least one Rookie Driver.

Fiecare echipă trebuie să aibă obligatoriu în componență minim un Pilot Debutant.

The points accumulated will be as follows:

- Points in the Overall Classification of Cat. 3,
- Points from the Overall Classification of Cat. 2,

Punctele acumulate vor fi astfel:

- Punctele din Clasamentul General de la Cat. 3,
- Punctele din Clasamentul General de la Cat. 2,

- The points in the Group Classification to which the driver belongs in Cat. 1.

**8.3.3** If at the end of a round, two or more teams are tied on points, they will be decided on the basis of the best result obtained in the Overall Classification of the round by one of the drivers of the team.

If at the end of the competition season, two or more teams are tied on points, they will be decided on the basis of the best results obtained in the Overall Classification of each stage by one of the drivers of the team, cumulating the results of the whole competition season.

**8.3.4** When applying for a Team Licence, the Category or Group for each driver who will score in the Team Classification must be mentioned.

When entering for each CNVC round, the Team Manager must nominate on the Team Entry Application each driver and the Category or Group where they score for the team.

**8.3.5** If in a team a driver competes in a Group in which less than 3 drivers with an annual licence participate, the points contributed to the team by that driver will be halved.

**8.3.6** Any change in the composition of a team can only be made in the first half of the Championship and requires the issue of a new licence. A change means the replacement, on request, of one or more drivers, the change of Category or Group in which one or more drivers accumulate points for the team, or the addition of new team members, all done simultaneously.

**8.3.7** Changing the team name is not considered a change if it keeps the same driver structure as before the request. Changes to the structure and / or name of a team may not be made less than 48 hours before the close of entries for that stage.

**8.3.8** Changing a driver's car during the Championship is not considered a "modification" if the second car falls into the same Category / Group to which the driver was nominated on the Team Licence.

**8.3.9** A merger between two or more teams creates a new team.

**8.3.10** One-Event Team Licences can be issued for the National Hill Climb Championship valid for one round only. The team holding such a licence is automatically disbanded at the end of the Competition in question and may not accumulate points obtained with those from another round and must use another name or a derived name.

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

**8.3.3** 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 din 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 din piloții care fac parte din echipă, cumulând rezultatele din tot sezonul competițional.

**8.3.4** 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 Înscriere a echipei fiecare pilot și Categoria sau Grupa unde punctează pentru echipă.

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

**8.3.6** 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.

**8.3.7** 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.

**8.3.8** 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.

**8.3.9** Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe.

**8.3.10** Se pot elibera licențe de echipă One-Event, pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă valabile pentru o singură etapă. Echipa posesoare a unei astfel de licență se dizolvă automat la încheierea Competiției respective și nu poate cumula punctele obținute cu cele de la o altă etapă, fiind necesară utilizarea altui nume sau a unuia derivat.

**9. COMPETITORS' APPLICATIONS****9.1 Pf Technical Sheet (Category 1 Drivers)**

**9.1.1** Before registering for the National Hill Climb Championship round, Category 1 Drivers must:

- Have registered the competition car on the Pf website ([www.fiaperformancefactor.com](http://www.fiaperformancefactor.com)),
- Have filled in the Pf Technical Sheet,
- Have obtained the two Pf and PF-ID identifiers associated with the competition car.

Note on the Pf-ID:

This eight-digit code identifies the Pf Technical Sheet and links it to the configuration of the car entered in the FRAS Competition.

The Pf-ID must be generated by the Pf website, and appears on the Pf Technical Sheet.

**9.1.2** Only one Pf Technical Sheet (with a single Pf-ID) is to be submitted for each car entered in the National Hill Climb Championship.

The Category 1 Driver must send a copy of the Pf Technical Sheet of the car to the organiser via the Romanian Racing (<https://inscrieri.racing>) application, before the closing date for entries at the round.

**9.1.3** The Pf number listed on the Pf Technical Sheet submitted during registration categorises the car in one of the Groups listed in Art. 10.1.1 of these Sporting Regulations.

**9.1.4** By submitting the Pf Technical Sheet, the Category 1 driver certify that the information declared is accurate and in conformity.

The Category 1 driver confirm that the car entered complies with the Appendix 7 - Technical Appendix: Category 1 Cars and the Pf Technical Sheet submitted during registration.

**9.1.5** Once the official entry list has been published and up until scrutineering for the round of National Hill Climb Championship, no amendment can be made to the Pf Technical Sheet.

Once the official entry list has been published and throughout the entire duration of the round of National Hill Climb Championship, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the Pf website cannot be deleted.

During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or be brought into conformity upon the request of the Scrutineers.

**9. ÎNSCRIEREA CONCURENȚILOR****9.1 Fișa Tehnică Pf (Piloți din Categoria 1)**

**9.1.1** Înainte de a se înscrie la o etapă a Campionatului Național de Viteză în Coastă, piloții de Categoria 1 trebuie:

- Să-și fi înregistrat automobilul de concurs pe site-ul Pf ([www.fiaperformancefactor.com](http://www.fiaperformancefactor.com)),
- Să fi completat Fișa Tehnică Pf,
- Să fi obținut cele două identificatoare Pf și PF-ID asociate automobilului de concurs.

Notă privind Pf-ID:

Acest cod de opt cifre identifică Fișa Tehnică Pf și face legătura cu configurația automobilului înscris în competiția FRAS.

Pf-ID trebuie generat de site-ul Pf și apare pe Fișa Tehnică Pf.

**9.1.2** Pentru fiecare automobil înscris în Campionatul Național de Viteză în Coastă se va depune o singură Fișă Tehnică Pf (cu un singur Pf-ID).

Piloții din Categoria 1 trebuie să trimită o copie a Fișei Tehnice Pf a automobilului către organizator prin intermediul platformei Romanian Racing (<https://inscrieri.racing>), înainte de data limită de înscriere la etapa respectivă.

**9.1.3** Numărul Pf indicat pe Fișa Tehnică Pf prezentată la înscriere clasifică automobilul într-una dintre Grupele enumerate la Art. 10.1.1 din prezentul Regulamentul Sportiv.

**9.1.4** Prin depunerea Fișei Tehnice Pf, pilotul din Categoria 1 certifică faptul că informațiile declarate sunt corecte și conforme.

Pilotul din Categoria 1 confirmă că automobilul înscris este conform cu Anexa 7 - Anexa tehnică: Automobile din Categoria 1 și Fișa Tehnică Pf depusă în timpul înscrierii.

**9.1.5** După publicarea listei oficiale de înscrieri și până la verificarea tehnică pentru etapa din Campionatul Național de Viteză în Coastă, nu se poate face nicio modificare a Fișei Tehnice Pf.

După publicarea listei oficiale de înscrieri și pe toată durata desfășurării etapei din Campionatul Național de Viteză în Coastă, Fișa Tehnică Pf trimisă organizatorului și stocată pe site-ul Pf nu poate fi ștearsă.

În timpul verificărilor tehnice, Fișa Tehnică Pf poate fi corectată sau poate fi adaptată în conformitate la cererea Comisarilor Tehnici.

**9.2** In the National Hill Climb Championship entries are made via the Romanian Racing online platform:

**<https://inscrieri.racing>**

Any driver or team with a FRAS National Hill Climb Championship licence wishing to participate in a CNVC round must have an account on the Romanian Racing platform, fill in the personal and competition car data required by the platform and register for that round in accordance with the deadlines stipulated in the Supplementary Regulations on the Romanian Racing platform.

The entry fees will be indicated in the Supplementary Regulations and are in accordance with the FRAS 2024 Financial Rules.

After submitting the Entry Form via the Romanian Racing platform, competitors will receive a tax invoice for the entry fee. Competitors will pay the tax invoice received from the organiser and upload the proof of payment of the entry fee on the Romanian Racing platform.

An Entry Form will be accepted only if accompanied by the total entry fees.

**9.3** If National Hill Climb Championship rounds are organised jointly International Competition, the entry form must explicitly specify the driver's participation in the International Competition.

In the case of common CNVC / TNM-VC rounds, competitors holding a licence for both CNVC and TNM-VC championships, MUST nominate on the entry form for which championship they wish to accumulate annual points (in common rounds they cannot score in both championships). Any change is not possible after the official publication of the entry list.

**9.4** The entry closing date is the Monday (at 20:00) of the week of each round.

**9.5** The limit on the number of entries for each National Hill Climb Championship round will be indicated in the Supplementary Regulations.

**9.6** A provisional list of drivers whose entry form is complete (see Article 9.2 of these Sporting Regulations) must be published and updated regularly on the Digital Notice Board (Sportity) from the opening of entries up to the closing date for entries.

This list (free format) must be marked "provisional" and show the date and time.

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

**<https://inscrieri.racing>**

Orice pilot sau echipă care deține licență FRAS pentru Campionatul Național de Viteză în Coastă 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 conform Normelor Financiare FRAS 2024.

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.

**9.3** În cazul în care etapele Campionatului Național de Viteză în Coastă sunt organizate în comun cu o Competiție Internațională, cererea de înscriere trebuie să specifice în mod explicit participarea pilotului la Competiția Internațională.

În cazul etapelor comune CNVC / TNM-VC, concurenții care dețin licență pentru ambele campionate CNVC și TNM-VC, vor nominaliza OBLIGATORIU pe cererea de înscriere pentru care campionat vor dori să acumuleze puncte anuale (la etapele comune nu pot puncta în ambele campionate). Orice modificare nu mai este posibilă după publicarea oficială a listei de înscriere.

**9.4** Data limită de înscriere este ziua de Luni (ora 20:00) a săptămânii în care are loc fiecare etapă.

**9.5** Limita numărului de înscrieri pentru fiecare etapă a Campionatului Național de Viteză în Coastă va fi specificată în Regulamentul Particular.

**9.6** 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.

If this provisional list combines data from jointly organised championships, each driver must be clearly identified in the championship in which he participates.

În cazul în care această listă provizorie îmbină informații de la campionate organizate în comun, fiecare pilot trebuie clar identificat în campionatul în care participă.

**9.7** The draft of the official list of entries in the National Hill Climb Championship (FRAS standard format) must be submitted to the FRAS for checking prior to publication.

**9.7** Schița listei oficiale de înscrieri în Campionatul Național de Viteză în Coastă (format standard FRAS) trebuie să fie trimisă la FRAS pentru verificare înainte de publicare.

**9.8** All applications will be studied by the event secretariat and organiser, who will publish the official entry list (the list of cars and drivers accepted, with their Competition numbers and in the FRAS standard format), at the latest at 14:00 on the Tuesday of the week of each round.

**9.8** 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.

Unsuccessful applicants will be notified in writing no later than one day after the entry closing date and not less than 3 days before the beginning of the round.

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.

**9.9** The entry fees will be refunded in full if the entry is not accepted or the round is cancelled.

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

**9.10** In case of withdrawal for reasons of force majeure and subject to the receipt of a written request, the conditions for a possible refund will be indicated in the Supplementary Regulations.

**9.10** 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.

**9.11** Double starts (1 driver for 2 cars or 1 car for 2 drivers) are not authorised.

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

**9.12** It is allowed to change the competition car after the closing of entries, until the start of scrutineering for the driver in question.

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

**9.13 Driver's declarations and undertakings**  
Sport Clubs will ensure that its drivers sign the "Driver's declaration and undertakings" available on the Romanian Racing entry application.

**9.13 Declarația și angajamentele Pilotului**  
Cluburile Sportive se vor asigura că piloții lor semnează „Declarația și angajamentele Pilotului” disponibilă pe platforma de înscrieri Romanian Racing.

## **10. ELIGIBLE CARS - CLASSES, GROUPS AND CATEGORIES**

## **10. AUTOMOBILE ADMISE - CLASE, GRUPE ȘI CATEGORII**

**10.1 Category 1**  
Each round is open to Category 1 cars holding a Pf Technical Sheet and a national technical passport and complying with the technical prescriptions of Appendix 7 of these Sporting Regulations for the following Groups and Classes:

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

**10.1.1 Groups and Classes - Category 1**

GROUP	CLASS	Pf
<b>Group 1</b> (Pf 15 - 39)	Single class	Pf 15 - 39
<b>Group 2</b> (Pf 40 - 79)	Class 2A	Pf 40 - 59
	Class 2B	Pf 60 - 79
<b>Group 3</b> (Pf 80 - 119)	Class 3A	Pf 80 - 99
	Class 3B	Pf 100 - 119
<b>Group 4</b> (Pf 120 - 159)	Class 4A	Pf 120 - 139
	Class 4B	Pf 140 - 159
<b>Group 5</b> (Pf 160 - 199)	Class 5A	Pf 160 - 174
	Class 5B	Pf 175 - 199
<b>Group 6</b> (Pf 200 - 259)	Class 6A	Pf 200 - 229
	Class 6B	Pf 230 - 259
<b>Group 7</b> (Pf > 260)	Class 7A	Pf 260 - 289
	Class 7B	Pf > 290

**10.2 Category 2**

Each round is open to Category 2 cars holding a national technical passport and complying with the Appendix J and Appendix 8 for the following groups:

Note: All supercharged engines must be fitted with a restrictor while all naturally aspirated engines must be RPM limited as described in Appendix 8.

All cars must be fitted with an RPM data logging system as described in Appendix 8.

**10.2.1 Groups and Classes - Category 2****Group D/E2-SS (Single-Seater)**

Competition cars of the Formula International or Free Formula type with a cylinder capacity of 3000 cm<sup>3</sup> or below.

**Group CN/E2-SC (Sportscar)**

Production sports cars and two-seater competition cars with a cylinder capacity of 3000 cm<sup>3</sup> or below.

For cars with a cylinder capacity between 3001 cm<sup>3</sup> and 6500 cm<sup>3</sup>:

Cars must conform to Appendix J, Art. 277 - Category 2 - E2-SC, except for the following:

- The minimum weight is 1200 kg,
- All cars must comply with the provisions of Appendix J, Art. 277.2 Safety section - Vehicles compatible to Category 2-SH and 2-SC for either SH or SC, except for Seats, where Appendix J, Art. 253-16 (SH) must be respected,
- Safety Structures (Appendix J, Art. 277 2.2) must conform to one of the two options SC or SH,
- Track-car type with more than one seat: Appendix J, Art. 253-8 for SH and Art. 259-16.4 for SC.

**10.1.1 Grupe și Clase - Categoria 1**

GRUPA	CLASA	Pf
<b>Grupa 1</b> (Pf 15 - 39)	Clasă unică	Pf 15 - 39
<b>Grupa 2</b> (Pf 40 - 79)	Clasa 2A	Pf 40 - 59
	Clasa 2B	Pf 60 - 79
<b>Grupa 3</b> (Pf 80 - 119)	Clasa 3A	Pf 80 - 99
	Clasa 3B	Pf 100 - 119
<b>Grupa 4</b> (Pf 120 - 159)	Clasa 4A	Pf 120 - 139
	Clasa 4B	Pf 140 - 159
<b>Grupa 5</b> (Pf 160 - 199)	Clasa 5A	Pf 160 - 174
	Clasa 5B	Pf 175 - 199
<b>Grupa 6</b> (Pf 200 - 259)	Clasa 6A	Pf 200 - 229
	Clasa 6B	Pf 230 - 259
<b>Grupa 7</b> (Pf > 260)	Clasa 7A	Pf 260 - 289
	Clasa 7B	Pf > 290

**10.2 Categoria 2**

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

Notă: Toate motoarele supraalimentate trebuie să fie prevăzute cu un restrictor, în timp ce toate motoarele cu aspirație naturală trebuie să fie limitate în turație, astfel cum este descris în Anexa 8.

Toate mașinile trebuie să fie echipate cu un sistem de monitorizare a datelor privind turația, astfel cum este prevăzut în Anexa 8.

**10.2.1 Grupe și Clase - Categoria 2****Grupa D/E2-SS (Monopost)**

Automobile de competiție de tipul Formula Internațional sau Free Formula, cu o capacitate cilindrică de 3000 cm<sup>3</sup> 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 3000 cm<sup>3</sup> sau mai mică.

Pentru automobilele cu o capacitate cilindrică cuprinsă între 3001 cm<sup>3</sup> și 6500 cm<sup>3</sup>:

Automobilele trebuie să respecte Anexa J, Art. 277 - Categoria 2 - E2-SC, cu excepția următoarelor:

- Masa minimă este de 1200 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.

GROUP	CLASS	DISPLACEMENT
D/E2-SS	D/E2-SS-1600	< 1600 cm <sup>3</sup>
	D/E2-SS-2000	1601 - 2000 cm <sup>3</sup>
	D/E2-SS-3000	2001 - 3000 cm <sup>3</sup>
CN/E2-SC	CN/E2-SC-1600	< 1600 cm <sup>3</sup>
	CN/E2-SC-2000	1601 - 2000 cm <sup>3</sup>
	CN/E2-SC-3000	2001 - 3000 cm <sup>3</sup>
	CN/E2-SC-6500	3001 - 6500 cm <sup>3</sup>

GRUPA	CLASA	CILINDREE
D/E2-SS	D/E2-SS-1600	< 1600 cm <sup>3</sup>
	D/E2-SS-2000	1601 - 2000 cm <sup>3</sup>
	D/E2-SS-3000	2001 - 3000 cm <sup>3</sup>
CN/E2-SC	CN/E2-SC-1600	< 1600 cm <sup>3</sup>
	CN/E2-SC-2000	1601 - 2000 cm <sup>3</sup>
	CN/E2-SC-3000	2001 - 3000 cm <sup>3</sup>
	CN/E2-SC-6500	3001 - 6500 cm <sup>3</sup>

**10.3 Category 3**

Each round is open to Category 3 cars holding a national technical passport.

Category 3 is specifically intended for cars that cannot be classified in Category 1 or Category 2 (electric, hybrid, very small series or purpose-built competition cars, etc.).

**10.3.1 Groups and Classes - Category 3**

Category 3 cars are not divided into Groups or Classes.

**10.4 Historic Cars**

Each round is open to historic cars holding a national technical passport for historic cars.

**10.4.1 Groups and Classes - Historic Cars**

According to Appendix 9 - Framework Rules - National Coastal Speed Championship for Historic Vehicles

**10.5 Dacia Revival**

Each round is open to Dacia Revival cars.

See Dacia Revival Sporting Regulations and Technical Regulations.

**10.6 Dacia National Class**

Each round is open to Dacia National Class cars.

See Technical Regulations for Historic Competition Cars.

**11. ELIGIBLE MATERIALS****11.1 Fuel**

Fuel use is at the driver's discretion.

**11.2 Tyres**

**11.2.1** The number of tyres per round is free.

**11.2.2** The use of any pre-heating or heat-retaining device is prohibited and may result in sanctions that may go as far as exclusion.

**10.3 Categoria 3**

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

Categoria 3 este destinată special automobilelor care nu pot fi încadrate la Categoria 1 sau Categoria 2 (electrice, hibrid, automobile închise de serie foarte mică sau construite special pentru competiții, etc.).

**10.3.1 Grupe și Clase - Categoria 3**

Automobilele din Categoria 3 nu sunt divizate în Grupe sau Clase.

**10.4 Automobile Istorice**

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

**10.4.1 Grupe și Clase - Automobile Istorice**

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

**10.5 Dacia Revival**

Fiecare etapă este deschisă automobilelor din categoria Dacia Revival.

A se consulta Regulamentul Sportiv și Regulamentul Tehnic al Dacia Revival.

**10.6 Clasa Națională Dacia**

Fiecare etapă este deschisă automobilelor din categoria Clasei Naționale Dacia.

A se consulta Regulamentul Tehnic pentru Vehicule Istorice de Competiție.

**11. MATERIALE ADMISE****11.1 Combustibil**

Utilizarea combustibilului este la libera alegere a pilotului.

**11.2 Anvelope**

**11.2.1** Numărul de anvelope pe etapă este nelimitat.

**11.2.2** Folosirea oricărui dispozitiv de preîncălzire sau de menținere a căldurii este interzisă și poate duce la sancțiuni care pot merge până la excludere.

**11.3 Safety**

- 11.3.1** Any car with insufficient safety features or not complying with the regulations in force will not be admitted to or will be disqualified from the round.
- 11.3.2** The safety equipment of all Category 1 cars must comply with the Art. 258-1 of Appendix J.

The safety equipment of all Category 2 cars must comply with the Art. 277 of Appendix J.

For the reconnaissance, practice and race heats, the Driver's safety equipment must be homologated by the FIA or in conformity with the standards approved by the FIA. It must include:

- A safety harness,
- A helmet,
- A Frontal Head Restraint (FHR) system,
- Flame-resistant clothing (overalls, balaclava, underwear, helmet, gloves, etc.).

References of the technical lists: see Art. 6.10.3 of the "General Prescriptions applicable to National Hill Climb Competitions".

**12. COMPETITION NUMBERS AND STARTING ORDER**

- 12.1** The competition numbers will be allocated by the FRAS Secretariat once the license applications are submitted, in accordance with internal regulations and FRAS rules.
- 12.2** Each competitor is responsible for applying and affixing the competition numbers to their rally car in accordance with these regulations, up to the Scrutineering.

In the case of foreign competitors, the competition numbers will be made available by the event organizer and must be applied and affixed to the rally car in accordance with these regulations, up to the Scrutineering.

- 12.2.1** Position 1 in the **SKETCH**:  
Two panels on the sides of the car, in the case of closed body cars on the front doors, measuring 67 cm wide and 17 cm high, including a 1 cm white surround. Each of these panels shall comprise a matt black competition number box which shall always be at the front of the panel. Numerals will be fluorescent yellow (PMS 803), 14 cm high and with a stroke width of 2 cm. The remainder of this panels is reserved for mandatory advertising of the organiser.

**11.3 Securitate**

- 11.3.1** Orice automobil cu elemente de securitate insuficiente sau care nu respectă reglementările în vigoare nu va fi admis sau va fi descalificat din etapa respectivă.
- 11.3.2** Echipamentul de securitate al tuturor automobilelor din Categoria 1 trebuie să fie în conformitate cu Art. 258-1 din Anexa J.

Echipamentul de securitate al tuturor automobilelor din Categoria 2 trebuie să fie în conformitate cu Art. 277 din Anexa J.

Pentru manșele de recunoaștere, de antrenament și de concurs, echipamentul de securitate al pilotului trebuie să fie omologat de 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, etc.).

Referințe ale listelor tehnice: a se vedea Art. 6.10.3 din „Prescripțiile Generale aplicabile Campionatului Național de Viteză în Coastă”.

**12. NUMERE DE CONCURS ȘI ORDINEA DE START**

- 12.1** Numerele de concurs vor fi alocate de Secretariatul FRAS odată cu solicitarea licențelor, conform normelor interne și a reglementărilor FRAS.
- 12.2** Fiecare concurent este responsabil de colantarea, aplicarea și fixarea numerelor de concurs pe automobilul de concurs, conform prevederilor din acest regulament, până la Verificarea Tehnică Inițială.

În cazul concurenților străini, numerele de concurs vor fi puse la dispoziție de organizatorul etapei, acestea trebuind aplicate și fixate pe automobilul de concurs, conform prevederilor din acest regulament, până la Verificarea Tehnică Inițială.

- 12.2.1** Poziția 1 în **SCHIȚĂ**:  
Două panouri pe lateralele automobilului, în cazul automobilelor cu caroserie închisă pe portierele din față, de dimensiune 67 cm lățime și 17 cm înălțime, care include un chenar alb de 1 cm de jur împrejur. Fiecare din aceste panouri trebuie să includă în partea dinspre fața automobilului un pătrat negru mat pentru aplicarea numărului de concurs. Numerele vor fi de culoare galben fluorescent (PMS 803), având 14 cm înălțime și 2 cm linie de contur. Restul acestor panouri este rezervat publicității obligatorii a organizatorului.

**12.2.2 Position 2 in the SKETCH:**

Underneath these panels, a rectangle measuring 67 cm wide by 8 cm high with the name of the Championship, will be placed. This sticker will be provided by FRAS and is mandatory for all competitors. The positioning of this sticker can be:

- Under the side panels of the car,
- Another place on the sides of the car, only if the display under the side panels limits the exposure of partners on the car.

**12.2.3 Position 3 in the SKETCH:**

A panel on the rear of the car, in the case of closed body cars at the top of the rear window, measuring a maximum of 90 cm wide and 10 cm high, is reserved by FRAS.

**12.2.4 Position 4 in the SKETCH:**

Only for closed body cars, the competition number will be posted on the top left of the rear window. The number will be white or fluorescent orange (PMS 803) on a transparent background, 14 cm high and with a stroke width of 2 cm.

**12.2.5 Position 5 in the SKETCH:**

The competition number will be posted on the top right of the windscreen or in the case of cars without a windscreen, on the front of the car. The number will be white or fluorescent orange (PMS 803) on a transparent background, 14 cm high and with a stroke width of 2 cm.

**12.2.6 Position 6 in the SKETCH:**

Two numbers on the sides of the car, in the case of closed body cars on the rear side windows which shall be 20 cm high with a stroke width of 25 mm, coloured fluorescent orange (PMS 804), and may be reflective.

Below these numbers will be posted the first initial and surname of the driver, as well as the national flag of the country from which he obtained his licence.

The name must be:

- In white Helvetica,
- In upper case for the initial and first letter of name with the remainder in lower case,
- 6 cm high and with a stroke width of 1 cm.

**12.2.7 Position 7 in the SKETCH:**

Only for closed body cars, will be posted on the front wings of the car, the first initial and surname of the driver, as well as the national flag of the country from which he obtained his licence.

The name must be:

- In white Helvetica,
- In upper case for the initial and first letter of name with the remainder in lower case,
- 6 cm high and with a stroke width of 1 cm.

**12.2.2 Poziția 2 în SCHIȚĂ:**

Sub aceste panouri va fi amplasat un dreptunghi cu numele Campionatului de dimensiune 67 cm lățime și 8 cm înălțime. Acest autocolant este furnizat de FRAS și este obligatoriu pentru toți concurenții. Poziționarea acestui autocolant poate fi:

- Sub panourile de pe lateralele automobilului,
- Un alt loc de pe lateralele automobilului, doar în situația în care afișarea sub panourile laterale limitează expunerea partenerilor de pe automobil.

**12.2.3 Poziția 3 în SCHIȚĂ:**

Un panou pe spatele automobilului, în cazul automobilelor cu caroserie închisă în partea de sus a lunetei, cu o dimensiune de maxim 90 cm lungime și 10 cm înălțime este rezervat de FRAS.

**12.2.4 Poziția 4 în SCHIȚĂ:**

Doar în cazul automobilelor cu caroserie închisă, va fi afișat numărul de concurs pe lunetă, în partea stânga sus. Numărul va fi de culoare albă sau portocaliu fluorescent (PMS 803) pe fundal transparent, având 14 cm înălțime și 2 cm linie de contur.

**12.2.5 Poziția 5 în SCHIȚĂ:**

Va fi afișat numărul de concurs pe parbriz, în partea dreapta sus sau în cazul automobilelor fără parbriz va fi afișat în partea din față a automobilului. Numărul va fi de culoare albă sau portocaliu fluorescent (PMS 803) pe fundal transparent, având 14 cm înălțime și 2 cm linie de contur.

**12.2.6 Poziția 6 în SCHIȚĂ:**

Două numere pe lateralele automobilului, în cazul automobilelor cu caroserie închisă pe geamurile laterale din spate, având 20 cm înălțime și 25 mm linie de contur, de culoare portocaliu fluorescent (PMS 804), care pot fi reflectorizante.

Sub aceste numere se va afișa inițiala prenumelui și numele de familie complet al pilotului, precum și drapelul național al țării din care și-a obținut licența.

Numele trebuie să respecte următoarele:

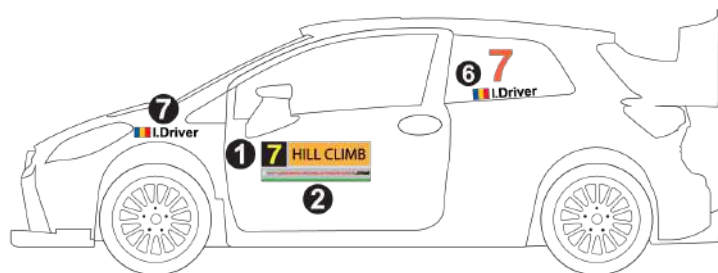
- Scrise cu font Helvetica alb,
- Inițiala prenumelui și prima literă a numelui scrise cu majuscule, restul fiind scrise cu minuscule,
- Având 6 cm înălțime și 1 cm linie de contur.

**12.2.7 Poziția 7 în SCHIȚĂ:**

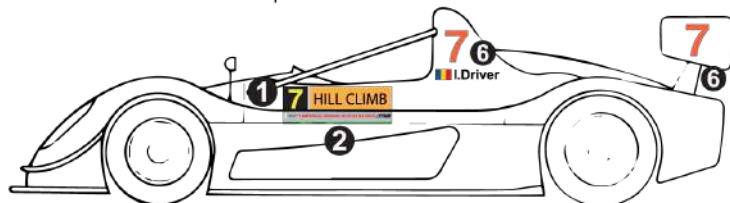
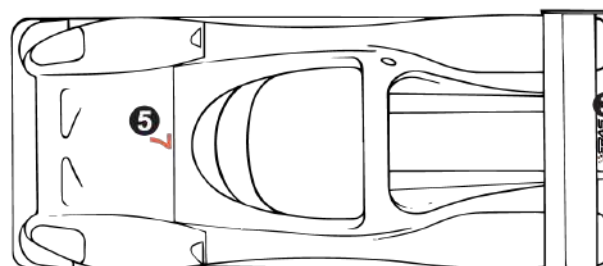
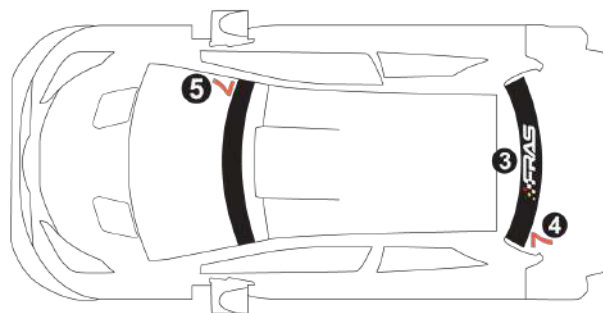
Doar în cazul automobilelor cu caroserie închisă, pe aripile din față a automobilului se va afișa inițiala prenumelui și numele de familie complet al pilotului, precum și drapelul național al țării din care și-a obținut licența.

Numele trebuie să respecte următoarele:

- Scrise cu font Helvetica alb,
- Inițiala prenumelui și prima literă a numelui scrise cu majuscule, restul fiind scrise cu minuscule,
- Având 6 cm înălțime și 1 cm linie de contur.

**12.2.8 Sketch**

Poziția 6 se afișează o singură dată pe lateralul automobilului.  
Position 6 is posted once on the side of the car.

**12.2.8 Schița**

**12.3** Cars without correct Competition numbers will not be allowed to start the Competition.

**12.3** Automobilele care nu au aplicate numerele de concurs conforme nu vor fi admise la startul Competiției.

**12.4 Starting order****12.4 Ordinea de start**

**12.4.1** For reconnaissance and practice heats on the first day, the starting order is as follows:

**12.4.1** Pentru manșele de recunoaștere și de antrenament cronometrat din prima zi, ordinea de start este următoarea:

1. Dacia Revival and Dacia National Class cars,
2. Historic Cars,
3. Category 1 cars,
4. Category 3 cars,
5. Category 2 cars.

1. Automobilele Dacia Revival și Clasa Națională Dacia,
2. Automobilele Istorice,
3. Automobilele din Categoria 1,
4. Automobilele din Categoria 3,
5. Automobilele din Categoria 2.

In each of Categories 1 and 2: the Competitors start within their Group in decreasing order of Pf numbers (Category 1) and in increasing order of cylinder capacity classes (Category 2).

În fiecare dintre Categoriile 1 și 2: Concurenții pornesc în cadrul Grupei lor, în ordinea descrescătoare a valorilor Pf (Categoria 1) și în ordinea crescătoare a claselor de cilindree (Categoria 2).

For reconnaissance and race heats on the second day, the starting order is based on the time obtained in the practice heats, in reverse order, with the driver with the lowest time in the practice heats starting first. Drivers from Dacia Revival, Dacia National Class and Historic Cars will start first, followed by the drivers of the other Categories, according to the time obtained in the practice heats.

Pentru manșele de recunoaștere și de concurs din a doua zi, ordinea de start este în funcție de timpul obținut în manșele de antrenament cronometrat, în ordinea inversă, primul la start fiind pilotul care a înregistrat cel mai slab timp în manșele de antrenament cronometrat. Piloții participanți de la Dacia Revival, Clasa Națională Dacia și Automobile Istorice vor porni primii urmând apoi piloții celorlalte Categori, în funcție de timpul obținut în manșele de antrenament cronometrat.

**12.4.2** The Clerk of the Course is free to modify the starting order according to the circumstances.

**12.4.2** Directorul de Concurs poate modifica ordinea de start în funcție de circumstanțe.

**13. ADVERTISING**

**13.1** Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that:

- It is authorised by the national laws and the FIA and FRAS regulations,
- It is not likely to give offence,
- It is not political or religious in nature,
- It respects the regulations on competition numbers,
- It does not interfere with the crew's vision through the windows,
- It complies with the provisions of Art. 10.6.2 of the ISC.

**13.2 FRAS compulsory advertising**

All competitors participating in the National Hill Climb Championship are required to display the mandatory FRAS advertising as follows:

- On the rear of the car, in the case of closed bodywork cars at the top of the rear window (see Art. 12.2.3), the text "www.fras.ro" with dimensions of 10 x 90 cm, according to the model provided by FRAS,
- Under the side panels (see Art. 12.2.1 and Art. 12.2.2) which contain the competition number and mandatory advertising of the organizer, a rectangle with measuring 67 cm wide by 7 cm high with the name of the Championship and the FRAS logo.

**13.3** FRAS compulsory advertising and the organiser's compulsory advertising are compulsory and cannot be refused by drivers.

**14. ADMINISTRATIVE CHECKING**

**14.1** The driver or an official representative of the driver who registered for a round through the Romanian Racing platform must report to the administrative checks according to the schedule published in the Supplementary Regulations unless a written waiver has been granted to him by the Clerk of the Course, in order to present his driving licenses and sign the Entry Form in person.

**14.2** The times and locations for the administrative checking will be specified in the Supplementary Regulations of each round or in a Bulletin issued by the organiser.

**14.3** Drivers or an official representative of the driver reporting to the administrative checking at a time other than that which was set for them may be liable to a penalty. See Art. 21.1 of these Sporting Regulations.

**13. PUBLICITATE**

**13.1** 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.

**13.2 Publicitatea 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 (vezi Art. 12.2.3), textul „www.fras.ro” de dimensiuni 10 x 90 cm, conform modelului pus la dispoziție de FRAS,
- Sub panourile laterale (vezi Art. 12.2.1 și Art. 12.2.2) 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.

**13.3** Publicitatea obligatorie FRAS și publicitatea obligatorie a organizatorului sunt obligatorii și nu pot fi refuzate de către piloți.

**14. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE**

**14.1** Pilotul sau un reprezentant 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 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.

**14.2** Programul și locația verificărilor administrative vor fi precizate în Regulamentul Particular al fiecărei etape sau printr-un Buletin emis de organizator.

**14.3** Pilotul sau un reprezentant oficial al pilotului care se prezintă la verificarea administrativă la o altă oră față de cea stabilită pentru el poate fi penalizat. Vezi Art. 21.1 din prezentul Regulament Sportiv.

**14.4 Required documents**

In the Romanian Racing platform (<https://inscrieri.racing>), each driver must electronically upload the following original and valid documents:

- Driver's competition license issued by FRAS and valid for the 2024 season,
- Driver's valid driver's license (or proof of driving permit), exception for underage drivers,
- ASN authorisation, for all foreign drivers,
- Pf Technical Sheet,
- Driver's declaration and undertakings,
- A valid medical-sporting certificate,
- Completion of all details on the Romanian Racing platform,
- The registration certificate of the car or a document showing ownership or right of use in sporting competitions,
- Affidavit / rental contract, if the competition car is not personal property,
- Notarized statement from parents or legal tutors in the case of underage driver.

Any other documents which an organiser wishes to examine must be listed in the Supplementary Regulations.

**14.5** If a driver does not present all the documents mentioned, the Chief Secretary will refuse to validate the entry.

**15. SCRUTINEERING AND WEIGHING**

**15.1** For the identification of the cars and the control of safety measures, it is mandatory for Drivers to present their car and their equipment for scrutineering.

**15.1.1** Cars shall present themselves at the scrutineering with all stickers applied by the driver, according to Art. 12. Otherwise, after a first warning, the driver will be sanctioned according to Art. 21.1.

**15.1.2** Cars will be presented at the scrutineering with the engine switched off in a "cold" state.

**15.2** The times and locations for scrutineering will be specified in the Supplementary Regulations of each round or in a Bulletin issued by the organiser.

**15.3 For Category 2 cars**

The car's national technical passport, and its homologation form if applicable, must be presented. Otherwise, scrutineering may be refused.

**For Category 1 cars**

The car's Pf Technical Sheet, its national technical passport, and its homologation form if applicable,

**14.4 Documente necesare**

În platforma Romanian Racing (<https://inscrieri.racing>) fiecare pilot va încărca electronic următoarele documente originale și valabile:

- Licența pilotului emisă de FRAS și valabilă pentru sezonul 2024,
- Permisul de conducere valid al pilotului (sau dovada cu drept de circulație), excepție pentru piloții minori,
- Autorizația ASN, pentru toți piloții străini,
- Fișa Tehnică Pf,
- Declarația și angajamentele pilotului,
- Avizul medico-sportiv valabil,
- Completarea tuturor informațiilor din platforma Romanian Racing,
- 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.

Orice alte documente pe care un organizator dorește să le examineze trebuie enumerate în Regulamentul Particular.

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

**15. VERIFICĂRI TEHNICE ȘI CÂNTĂRIRE**

**15.1** Pentru identificarea automobilelor și pentru controlul măsurilor de securitate, este obligatoriu ca piloții să își prezinte automobilul și echipamentul la verificarea tehnică inițială.

**15.1.1** Automobilele se prezintă la verificarea tehnică inițială având toate colantele aplicate prin grija pilotului, conform Art. 12. În caz contrar, după un prim avertisment, pilotul va fi penalizat conform Art. 21.1.

**15.1.2** Automobilele vor fi prezentate la verificarea tehnică inițială cu motorul oprit în stare „rece”.

**15.2** Programul și locația verificărilor tehnice inițiale vor fi precizate în Regulamentul Particular al fiecărei etape sau printr-un Buletin emis de organizator.

**15.3 Pentru automobilele din Categoria 2**

Trebuie să se prezinte pașaportul tehnic național al automobilului și formularul de omologare al acestuia, dacă este cazul. În caz contrar, verificarea tehnică poate fi refuzată.

**Pentru automobilele din Categoria 1**

Trebuie să se prezinte Fișa Tehnică Pf a automobilului, pașaportul tehnic național și formularul de omologare,

- must be presented. Otherwise, scrutineering may be refused.
- 15.3.1** If an error or incorrect data is discovered during scrutineering, the error must be corrected on the Pf Technical Sheet in order to simulate and check the car's new Pf number.
- 15.3.2** If the new Pf number obtained classifies the car in the same group, the amendments to the Pf Technical Sheet will be approved. No other measure needs to be taken.
- 15.3.3** If the new Pf number obtained classifies the car in a different group to the one in which the Competitor is entered, the non-conformity of the Pf Technical Sheet will be reported to the Stewards.
- 15.3.4** Only one Group change per season, during a Competition, following an error or incorrect data is accepted.
- The penalty for breaching this rule, i.e., any further Group change, will result in a 20-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the General Classification and Groups Classification.
- This penalty applies to any breach before the first "Starting Order" list is published.
- 15.4** Drivers reporting for scrutineering after their scheduled time may be liable to a penalty (see Art. 21.1 of these Sporting Regulations) which may go as far as disqualification, at the Stewards' discretion. However, the Stewards may decide to allow the car to be scrutineered if the driver can prove that his late arrival was due to force majeure.
- 15.5** Scrutineering does not constitute confirmation that the car complies with the regulations in force.
- 15.6** After scrutineering has been completed, the list of drivers authorised to take part in the round will be published and posted by the Competition Secretariat.
- 15.7** Additional scrutineering may be carried out at any time during the Competition, including before any reconnaissance, practice or race heat. This scrutineering will be mandatory for cars showing evident signs of an accident which may have affected their safety.
- Cars deemed unfit will not be authorised to continue the Competition.
- dacă este cazul. În caz contrar, verificarea tehnică poate fi refuzată.
- 15.3.1** 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.
- 15.3.2** Dacă noua valoare Pf obținută clasifică automobilul în aceeași grupă, modificările aduse Fișei Tehnice Pf vor fi aprobate. Nu este necesar să se ia nicio altă măsură.
- 15.3.3** 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.
- 15.3.4** Se acceptă doar o singură schimbare de Grupă pe sezon, în timpul unei Competiții, ca urmare a unei erori sau a unor date incorecte.
- Penalizarea pentru încălcarea acestei reguli, mai exact, orice altă schimbare de Grupă, va duce la o penalizare de 20 puncte pentru fiecare încălcare, care va fi dedusă din numărul total de puncte obținute în Clasamentul General și în Clasamentele Grupelor.
- Această penalizare se aplică pentru orice încălcare înainte de publicarea primei liste a „Ordinii de Start”.
- 15.4** Piloții care se prezintă la verificarea tehnică inițială după ora programată pot fi pasibili de o penalizare (vezi Art. 21.1 din prezentul Regulament Sportiv) 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.
- 15.5** Verificarea tehnică inițială nu constituie o confirmare a conformității automobilului cu regulamentele în vigoare.
- 15.6** După finalizarea verificărilor tehnice inițiale, lista piloților admiși să participe la etapă va fi publicată și afișată de către Secretariatul Competiției.
- 15.7** 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.

- 15.8** At any time during the Competition, the Scrutineers may:
- Check the conformity of the car or of the driver's equipment,
  - Require a car to be dismantled or parts of the car to be dismantled by the driver to check that the conditions of eligibility and conformity are fully satisfied,
  - Require a driver to supply them with such parts or samples as they may deem necessary,
  - Install on the car any checking equipment or data-logging system (including for checks while the car is moving),
  - Apply identification stickers to the car. These stickers are frangible and must not be removed by the Competitors. These stickers will not constitute confirmation that the car complies with the regulations in force.
- 15.9** The weight control may be carried out at any point during the Competition. In the case of ballast being used, this ballast must be declared during scrutineering.
- 15.10** The location of further checks (weighing, etc.) will be indicated in the Supplementary Regulations.
- If the organiser does not make available the infrastructures, equipment or tools necessary for conducting further checks (dismantling, reassembly, etc.), other locations will be designated at the Scrutineers discretion depending on the circumstances and on the nature of the checks to be conducted.
- 15.11** The Stewards and the Scrutineers may always act on their own initiative and call for further checks.
- If the appropriate infrastructure, equipment or tools for these further checks are not made available at the Competition, they will be carried out at a later date.
- These costs will be borne by the driver if the conditions of eligibility or conformity of the car being checked are not respected.
- 15.12** The driver is responsible for the technical compliance of the car throughout the Competition. Any misconduct will be sanctioned with exclusion from the Competition by the Stewards.
- 15.13** If certain parts are sealed or marked, the driver is responsible for keeping them intact until the end of the Competition. Failure to mark or seal may result in exclusion from the Competition.
- 15.8** În orice moment în timpul Competiției, Comisarii Tehnici pot:
- Să verifice conformitatea automobilului sau a echipamentului pilotului,
  - 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,
  - Să solicite unui pilot să le furnizeze orice piese sau mostre pe care le consideră necesare,
  - Să instaleze pe automobil orice echipament de verificare sau sistem de înregistrare a datelor (inclusiv pentru verificări în timp ce automobilul este în mișcare),
  - 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.
- 15.9** Controlul greutății poate fi efectuat în orice moment al Competiției. În cazul în care se utilizează balast, acesta trebuie declarat în timpul verificărilor tehnice inițiale.
- 15.10** Locația verificărilor ulterioare (cântărire, etc.) va fi specificată în Regulamentul Particular.
- În cazul în care organizatorul nu pune la dispoziție infrastructura, echipamentele sau instrumentele necesare pentru efectuarea verificărilor ulterioare (demontare, remontare etc.), se vor desemna alte locații la discreția Comisarilor Tehnici, în funcție de circumstanțe și de natura verificărilor care urmează să fie efectuate.
- 15.11** Comisarii Sportivi și Comisarii Tehnici pot acționa întotdeauna din proprie inițiativă și pot solicita verificări suplimentare.
- În cazul în care infrastructura, echipamentul sau instrumentele adecvate pentru aceste verificări suplimentare nu sunt disponibile în cadrul Competiției, acestea se vor efectua ulterior.
- Aceste costuri vor fi suportate de către pilot în cazul în care nu sunt respectate condițiile de eligibilitate sau de conformitate ale automobilului verificat.
- 15.12** Pilotul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului pe toată durata Competiției. Orice abatere va fi sancționată cu excluderea din Competiție de către Comisarii Sportivi.
- 15.13** În condițiile în care anumite piese sunt sigilate sau marcate, pilotul are responsabilitatea asupra menținerii intacte a acestora până la finalul Competiției. Lipsa marcajelor sau a sigiliilor poate duce la excluderea din Competiție.

**15.14** It is also the driver's responsibility to observe that any parts of the car that have been tampered with during the scrutineering are reinstalled correctly. Any fraud discovered, but especially that in relation to identification marks presented as original and untouched, but in fact forged, will be reported to the Stewards, who will penalise by exclusion from the Competition of the driver of the car concerned and will refer the case to the FRAS Disciplinary Committee with the proposal of suspension for a number of future rounds.

Also, persons who have aided and abetted the fraud or those who had knowledge of the fraud and did not report it to the Clerk of the Course will be sanctioned.

**15.15** Cars will be thoroughly checked at the first round of the Championship (or the first round in which they participate) or at the round following the one in which the car was involved in an event resulting in damage to the car or damage to safety equipment.

At subsequent rounds, cars will be inspected promptly. The driver has the duty to declare any changes made to the car since the previous check, changes to safety equipment, propulsion, brakes, suspension, steering, changes which are not in accordance with the regulations in force or may change the Pf number. Failure to declare such modifications is penalised according to Art. 21.1.

## 16. FLAG SIGNALS AND TRACK BEHAVIOUR

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

<b>Red flag</b>	Stop immediately and definitively
<b>Waved yellow flag</b>	Serious danger, reduce your speed and be prepared to stop. There is a hazard wholly or partly blocking the track
<b>Yellow flag with vertical red stripes</b>	Slippery surface, change in grip
<b>Green flag</b>	The track is clear. Should be waved at the marshal post immediately after the incident that necessitated the use of a yellow flag
<b>Blue flag</b>	Competitor attempting to overtake
<b>Black and white chequered flag</b>	End of the heat (Finish Line)

Failure to comply with the meaning of the flags shall be sanctioned according to Art. 21.1.

**15.14** Este, de asemenea, responsabilitatea pilotului să observe dacă oricare piesă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificării tehnice este reinstalată corect. Orice fraudă descoperită, dar mai ales cea în legătură cu semnele de identificare prezentate drept originale și neatînse, dar de fapt sunt falsificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi, care vor penaliza cu excluderea din Competiție a pilotului automobilului respectiv și vor înainta cazul Comisiei de Disciplină a FRAS cu propunerea de suspendare pentru un număr de etape viitoare.

De asemenea, vor fi sancționate persoanele care au favorizat fraudă sau cele care au avut cunoștință de această faptă și nu au raportat-o Directorului de Concurs.

**15.15** Automobilele vor fi verificate amănunțit la prima etapă a Campionatului (sau prima etapă la care participă) sau la etapa următoare celei în care automobilul a fost implicat într-un eveniment din care au rezultat stricăciuni ale automobilului sau deteriorarea echipamentelor de securitate.

La etapele următoare, automobilele vor fi inspectate cu celeritate. Pilotul are datoria de a declara orice modificări aduse automobilului de la verificarea anterioară, modificări cu privire la echipamentele de securitate, propulsie, frâne, suspensie, direcție, modificări ce nu sunt în conformitate cu regulamentele în vigoare sau pot modifica valoarea Pf. Omisiunea de a declara astfel de modificări se penalizează conform Art. 21.1.

## 16. SEMNIFICAȚIA STEAGURILOR ȘI COMPORTAMENT PE TRASEU

**16.1** Următoarele semnale cu steaguri pot fi utilizate în timpul manșelor de recunoaștere, antrenament cronometrat și concurs și trebuie respectate cu strictețe:

<b>Steag roșu</b>	Opriiți imediat și definitiv
<b>Steag galben fluturat</b>	Pericol grav, reduceți viteza și fiți pregătiți să opriți. Există un pericol care blochează total sau parțial traseul
<b>Steag galben cu dungi roșii verticale</b>	Suprafață alunecoasă, schimbare de aderență
<b>Steag verde</b>	Traseul este liber. Ar trebui să fie fluturat la Comisarul de Traseu imediat după incidentul care a necesitat fluturarea unui steag galben.
<b>Steag albastru</b>	Concurent care intenționează să depășească
<b>Steagul cu pătrățele alb-negru</b>	Finalul manșei (Linia de Sosire)

Nerespectarea semnificației steagurilor se penalizează conform Art. 21.1.

- 16.2** The general safety conditions and the conditions concerning behaviour on the track, set out in Art. 6.10 of the "General Prescriptions applicable to National Hill Climb Competitions", apply.
- 16.3** If two drivers catch up during reconnaissance or practice heats, overtaking is possible. The marshals will be waving the blue flag. The driver shown the blue flag is required to slow down and drive as close to the right edge of the track as possible until overtaken by the faster driver.
- Ignoring the blue flag is sanctioned with a fine according to Art. 21.1. It is mandatory that both drivers (the one to be overtaken and the one overtaking) see the flag at the same time.
- The faster driver can ask the Clerk of the Course for approval to start at 1 minute interval in the following heats.
- 16.4 Return from the Regrouping Park to the Service Park**
- 16.4.1** Return from the Regrouping Park to the Service Park after each reconnaissance, practice and race heat is only in column and only behind the Safety Car.
- If the number of drivers entered is very large, the Stewards may decide, after consultation with the Organiser, that each heat will be run in groups of 20 to 30 cars or each Group individually.
- 16.4.2** Stopping a car while returning will be sanctioned according to Art. 21.1.
- 16.4.3** Overtaking of the column by a driver during the return will be sanctioned according to Art. 21.1.
- 16.4.4** Transporting a person in the competition car during the return will be sanctioned according to Art. 21.1.
- 16.4.5** Drivers whose cars have stopped on the track for various reasons, in the reconnaissance, practice or race heats, will be allowed to go down first only if they can move by their own means and only with the approval of the Clerk of the Course.
- If this provision is not respected, the Stewards will apply sanctions according to Art. 21.1.
- 16.4.6** Drivers leaving the Service Park or Parc Fermé without prior approval of the Clerk of the Course will be excluded from that round.
- 16.4.7** After the end of the race heats, drivers are allowed to stop in the Service Park to change tyres before moving to the Parc Fermé.
- 16.2** Se aplică condițiile generale de securitate și condițiile referitoare la comportamentul pe traseu, prevăzute la Art. 6.10 din „Prescripțiile Generale aplicabile Campionatului Național de Viteză în Coastă”.
- 16.3** Dacă doi piloți se ajung din urmă în timpul manșelor de recunoaștere sau antrenament cronometrat, depășirea este posibilă. Comisarii de Traseu vor flutura steagul albastru. Pilotul cărui îi este afișat steagul albastru are obligația de a reduce viteza și de a conduce cât mai aproape de marginea din dreapta a traseului până când va fi depășit de pilotul mai rapid.
- Ignorarea steagului albastru se sancționează cu amendă conform Art. 21.1. Este obligatoriu ca ambii piloți (și cel care va fi depășit și cel care depășește) să vadă în același timp steagul.
- Pilotul mai rapid poate solicita Directorului de Concurs aprobarea startului la un interval de 1 minut în următoarele manșe.
- 16.4 Reîntoarcerea din Parcul de Regrupare în Parcul de Service**
- 16.4.1** Reîntoarcerea din Parcul de Regrupare în Parcul de Service după fiecare manșă de recunoaștere, antrenament cronometrat și concurs se face numai în coloană și numai în urma Automobilului de Securitate.
- Dacă numărul piloților înscriși este foarte mare, Comisarii Sportivi pot hotărî, după o consultare cu organizatorul, ca fiecare manșă să se desfășoare în grupe de câte 20 - 30 de automobile sau fiecare Grupă în parte.
- 16.4.2** Oprirea unui automobil în timpul reîntoarcerii se va penaliza conform Art. 21.1.
- 16.4.3** Depășirea coloanei de către un pilot în timpul reîntoarcerii se va penaliza conform Art. 21.1.
- 16.4.4** Transportul unei persoane în automobilul de concurs în timpul reîntoarcerii se va penaliza conform Art. 21.1.
- 16.4.5** Piloții ai căror automobile s-au oprit pe traseu din diverse motive, în manșele de recunoaștere, antrenament cronometrat sau concurs, vor coborî primii doar dacă se pot deplasa prin mijloace proprii și doar cu aprobarea Directorului de Concurs.
- Dacă se încalcă această prevedere, Comisarii Sportivi vor aplica penalizări conform Art. 21.1.
- 16.4.6** Piloții care părăsesc Parcul de Service sau Parcul Închis fără aprobarea prealabilă a Directorului de Concurs vor fi excluși din etapa respectivă.
- 16.4.7** După încheierea manșelor de concurs, piloților le este permisă oprirea în Parcul de Service pentru schimbarea anvelopelor, înainte de deplasarea în Parcul Închis.

**16.5 Track reconnaissance outside the Competition**

Track reconnaissance out of the Competition can be carried out as follows:

- With registered production or competition cars up to one week before the round,
- With registered production cars during the week of the round.

In both cases, the drivers will have to respect the instructions of the organizer and the provisions of the Romanian Road Traffic Regulations. Also, the use of competition tyres is not allowed during the reconnaissance of the track out of the Competition.

Drivers who have received sanctions from the Police on the competition track during the week of the round will not be accepted in the Competition.

**17. RUNNING OF THE COMPETITION****17.1 Each Competition must include:**

- A driver briefing presentation (online),
- At least one reconnaissance heat,
- At least one practice heat,
- Two race heat.

If the length of the track, the number of drivers entered and the schedule for the public road traffic closing time may influence the running of all heats and the number of heats as per Art. 17.2.1, Art. 17.3.1 and Art. 17.4.1 cannot be respected, with the approval of the Hill Climb Commission the number of heats may be reduced, but in no case less heats than those listed in this article may be organised.

**17.2 Reconnaissance heats****17.2.1** The number of reconnaissance heats for each round shall be as follows:

- 3 heats on the first day,
- 2 heats on the second day.

**17.2.2** Reconnaissance heats are considered a safety factor.**17.2.3** The start interval for reconnaissance heats is a minimum of 30 seconds.**17.2.4** Reconnaissance heats are timed, but the time achieved is unofficial and informative.**17.2.5** Only cars that have passed the scrutineering are allowed to start in the reconnaissance heats.**16.5 Recunoașterea traseului în afara Competiției**

Recunoașterea traseului în afara Competiției se pot efectua după cum urmează:

- Cu automobile înmatriculate de serie sau destinate competițiilor sportive până cu o săptămână înaintea etapei,
- Cu automobile înmatriculare de serie în săptămâna etapei.

În ambele cazuri, piloții vor respecta instrucțiunile organizatorului și prevederile Codului Rutier Român. De asemenea, în timpul recunoașterii traseului în afara Competiției nu este permisă utilizarea anvelopelor destinate competițiilor sportive.

Piloții care au primit sancțiuni din partea Poliției pe traseul de concurs, în săptămâna etapei, nu vor fi acceptați în Competiție.

**17. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI****17.1** Fiecare Competiție trebuie să conțină:

- O prezentare de informare a piloților (online),
- Cel puțin o manșă de recunoaștere,
- Cel puțin o manșă de antrenament cronometrat,
- Două manșe de concurs.

Dacă lungimea traseului, numărul piloților înscriși și programul de închidere al traficului public rutier pot influența desfășurarea tuturor manșelor și nu se pot respecta numărul de manșe conform Art. 17.2.1, Art. 17.3.1 și Art. 17.4.1, cu aprobarea Comisiei de Coastă se pot reduce numărul manșelor, dar în niciun caz nu se pot organiza mai puține manșe față de cele enumerate la acest articol.

**17.2 Manșele de recunoaștere****17.2.1** Numărul manșelor de recunoaștere pentru fiecare etapă trebuie să fie următorul:

- 3 manșe în prima zi,
- 2 manșe în a doua zi.

**17.2.2** Manșele de recunoaștere sunt considerate un factor de securitate.**17.2.3** Intervalul de start pentru manșele de recunoaștere este de minim 30 de secunde.**17.2.4** Manșele de recunoaștere sunt cronometrate, dar timpul realizat este neoficial și informativ.**17.2.5** Doar automobilele care au fost admise la verificarea tehnică inițială sunt admise să ia startul în manșele de recunoaștere.

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>17.2.6</b> For safety reasons, the Stewards may decide to cancel one or more reconnaissance heats, shorten the track, change the positions of the marshals, the Start line or the Finish line, depending on the number of drivers entered and / or unexpected events that may occur.</p> | <p><b>17.2.6</b> Din rațiuni de securitate, Comisararii Sportivi pot decide anularea unei / unor manșe de recunoaștere, scurtarea traseului, modificarea posturilor Comisarilor de Traseu, a liniei de Start sau a liniei de Sosire, în funcție de numărul piloților înscriși și / sau al evenimentelor neașteptate ce pot interveni.</p> |
| <p><b>17.3 Practice heats</b></p>  | <p><b>17.3 Manșele de antrenament cronometrat</b></p>   |
| <p><b>17.3.1</b> The number of practice heats for each round must be 2 on the first day.</p>   | <p><b>17.3.1</b> Numărul manșelor de antrenament cronometrat pentru fiecare etapă trebuie să fie de 2 manșe desfășurate în prima zi.</p>  |
| <p><b>17.3.2</b> The start interval for practice heats is a minimum of 30 seconds.</p>   | <p><b>17.3.2</b> Intervalul de start pentru manșele de antrenament cronometrat este de minim 30 de secunde.</p>   |
| <p><b>17.3.3</b> For safety reasons, the Stewards may decide to cancel a practice heat, depending on the number of drivers entered and / or unexpected events that may occur.</p>  | <p><b>17.3.3</b> Din rațiuni de securitate, Comisararii Sportivi pot decide anularea unei manșe de antrenament cronometrat, în funcție de numărul piloților înscriși și / sau al evenimentelor neașteptate ce pot interveni.</p>  |
| <p><b>17.4 Race heats</b></p>  | <p><b>17.4 Manșele de concurs</b></p>   |
| <p><b>17.4.1</b> The number of race heats for each round must be 2 on the second day.</p>  | <p><b>17.4.1</b> Numărul manșelor de concurs pentru fiecare etapă trebuie să fie de 2 manșe desfășurate în a doua zi.</p>   |
| <p><b>17.4.2</b> The start interval for race heats is a minimum of 30 seconds.</p>   | <p><b>17.4.2</b> Intervalul de start pentru manșele de concurs este de minim 30 de secunde.</p>   |
| <p><b>17.4.3</b> In case of force majeure, the Clerk of the Course may decide to stop any race heat at any time.</p>   | <p><b>17.4.3</b> În caz de forță majoră, Directorul de Concurs poate decide oprirea oricărei manșe de concurs, în orice moment al desfășurării acesteia.</p>  |
| <p><b>17.4.4</b> If the race heat cannot be restarted and if all drivers have completed a race heat prior to the race heat being stopped, the final classification of the round shall be based on the times achieved in the race heat held.</p>  | <p><b>17.4.4</b> Dacă manșa de concurs nu se poate relua și dacă înainte de oprirea acesteia toți piloții au efectuat o manșă de concurs, clasamentul final al etapei se stabilește în baza timpilor realizați în manșa de concurs desfășurată.</p>   |
| <p><b>17.4.5</b> The times achieved in the practice heats cannot be used for establishing round classification.</p>  | <p><b>17.4.5</b> Timpii realizați în manșele de antrenament cronometrat nu pot fi utilizați pentru întocmirea clasamentului etapei.</p>   |
| <p><b>17.4.6</b> If no race heat can be run, the entire round is cancelled.</p>  | <p><b>17.4.6</b> Dacă nu se poate efectua nicio manșă de concurs, întreaga etapă se anulează.</p>   |
| <p><b>17.4.7</b> In case of cancellation of the round due to force majeure, the entry fees will not be refunded.</p>   | <p><b>17.4.7</b> În cazul anulării etapei din motive de forță majoră, taxele de înscriere nu se restituie.</p>  |
| <p><b>17.4.8</b> Immediately after the return from the Regrouping Park to the Service Park, after the last race heat, there will be a Prize Giving Ceremony for the winners of the Open Classification of the round in a relevant area of the track.</p>                                       | <p><b>17.4.8</b> Imediat după reîntoarcerea din Parcul de Regrupare în Parcul de Service de după ultima manșă de concurs se va organiza o Festivitate de Premiere pentru câștigătorii Clasamentului Open al etapei într-o zonă de interes a traseului.</p>  |
| <p><b>17.4.9</b> Drivers who are unable to complete a full race heat due to track blockage or if they have been disturbed by another driver, with the approval of the Clerk of the Course, may restart. In this case, the return to the Start can only be done following the Safety Car.</p>   | <p><b>17.4.9</b> Piloții care nu pot parcurge integral o manșă de concurs din cauza blocării traseului sau în cazul în care au fost deranjați de un alt pilot, cu aprobarea Directorului de Concurs, pot relua startul. În acest caz, revenirea la Start se poate face doar în urma Automobilului de Securitate.</p>                      |

- 17.4.10** For admission to the start of the race heats, any driver must mandatorily complete at least one practice heat.
- If a driver fails to complete at least one practice heat for technical reasons certified in writing by a Scrutineer, the driver may start the race heats first in the group to which the car belongs.
- 17.4.11** Retirement from a race heat cannot constitute grounds for refusing to allow drivers to start in one of the subsequent race heats.
- 17.5** The detailed schedule of the reconnaissance, practice and competition heats will be specified in the Supplementary Regulations.
- 17.6** A maximum of 3 “road opener” cars (K1, K2, K3) are allowed on each round, of which at least one is mandatory. These must be competition cars and must be admitted to the scrutineering.
- The drivers of these cars must be FRAS-licensed or former FRAS-licensed, must apply for the round according to Art. 9.3 and must be accepted for the administrative checks according to Art. 14. It is also compulsory that each driver has a valid medical-sporting certificate.
- It is compulsory that the drivers and the “road opener” cars are approved by the Stewards.
- 17.7** In each reconnaissance, practice and race heats, the official cars (Spectator Safety and FRAS Safety) and the “road opener” cars will start on the instructions of the Clerk of the Course.
- Throughout the competition, the official cars will operate only on the instructions of the Clerk of the Course.
- 18. PARC FERMÉ AND SERVICE PARK**
- 18.1 Parc Fermé**  
The location of the Parc Fermé will be indicated in the Supplementary Regulations.
- Drivers must comply with the provisions of Art. 6.27 of the “General Prescriptions applicable to the National Hill Climb Championship”, otherwise they will be sanctioned by the Stewards with exclusion from the respective round.
- For clarity, the term exclusion (anywhere in these regulations) means total exclusion from the respective round without retaining any points obtained (from practice or race heats).
- 17.4.10** Pentru a fi admis la startul manșelor de concurs, orice pilot trebuie să finalizeze în mod obligatoriu cel puțin o manșă de antrenament cronometrat.
- Dacă un pilot nu reușește să finalizeze cel puțin o manșă de antrenament cronometrat din motive tehnice certificate în scris de un Comisar Tehnic, acesta poate lua startul în manșele de concurs primul la grupa în care se încadrează automobilul.
- 17.4.11** Retragerea dintr-o manșă de concurs nu poate constitui un motiv pentru a refuza ca piloții să ia startul într-una din manșele de concurs următoare.
- 17.5** Programul detaliat al manșelor de recunoaștere, antrenament cronometrat și concurs va fi specificat în Regulamentul Particular.
- 17.6** La fiecare etapă este permisă participarea a maxim 3 automobile „deschizător de drum” (K1, K2, K3), dintre care minim unul este obligatoriu. Acestea trebuie obligatoriu să fie automobile destinate competițiilor sportive și să fie admise la verificarea tehnică inițială.
- Piloții acestor automobile trebuie să fie licențiați sau fost licențiați FRAS, trebuie să se înscrie la etapă conform Art. 9.3 și să fie admiși la verificările administrative conform Art. 14. 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.
- 17.7** În fiecare manșă de recunoaștere, antrenament cronometrat și concurs, automobilele oficiale (Securitate Spectatori și Securitate FRAS) și automobilele „deschizător de drum” vor porni la indicațiile Directorului de Concurs.
- Pe toată desfășurarea competiției, automobilele oficiale vor acționa doar la indicațiile Directorului de Concurs.
- 18. PARC ÎNCHIS ȘI PARC DE SERVICE**
- 18.1 Parc Închis**  
Locația Parcului Închis va fi specificată în Regulamentul Particular.
- Piloții trebuie să respecte prevederile Art. 6.27 din „Prescripțiile Generale aplicabile Campionatului Național de Viteză în Coastă”, în caz contrar vor fi penalizați de către Comisarii Sportivi cu excludere din etapa respectivă.
- Pentru claritate, termenul de excludere (oriunde din acest regulament) înseamnă excludere totală din etapa respectivă fără a reține niciun punct obținut (din manșele de antrenament cronometrat sau concurs).

By exception, cars subject to Parc Fermé rules may only be intervened in force majeure situations (fire, fluid leaks, etc.) only to remove any existing danger.

## 18.2 Service Park

**18.2.1** For each driver it is mandatory to license a mechanic and a technical assistance car according to the Licensing Regulations.

The licence of the mechanic and the technical assistance car for CNR or TNM-VC is also valid for CNVC.

**18.2.2** The organiser of each round will draw up a Service Park Layout with the location of each driver and his technical service team, respecting the following:

- a) The organiser's partners and FRAS partners will be placed in areas visible to the public,
- b) The organiser will take into account requests for technical assistance (with other drivers) received with the stage entry,
- c) Depending on the space in the Service Park and depending on the logistics of each technical service team (number and size of technical service cars, number and size of tents, number of competition cars to be serviced, etc.), the drivers must be placed in order of the previous season's Open Classification for the first round, and from the second round onwards in order of the Open Classification on the date of the round. Otherwise, if the space in the Service Park does not allow the drivers to be placed in the order of the Open Classification due to technical team logistics, they will be placed first in the first area that allows easy placement for technical operations,
- d) Drivers with shared technical assistance will be placed according to the highest placed driver,
- e) Drivers who have their own technical assistance will be placed according to Paragraph c),
- f) Regardless of their position in the Open Classification, electric or hybrid cars will not be placed according to Paragraph c). They shall be placed in the immediate vicinity of the power source in the Service Park. In this case, drivers sharing assistance with a driver of an electric or hybrid car will be grouped together with the driver of the electric or hybrid car,
- g) Drivers not listed or who have not accumulated points in the Open Classification will be placed after the last driver to score points in the Open Classification, starting with Category 2 drivers and then Category 1 drivers in ascending order of Groups.

Pe cale de excepție, se poate interveni la automobilele supuse regulilor de Parc Închis doar în situații de forță majoră (incendiu, scurgeri de fluide, etc.) numai pentru a înlătura orice pericol existent.

## 18.2 Parc de Service

**18.2.1** Pentru fiecare pilot este obligatorie licențierea unui mecanic și a unui automobil de asistență tehnică conform Regulamentului pentru Licențiere.

Licența mecanicului și a automobilului de asistență tehnică pentru CNR sau TNM-VC este valabilă și pentru CNVC.

**18.2.2** Organizatorul fiecărei etape va elabora o Schiță a Parcului de Service cu amplasamentul fiecărui pilot și echipei sale de asistență tehnică, respectând următoarele:

- a) Partenerii organizatorului și partenerii FRAS se vor amplasa în spații vizibile publicului,
- b) Organizatorul va ține cont de solicitările privind asistența tehnică (alături de alți piloți) primite odată cu înscrierea la etapă,
- c) În funcție de spațiul din Parcul de Service și în funcție de logistica fiecărei echipe de asistență tehnică (numărul și dimensiunea automobilelor de asistență tehnică, numărul și dimensiunea corturilor, numărul de automobile de concurs pentru care se face asistența tehnică, etc.), amplasarea piloților trebuie făcută în ordinea Clasamentului Open al sezonului precedent pentru prima etapă, iar începând cu a doua etapă în ordinea Clasamentului Open la data desfășurării etapei. În caz contrar, dacă spațiul din Parcul de Service nu permite amplasarea piloților în ordinea Clasamentului Open din cauza logisticii echipei tehnice, aceștia vor fi amplasați primii în prima zonă care permite amplasarea facilă pentru operațiunile tehnice,
- d) Piloții care au asistență tehnică comună se vor amplasa în funcție de cel mai bine clasat pilot,
- e) Piloții care au propria asistență tehnică se vor amplasa conform Alin. c),
- f) Indiferent de poziția ocupată în Clasamentul Open, automobilele electrice sau hibrid nu se vor amplasa conform Alin. c). Acestea se vor amplasa în imediata apropiere a sursei de curent din Parcul de Service. În acest caz, piloții care au asistență comună cu un pilot al unui automobil electric sau hibrid se vor amplasa grupat alături de pilotul automobilului electric sau hibrid,
- g) Piloții care nu figurează sau care nu au acumulat puncte în Clasamentul Open se vor amplasa după ultimul pilot care a punctat în Clasamentul Open, începând cu piloții din Categoria 2, iar apoi cu piloții din Categoria 1 în ordinea crescătoare a Grupelor.

- 18.2.3** The Service Park layout approved by the Hill Climb Commission shall be published no later than 72 hours after the close of entries and shall be provisional. A period of 12 hours is allowed after the publication of the Service Park Layout for possible corrections or modifications from drivers. After 12 hours, the Service Park Layout is final and no changes will be accepted for any reason or cause.
- 18.2.4** Each driver and each technical service team must position themselves in the Service Park space allocated to them.
- For not respecting this rule the Stewards will apply sanctions according to Art. 21.1.
- 18.2.5** In the case of Service Parks of the parking type, each pilot will be allocated an area of 42 m<sup>2</sup> (6 x 7 m). In the case of Service Parks of the alignment type, each driver will be allocated 10 linear metres.
- 18.2.6** At each technical service tent, it is mandatory that each driver's technical team places a minimum P6 fire extinguisher.
- 18.2.7** Technical assistance cars are allowed in the Service Park only if they hold a Technical Assistance License issued by FRAS for the current season.
- 18.2.8** Mechanic(s) will be allowed in the Service Park only if they hold a Mechanic License issued by FRAS for the current season.
- 18.2.9** Drivers not complying with Art. 18.2.7 and / or Art. 18.2.8 will be removed from the Service Park and will be sanctioned according to Art. 21.1.
- 18.2.3** Schița Parcului de Service aprobată de către Comisia de Coastă se publică la maxim 72 de ore după închiderea înscrierilor, aceasta având titulatura de provizorie. Se alocă o perioadă de 12 de ore după publicarea Schiței Parcului de Service pentru eventuale corecturi sau modificări venite din partea piloților. După 12 de ore, Schița Parcului de Service rămâne definitivă și nu se mai acceptă nicio modificare, indiferent de cauză sau motiv.
- 18.2.4** Fiecare pilot și fiecare echipă de asistență tehnică trebuie obligatoriu să se poziționeze în spațiul din Parcul de Service care i-a fost alocat.
- Pentru nerespectarea acestei reguli Comisarii Sportivi vor aplica penalizări conform Art. 21.1.
- 18.2.5** În cazul Parcurilor de Service de tip parcare, fiecărui pilot i se va aloca o suprafață de 42 m<sup>2</sup> (6 x 7 m). În cazul Parcurilor de Service de tip aliniament, fiecărui pilot i se va aloca 10 m liniari.
- 18.2.6** La fiecare cort de asistență tehnică este obligatorie amplasarea de către echipa tehnică a fiecărui pilot a unui extingtor minim P6.
- 18.2.7** Automobilele de asistență tehnică sunt admise în Parcul de Service doar dacă dețin Licența de Asistență Tehnică emisă de către FRAS pentru sezonul în curs.
- 18.2.8** Mecanicul (sau mecanicii) va fi admis în Parcul de Service doar dacă dețin Licență de Mecanic emisă de către FRAS pentru sezonul în curs.
- 18.2.9** Piloții care nu respectă Art. 18.2.7 și / sau Art. 18.2.8 vor fi evacuați din Parcul de Service și vor fi sancționați conform Art. 21.1.

## 19. DOCUMENTS, CLASSIFICATIONS, PRIZES AND CEREMONIES OF THE COMPETITIONS

### 19.1 Documents

The following lists specific to the FRAS Competitions will be published systematically by the Competition Secretariat:

- The "Official Entry List",
- The "Official Team Entry List",
- The "list of drivers authorised to take part in the Competition", signed by the Clerk of the Course or by his assistant - if this is a separate document from the "Starting Order" list,
- The "Starting Order for reconnaissance and practice heats" list (Day 1), signed by the Clerk of the Course or by his assistant,
- The "Starting Order for reconnaissance and race heats" list (Day 2), signed by the Clerk of the Course or by his assistant.

## 19. DOCUMENTE, CLASAMENTE, PREMII ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE

### 19.1 Documente

Următoarele liste specifice Competițiilor FRAS vor fi publicate periodic de către Secretariatul Competiției:

- „Lista Oficială de Înscrieri”,
- „Lista Oficială de Înscrieri pentru Echipe”,
- „Lista piloților admiși să participe la Competiție”, semnată de către Directorul de Concurs sau de către Adjunctul acestuia - dacă este un document separat față de „Ordinea de Start”,
- Lista „Ordinii de Start pentru manșele de recunoaștere și antrenament cronometrat” (Ziua întâi), semnată de către Directorul de Concurs sau de către Adjunctul acestuia,
- Lista „Ordinii de Start pentru manșele de recunoaștere și concurs” (Ziua a doua), semnată de către Directorul de Concurs sau de către Adjunctul acestuia.

In the case of common CNVC / TNM-VC rounds, each document will specify the exact Championship for which each driver scores points. The "Start Order" will be common for both Championships, respecting Art. 12.4.1.

### 19.2 Classifications of the practice heats

In the case of common CNVC / TNM-VC rounds, each document will specify the exact Championship for which each driver scores points.

19.2.1 The classifications will be drawn up according to the best time set by each driver.

19.2.2 The following classifications will be drawn up by the Competition Secretariat:

#### After each of the practice heats:

- A provisional general classification of the drivers in all Categories, Groups and Classes - signed by the Clerk of the Course or by his assistant.

#### After all of the practice heats:

- A provisional and final general classification of the drivers in all Categories, Groups and Classes - signed by the Clerk of the Course or by his assistant.

### 19.3 Classifications of the race heats

In the case of common CNVC / TNM-VC rounds, each document will specify the exact Championship for which each driver scores points.

19.3.1 The driver classifications will be drawn up by adding together the times set by each driver in the two race heats.

In the case of a round comprising only one race heat, the classification will be drawn up according to the best time set by each driver.

19.3.2 The following classifications will be drawn up by the Competition Secretariat:

#### After each of the race heats:

- A provisional general classification of the drivers in all Categories, Groups and Classes - signed by the Clerk of the Course or by his assistant.

#### After each of the Competitions:

- A general classification of drivers in all Categories, Groups and Classes - OPEN Classification,
- A general classification of drivers for each Category,
- A general classification of drivers for each Group,
- A general classification of drivers for each Class,
- A general classification of Teams,
- A general classification of the Rookies,

În cazul etapelor comune CNVC / TNM-VC, în fiecare document se va specifica exact Campionatul pentru care punctează fiecare pilot. „Ordinea de Start” va fi comună pentru ambele Campionate, respectând Art. 12.4.1.

### 19.2 Clasamentele manșelor de antrenament cronometrat

În cazul etapelor comune CNVC / TNM-VC, în fiecare document se va specifica exact Campionatul pentru care punctează fiecare pilot.

19.2.1 Clasamentele vor fi întocmite în funcție de cel mai bun timp stabilit de fiecare pilot.

19.2.2 Următoarele clasamente vor fi întocmite de către Secretariatul Competiției:

#### După fiecare manșă de antrenament cronometrat:

- Un clasament general provizoriu al piloților din toate Categoriile, Grupele și Clasele - semnat de către Directorul de Concurs sau de către Adjunctul acestuia.

#### După toate manșele de antrenament cronometrat:

- Un clasament general provizoriu și final al piloților din toate Categoriile, Grupele și Clasele - semnat de către Directorul de Concurs sau de către Adjunctul acestuia.

### 19.3 Clasamentele manșelor de concurs

În cazul etapelor comune CNVC / TNM-VC, în fiecare document se va specifica exact Campionatul pentru care punctează fiecare pilot.

19.3.1 Clasamentul piloților va fi întocmit prin adunarea timpilor stabiliți de fiecare pilot în cele două manșe de concurs.

În cazul unei etape care implică doar o singură manșă de concurs, clasamentele se întocmesc în funcție de cel mai bun timp realizat de fiecare pilot.

19.3.2 Următoarele clasamente vor fi întocmite de către Secretariatul Competiției:

#### După fiecare manșă de concurs:

- Un clasament general provizoriu al piloților din toate Categoriile, Grupele și Clasele - semnat de către Directorul de Concurs sau de către Adjunctul acestuia.

#### După fiecare Competiție:

- Un clasament general al piloților din toate Categoriile, Grupele și Clasele - Clasament OPEN,
- Un clasament general al piloților pentru fiecare Categorie,
- Un clasament general al piloților pentru fiecare Grupă,
- Un clasament general al piloților pentru fiecare Clasă,
- Un clasament general al Echipelor,

- A general classification of Juniors,
- Historic Car Classifications, according to Appendix 9,
- Classifications for Dacia Revival, according to the Sporting Regulations and the Technical Regulations of Dacia Revival,
- Classifications for the Dacia National Class, according to the Technical Regulations for Historic Competition Vehicles,
- Other classifications as specified in the Supplementary Regulations of each round.

The provisional classifications above will be signed by the Clerk of the Course or by his assistant.

The final classifications above will be signed by the Stewards.

#### 19.4 Publication of the documents and classifications

##### 19.4.1

	Digital Notice Board	Official Notice Board (physical)	
Supplementary Regulations with FRAS visa	Mandatory	Copies available Digital Notice Board	30 days before the round
Provisional entry list	Mandatory	No	Up to the date of the close of entries
Official entry list	Mandatory	Mandatory	Published after FRAS check
Bulletin(s)	Mandatory	Mandatory	
Schedule	Mandatory	Mandatory	
Starting order	Mandatory	Mandatory	Signed by the Clerk of the Course*
Provisional classification after each of the practice and race heats	No	Mandatory	Signed by the Clerk of the Course*
Provisional and final classification after all of the practice heats	Mandatory	Mandatory	Signed by the Clerk of the Course*
Provisional and final classification after all the race heats	Mandatory	Mandatory	Provisional: Signed by the Clerk of the Course*  Final: Signed by the Stewards

\* or by his assistant

- Un clasament general al Debutanților,
- Un clasament general al Juniorilor,
- Clasamente pentru Automobile Istorice, conform Anexei 9,
- Clasamente pentru Dacia Revival, conform Regulamentului Sportiv și Regulamentului Tehnic al Dacia Revival,
- Clasamente pentru Clasa Națională Dacia, conform Regulamentului Tehnic pentru Vehicule Istorice de Competiție,
- Alte clasamente prevăzute de Regulamentul Particular al fiecărei etape.

Clasamentele provizorii prezentate mai sus vor fi semnate de către Directorul de Concurs sau de către Adjunctul acestuia.

Clasamentele finale prezentate mai sus vor fi semnate de către Comisarii Sportivi.

#### 19.4 Publicarea documentelor și a clasamentelor

##### 19.4.1

	Panou Digital de Afișaj	Panou Oficial de Afișaj (fizic)	
Regulament Particular avizat de FRAS	Obligatori	Copii disponibile pe Panoul Digital de Afișaj	30 de zile înainte de etapă
Lista provizorie de înscrieri	Obligatori	Nu	Până la data închiderii înscrierilor
Lista oficială de înscrieri	Obligatori	Obligatori	Publicată după verificarea FRAS
Buletin(e)	Obligatori	Obligatori	
Program	Obligatori	Obligatori	
Ordinea de Start	Obligatori	Obligatori	Semnată de către Directorul de Concurs*
Clasament provizoriu după fiecare manșă de antrenament cronometrat și de concurs	Nu	Obligatori	Semnată de către Directorul de Concurs *
Clasament provizoriu și final după toate manșele de antrenament cronometrat	Obligatori	Obligatori	Semnată de către Directorul de Concurs *
Clasament provizoriu și final după toate manșele de concurs	Obligatori	Obligatori	Provizoriu: Semnată de către Directorul de Concurs *  Finală: Semnată de către Comisarii Sportivi

\* sau de către Adjunctul acestuia

**19.4.2 Results online (“live-timing” service)**

Timing that is live and published online (“live-timing”) is unofficial.

The results dedicated specifically to the round must be available.

At least an intermediate time is mandatory.

The internet link for the live-timing is:  
<https://live.fras.ro>

**19.5 Special cases: Classifications****19.5.1 Dead heat**

In the case of a dead heat in a round, the drivers will be separated:

- a) According to their best time in the race heats,
- b) According to their best time in the practice heats.

**19.5.2 Management of classifications in case of anti-doping procedures**

The final classifications of the round will be established without reservation.

After the announcement of the final judgment (including appeals), a sanction against a driver relating to a breach of the anti-doping rules committed during a round may lead to the cancellation of all the individual results obtained by the driver within the framework of the said round, with all the consequences resulting therefrom, including the modification of the final classifications and the forfeiting of trophies, medals, points and prizes.

**19.5.3 Management of classifications in case of protest, appeal or further scrutineering checks**

Any protest the outcome of which is likely to affect the classification of the round obliges the Competition Secretariat to publish only a provisional or final classification with reservation until the announcement of the final judgment, including appeals.

The reservation will be indicated on all the provisional and / or final classifications as well as on the driver targeted by the protest (appeal, scrutineering, etc.).

*Examples of reservations to be indicated:*

“Subject to the results of final scrutineering”

“Subject to the results of the further scrutineering checks”

“Subject to the results of the appeal lodged by competitor no. XX”

“Subject to the Stewards’ final decision (Car no. XX)”  
etc.

**19.4.2 Rezultate online (serviciul „timp live)**

Timpul live și publicat online („live-timing”) este neoficial.

Rezultatele dedicate în mod special etapei trebuie să fie disponibile.

Cel puțin un timp intermediar este obligatoriu.

Linkul de internet pentru transmisia timpilor live este:  
<https://live.fras.ro>

**19.5 Cazuri speciale: Clasamente****19.5.1 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 cronometrat.

**19.5.2 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.

**19.5.3 Gestionarea clasamentelor în caz de contestație, recurs sau 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.

However, if the protest would affect only part of the classification, the other part may be published definitively (final classification).

The reservation will be indicated on the parts of the classification (Overall, Category, Group, Class) that are likely to be modified following the protest and on the driver targeted by the protest (appeal, scrutineering, etc.).

Cu toate acestea, dacă contestația 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.).

## 19.6 Cash prizes

19.6.1 If cash prizes are distributed by the organiser or FRAS, details of the cash prizes shall be provided in the Supplementary Regulations.

## 19.7 Prizes and Cups

19.7.1 The cups, trophies and special prizes will be provided by the organiser and detailed in the Supplementary Regulations.

19.7.2 Prizes in kind which have not been collected within one month after the round will remain the property of the organiser. No prizes will be sent.

19.7.3 A Driver may win any number of prizes, and of other prizes awarded by the organiser in the other Competitions organised jointly.

## 19.8 Podium ceremony

19.8.1 The date, time and location of the podium ceremony will be indicated in the Supplementary Regulations.

The podium ceremony protocol will be posted on the official notice board at the beginning of the round (order of the different ceremonies, order of prizes, etc.) or distributed during the administrative checking.

19.8.2 The podium ceremony will take place immediately after the last race heat. The drivers must be present, wearing their competition overalls or clothing including their partners.

19.8.3 In the case of the joint CNVC / TNM-VC rounds, the CNVC podium ceremony will be organised first, then the TNM-VC podium ceremony.

19.8.4 Any driver who does not attend the podium ceremony will forfeit all prizes associated with his result.

19.8.5 The following classifications will be awarded in the following order and under the following conditions:

### 1. Dacia Revival General Classification:

If at least 3 drivers are entered for a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places will be awarded, otherwise only 1<sup>st</sup> place will be awarded.

## 19.6 Premii în bani

19.6.1 În cazul în care organizatorul sau FRAS oferă premii în bani, detaliile privind premiile în bani vor fi specificate în Regulamentul Particular.

## 19.7 Premii și Cupe

19.7.1 Cupele, trofee și premiile speciale vor fi oferite de către organizator și detaliate în Regulamentul Particular.

19.7.2 Premiile primite care nu au fost revendicate în termen de o lună de la data etapei vor rămâne în proprietatea organizatorului. Nu se va trimite niciun premiu.

19.7.3 Un pilot poate câștiga un număr nelimitat de premii, precum și alte premii acordate de organizator în cadrul altor etape organizate în comun.

## 19.8 Festivitatea de premiere

19.8.1 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.

19.8.2 Festivitatea de premiere va avea loc imediat după ultima manșă de concurs. Piloții trebuie să fie prezenți, purtând combinezonul de concurs sau haine incluzând partenerii acestora.

19.8.3 În cazul etapelor comune CNVC / TNM-VC, se va organiza întâi festivitatea de premiere CNVC, apoi festivitatea de premiere TNM-VC.

19.8.4 Orice pilot care nu participă la festivitatea de premiere va pierde toate premiile asociate cu rezultatul său.

19.8.5 Se vor premia următoarele clasamente, în următoarea ordine și sub următoarele condiții:

### 1. Clasament General Dacia Revival:

Dacă la o etapă sunt înscriși minim 3 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3. În caz contrar, se premiază doar locul 1.

**2. Dacia Revival Categories Classification:**

If at least 3 drivers are entered in each Category on a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places in the respective Category will be awarded. Otherwise, the respective Category is not awarded.

**3. Dacia National Cup General Classification:**

If at least 3 drivers are entered in a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places are awarded. Otherwise, only 1<sup>st</sup> place is awarded.

**4. Dacia National Cup Class Classification:**

If at least 3 drivers are entered in each Class for a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places in that Class will be awarded. Otherwise, that Class is not awarded.

**5. Historic Car Classifications:**

According to Appendix 9 - General Regulations - National Hill Climb Championship for Historic Cars.

**6. Juniors Classification:**

If at least 5 drivers are entered in a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places will be awarded. If 3 or 4 drivers are entered, only 1<sup>st</sup> place is awarded. If less than 3 drivers are entered, no prize is awarded.

**7. Rookie Classification:**

If at least 5 drivers are entered for a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places are awarded. If 3 or 4 drivers are entered, only 1<sup>st</sup> place is awarded. If less than 3 drivers are entered, no prize is awarded.

**8. Classes Classification:**

If at least 5 drivers are entered in each Class in a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places in that Class will be awarded. If 3 or 4 drivers are entered, only 1<sup>st</sup> place for that Class is awarded. If less than 3 drivers are entered, no prize is awarded for that Class.

**9. Groups Classification:**

If at least 5 drivers are entered in each Group for a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places in that Group will be awarded. If 3 or 4 drivers are entered, only 1<sup>st</sup> place for that Group is awarded. If less than 3 drivers are entered, no prize will be awarded for that Group.

**10. Categories Classification:**

If at least 5 drivers are entered in each Category for a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places in that Category will be awarded. If 3 or 4 drivers are entered, only 1<sup>st</sup> place in that Category will be awarded. If less than 3 drivers are entered, no prize is awarded for that Category.

**11. Teams Classification:**

If at least 3 teams are entered for a round, 1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places are awarded.

**12. Open Classification:**

1<sup>st</sup>, 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> places are awarded.

**13. King of the Hill Trophy:**

Awarded to the driver with the fastest time in one of the reconnaissance, practice or race heats of a round.

**2. Clasament Categorii Dacia Revival:**

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

**3. Clasament General Cupa Națională Dacia:**

Dacă la o etapă sunt înscriși minim 3 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3. În caz contrar, se premiază doar locul 1.

**4. Clasament Clase Cupa Națională Dacia:**

Dacă la o etapă sunt înscriși la fiecare Clasă minim 3 piloți, se premiază locurile 1, 2 și 3 în Clasa respectivă. În caz contrar, Clasa respectivă nu se premiază.

**5. Clasamente Automobile Istorice:**

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

**6. Clasament Juniori:**

Dacă la o etapă sunt înscriși minim 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.

**7. Clasament Debutanți:**

Dacă la o etapă sunt înscriși minim 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.

**8. Clasament Clase:**

Dacă la o etapă sunt înscriși la fiecare Clasă minim 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.

**9. Clasament Grupe:**

Dacă la o etapă sunt înscriși la fiecare Grupă minim 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.

**10. Clasament Categorii:**

Dacă la o etapă sunt înscriși la fiecare Categorie minim 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.

**11. Clasament Echipe:**

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

**12. Clasament Open:**

Se premiază locurile 1, 2 și 3.

**13. Trofeul King of the Hill:**

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

- |  |   |
|--|---|
| <p><b>19.9 Special cases: Prizes, cups and podium ceremony</b></p> <p><b>19.9.1 Management of prizes, cups and podium ceremony in case of anti-doping procedures</b><br/>The final classifications of the round will be established without reservation.</p> <p>The prizes and cups won by a driver who is the subject of an anti-doping or anti-alcohol procedure may be awarded within the framework of the round.</p> <p>After the announcement of the final judgment (including appeals), a sanction against a driver relating to a breach of the anti-doping rules committed during a round may lead to the cancellation of all the individual results obtained by the driver within the framework of the said round, with all the consequences resulting therefrom, including the modification of the final classifications and the forfeiting of trophies, medals, points and prizes.</p> <p><b>19.9.2 Management of prizes, cups and podium ceremony in case of protest, appeal or further scrutineering checks</b></p> <p><b>19.9.2.1</b> If it proves impossible to give a final ruling on a protest within the framework of the round, the podium ceremony will take place as indicated in Art. 19.8.</p> <p>The podium ceremony will take place on the basis of the final classification with reservation and the corresponding cups will be awarded.</p> <p>The prizes will be withheld until the announcement of the final judgment, including appeals. If the final judgment goes against the driver concerned, he will forfeit his prize, which will go to the driver classified directly after him if this has been so decided.</p> <p>The organiser is tasked with distributing the prizes to the drivers concerned within the two weeks following the announcement of the final judgment, including appeals.</p> <p><u>Suspensive effect resulting from an appeal</u><br/>The suspensive effect resulting from an appeal prevents the driver from laying claim to the prize-giving or to the podium, and from appearing in the provisional and / or final classifications of the round in a place other than that which would result from the application of the sanction.</p> <p><b>19.9.2.2</b> If a protest would affect only part of the classification, the other part may be published definitively (final classification). The corresponding cups and prizes may be awarded.</p> | <p><b>19.9 Cazuri speciale: Premii, cupe și festivitatea de premiere</b></p> <p><b>19.9.1 Gestionarea premiilor, a cupelor și a festivității de premiere în cazul procedurilor anti-doping</b><br/>Clasamentele finale ale etapei vor fi stabilite fără rezerve.</p> <p>Premiile și cupele câștigate de un pilot care face obiectul unei proceduri anti-doping sau anti-alcool pot fi acordate în cadrul etapei.</p> <p>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.</p> <p><b>19.9.2 Gestionarea premiilor, a cupelor și a festivității de premiere în caz de contestație, recurs sau verificări tehnice suplimentare</b></p> <p><b>19.9.2.1</b> În cazul în care se dovedește că este imposibil să se pronunțe o decizie finală asupra unei contestații în cadrul etapei, festivitatea de premiere va avea loc așa cum se prevede la Art. 19.8.</p> <p>Festivitatea de premiere se va desfășura pe baza clasamentului final cu rezerve și se vor acorda cupele corespunzătoare.</p> <p>Premiile vor fi retrase până la anunțarea hotărârii finale, inclusiv a recursurilor. Dacă hotărârea finală este în defavoarea pilotului în cauză, acesta își va pierde premiul, care va fi acordat pilotului clasat imediat după el, în cazul în care acest lucru a fost astfel decis.</p> <p>Organizatorul are sarcina de a distribui premiile către piloții în cauză în termen de două săptămâni de la anunțarea hotărârii finale, inclusiv a recursurilor.</p> <p><u>Efectul de suspendare rezultat în urma unui recurs</u><br/>Efectul de suspendare rezultat în urma unui recurs îl împiedică pe pilot să pretindă acordarea premiilor sau să ocupe un loc pe podium și să apară în clasamentele provizorii și / sau finale ale etapei pe un alt loc decât cel care ar rezulta în urma aplicării penalizării.</p> <p><b>19.9.2.2</b> Dacă o contestație ar afecta doar o parte a clasamentului, cealaltă parte poate fi publicată definitiv (clasament final). Se pot acorda cupele și premiile corespunzătoare.</p> |
|--|---|

**19.9.2.3** The distribution of the prizes during a podium ceremony that takes place on the basis of a final classification with reservation comes under the responsibility of the organiser alone.

After the announcement of the final judgment (including appeals), the organiser is tasked with reclaiming or distributing the cups and prizes to the drivers concerned within the two weeks following the announcement of the final judgment.

## **20. CLASSIFICATION, PRIZES AND CEREMONY OF THE CHAMPIONSHIP**

### **20.1 Classification and scale of points**

**20.1.1** At the end of each round, points will be awarded for each classification as follows:

1 <sup>st</sup> :	25	points
2 <sup>nd</sup> :	28	points
3 <sup>rd</sup> :	15	points
4 <sup>th</sup> :	12	points
5 <sup>th</sup> :	10	points
6 <sup>th</sup> :	8	points
7 <sup>th</sup> :	6	points
8 <sup>th</sup> :	4	points
9 <sup>th</sup> :	2	points
10 <sup>th</sup> :	1	point

**20.1.2** Full points are awarded in the Groups, Classes and other classifications (Rookies, Juniors, etc.) in which at least 3 cars driven by drivers with an annual licence have been entered and scrutineered and have effectively taken the start of a practice or race heat in the respective classification.

Full points are awarded in the Categories in which at least 5 cars driven by drivers with an annual licence have been entered and scrutineered and have effectively taken the start of a practice or race heat in the respective classification.

Only half points (50 %) are awarded in the Groups, Classes and other classifications (Rookies, Juniors, etc.) where fewer than 3 cars driven by drivers with an annual licence have effectively taken the start of a practice or race heat.

Only half points (50 %) are awarded in the Categories where fewer than 5 cars driven by drivers with an annual licence have effectively taken the start of a practice or race heat.

Penalty (in compliance with Art 15.3.4).

**19.9.2.3** Acordarea premiilor în cadrul unei festivități de premiere care are loc pe baza unui clasament final cu rezerve este responsabilitatea exclusivă a organizatorului.

După anunțarea hotărârii finale (inclusiv a recursurilor), organizatorul are sarcina de a recupera sau de a distribui cupele și premiile piloților în cauză în termen de două săptămâni de la anunțarea hotărârii finale.

## **20. CLASAMENTE, PREMII ȘI FESTIVITATEA DE PREMIERE A CAMPIONATULUI**

### **20.1 Clasamentul și acordarea punctelor**

**20.1.1** La finalul fiecărei etape, se vor acorda puncte pentru fiecare clasament, după cum urmează:

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

**20.1.2** Se acordă puncte întregi în clasamentele Grupelor, Claselor și alte clasamente (Debutanți, Juniori, etc.) în care cel puțin 3 automobile pilotate de către piloți cu licență anuală au fost înscrise și admise la verificarea tehnică inițială și au luat startul efectiv într-o manșă de antrenament cronometrat sau de concurs în clasamentul respectiv.

Se acordă puncte întregi în clasamentele Categoriilor în care cel puțin 5 automobile pilotate de către piloți cu licență anuală au fost înscrise și admise la verificarea tehnică inițială și au luat startul efectiv într-o manșă de antrenament cronometrat sau de concurs în clasamentul respectiv.

Se acordă doar jumătate de puncte (50 %) în clasamentele Grupelor, Claselor și alte clasamente (Debutanți, Juniori, etc.) în care mai puțin de 3 automobile pilotate de către piloți cu licență anuală au luat efectiv startul într-o manșă de antrenament cronometrat sau de concurs.

Se acordă doar jumătate de puncte (50 %) în clasamentele Categoriilor, Grupelor, Claselor și alte clasamente (Debutanți, Juniori, etc.) în care mai puțin de 3 automobile pilotate de către piloți cu licență anuală au luat efectiv startul într-o manșă de antrenament cronometrat sau de concurs.

Sanctiune (în conformitate cu Art. 15.3.4).

**20.1.3** For the classification of the practice heats, 5, 3, respectively 2 points are awarded for positions 1, 2 and 3 in each Group and Class classification where at least 5 cars driven by drivers with an annual licence have been entered and scrutineered.

In the case of Groups and Classes in which less than 5 cars driven by drivers with an annual licence have been entered, only half points will be awarded.

**20.1.4** Drivers who have obtained a time in only one of the two race heats will be awarded 25 % of the points awarded for the position they occupied in that heat (e.g.: a driver fails to finish the first race heat and in the second race heat he finishes second; in this case the driver will be awarded  $18 * 25 \% = 4,5$  points).

**20.1.5** Drivers registered in a round based on a One Event license will be classified, awarded at the respective round (if the award criteria are met, see Art. 19.8.5), but no valid points will be retained for the Final Classifications, including the Team Classification. In this case, drivers placed behind one or more drivers holding a One Event license will be awarded the points corresponding to the free positions.

#### **20.1.6 Teams Classification**

**20.1.6.1** A Team will also be classified with fewer drivers than the number of drivers nominated on the Team Licence. For a Team to be eligible at least 2 drivers must be entered and complete at least one race heat.

**20.1.6.2** Regardless of the number of Teams entered in a round, the classification will not be determined according to Art. 20.1.1.

Teams Classification will be established according to Art. 8.3.2.

**20.1.6.3** Teams Classification will be awarded at a round if the criteria in Art. 19.8.5 are met.

**20.1.6.4** In case of a dead heat in the Teams Classification, Art. 8.3.3 shall apply.

#### **20.2 Final Championship classification**

**20.2.1** Only drivers who have scored at least 1 point within the framework of the Championship rounds will be included in the final Championship classifications.

**20.2.2** Drivers who, more than once during the season, have been definitively disqualified from a round for breaching the Technical Regulations (weight, engine, etc.) will be disqualified from the final Championship classifications.

**20.1.3** Pentru clasamentul manșelor de antrenament cronometrat se acordă 5, 3, respectiv 2 puncte pentru pozițiile 1, 2 și 3 în fiecare clasament al Grupelor și Claselor în care cel puțin 5 automobile pilotate de către piloți cu licență anuală au fost înscrise și admise la verificarea tehnică inițială.

În cazul Grupelor și Claselor în care au fost înscrise mai puțin de 5 automobile pilotate de către piloți cu licență anuală se acordă doar jumătate de puncte.

**20.1.4** În cazul piloților care au obținut un timp doar într-una din cele două manșe de concurs desfășurate li se vor acorda 25 % din punctajul acordat poziției ocupate în manșa respectivă (de exemplu: un pilot nu reușește să finalizeze prima manșă de concurs, iar în a doua manșă de concurs se clasează pe poziția a doua; în acest caz pilotului i se va acorda  $18 * 25 \% = 4,5$  puncte).

**20.1.5** Piloții înscrși la o etapă în baza unei licențe One Event vor fi clasați, premiați la etapa respectivă (dacă se îndeplinesc criteriile de premiere, vezi Art. 19.8.5), însă nu li se vor reține puncte valabile pentru Clasamentele Finale ale Campionatului, inclusiv ale Clasamentului pe Echipe. În acest caz, piloților clasați în spatele unuia sau a mai multor piloți având licență One Event, li se vor atribui punctele corespunzătoare pozițiilor libere.

#### **20.1.6 Clasamentul Echipelor**

**20.1.6.1** O Echipă se va clasa și cu un număr mai mic de piloți față de numărul piloților nominalizați pe Licența de Echipă. Pentru ca Echipa să fie eligibilă trebuie să se înscrie cel puțin 2 piloți care să finalizeze cel puțin o manșă de concurs.

**20.1.6.2** Indiferent de numărul Echipelor înscrise la o etapă, clasamentul nu se va stabili conform Art. 20.1.1.

Clasamentul Echipelor se va stabili conform Art. 8.3.2.

**20.1.6.3** Clasamentul Echipelor se va premia la o etapă dacă se îndeplinesc criteriile de la Art. 19.8.5.

**20.1.6.4** În caz de egalitate în Clasamentul Echipelor se va respecta Art. 8.3.3.

#### **20.2 Clasamentul final al Campionatului**

**20.2.1** Doar piloții care au obținut cel puțin 1 punct în cadrul etapelor de Campionat vor fi incluși în clasamentele finale ale Campionatului.

**20.2.2** Piloții care au fost descalificați definitiv dintr-o etapă, mai mult de o dată în timpul sezonului, pentru încălcarea Regulamentului Tehnic (greutate, motor, etc.) vor fi descalificați din clasamentele finale ale Campionatului.

**20.2.3** In all Final Classifications of the Championship, points obtained in the best 6 rounds will be taken into account.

If a driver starts less than 6 rounds, all the points obtained from the rounds in which he started are taken into account.

To become Overall National Champion, it is mandatory to start at least 6 rounds. If a driver finishes first in the Final Championship Classification without fulfilling this requirement, he will be awarded the title of "Winner".

To become the National Champion in Group / Class / other classification (Rookies, Juniors, etc.) it is mandatory to participate in a minimum of 6 rounds, and Group / Class / other classification (Rookies, Juniors, etc.) must consist of a minimum of 5 drivers with an annual license for a minimum of 4 rounds of the National Hill Climb Championship. If a driver places first in any of the Final Championship Classifications without meeting these requirements, it will be awarded the title of "Winner."

A driver who does not start in at least 3 rounds in the National Hill Climb Championship will not be able to win any title or prize in any of the Final Classifications of the Championship.

#### **20.2.4 Dead heat**

For drivers whose total points tally is identical in the final Championship classifications, the rule to break the deadlock will be as follows:

- According to the quality of places (number of 1<sup>st</sup> places, then number of 2<sup>nd</sup> places, etc.) obtained by them in the Category, Group, Class or other classifications (Rookies, Juniors, etc.) of the rounds having contributed to their points total,
- According to the quality of places (number of 1<sup>st</sup> places, then number of 2<sup>nd</sup> places, etc.) obtained by them in the Category, Group, Class or other classifications (Rookies, Juniors, etc.) of the rounds of which the results have not been retained, according to Art. 20.2.3.

In case of a further dead heat, the winner will be decided by FRAS on the basis of other criteria validated by the Federal Council.

### **20.3 FRAS Awards and Prizes**

**20.3.1** At the final season of the National Hill Climb Championship the following classifications will be established:

- Open Classification: all competing cars
- Category 1 General Classification
- Category 2 General Classification
- Category 3 General Classification
- Groups Classification
- Classes Classification

**20.2.3** În toate Clasamentele Finale ale Campionatului, se vor lua în calcul punctele obținute la cele mai bune 6 etape.

Dacă un pilot ia startul la mai puțin de 6 etape se iau în calcul toate punctele obținute de la etapele la care a luat startul.

Pentru a deveni Campion Național Absolut este obligatoriu startul la minim 6 etape. Dacă un pilot se clasează pe primul loc în Clasamentul Final al Campionatului fără să îndeplinească această cerință, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Pentru a deveni Campion Național la Grupă / Clasă / alte clasamente (Debutanți, Juniori, etc.) este obligatoriu startul la minim 6 etape, iar Grupa / Clasa / alt clasament (Debutanți, Juniori, etc.) trebuie să fie constituită din minim 5 piloți cu licență anuală la minim 4 etape din Campionatul Național de Viteză în Coastă. Dacă un pilot se clasează pe primul loc în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului fără să îndeplinească aceste cerințe, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Un pilot care nu a luat startul la minim 3 etape în Campionatul Național de Viteză în Coastă nu va putea obține niciun titlu, respectiv niciun premiu în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului.

#### **20.2.4 Egalitate**

În cazul piloților al căror număr total de puncte este identic în Clasamentele Finale ale Campionatului, regula de departajare va fi următoarea:

- În funcție de numărul de locuri (numărul de locuri 1, apoi numărul de locuri 2, etc.) obținute de aceștia în Categoria, Grupa, Clasa sau în alte clasamente (Debutanți, Juniori, etc.) în etapele care au contribuit la acumularea punctelor lor,
- În funcție de numărul de locuri (numărul de locuri 1, apoi numărul de locuri 2, etc.) obținute de aceștia în Categoria, Grupa, Clasa sau în alte clasamente (Debutanți, Juniori, etc.) ale etapelor ale căror rezultate nu au fost reținute, în conformitate cu Art. 20.2.3.

În cazul unei noi situații de egalitate de puncte, câștigătorul va fi desemnat de FRAS în baza altor criterii validate de Consiliul Federal.

### **20.3 Premiile și Distincțiile FRAS**

**20.3.1** La finalul sezonului al Campionatului Național de Viteză în Coastă se vor întocmi următoarele clasamente:

- Clasament Open: toate automobilele participante
- Clasament General Categoria 1
- Clasament General Categoria 2
- Clasament General Categoria 3
- Clasament Grupe
- Clasament Clase

- Rookies Classification
- Juniors Classification
- Historic Car Classifications: According to Appendix 9
- Dacia Revival Classifications: According to Dacia Revival Sporting Regulations and Technical Regulations
- Dacia National Class Classifications: According to the Technical Regulations for Historic Competition Vehicles

- Clasament Debutanți
- Clasament Juniori
- Clasamente Automobile Istorice: Conform Anexei 9
- Clasamente Dacia Revival: Conform Regulamentului Sportiv și Regulamentului Tehnic al Dacia Revival
- Clasamente Clasa Națională Dacia: Conform Regulamentului Tehnic pentru Vehicule Istorice de Competiție.

**20.3.2** The driver having obtained the highest points total at the end of the season will be declared:

- **In the Open Classification**  
Overall National Champion of the National Hill Climb Championship
- **In the Category 1 Classification**  
Category 1 National Champion of the National Hill Climb Championship
- **In the Category 2 Classification**  
Category 2 National Champion of the National Hill Climb Championship
- **In the Category 3 Classification**  
Category 3 National Champion of the National Hill Climb Championship

The title of “Champion” is awarded if the criteria of Art. 20.2.3 are met.

**20.3.3** The Team having obtained the highest points total at the end of the season will be declared the National Hill Climb Championship Champion.

**20.3.4** FRAS may decline to award any title in the case of insufficient performance or participation.

#### **20.4 FRAS Annual Prize Giving**

**20.4.1** At the end of the season, FRAS organizes the Annual Prize Giving, where the awards for the Final Classifications of the National Hill Climb Championship will be presented.

**20.4.2** At the Annual Prize Giving will be invited and awarded **ONLY** the drivers who have obtained the title of “**CHAMPION**” and **the 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> position in the constituted Classifications** in the National Hill Climb Championship Final Classifications.

Drivers who have obtained the title of “**WINNER**” and **the 2<sup>nd</sup> and 3<sup>rd</sup> position in the unconstituted Classifications** will **NOT** be invited and will **NOT** be awarded at the Annual Prize Giving.

See Art. 20.2.3.

**20.4.3** Representatives of the organising clubs the rounds must also attend the Annual Prize Giving following an invitation from the FRAS.

**20.3.2** Pilotul care a obținut cel mai mare număr de puncte la finalul sezonului va fi declarat:

- **În Clasamentul Open**  
Campionul Național Absolut al Campionatului Național de Viteză în Coastă
- **În Clasamentul Categoriei 1**  
Campionul Național al Categoriei 1 al Campionatului Național de Viteză în Coastă
- **În Clasamentul Categoriei 2**  
Campionul Național al Categoriei 2 al Campionatului Național de Viteză în Coastă
- **În Clasamentul Categoriei 3**  
Campionul Național al Categoriei 3 al Campionatului Național de Viteză în Coastă

Titulatura de „Campion” se acordă dacă se îndeplinesc criteriile de la Art. 20.2.3.

**20.3.3** Echipa care a obținut cel mai mare număr de puncte la finalul sezonului va fi declarată Campioana Națională a Campionatului Național de Viteză în Coastă.

**20.3.4** FRAS poate refuza acordarea oricărui titlului în cazul unei performanțe scăzute sau a unei participări insuficiente.

#### **20.4 Gala Campionilor FRAS**

**20.4.1** La finalul sezonului, FRAS organizează Gala Campionilor, unde se vor decerna premiile pentru Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Viteză în Coastă.

**20.4.2** La Gala Campionilor vor fi invitați și premiați **DOAR** piloții care au obținut titulatura de „**CAMPION**” și **pozițiile 2 și 3 din Clasamentele constituite** în Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Viteză în Coastă.

Piloții care au obținut titulatura de „**CÂȘTIGĂTOR**” și **pozițiile 2 și 3 din Clasamentele neconstituite** **NU** vor fi invitate și **NU** vor fi premiate la Gala Campionilor.

Vezi Art. 20.2.3.

**20.4.3** De asemenea, reprezentanții cluburilor organizatoare ale etapelor trebuie să participe la Gala Campionilor în urma unei invitații din partea FRAS.

**20.4.4** Further details of the Champions Gala will be set out in a communication issued by the FRAS.

#### 20.4.5 Absence

Save in a case of force majeure, absence will entail a fine of 2500 RON to be paid to FRAS.

## 21. PENALTIES

**21.1** The following list of examples is not exhaustive. The stewards have overall authority concerning the penalties imposed.

INFRINGEMENT		PENALTY
01	Entry of a car that does not comply with the Regulations	Start refused
02	Absence of valid Licence(s)	Start refused
03	Failure to pay entry fees (where applicable)	Start refused
04	Failure to submit a homologation form or national technical passport	Start refused
05	Car whose construction and / or technical condition does not comply with safety measures or is considered dangerous	Minimum fine of 750 RON or at the decision of the Stewards until the start refused. The Technical Commission is consulted
06	Late arrival at the starting area	Start refused
07	Failure to respect instructions given by the flag signals	At the decision of the Stewards and / or fine: Red: minimum 500 RON Yellow: minimum 250 RON Blue: 250 RON
08	Driver's equipment failing to conform to the safety measures	Start refused
09	Infringement of the Parc Fermé rules	Decision of the Stewards
10	Reporting late to the administrative checkin	Fine of 250 RON
11	Reporting late to scrutineering	Fine of 500 RON
12	Pre-heating tyres	Decision of the Stewards to exclusion
13	Non-conformity with the Pf technical data (outside tolerances but without changing Group) observed during scrutineering for Category 1 cars under the Pf regulations (at any time after the publication of the first "Starting Order" list)	Suspended fine of minimum 500 RON, not enforceable at first occurrence (only from the second occurrence onwards of the same infringement)
14	Error or incorrect data on the Pf Technical Sheet that involves a Group change in Category 1. Discovered at scrutineering before the publication of the first "Starting Order" list.	<u>First time infringement during the season:</u> warning  <u>After the first time:</u> a 20-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the General Classification and Groups Classification
15	Dangerous driving in the Service Park	Maximum fine of 1000 RON or at the decision of the Stewards
16	Positioning in the Service Park in a different area from the assigned space or exceeding the limits of the assigned space	Maximum fine of 1000 RON (is collected by the organiser)
17	Absence of Mechanic and / or Technical Assistance Licenses	Fine of 750 RON and suspension of licence until remedied

**20.4.4** Mai multe detalii privind desfășurarea Galei Campionilor vor fi precizate într-un comunicat emis de către FRAS.

#### 20.4.5 Absența

Cu excepția cazurilor de forță majoră, absența va implica o amendă în valoare de 2500 RON care trebuie achitată către FRAS.

## 21. SANCTIUNI

**21.1** Următoarea listă de exemple nu este exhaustivă. Comisarii Sportivi au autoritate generală în ceea ce privesc sancțiunile impuse.

ABATERE		SANCTIUNE
01	Înscrierea unui automobil care nu este conform Regulamentelor	Start refuzat
02	Absența licenței (licențelor) valabile	Start refuzat
03	Neachitarea taxelor de înscriere (dacă este cazul)	Start refuzat
04	Neprezentarea unei fișe de omologare sau a pașaportului tehnic național	Start refuzat
05	Automobil a cărui construcție și / sau stare tehnică nu respectă măsurile de securitate sau este considerată periculoasă	Amendă minim 750 RON sau la decizia Comisarilor Sportivi până la start refuzat. Se consultă Comisia Tehnică
06	Întârziere în zona de start	Start refuzat
07	Nerespectarea instrucțiunilor de semnalizare a steagurilor	La decizia Comisarilor Sportivi și / sau amendă: Roșu: minim 500 RON Galben: minim 250 RON Albastru: 250 RON
08	Echipamentul pilotului nu este conform cu măsurile de securitate	Start refuzat
09	Încălcarea regulilor de Parc Închis	La decizia Comisarilor Sportivi
10	Întârziere la verificarea administrativă	Amendă 250 RON
11	Întârzierea la verificarea tehnică inițială	Amendă 500 RON
12	Utilizarea sistemelor de preîncălzire a anvelopelor	La decizia Comisarilor Sportivi până la excludere
13	Neconformitatea cu datele tehnice Pf (în afara toleranțelor, dar fără a schimba Grupa) constatată în timpul verificărilor tehnice pentru automobilele din Categoria 1 în conformitate cu regulamentul Pf (în orice moment după publicarea primei liste de "Ordine de Start")	Amendă cu suspendare de minim 500 RON, care nu se aplică la prima abatere (doar începând cu a doua abatere)
14	Eroare sau date incorecte în Fișa Tehnică Pf care implică o modificare de grupă în Categoria 1. Descoperită la verificările tehnice inițiale înainte de publicarea primei liste de "Ordine de Start".	<u>Prima abatere în timpul sezonului:</u> avertisment  <u>După prima abatere:</u> o penalizare de 20 de puncte pentru fiecare abatere, care se va deduce din numărul total de puncte obținute în Clasamentul General și în Clasamentul Grupelor
15	Manevre periculoase în Parcul de Service	Amendă maxim 1000 RON sau la decizia Comisarilor Sportivi
16	Poziționarea în Parcul de Service în alt spațiu față de cel alocat sau depășirea limitelor spațiului alocat	Amendă maxim 1000 RON (se încasează de organizator)
17	Absența Licențelor de Mecanic și / sau de Asistență Tehnică	Amendă 750 RON și suspendarea licenței până la remediere

SPORTING REGULATIONS OF THE NATIONAL HILL CLIMB CHAMPIONSHIP  
REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ

INFRINGEMENT		PENALTY
18	Failure to leave the Service Park in the condition the original condition, failure to remove waste and used fluids, failure to place hydrocarbon resistant tarpaulin, leaving stains of fluids in the Service Park	First: warning Second: fine of 500 RON Next: fine of 1000 RON Fine to be collected by the organiser
19	Failure to comply with the maximum speed limit of 30 km / h in the Service Park	At the decision of the Stewards Maximum fine of 2000 RON
20	Driving to the Service Park with ATV, scooter, motorcycle, etc.	At the decision of the Stewards Maximum fine of 1000 RON
21	Failure to comply with the regulations on competition numbers and compulsory advertising	First: warning Second: fine of 1500 RON
22	Driving the track with the windows open	At the decision of the Stewards First: warning Second: fine maximum of 1000 RON Third: start refused
23	Refusal to clear the track	At the decision of the Stewards to exclusion
24	Stopping the car while returning from the Regrouping Park or overtaking the convoy	Maximum fine of 250 RON
25	Transport of a person during return from the Regrouping Park	Maximum fine of 1000 RON
26	Returning to the Start without the approval of the Clerk of the Course	Minimum fine of 250 RON up to exclusion
27	Outside help	At the decision of the Stewards to exclusion
28	Driving the wrong way up the track	At the decision of the Stewards to exclusion
29	Failure to comply with the regulations on track reconnaissance outside the Competition	At the decision of the Stewards to exclusion
30	Failure of awarded drivers to attend the podium ceremony, unless in cases of force majeure	Fine of 1500 RON
31	Failure to declare changes to the car	Minimum fine of 1000 RON up to exclusion
32	Leaving the Service Park or Parc Fermé without the approval of the Clerk of the Course	At the decision of the Stewards to exclusion

ABATERE		SANCTIUNE
18	Nepredarea Parcului de Service în starea inițială, neîndepărtarea deșeurilor și a fluidelor utilizate, neamplasarea prelatei rezistente la hidrocarburi, lăsarea petelor de fluide în Parcul de Service	Prima: avertisment A doua: amendă 500 RON Următoarele: amendă 1000 RON Amenda se încasează de organizator
19	Nerespectarea vitezei de maxim 30 km / h în Parcul de Service	La decizia Comisarilor Sportivi Amendă maxim 2000 RON
20	Deplasarea în Parcul de Service cu ATV, scuter, motocicletă, etc.	La decizia Comisarilor Sportivi Amendă maxim 1000 RON
21	Nerespectarea regulilor privind numerele de concurs și publicitatea obligatorie	Prima: avertisment A doua: amendă 1500 RON
22	Parcurgerea traseului cu geamurile deschise	La decizia Comisarilor Sportivi Prima: avertisment A doua: amendă maxim 1000 RON A treia: start refuzat
23	Refuzul eliberării traseului	La decizia Comisarilor Sportivi până la excludere
24	Oprirea automobilului în timpul reîntoarcerii din Parcul de Regrupare sau depășirea coloanei	Amendă maxim 250 RON
25	Transportul unei persoane în timpul reîntoarcerii din Parcul de Regrupare	Amendă maxim 1000 RON
26	Reîntoarcerea la Start fără acordul Directorului de Concurs	Amendă minim 250 RON până la excludere
27	Ajutor din afară	La decizia Comisarilor Sportivi până la excludere
28	Conducerea în sens opus traseului	La decizia Comisarilor Sportivi până la excludere
29	Nerespectarea regulilor privind recunoașterea traseului în afara Competiției	La decizia Comisarilor Sportivi până la excludere
30	Neprezentarea piloților premiați la festivitatea de premiere, în afara cazurilor de forță majoră	Amendă 1500 RON
31	Omisinea de a declara modificări asupra automobilului	Amendă minim 1000 RON până la excludere
32	Părăsirea Parcului de Service sau a Parcului Închis fără aprobarea Directorului de Concurs	La decizia Comisarilor Sportivi până la excludere

Moreover, the Stewards, either themselves or upon the proposal of the Clerk of the Course, may take a decision on any point not provided for in these Sporting Regulations. They may apply penalties in conformity with the criteria of the ISC, of the Sporting Regulations and of the Supplementary Regulations.

## 22. FINES

- 22.1** A fine may be imposed on any driver, assistant or organiser who does not respect the prescriptions of the officials of the Competition. A fine may be imposed by the Stewards.
- 22.2** Fines shall be paid into the FRAS account, and proof of payment of the fine must be presented to the Competition Secretariat. Otherwise, the driver will be refused the start.

În plus, Comisarii Sportivi, în mod direct sau la propunerea Directorului de Concurs, pot decide cu privire la orice aspect care nu este prevăzut în prezentul Regulament Sportiv. Aceștia pot aplica sancțiuni în conformitate cu criteriile din CSI, din Regulamentul Sportiv și din Regulamentele Particulare.

## 22. AMENZI

- 22.1** O amendă poate fi aplicată oricărui pilot, asistent sau organizator care nu respectă prescripțiile oficialilor Competiției. O amendă poate fi acordată de către Comisarii Sportivi.
- 22.2** Amenzile se achită în contul FRAS, iar dovada achitării amenzii trebuie prezentată la Secretariatul Competiției. În caz contrar, pilotului i se refuză startul.

**23. PROTESTS AND APPEALS****23.1 Lodging a protest or appeal**

**23.1.1** All protests and / or appeals must be lodged in accordance with Art. 13 and Art. 15 of the ISC and, where applicable, with the FRAS Judicial and Disciplinary Rules.

**23.1.2** Protests to the Clerk of the Course Notifications shall be submitted to the Competition Secretariat or through the Competitor Relations Officer, accompanied by a deposit (cash or bank transfer to the FRAS account) in accordance with Art. 23.2 and shall be judged urgently by the Stewards, and the results thereof shall be published prior to the publication of the Starting Order for reconnaissance and race heats (Day 2) or the Provisional Classification.

**23.1.3** Objections to the Panel of Stewards shall be submitted to the Competition Secretariat accompanied by a deposit (cash or bank transfer to the FRAS account) in accordance with Art. 23.2 and shall be judged within 7 days by the FRAS Competition Department.

**23.1.4** Any Notification of the Clerk of the Course or Decision of the Stewards must be brought to the attention of the driver concerned who shall sign for confirmation. If the Notification and / or Decision is refused to be signed, this shall be recorded on the document, with at least one witness mentioned.

**23.1.5** Any Notification and / or Decision issued by the Competition officials, which affects or modifies the position of the driver concerned in the Provisional or Final Classifications, shall be taken after hearing the driver and / or his manager.

In the case of other Notifications and / or Decisions, hearing is not mandatory, but it is recommended to do so at least by telephone. The Competition file shall contain the detailed report of the official who has detected the infringement of the regulations.

**23.2 Protest deposit**

**23.2.1** The protest deposits are as follows:

- a) For sporting protest (Clerk of the Course Notification and / or Stewards' Decision): 1200 RON
- b) For technical protest:
  - For a component: 3000 RON
  - For a subsystem: 6000 RON
  - For the entire car: 17500 RON

**23.2.2** If the deposit is made by bank transfer, the protest must be accompanied by a proof of payment. Failing this, or should the Stewards consider that the proof

**23. CONTESTAȚII ȘI RECURSURI****23.1 Depunerea unei contestații sau a unui recurs**

**23.1.1** Toate contestațiile și / sau recursurile trebuie depuse în conformitate cu prevederile Art. 13 și Art. 15 din CSI și, dacă este cazul, cu Regulamentul Judiciar și Disciplinar al FRAS.

**23.1.2** 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. 23.2 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.

**23.1.3** Contestațiile la Deciziile Comisarilor Sportivi se depun la Secretariatul Competiției însoțite de o garanție (numerar sau transfer bancar în contul FRAS) conform Art. 23.2 și vor fi judecate în termen de 7 zile de către Comisia de Competiții FRAS.

**23.1.4** 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 minim un martor.

**23.1.5** 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.

**23.2 Garanții pentru contestații**

**23.2.1** Garanțiile pentru contestații sunt următoarele:

- a) Pentru contestații pe linie sportivă (Notificare a Directorului de Concurs și / sau Decizie a Comisarilor Sportivi): 1200 RON
- b) Pentru contestații tehnice:
  - Pentru un reper: 3000 RON
  - Pentru un subansamblu: 6000 RON
  - Pentru tot automobilul: 17500 RON

**23.2.2** Dacă garanția este achitată prin transfer bancar, contestația trebuie însoțită de dovada achitării. În caz

of payment is not satisfactory, the protest shall not be admissible.

- 23.2.3** The relevant FRAS bank account details are:  
Title: Federația Română de Automobilism Sportiv  
VAT no: 17852686  
IBAN Code: RO65 RNCB 0084 0010 4351 0001  
Bank: BCR, Mihai Bravu Branch, Bucharest, Romania  
The reason for the transfer must be clearly indicated.

- 23.2.4** If the protest is upheld or judged partially founded in accordance with Art. 13.10.2 of the ISC, the deposit will be returned by the FIA upon receipt of the relevant Stewards' decision.

### 23.3 Additional deposit

- 23.3.1** If a protest requires the dismantling and re-assembly of (a) clearly defined part(s) of the car, an additional deposit may be specified by the Stewards in accordance with Art. 13.4.3 of the ISC.

- 23.3.2** If a car is checked by default at the discretion of the Competition officials or the Chief Scrutineer no compensation or indemnification of direct or indirect costs for such checks may be claimed.

#### 23.3.3 Cost allocation

The expenses incurred in the work and in the transport of the car shall be borne by the protester if the protest is unfounded, or by the driver against whom the protest is lodged if it is upheld. If judged partially founded, the additional deposit may be returned in parts.

If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the amount of the additional deposit, the difference shall be borne by the protester. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned.

### 23.4 Appeals

- 23.4.1** The deposits for appeal are as follows:
- For appeals to the Competitions Department: 2500 RON
  - For appeals to the Disciplinary Department: 2500 RON
  - For appeals to the Appeals Department: 3500 RON

contrar sau dacă Comisarii Sportivi consideră că dovada achitării nu este conformă, contestația nu va fi admisă.

- 23.2.3** 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.

- 23.2.4** Dacă contestația este admisă sau considerată parțial întemeiată în conformitate cu Art. 13.10.2 din CSI, garanția va fi returnată de către FRAS după primirea deciziei corespunzătoare din partea Comisarilor Sportivi.

### 23.3 Garanție suplimentară

- 23.3.1** Dacă o contestație necesită demontarea și remontarea unei sau mai multor componente clar definite ale automobilului, Comisarii Sportivi pot solicita o garanție suplimentară în conformitate cu Art. 13.4.3 din CSI.

- 23.3.2** Dacă un automobil se verifică în mod implicit la hotărârea oficialilor Competiției sau a Șefului Verificărilor Tehnice nu se va putea solicita nicio despăgubire sau compensare a costurilor directe sau indirecte pentru aceste controale.

#### 23.3.3 Alocarea cheltuielilor

Cheltuielile pentru lucrările și transportul automobilului vor fi suportate de către contestatar dacă contestația 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 contestația 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.

### 23.4 Recursuri

- 23.4.1** Garanțiile pentru recurs sunt următoarele:
- Pentru recursuri la Comisia de Competiții: 2500 RON
  - Pentru recursuri la Comisia de Disciplină: 2500 RON
  - Pentru recursuri la Comisia de Apel: 3500 RON

**23.4.2** A person who considers himself aggrieved by a Panel of Stewards Decision may file an appeal to FRAS. The intention to file an appeal must be brought to the attention of the Stewards in writing, within one hour of the publication of the Decision.

Failure to inform in writing of the intention to file an appeal or failure to comply with the time limit renders it impossible to file an appeal.

**23.4.3** If the above written procedures have been followed, the file for the appeal must be submitted to the FRAS Secretariat within a maximum of 48 hours from the time of the publication of the Stewards Decision.

It is allowed to send the appeal file by e-mail and / or fax, together with the proof of payment of the appeal fee, within 48 hours from the time of posting of the Stewards Decision.

**23.4.2** 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 maxim 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.

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

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

APPENDICES  
ANEXE

## ANEXA TEHNICA 1 CNVC / TNMVC

Având în vedere faptul că FIA a făcut unele modificări în calculatorul PF care decide încadrarea mașinilor în grupe și clase, vă atenționăm că la tipul de motor (Type 1 sau Type 2) la informații (*click pe l albastru*) deși nu mai apare specificată direct influența galeriei de evacuare de fontă sau de oțel, se face trimitere către *appendix J* articolul 258-1-16.5, unde este specificată influența materialului din care este construită galeria de evacuare.

Astfel, mașinile care au galerii de evacuare din fontă (turnată) sunt Type 1, iar cele care au galeriile de evacuare din oțel (șerpisori) sunt Type 2, ca și până acum. În cazul unor suspiciuni de neconformitate față de clasa sau grupa la care este înscris un sportiv se poate solicita o examinare vizuală a mașinii.

*## Un motor de serie care are galeria de evacuare de oțel (șerpisori) se încadrează la Type 2, chiar dacă este de fabrică ##*

**Engine origin (see art.258-1-16.5.1 of Appendix J)**

Is the engine origin

- Engine block derived from a Series Production Car: select **Type 1**.
- Engine block not derived from a Series Production Car and head derived from a Series Production Car: select **Type 1**.
- Any other combination: select **Type 2**.

### Engine block and exhaust type (Type 1 or Type 2)

Type 1: if the engine block is derived from a series production unit and the material of the exhaust manifold is cast iron.

Type 2: if the engine block comes from any other sources or the material of the exhaust manifold is not cast iron (except when the exhaust manifold is integrated into the cylinder head).

# Anexa 7 / Appendix 7

## Anexă tehnică la Regulamentul sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă – Mașini Categoria 1 Technical Appendix to the Sporting Regulations of the National Hill Climb Championship – Category 1 Cars

ART. 1	GENERAL	GENERALITĂȚI
	These regulations relate to cars taking part in hill climbs or speed events on asphalt roads. These cars compete singly on the course.	Aceste regulamente se referă la mașinile care participă la viteză în coastă sau la evenimente de viteză pe drumuri asfaltate. Aceste mașini rulează singure pe traseu.
1.1	<b>Eligibility :</b> <b>Category 1</b> Vehicles eligible for Category 1 must be derived from cars with a roof and at least two seats. They are defined either by Appendix J Article 251, Article 2.1.1 paragraph 1, or by both Appendix J Article 251- 2.1.2 and Appendix J Article 277-1 paragraph 6 'SH'.	<b>Eligibilitate</b> <b>Categoria 1</b> Vehiculele eligibile pentru Categoria 1 trebuie să fie derivate din mașini cu acoperiș și cel puțin două locuri. Ele sunt definite fie prin articolul din Anexa J 251, articolul 2.1.1 paragraful 1, sau Anexa J Articolul 251-2.1.2 și Anexa J Articolul 277-1 alineatul 6 „SH”.
ART. 2	SPECIFIC HILL CLIMB TECHNICAL REGULATIONS	REGLEMENTĂRI TEHNICE SPECIFICE PENTRU VITEZĂ ÎN COASTĂ
2.1	<b>Dimensions</b> <b>Length</b> The overall length of the car must not exceed 5200 mm. <b>Wheelbase</b> The wheelbase must be within +/-75 mm of the base model of the car used. <i>NB: Any car whose wheelbase is longer than 75 mm compared with the base model remains eligible. This configuration must be specifically indicated on the Pf Technical Sheet and will have an impact on the "Performance Factor" value of the car.</i> <b>Width</b> The overall width of the car including the complete wheels must not exceed 2100 mm, when the steered wheels are in the straight ahead position. <b>Overhangs</b> Free within maximum length. <b>Height</b> The highest part of the car must not exceed the height measured 150mm vertically from the highest point on the windscreen, except as regards the roll over structure. <b>Ground Clearance</b> Ground Clearance is free.	<b>Dimensiuni</b> <b>Lungime</b> Lungimea totală a mașinii nu trebuie să depășească 5200 mm. <b>Ampatament</b> Ampatamentul trebuie să fie la +/-75 mm față de modelul de bază al mașinii folosite. <i>Notă: Orice mașină al cărei ampatament este mai mare de 75 mm comparativ cu modelul de bază rămâne eligibil. Această configurație trebuie să fie indicată în mod specific în Fișa tehnică Pf și va avea un impact asupra valorii „Factor de performanță” a mașinii.</i> <b>Lățime</b> Lățimea totală a mașinii, inclusiv roțile complete, nu trebuie să depășească 2100 mm, când roțile directoare sunt în poziție dreaptă. <b>Consolă</b> La liber în lungimea maximă. <b>Înălțime</b> Partea cea mai înaltă a mașinii nu trebuie să depășească o înălțime de 150 mm măsurată vertical de cel mai înalt punct al parbrizului, cu excepția cuștii de securitate. <b>Garda la sol</b> Garda la sol este la liber.
2.2	<b>Bodywork</b>	<b>Caroserie</b>
2.2.1	<b>Doors</b> All closed cars must have doors similar to the base model of the car. At least one opening (door) is required on each side, in order to allow access to the cockpit and its occupants. The cockpit must be designed so as to allow the driver to get out from his normal driving position in seven seconds through the driver's opening and in nine seconds through the passenger's opening.	<b>Uși</b> Toate mașinile închise trebuie să aibă uși similare cu modelul de bază al mașinii. Este necesară cel puțin o deschidere (ușă) pe fiecare parte, pentru a permite accesul în habitacul și către ocupanții acestuia. Interiorul trebuie proiectat astfel încât să permită pilotului să iasă din poziția normală de conducere în șapte secunde prin ușa șoferului și în nouă secunde prin ușa pasagerului.
2.2.2	<b>Bodywork</b> With the front wheels aligned to proceed straight ahead, the part of each complete wheel and its fixings situated above the plane passing through the axle centreline must not be visible from above.	<b>Caroserie</b> Cu roțile din față aliniată pentru a merge drept înainte, partea fiecărei roți complete și elementele de fixare ale acesteia situate deasupra planului care trece prin linia centrală a osiei nu trebuie să fie vizibile de sus
2.2.3	<b>Windscreen</b> The shape, size and angle on the centreline of the windscreen must be that of the windscreen of the base model of the car. The windscreen must be made of laminated glass or of a polycarbonate or PMMA, to ensure the same transparency as the original glass. If made of polycarbonate or PMMA, the thickness must not be less than 4.75 mm. Tinted glass screens are only permitted if they are original for this	<b>Parbriz</b> Forma, dimensiunea și unghiul de pe linia centrală a parbrizului trebuie să fie cele ale modelului de bază al mașinii. Parbrizul trebuie să fie din sticlă laminată, din policarbonat sau PMMA, pentru a asigura aceeași transparență ca sticla originală. Dacă este fabricat din policarbonat sau PMMA, grosimea nu trebuie să fie mai mică de 4,75 mm. Parbrizele din sticlă colorată sunt permise numai dacă sunt originale pentru această mașină.

car.  
Windscreens which are damaged to such an extent that visibility is seriously impaired, or that there is a likelihood of their breaking further during the competition will be rejected.  
A windscreen wiper in working order is mandatory.  
An efficient windscreen demisting system is mandatory.

Parbrizele care sunt avariate într-o asemenea măsură încât vizibilitatea este grav afectată sau dacă există probabilitatea de a se sparge în timpul competiției vor fi respinse.

Un ștergător de parbriz în stare de funcționare este obligatoriu.  
Este obligatoriu un sistem eficient de dezaburire a parbrizului.  
**Motor**

**2.3 Engine**

**2.3.1** The engine capacity is calculated in accordance with the definition of Article 251-2.3.1.  
The cylinder capacity equivalence formula between the various types of engines are defined in Articles 252-3.1 to 252-3.5.

Capacitatea motorului este calculată conform definiției de la articolul 251-2.3.1.  
Formula de echivalare a cilindrului dintre diferitele tipuri de motoare este definită la articolele 252-3.1 până la 252-3.5.

Maximum engine capacity is 6500 cms.

Capacitatea maximă a motorului este de 6500 cmc.

Engine type is free but must be Internal Combustion.

Tipul motorului este la liber, dar trebuie să aibă combustie internă.  
Tipul de inducție este la liber.

Induction type free.

Locația motorului, în raport cu șoferul, este ca în modelul de bază al mașinii. Poziția și orientarea sunt la liber.

Engine location, relative to the driver, is as in the base model of the car. Position and orientation are free.

**2.3.2 Exhaust system**

The exit of the exhaust pipe must be situated within the perimeter of the car and less than 10 cm from this perimeter and to the rear of the vertical plane passing through the centre of the wheelbase.

**Sistemul de evacuare**

Ieșirea țevii de evacuare trebuie să fie situată în perimetrul mașinii, la mai puțin de 10 cm de acest perimetru și să se afle în spatele planului vertical care trece prin centrul ampatamentului.  
Gazele de eșapament pot ieși numai prin capătul sistemului.

Exhaust gas may only exit at the end of the system.

**2.4 Oil catch tank**

**2.4.1** If the lubrication system includes an open type sump breather, it must be equipped in such a way that the oil flows into a catch tank.

**Rezervorul de captare a uleiului**

Dacă sistemul de lubrifiere include o aerisire de tip deschis, acesta trebuie să fie echipat astfel încât uleiul să curgă într-un rezervor de captare.

The oil catch tank must have a capacity of 2 litres for cars with a cubic capacity equal to or below 2000 cm<sup>3</sup>, and 3 litres for cars with a cubic capacity of over 2000 cm<sup>3</sup>.

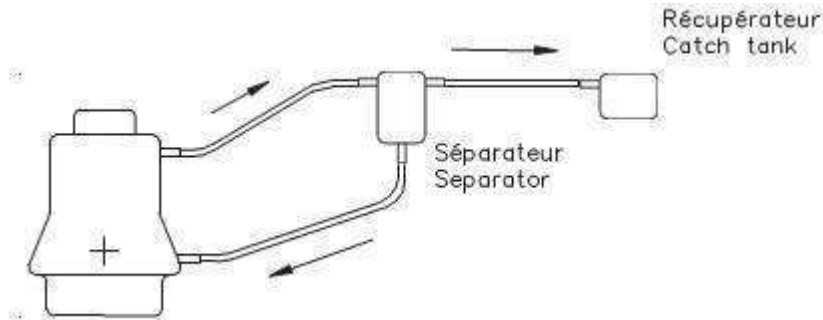
Rezervorul de captare a uleiului trebuie să aibă o capacitate de 2 litri pentru autoturismele cu o capacitate egală sau sub 2000 cmc, și de 3 litri pentru autoturismele cu o capacitate de peste 2000 cmc.

This container must be either made out of translucent plastic or must include a transparent window.

Acest recipient trebuie să fie sau din plastic translucid, fie trebuie să includă o fereastră transparentă.

An air/oil separator can be mounted outside the engine (maximum capacity 1 litre), in accordance with Drawing 255-3.

Un separator aer/ulei poate fi montat în afara motorului (capacitate maximă 1 litru), în conformitate cu Desenul 255-3.



255-3

**2.4.2** The oil must only flow from the oil catch tank towards the engine by the force of gravity alone.  
A fan may be fitted for cooling the engine oil, but must have no aerodynamic effect.

Uleiul trebuie să curgă din rezervorul de captare a uleiului către motor doar prin forța gravitațională.  
Un ventilator poate fi montat pentru răcirea uleiului de motor, dar nu trebuie să aibă efect aerodinamic.

**2.5 Tank fillers and caps**

All filler and vent caps must be designed to ensure an efficient

**Orificii de umplere a rezervorului și capace**

locking action which reduces the risks of accidental

opening following a crash impact or incomplete closing after refuelling. The tank fillers, vents and caps must not protrude beyond the bodywork.

The tank fillers, vents and breathers must be placed where they are not vulnerable in the event of an accident.

Toate capacele orificiilor de umplere și de aerisire trebuie să fie proiectate pentru a asigura o acțiune eficientă de blocare, pentru a reduce riscurile de deschidere accidentală în urma unui impact sau închiderea incompletă după alimentare.

Orificiile de umplere, orificiile de ventilație și capacele nu trebuie să iasă în afara caroseriei. Orificiile de umplere și ventilație trebuie amplasate acolo unde nu sunt vulnerabile în caz de accident

<b>2.6</b>	<b>Suspension and steering</b>	<b>Suspensie și direcție</b>																																
	Suspension is free.	Suspensia este la liber.																																
<b>2.6.1</b>	<b>Suspension Arm</b> All suspension members must be made from an homogeneous metallic material. Chromium plating of any steel suspension components is forbidden.	<b>Brațe de suspensie</b> Toate elementele de suspensie trebuie să fie realizate dintr-un material metalic omogen. Cromarea oricăror componente de suspensie din oțel este interzisă.																																
<b>2.6.2</b>	<b>Steering modifications</b> Steering modifications must be in accordance with Appendix J Article 253-4 'Steering'.	<b>Modificări la direcție</b> Modificările la direcție trebuie să fie în conformitate cu articolul 253-4 „Direcție” din Anexa J.																																
<b>2.7</b>	<b>Transmission to the wheels</b>	<b>Transmisia la roți</b>																																
	Transmission type and position are free. Number of gears is free.	Tipul transmisiei este la liber. Numărul treptelor este la liber.																																
<b>2.8</b>	<b>Reverse gear</b> All cars must have a reverse gear which, at any time during the competition, can be selected while the engine is running and used by the driver when seated normally.	<b>Marșarier</b> Toate mașinile trebuie să aibă o treaptă de marșarier care, în orice moment în timpul competiției, poate fi activată în timp ce motorul funcționează și utilizată de pilot atunci când este așezat normal.																																
<b>2.9</b>	<b>Rear view mirror</b> Rearward visibility must be ensured by a least one external rear-view mirror. The rear-view mirror must have a reflecting surface of at least 75cm <sup>2</sup> .	<b>Oglindă retrovizoare</b> Vizibilitatea în spate trebuie să fie asigurată de cel puțin o oglindă retrovizoare exterioară. Oglinda retrovizoare trebuie să aibă o suprafață reflectorizantă de cel puțin 75 cm <sup>2</sup> .																																
<b>2.10</b>	<b>Wheels and Tyres</b> Tyres are free. All wheels must be made from homogeneous metallic materials.	<b>Roți și anvelope</b> Anvelopele sunt la liber. Toate roțile trebuie să fie fabricate din materiale metalice omogene.																																
<b>2.11</b>	<b>Minimum weight</b> This is the real weight of the car with no crew or their equipment. At no time during the competition may the car weight less than the following minimum weight.	<b>Greutatea minima</b> Reprezintă greutatea reală a mașinii fără echipaj sau echipamentul acestora. În niciun moment în timpul competiției, mașina nu poate cântări mai puțin decât următoarea greutate minimă:																																
	<table border="1"> <tr> <td>Up to 1000 cm<sup>3</sup></td> <td>525 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 1000 cm<sup>3</sup> and 1400 cm<sup>3</sup></td> <td>575 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 1400 cm<sup>3</sup> and 1600 cm<sup>3</sup></td> <td>605 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 1600 cm<sup>3</sup> and 2000 cm<sup>3</sup></td> <td>670 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 2000 cm<sup>3</sup> and 3000 cm<sup>3</sup></td> <td>750 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 3000 cm<sup>3</sup> and 4000 cm<sup>3</sup></td> <td>855 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 4000 cm<sup>3</sup> and 5000 cm<sup>3</sup></td> <td>935 kg</td> </tr> <tr> <td>Beyond 5000 cm<sup>3</sup></td> <td>1035 kg</td> </tr> </table>	Up to 1000 cm <sup>3</sup>	525 kg	Between 1000 cm <sup>3</sup> and 1400 cm <sup>3</sup>	575 kg	Between 1400 cm <sup>3</sup> and 1600 cm <sup>3</sup>	605 kg	Between 1600 cm <sup>3</sup> and 2000 cm <sup>3</sup>	670 kg	Between 2000 cm <sup>3</sup> and 3000 cm <sup>3</sup>	750 kg	Between 3000 cm <sup>3</sup> and 4000 cm <sup>3</sup>	855 kg	Between 4000 cm <sup>3</sup> and 5000 cm <sup>3</sup>	935 kg	Beyond 5000 cm <sup>3</sup>	1035 kg	<table border="1"> <tr> <td>Sub 1000 cm<sup>3</sup></td> <td>525 kg</td> </tr> <tr> <td>1000 cm<sup>3</sup> – 1400 cm<sup>3</sup></td> <td>575 kg</td> </tr> <tr> <td>1400 cm<sup>3</sup> – 1600 cm<sup>3</sup></td> <td>605 kg</td> </tr> <tr> <td>1600 cm<sup>3</sup> – 2000 cm<sup>3</sup></td> <td>670 kg</td> </tr> <tr> <td>2000 cm<sup>3</sup> – 3000 cm<sup>3</sup></td> <td>750 kg</td> </tr> <tr> <td>3000 cm<sup>3</sup> – 4000 cm<sup>3</sup></td> <td>855 kg</td> </tr> <tr> <td>4000 cm<sup>3</sup> – 5000 cm<sup>3</sup></td> <td>935 kg</td> </tr> <tr> <td>Peste 5000 cm<sup>3</sup></td> <td>1035 kg</td> </tr> </table>	Sub 1000 cm <sup>3</sup>	525 kg	1000 cm <sup>3</sup> – 1400 cm <sup>3</sup>	575 kg	1400 cm <sup>3</sup> – 1600 cm <sup>3</sup>	605 kg	1600 cm <sup>3</sup> – 2000 cm <sup>3</sup>	670 kg	2000 cm <sup>3</sup> – 3000 cm <sup>3</sup>	750 kg	3000 cm <sup>3</sup> – 4000 cm <sup>3</sup>	855 kg	4000 cm <sup>3</sup> – 5000 cm <sup>3</sup>	935 kg	Peste 5000 cm <sup>3</sup>	1035 kg
Up to 1000 cm <sup>3</sup>	525 kg																																	
Between 1000 cm <sup>3</sup> and 1400 cm <sup>3</sup>	575 kg																																	
Between 1400 cm <sup>3</sup> and 1600 cm <sup>3</sup>	605 kg																																	
Between 1600 cm <sup>3</sup> and 2000 cm <sup>3</sup>	670 kg																																	
Between 2000 cm <sup>3</sup> and 3000 cm <sup>3</sup>	750 kg																																	
Between 3000 cm <sup>3</sup> and 4000 cm <sup>3</sup>	855 kg																																	
Between 4000 cm <sup>3</sup> and 5000 cm <sup>3</sup>	935 kg																																	
Beyond 5000 cm <sup>3</sup>	1035 kg																																	
Sub 1000 cm <sup>3</sup>	525 kg																																	
1000 cm <sup>3</sup> – 1400 cm <sup>3</sup>	575 kg																																	
1400 cm <sup>3</sup> – 1600 cm <sup>3</sup>	605 kg																																	
1600 cm <sup>3</sup> – 2000 cm <sup>3</sup>	670 kg																																	
2000 cm <sup>3</sup> – 3000 cm <sup>3</sup>	750 kg																																	
3000 cm <sup>3</sup> – 4000 cm <sup>3</sup>	855 kg																																	
4000 cm <sup>3</sup> – 5000 cm <sup>3</sup>	935 kg																																	
Peste 5000 cm <sup>3</sup>	1035 kg																																	
<b>2.12</b>	<b>Lights</b> All lighting equipment must be in working order throughout the competition, even if the competition is run entirely in daylight.  All cars must, as a minimum, be fitted with two red brake lights and two red rear lights. They must be located symmetrically on either side of the longitudinal axis of the car and must be mounted in a visible position. <b>Battery(ies)</b> Each battery must be securely fixed and covered to avoid any shortcircuiting or leaks. The battery(ies) must be of the dry type if installed in the cockpit.	<b>Lumini</b> Toate echipamentele de iluminat trebuie să fie în stare de funcționare pe toată durata competiției, chiar dacă competiția se desfășoară în întregime în lumina zilei. Toate mașinile trebuie să fie echipate cel puțin cu două lumini roșii de frână și două lumini roșii pe spate. Acestea trebuie să fie amplasate simetric pe ambele părți ale axei longitudinale a mașinii și trebuie să fie montate într-o poziție vizibilă. <b>Baterie(baterii)</b> Fiecare baterie trebuie să fie bine fixată și acoperită pentru a evita orice scurtcircuit sau scurgere. Bateria(bateriile) trebuie să fie de tip uscat dacă sunt instalate în habitacul.																																
<b>2.13</b>	<b>Aerodynamic influence</b> Any specific part of the car influencing its aerodynamic	<b>Influență Aerodinamică</b> Orice element specific al mașinii care influențează performanța																																

performance (with the exception of non-structural shrouds protecting wheel tethers which are being used solely for this purpose):

- a) must comply with the rules relating to bodywork;
- b) must be rigidly secured to the entirely sprung part of the car (rigidly secured means not having any degree of freedom);
- c) must remain immobile in relation to the sprung part of the car.

Any device or construction that is designed to bridge the gap between the sprung part of the car and the ground is prohibited under all circumstances.

aerodinamică a acestuia (cu excepția carcasei nestructurale care protejează legăturile roților care sunt utilizate exclusiv în acest scop):

- a) trebuie să respecte regulile referitoare la caroserie;
- b) trebuie să fie fixate rigid de partea integral suspendată a mașinii (asigurat rigid înseamnă că nu are niciun grad de libertate);
- c) trebuie să rămână imobil în raport cu partea suspendată a autovehiculului.

Orice dispozitiv sau construcție care este concepută pentru a acoperi golul dintre partea suspendată a mașinii și sol este interzisă în orice circumstanțe.

#### 2.14 Data Logging

Vehicles equipped with a standalone ECU capable of logging must allow data to be downloaded from it, and the record must include at a minimum the engine RPM over the duration of the last complete run. If the vehicle's standalone computer is not capable, either in terms of duration or at all, of recording data for an entire run, an auxiliary logging module must be installed.

At any point during the competition, the competitor must be able to present the record of the last run completed.

Vehicles with stock ECUs equipped with an EOBD (OBD2) diagnostic plug must have a functional OBD connector, and the competitor must be able to provide the technical commissioner with real-time data to check the maximum RPM at any moment during the competition.

For vehicles manufactured before 1999, equipped with the original ECU, which were not fitted with an OBD2 diagnostic plug, there are 2 possibilities:

- an external RPM sensor must be installed by the competitor, capable of recording data during a competition run
- verification by a technical commissioner of the maximum RPM on the vehicle's tachometer at any point during the race, as well as the correct correlation of the RPM displayed by the tachometer with the help of a laser tachometer, will be allowed.

#### Înregistrare/Logare Date

Mașinile echipate cu ECU standalone capabil de logare trebuie să permită descărcarea datelor din acesta, înregistrarea trebuie să cuprindă minim turația motorului, pe durata ultimei manșe complete. În cazul în care calculatorul standalone al mașinii nu este capabil, fie că durata, fie deloc, de înregistrarea datelor unei manșe întregi, se va monta un modul auxiliar de logare.

În orice moment al competiției concurentul trebuie să poată prezenta înregistrarea ultimei manșe efectuate.

Mașinile cu ECU stoc echipate cu mufa de diagnosticare EOBD (OBD2) trebuie să aibă conectorul OBD funcțional, iar sportivul trebuie să poată pune la dispoziția comisariatului tehnic datele în timp real pentru verificarea turației maxime în orice moment al competiției.

Pentru mașinile fabricate înainte de anul 1999, echipate cu ECU original, care nu au fost echipate cu o mufă de diagnosticare OBD2 există 2 posibilități:

- se va instala de către sportiv un senzor de turație extern care să poată înregistra datele în timpul unei manșe de concurs
- se va permite verificarea de către un comisar tehnic în orice moment al cursei a turației maxime de pe turometrul mașinii cât și corelarea corectă a turației afișate de turometru cu ajutorul tahometrului laser.

Federația Română de Automobilism Sportiv


Fuel pipes, pumps and filters	253-3.1 and 253-3.2
Brake system safety	253-4
Safety belts	253-6
Extinguishers	253-7.1.2
Safety Cages	253-8
Towing eye	253-10
Circuit breaker	253-13
Safety tank	Specification FT3, FT3.5 or FT5 compulsory, in compliance with the prescriptions of Art. 253-14 or GT-type cars: Tank 257A 6.3 and Ventilation 253.4 Serial or original car tank
Firewall	253-15
-	- - - -

Conducte de combustibil, pompe și filtre	253-3.1 și 253-3.2
Siguranța sistemului de frânare	253-4
Centuri de siguranță	253-6
Extinctoare	253-7.1.2
Rollcage	253-8
Cârligul de remorcare	253-10
Înterupător de circuit	253-13
Rezervor de siguranță	Specificația FT3, FT3.5 sau FT5 obligatorie, în conformitate cu prescripțiile art. 253-14 sau Mașini de tip GT: rezervor 257A 6.3 și ventilație 253.4 Rezervor de serie sau original al mașinii
Paravan de protecție incendiu	253-15

Numere de concurs / Competition numbers

## Anexa 8 / Appendix 8

### Anexă tehnică la Regulamentul sportiv al Campionatului Național de Viteză în Coastă – Mașini Categoria 2 Technical Appendix to the Sporting Regulations of the National Hill Climb Championship – Category 2 Cars

ART. 1	GENERAL	GENERALITATI
	These regulations relate to all Category 2 SC and SS vehicles taking part in hill climbs.	Aceste regulamente se referă la toate mașinile din categoria 2, SC și SS care participă la evenimente de viteză în coastă.
ART. 2	DEFINITIONS	DEFINITII
2.1	Flatness tolerance	Toleranța de planeitate
	The flatness tolerance zone is the area between two parallel planes, into which the surface in question would need to fit in order to qualify as "flat". The flatness tolerance is the distance between those parallel planes.	Zona de toleranță a planeității este zona dintre două planuri paralele, în care suprafața în cauză ar trebui să se încadreze pentru a fi considerată "plană". Toleranța de planeitate este distanța dintre aceste planuri paralele.
		
ART. 3	SPECIFIC TECHNICAL REGULATIONS	REGLEMENTĂRI TEHNICE SPECIFICE
3.3	Measurements	Masuratori
	Unless otherwise defined by this regulation, all car measurements must be taken while the car is stationary on a flat, horizontal surface in the location stated in the Sporting or Supplementary Regulations.  In order to be considered flat, this surface must have a maximum flatness tolerance of 5 mm.	Cu excepția cazului în care prezentul regulament prevede altfel, toate măsurătorile mașinii trebuie efectuate în timp ce mașina este staționară pe o suprafață plană, orizontală, în locul indicat în regulamentul sportiv sau în regulamentul suplimentar. Pentru a fi considerată plană, această suprafață trebuie să aibă o toleranță maximă de planeitate de 5 mm.
3.4	Suspension	Suspensie
	Suspension ride height may be adjusted when the car is stationary and through direct mechanical intervention only. No ride height adjustment from the cockpit is permitted.	Înălțimea suspensiei poate fi reglată numai prin intervenție mecanică directă, atunci când autovehiculul este staționar. Nu este permisă ajustarea înălțimii suspensiei din cabina de pilotaj.
3.5	Ride height	Garda la sol
	This article replaces article 277-4 of Appendix J for SS and also applies to SC cars. Any component part of the machine (element or panel) located more than 500 mm laterally from the longitudinal centreline of the vehicle must be at a minimum height of 45 mm above the ground with the driver on board, plus 100 kg of external weight added in any position at the discretion of the technical delegate. This minimum ride height must be maintained at all times during the event.	Prezentul articol înlocuiește articolul 277-4 din apendicele J pentru SS și se aplică, de asemenea, mașinilor SC. Toate părțile elastice ale mașinii, situate la mai mult de 500 mm lateral față de axa mediană longitudinală a vehiculului, trebuie să fie la o înălțime mai mare de 45 mm față de sol, cu șoferul la bord, plus 100 kg de greutate exterioară adăugată în orice poziție, la discreția delegatului tehnic. Această înălțime minimă de rulare trebuie respectată în orice moment pe durata evenimentului. Pentru verificarea înălțimii de rulare, presiunea din pneuri poate fi mărită până la o valoare maximă de 1,5 bar.
3.6	Minimum weight	Greutati minime
	The weight of the car is measured without the driver and his equipment, with empty consumable fluid tanks, and with all other tanks filled at the working level. The minimum racing weight does not include non-compulsory equipment. If used, ballast must be in compliance with Article 259-4.2 of Appendix J. At no time during a competition may the vehicle weigh less than the following minimum weights:	Greutatea mașinii se măsoară fără șofer și echipamentul acestuia, cu rezervoarele de lichide consumabile goale și cu toate celelalte rezervoare umplute la nivelul de lucru. Greutatea minimă de cursă nu include echipamentul neobligatoriu. În cazul în care este utilizat, balastul trebuie să fie în conformitate cu articolul 259-4.2 din apendicele J. În niciun moment în timpul unei competiții, vehiculul nu poate cântări mai puțin decât următoarele greutăți minime:

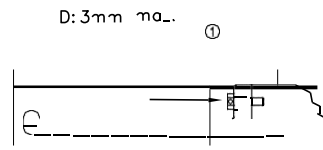
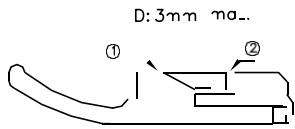
	<table border="1"> <tr> <td>Up to 1150 cm<sup>3</sup></td> <td>390 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 1150 cm<sup>3</sup> and 1400 cm<sup>3</sup></td> <td>450 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 1400 cm<sup>3</sup> and 1600 cm<sup>3</sup></td> <td>480 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 1600 cm<sup>3</sup> and 2000 cm<sup>3</sup></td> <td>500 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 2000 cm<sup>3</sup> and 3000 cm<sup>3</sup></td> <td>590 kg</td> </tr> <tr> <td>Between 3000 cm<sup>3</sup> and 6500 cm<sup>3</sup></td> <td>1200 kg*</td> </tr> </table>	Up to 1150 cm <sup>3</sup>	390 kg	Between 1150 cm <sup>3</sup> and 1400 cm <sup>3</sup>	450 kg	Between 1400 cm <sup>3</sup> and 1600 cm <sup>3</sup>	480 kg	Between 1600 cm <sup>3</sup> and 2000 cm <sup>3</sup>	500 kg	Between 2000 cm <sup>3</sup> and 3000 cm <sup>3</sup>	590 kg	Between 3000 cm <sup>3</sup> and 6500 cm <sup>3</sup>	1200 kg*		<table border="1"> <tr> <td>Sub 1150 cm<sup>3</sup></td> <td>390 kg</td> </tr> <tr> <td>1150 cm<sup>3</sup> – 1400 cm<sup>3</sup></td> <td>450 kg</td> </tr> <tr> <td>1400 cm<sup>3</sup> –1600 cm<sup>3</sup></td> <td>480 kg</td> </tr> <tr> <td>1600 cm<sup>3</sup> –2000 cm<sup>3</sup></td> <td>500 kg</td> </tr> <tr> <td>2000 cm<sup>3</sup> –3000 cm<sup>3</sup></td> <td>590 kg</td> </tr> <tr> <td>3000 cm<sup>3</sup> –6500 cm<sup>3</sup></td> <td>1200 kg*</td> </tr> </table>	Sub 1150 cm <sup>3</sup>	390 kg	1150 cm <sup>3</sup> – 1400 cm <sup>3</sup>	450 kg	1400 cm <sup>3</sup> –1600 cm <sup>3</sup>	480 kg	1600 cm <sup>3</sup> –2000 cm <sup>3</sup>	500 kg	2000 cm <sup>3</sup> –3000 cm <sup>3</sup>	590 kg	3000 cm <sup>3</sup> –6500 cm <sup>3</sup>	1200 kg*
Up to 1150 cm <sup>3</sup>	390 kg																										
Between 1150 cm <sup>3</sup> and 1400 cm <sup>3</sup>	450 kg																										
Between 1400 cm <sup>3</sup> and 1600 cm <sup>3</sup>	480 kg																										
Between 1600 cm <sup>3</sup> and 2000 cm <sup>3</sup>	500 kg																										
Between 2000 cm <sup>3</sup> and 3000 cm <sup>3</sup>	590 kg																										
Between 3000 cm <sup>3</sup> and 6500 cm <sup>3</sup>	1200 kg*																										
Sub 1150 cm <sup>3</sup>	390 kg																										
1150 cm <sup>3</sup> – 1400 cm <sup>3</sup>	450 kg																										
1400 cm <sup>3</sup> –1600 cm <sup>3</sup>	480 kg																										
1600 cm <sup>3</sup> –2000 cm <sup>3</sup>	500 kg																										
2000 cm <sup>3</sup> –3000 cm <sup>3</sup>	590 kg																										
3000 cm <sup>3</sup> –6500 cm <sup>3</sup>	1200 kg*																										
	<p>(*) Group E2-SC only: Cars must conform with Appendix J, Article 277 Category 2 E2-SC, except for the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>The minimum weight is 1200 kg.</li> <li>They must comply with the provisions of Appendix J, Article 277.2 Safety section - Vehicles comparable to vehicles of Category II-SH and II-SC for either SC or SH, except for seats, where Appendix J, Article 253-16 (SH) must be respected.</li> <li>Safety Structures (Appendix J, Article 277 2.2) must conform with one of two options of either SC or SH track-car-type with more than one seat: Appendix J, Article 253-8 for SH, or Article 259-16.4 for SC.</li> </ul>		<p>(*) Numai pentru grupul E2-SC: Mașinile trebuie să fie conforme cu apendicele J, articolul 277, categoria 2 E2-SC, cu excepția următoarelor:</p> <p>- Greutatea minimă este de 1 200 kg.</p> <p>- Ele trebuie să respecte dispozițiile din apendicele J, articolul 277.2 Secțiunea de siguranță - Vehicule comparabile cu vehiculele din categoriile II-SH și II-SC pentru SC sau SH, cu excepția scaunelor, unde trebuie respectat apendicele J, articolul 253-16 (SH).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Structurile de siguranță (apendicele J, articolul 277 2.2) trebuie să fie conforme cu una dintre cele două opțiuni de tip vagon de cale SC sau SH cu mai multe scaune: apendicele J, articolul 253-8 pentru SH sau articolul 259-16.4 pentru SC.</li> </ul>																								
<b>3.7</b>	<b>Seat position</b>		<b>Pozitia scaunului</b>																								
	<p>For cars complying with CN or E2-SC regulations it is permitted to put the driver's seat symmetrically across the vehicle's longitudinal centre line, provided that the safety structures still comply with Article 277.2 of Appendix J for vehicles built from 01.01.2004.</p> <p>In this case, these structures are in compliance with Article 259-16.4 of Appendix J. The driver's helmet, when he is seated normally in the car with his helmet on and seat belts fastened, must be at a minimum distance of 50 mm from the plane passing through the top horizontal part of the main rollbar and the highest point of the front rollbar structure.</p>		<p>În cazul automobilelor care respectă reglementările CN sau E2-SC, este permisă amplasarea scaunului șoferului simetric față de axa mediană longitudinală a vehiculului, cu condiția ca structurile de siguranță să fie în continuare conforme cu articolul 277.2 din apendicele J pentru vehiculele construite începând cu 01.01.2004.</p> <p>În acest caz, aceste structuri sunt în conformitate cu articolul 259-16.4 din apendicele J. Casca șoferului, atunci când acesta este așezat normal în mașină, cu casca pe cap și centurile de siguranță fixate, trebuie să se afle la o distanță minimă de 50 mm față de planul care trece prin partea orizontală superioară a barei principale de ruliu și punctul cel mai înalt al structurii barei de ruliu față.</p>																								
<b>3.8</b>	<b>Bodywork facing the ground</b>		<b>Caroseria orientata spre sol</b>																								
	<p>The bodywork facing the ground must be in compliance with the first paragraph of Article 259-3.7.6 and with Article 259-3.7.7 of Appendix J.</p>		<p>Caroseria orientată spre sol trebuie să fie în conformitate cu articolul 259-3.7.6 primul paragraf și cu articolul 259-3.7.7 din apendicele J.</p>																								
<b>4.</b>	<b>DATA LOGGING</b>		<b>Inregistrare/Logare Date</b>																								
	<p>All cars must allow access to 'on board data' to determine the maximum operational engine speed. On cars with computer (ECU) logging capability. The recording will be downloaded from it, it must include at least the engine speed during the last complete run. If the car's ECU computer is not capable, either in terms of duration or at all, of logging a full run, an auxiliary logger shall be fitted.</p> <p>The logging frequency of the speed signal must be at least 200hz.</p> <p>It is the responsibility of each competitor that these conditions are met.</p> <p>It is the driver's responsibility to have available in the car, at any time during the competition, the specific cable for logging into the ECU or data recorder.</p> <p>The data thus collected must remain at the disposal of the technical delegate.</p> <p>At any time during the competition the competitor must be able to present the recording of the last run performed.</p> <p>Lack of this data at the end of any run or failure of the logging system may result in the result being invalidated or even exclusion from the competition.</p>		<p>Toate masinile trebuie sa permita accesul la 'on board data' pentru determinare turatiei maxime operationale a motorului. La masinile cu calculator (ECU) capabil de logare. Inregistrarea va fi descarcata din acesta, el trebuind sa cuprinda minim turatia motorului, pe durata ultimei manse complete. In cazul in care calculatorul-ECU masinii nu este capabil, fie ca durata, fie deloc, de datalogul unei manse intregi, se va monta un logger auxiliar.</p> <p>Frecventa de logare a semnalului de turatie trebuie sa fie de minim 200hz.</p> <p>Este responsabilitatea fiecărui concurent ca aceste conditii sunt respectate.</p> <p>Este responsabilitatea ficarui pilot sa aiba disponibil in masina, in orice moment al competitie, cablul specific de logare la calculatorului ECU sau al inregistratorului de date.</p> <p><b>Datele astfel colectate trebuie să rămână la dispoziția delegatului tehnic pe un suport media (card SD, memorie USB).</b></p> <p>In orice moment al competitiei concurentul trebuie sa poate prezenta inregistrarea ultimei manse efectuate.</p> <p>Lipsa acestor date la sfarsitul oricarei manse sau nefunctionarea sistemului de logare pot duce la nevalidarea rezultatului obtinut sau chiar excluderea din competitie.</p>																								

5.	ENGINE RESTRICTOR	RESTRICTOR MOTOR
	<p>All forced induction engines must be fitted with a restrictor fixed to each compressor housing, with the dimensions defined below. All the air necessary for feeding the engine must pass through this restrictor. The only exception to this position is when a car, for use in a recognised FIA or ASN series, has a restrictor homologated in a different position upstream of the compressor.</p> <p>In case of an engine with one compressor, it must be limited by a restrictor with a maximum internal diameter of 42.25 mm, and a maximum external diameter of 48.25 mm, within the conditions specified.</p> <p>In case of an engine with two parallel compressors, each compressor must be limited by a restrictor with a maximum internal diameter of 29.80 mm, and a maximum external diameter of 35.80 mm, within the conditions specified.</p> <p>Tolerance on all diameters: +0.1 mm/ - free.</p>	<p>Toate motoarele cu inducție forțată trebuie să fie echipate cu un restrictor fixat pe fiecare carcasă de compresor, cu dimensiunile definite mai jos. Tot aerul necesar pentru alimentarea motorului trebuie să treacă prin acest restrictor. Singura excepție de la această poziție este atunci când un automobil, pentru utilizare într-o serie recunoscută de FIA sau ASN, are un restrictor omologat într-o poziție diferită în amonte de compresor.</p> <p>În cazul unui motor cu un singur compresor, acesta trebuie să fie limitat de un restrictor cu un diametru intern maxim de 42,25 mm și un diametru extern maxim de 48,25 mm, în condițiile specificate.</p> <p>În cazul unui motor cu două compresoare paralele, fiecare compresor trebuie să fie limitat de un limitator cu un diametru intern maxim de 29,80 mm și un diametru exterior maxim de 35,80 mm, în condițiile specificate.</p> <p>Toleranță pentru toate diametrele: +0,1 mm/ - liber.</p>
	<p><b>The restrictor(s) must respect the following:</b></p>	<p><b>Restrictorul (restrictoarele) trebuie să respecte următoarele:</b></p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• See <i>drawing 254-4</i>.</li> <li>• The maximum internal diameter of the restrictor is the diameter specified above.</li> <li>• This diameter must be maintained for a minimum length of 3 mm.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• - A se vedea desenul 254-4.</li> <li>• - Diametrul intern maxim al restrictorului este diametrul specificat mai sus.</li> <li>• - Acest diametru trebuie să fie menținut pe o lungime minimă de 3 mm.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• This length is measured upstream of plane A.</li> <li>• Plane A is perpendicular to the rotational axis of the turbocharger and is upstream of plane B, 47 mm maximum, measured along the neutral axis of the intake duct.</li> <li>• This diameter must be complied with, regardless of the temperature conditions.</li> <li>• The external diameter of the restrictor at its narrowest point must be less than the diameter specified above, and must be maintained over a distance of 5 mm to each side.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• - Această lungime se măsoară în amonte de planul A.</li> <li>• - Planul A este perpendicular pe axa de rotație a turbocompresorului și se află în amonte de planul B, la maximum 47 mm, măsurat de-a lungul axei neutre a canalului de admisie.</li> <li>• - Acest diametru trebuie să fie respectat, indiferent de condițiile de temperatură.</li> <li>• - Diametrul exterior al restrictorului în punctul său cel mai îngust trebuie să fie mai mic decât diametrul specificat mai sus și trebuie să fie menținut pe o distanță de 5 mm de fiecare parte.</li> </ul>
<p><b>Mounting of the restrictor</b></p>	<p><b>Montarea restrictorului</b></p>
<p>The restrictor must be made from a single material.</p> <p>The mounting of the restrictor onto the turbocharger must be carried out in such a way that two screws have to be entirely removed from the body of the compressor, or from the restrictor, in order to detach the restrictor from the compressor. <i>See drawing 254-4.</i></p> <p>Attachment by means of a needle screw is not authorised.</p> <p>For the installation of this restrictor, it is permitted to remove material from the compressor housing, and to add it, for the sole purpose of attaching the restrictor to the compressor housing. The heads of the screws must be pierced so that they can be sealed.</p>	<p>Limitatorul trebuie să fie confecționat dintr-un singur material.</p> <p>Montarea restrictorului pe turbocompresor trebuie să se facă astfel încât, pentru a detașa restrictorul de compresor, trebuie îndepărtate în întregime două șuruburi de pe corpul compresorului sau de pe restrictor. A se vedea desenul 254-4.</p> <p>Fixarea cu ajutorul unui șurub cu ac nu este autorizată.</p> <p>Pentru instalarea acestui restrictor, este permisă îndepărtarea de material din corpul compresorului și adăugarea acestuia, cu unicul scop de a fixa restrictorul la corpul compresorului. Capetele șuruburilor trebuie să fie găurite pentru a putea fi etanșate.</p>
<p><b>Restrictor Drawing 254-4</b></p>	<p><b>Desen restrictor 254-4</b></p>
<p>① Orificiu/Gaură pentru carcasa restrictorului Restrictor housing hole/hole</p> <p>② Orificiu/Gaură pentru carcasa compresorului sau flansa pentru carcasa Compressor housing hole/hole or housing flange</p> <p>③ Orificiu/Gaură pentru carcasa centrală sau flanșă de fixare Hole/hole for central housing or mounting flange</p>	<p>Hole/hole for central housing or mounting flange</p>

ALTE POSIBILITATI :

OTHER POSSIBLES :



**6 ENGINE RPM LIMITATION LIMITAREA TURAȚIEI MOTORULUI**

All naturally aspirated engines must be RPM limited.

The maximum engine RPM is in relation to the engine displacement.

The relationship between the maximum RPM and the engine displacement is calculated using the following graph.

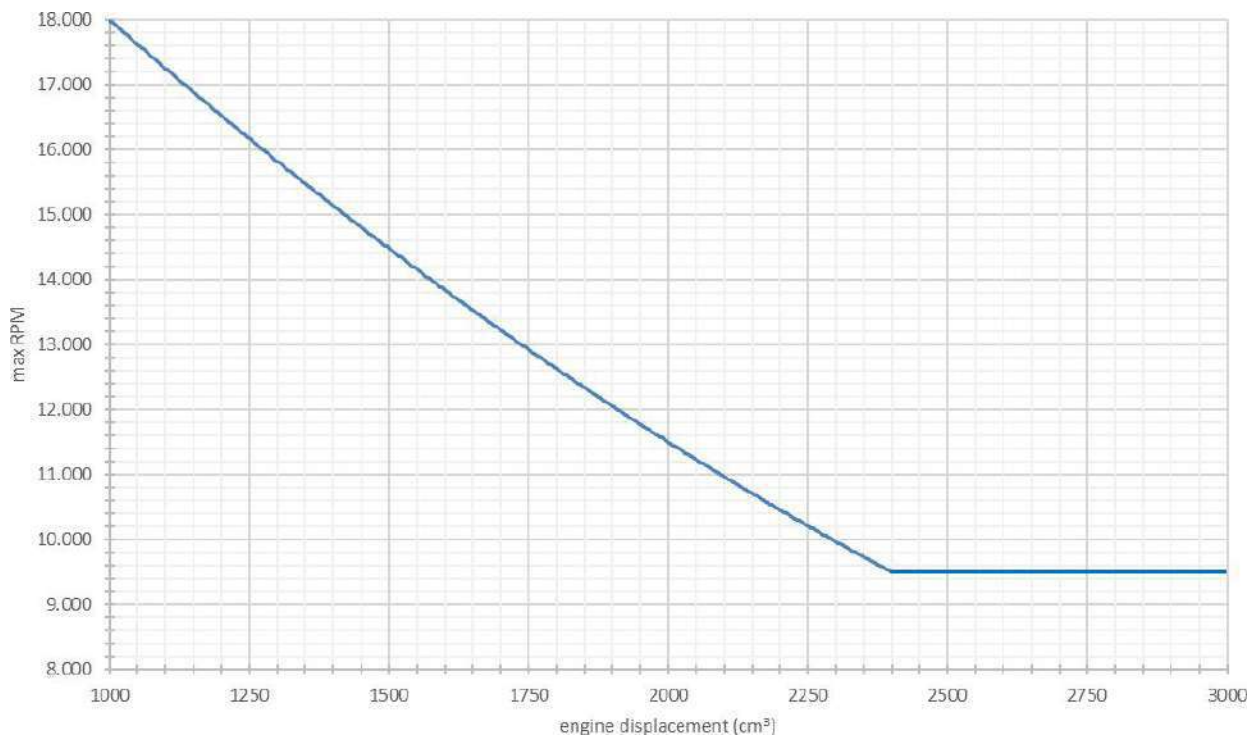
At no time during a competition may the engine speed be higher than the values reported in the following graph:

Toate motoarele cu aspirație naturală trebuie să fie limitate de turatie.

Turația maximă a motorului este în raport cu cilindrarea motorului.

Relația dintre turația maximă și cilindrarea motorului se calculează cu ajutorul următorului grafic.

În niciun moment în timpul unei competiții, turația motorului nu poate fi mai mare decât valorile indicate în graficul următor:



To use the graph, the engine displacement of the car must be rounded to the nearest 50 cm3. At no time during a competition may the engine speed be greater than the RPM value for the corresponding engine displacement.

Pentru a utiliza graficul, cilindrarea motorului mașinii trebuie rotunjită la cea mai apropiată valoare de 50 cm3. În niciun moment în timpul unei competiții, turația motorului nu poate fi mai mare decât valoarea RPM pentru cilindrarea corespunzătoare a motorului.

**REGULAMENT CADRU**  
**CAMPIONATUL NAȚIONAL DE VITEZĂ ÎN COASTĂ**  
**PENTRU AUTOVEHICULE ISTORICE**  
**CNVC – Ver. 2024.01**

## **1 GENERALITĂȚI**

### **1.1 TEMEI LEGAL**

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

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

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

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

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

## **2 Domeniu de Aplicare**

Regulamentul sportiv, regulamentele particulare și buletinele aplicabile Campionatului Național de Viteză în Coastă (CNVC) se aplică și Campionatului Național de Viteză în Coastă pentru Automobile Istorice (CNVIC) cu modificările prezentate mai jos.

### **3 Automobile admise**

Conform Anexa 1 la prezentul regulament.

### **4 Calendar**

Conform Anexa 3 la prezentul regulament.

### **5 Punctaje**

**5.1** Pentru fiecare clasament individual anual, se vor acorda puncte pentru fiecare coastă la care pilotul a luat startul, în funcție de poziția obținută în clasament, indiferent dacă este constituită grupa/clasa, astfel:

- Locul 1 25 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.

**5.2** Pentru sezonul 2024, se vor întocmi clasamente conform anexei prezentului regulament.

### **6 Numărul de rezultate luate în calcul pentru clasamentul final**

**6.1** Numărul etapelor care vor conta pentru alcătuirea clasamentelor finale individuale ale CNVCI-2024 va fi N-2.

**6.2** În cazul în care o etapă este anulată, se aplică regula N-1. În situația în care sunt anulate 2 sau mai multe etape, toate etapele vor conta în clasament.

**6.3** Se va lua în considerare cel mai bun punctaj indiferent dacă pilotul a participat sau nu la toate etapele organizate și indiferent de numărul concurenților pe care i-a avut în grupa/clasa respectivă.

### **7 Prevederi suplimentare**

**7.1** Automobilele istorice vor folosi aceeași documentație ca și concurenții din CNVC, vor parcurge același traseu de concurs și se vor supune aceluiași reguli ce privesc desfășurarea competiției.

**7.2** Campionatul Național de Viteză în Coastă Istorice 2024 va fi alcătuit din 8 etape, conform anexei cu calendarul competiției.

**7.3** Pentru automobilele istorice de competiție, clasamentele etapelor vor fi întocmite în funcție de cel mai bun timp realizat în cele două manșe de concurs și nu prin însumarea timpilor din manșele de concurs.

## Anexa 1 Automobile Acceptate

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

Anul fișei de omologare:	1919-1981	1982-1990	1991-1996	
Numele Categoriei:	I1	I2	I3	HI <sup>1</sup>
Numele Clasei (de cilindree):				
• până la 1300 cmc	1	1	1	
• 1301 – 1600 cmc	2	2	2	
• 1601 – 2000 cmc	3	3	3	
• peste 2000 cmc	4	4	4	
	5 <sup>2</sup>			

### Note:

<sup>1</sup>HI Acestea sunt automobile istorice care vor fi dovedite că nu respectă cilindreea și greutatea minimă din fișa de omologare.

Acestea vor puncta numai la clasa HI pentru tot anul 2024, indiferent de momentul când au fost identificate excedând în sensul celor de mai sus prevederile Fișei de Omologare.

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

<sup>2</sup>5 Automobilele din Clasa 5 sunt caracterizate astfel:

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

## Anexa 2 Clasamente

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

- Pentru Grupele: I1, I2, I3;
- Pentru Clasele: 1, 2, 3, 4 și 5;
- Pentru Cupa Dacia: Gr.1 și Gr. 2;
- Pentru Grupa 1: mașini care respectă Fișele de Omologare ale Grupelor 1, 3 și N;
- Pentru Open: I1+I2+I3 (cumulat).

### Note:

1. Se vor premia pe podium doar Grupele/Clasele unde sunt minim 3 concurenți.
2. În clasamentul Open, se aplică următorii coeficienți:
  - I1 punctează cu un coeficient de **1,1**;
  - I2 punctează cu un coeficient de **1**;
  - I3 punctează cu un coeficient de **0,9**;
  - I1A5 punctează cu un coeficient de **0,9**.

Coeficientul se aplică la punctajul obținut în clasamentul OPEN al fiecărei etape.

### Anexa 3 Calendar

Calendarul competițional prevăzut pentru 2024 este cel prezentat în tabelul de mai jos.

CALENDAR 2024		ROTAC + RRR	COASTĂ	COASTĂ MASTERS	RALLY
Mar	2 3				
	9 10				
	16 17				
	23 24				
	30 31				
Apr	6 7				
	13 14		RÂȘNOV	RÂȘNOV	
	20 21				
	27 28	MP			HARGHITA
Mai	4 5				
	11 12				ARGEȘ
	18 19				
	25 26		RÂNCA	RÂNCA	
Iun	1 2	TMR			MARAMUREȘ
	8 9				
	15 16				
	22 23				CLUJ
	29 30		HARGHITA		
Iul	6 7		REȘIȚA	REȘIȚA	
	13 14	MP			
	20 21		SINAIA		
	27 28				
Aug	3 4				
	10 11				
	17 18	MP			
	24 25				
Sep	31 1				IAȘI
	7 8		BAIA MARE	BAIA MARE	
	14 15	TMR			
	21 22				BRAȘOV
	28 29				
Oct	5 6				
	12 13		POIANA	POIANA	
	19 20				VÂLCEA
	26 27	MP			
<b>TOTAL:</b>		<b>6</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>7</b>