

2018 Dunlop Romanian Rally Championship Regulation	Regulamentul Campionatului Național de Raliuri – DUNLOP 2018
INDEX	CUPRINS
GENERAL PRINCIPLES	PRINCIPII GENERALE 10
1. GENERAL CONDITIONS	1. CONDIȚII GENERALE
1.1 APPLICATION	1.1 APLICARE
1.2 OFFICIAL LANGUAGE	1.2 LIMBA OFICIALĂ
1.3 INTERPRETATION	1.3 INTERPRETARE
1.4 DATE OF APPLICATION	1.4 VALABILITATE
2. DEFINITIONS	2. DEFINIȚII
2.1 BEGINNING OF THE RALLY	2.1 ÎNCEPEREA RALIULUI
2.2 BULLETIN	2.2 BULETIN
2.3 COMMUNICATION	2.3 COMUNICAT
2.4 CONTROL AREAS	2.4 ZONA DE CONTROL
2.5 CREW	2.5 ECHIPAJ
2.6 DECISION	2.6 DECIZIE
2.7 FRAS	2.7 FRAS
2.8 END OF THE RALLY	2.9 FINALUL RALIULUI
2.9 LEG	2.9 ZIUA
2.10 MEDIA ZONE	2.10 ZONA MEDIA
2.11 NEUTRALISATION	2.11 NEUTRALIZARE
2.12 PARC FERME	2.12 PARC ÎNCHIS
2.13 PROHIBITED SERVICE	2.13 SERVICE INTERZIS
2.14 RECONNAISSANCE	2.14 RECUNOAȘTERI
2.15 REGROUP	2.15 REGRUPARE
2.16 ROAD SECTION	2.16 SECTOR DE LEGĂTURĂ
2.17 SECTION OF THE RALLY	2.17 SECȚIUNE
2.18 SERVICE	2.18 SERVICE
2.19 SUPER SPECIAL STAGE	2.19 PROBA SUPER SPECIALĂ
2.20 TIME CARD	2.20 CARNET DE CONTROL
2.21 TECHNICAL ZONE	2.21 ZONA TEHNICĂ
OFFICIALS	OFICIALI 14
3. OFFICIALS AND DELEGATES	3. OFICIALI ȘI DELEGAȚI
3.1 STEWARDS	3.1 COMISARIII SPORTIVI
3.2 COMPETITORS' RELATIONS OFFICERS	3.2 RESPONSABIL RELAȚII CU CONCURENȚII
ELIGIBLE CARS	AUTOMOBILE ADMISE 15
4. CARS ELIGIBLE TO ENTER IN FIA CHAMPIONSHIP RALLIES	4. AUTOMOBILE ADMISE IN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI
4.1 SUMMARY	4.1 SUMAR
4.2 CLASSES OF CARS	4.2 CLASE
4.3 ADDITIONAL PROVISIONS	4.3 DISPOZIȚII SUPLIMENTARE
4.4 NATIONAL CARS	4.4 CLASE NAȚIONALE
CHAMPIONSHIPS & POINTS	CAMPIONATE ȘI PUNCTE 20
5. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS	5. FORMATUL CAMPIONATULUI

5.1 CHAMPIONSHIP POINTS	5.1 PUNCTAJ
5.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION	5.2 NUMĂRUL DE REZULTATE LUATE ÎN CALCUL PENTRU CLASAMENTUL FINAL
5.3 NUMBER OF CHAMPIONSHIP RALLIES	5.3 NUMĂRUL DE RALIURI DIN CAMPIONAT
6. DUNLOP NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP 2017	6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2017
7. NATIONAL TEAMS RALLY CHAMPIONSHIP	7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU ECHIPE
8. FIA SUPPORT CHAMPIONSHIPS (WRC 2, WRC 3) Applicable only for WRC	8
9. JUNIORS AND ROOKIES NATIONAL CHAMPIONSHIPS	9. CAMPIONATELE NAȚIONALE DE JUNIORI ȘI DEBUTANȚI
10. DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP	10. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT
10.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS	10.1 PILOȚI ȘI COPILOȚI
10.2 MANUFACTURERS (WHEN APPLICABLE)	10.2 CONSTRUCTORI (UNDE SE APLICĂ)
11. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS	11. CRITERII PENTRU PILOȚII PRIORITARI
11.1 FRAS PRIORITY DRIVERS	11.1 PILOȚI PRIORITARI FRAS
11.2 REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS	11.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR PRIORITARI
12. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY	12. PROCEDURI PRIVIND ALEGEREA TRASEULUI
12.1 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME	12.1 RESPECTAREA PLANULUI ORAR OFICIAL ȘI A PROGRAMULUI SPORTIV
13. RALLY CHARACTERISTICS	13. CARACTERISTICILE UNUI RALIU
13.1 EVENT DURATION	13.1 DURATA
13.2 PROGRAMMES FOR THE RALLIES	13.2 PROGRAMUL
STANDARD DOCUMENTS	DOCUMENTE STANDARD 31
14. FRAS STANDARDISED DOCUMENTS	14. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS
14.1 GENERAL	14.1 GENERALITĂȚI
14.2 ROAD BOOK	14.2 ROAD BOOK
14.3 TIME CARD	14.3 CARNET DE CONTROL
15. ISSUING OF A FIA VISA	15. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS
INSURANCE	ASIGURĂRI 32
16. INSURANCE COVER	16. ACOPERIRE
16.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER	16.1 DESCRIEREA ARIEI DE ACOPERIRE
16.2 PUBLIC LIABILITY COVER	16.2 ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ
16.3 EXCLUSION OF COVER	16.3 NEACOPERITE DE ASIGURARE
CAR IDENTIFICATION	IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR 33

17. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS applicable only for WRC	17. NUMERE ALOCATE PENTRU ÎNTREG SEZONUL aplicabil doar pentru WRC	
18. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING	18. NUMERE DE COMPETIȚIE ȘI PUBLICITATE	
18.1 GENERAL	18.1 GENERALITĂȚI	
18.2 FRONT DOOR PANELS	18.2 PORTIERELE DIN FAȚĂ	
18.3 REAR WINDOW	18.3 LUNETĂ	
18.4 SIDE WINDOWS	18.4 GEAMURI LATERALE	
18.5 ROOF PANEL	18.5 PLAFON	
18.6 FRONT PLATE	18.6 PANOU FRONTAL (CĂMILĂ)	
18.7 RESTRICTIONS ON ADVERTISING	18.7 RESTRICȚII PRIVIND PUBLICITATEA	
18.8 ORGANISER'S OPTIONAL ADVERTISING	18.8 PUBLICITATEA OPȚIONALĂ A ORGANIZATORULUI	
18.9 FRAS MANDATORY ADVERTISING	18.9 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS	
19. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES	19. NUMELE PILOTULUI ȘI COPILOTULUI	
19.1 REAR SIDE WINDOWS	19.1 GEAMURI LATERALE SPATE	
19.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVER'S NAMES	19.2 PORTIERE / NUMEREL DE COMPETIȚIE / NUMELE CONCURENȚILOR	
DRIVING CONDUCT	CONDUITA LA VOLAN	36
20. BEHAVIOUR	20. COMPORTAMENT	
20.1 GENERAL RULES	20.1 REGULI GENERALE	
20.2 DURING RECONNAISSANCE	20.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERILOR	
20.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY	20.3 VITEZA EXCESIVĂ ÎN TIMPUL RALIULUI	
20.4 TRAFFIC LAWS	20.4 CODUL RUTIER	
ENTRIES	ÎNSCRIERI	38
21. ENTRY PROCEDURE	21. PROCEDURA DE ÎNSCRIERE	
21.1 GENERAL	21.1 GENERALITĂȚI	
21.2 SUBMISSION OF ENTRY FORMS	21.2 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE	
21.3 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM	21.3 MODIFICAREA CERERII DE ÎNSCRIERE	
21.4 ASN AUTHORISATIONS	21.4 ACCEPȚUL ASN	
21.5 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)	21.5 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI /SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI	
21.6 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS	21.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI	
22. ENTRY CLOSING DATES	22. DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR	
22.1 ENTRY CLOSING DATES	22.1 DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR	
23. ENTRY FEES	23. TAXA DE ÎNSCRIERE	
23.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM	23.1 ACCEPȚAREA CERERII DE ÎNSCRIERE	
23.2 REFUND OF ENTRY FEES	23.2 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE	
23.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES	23.3 RESTITUIREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE	
24. CLASSES	24. CLASE	
24.1 CHANGE OF CLASS ENTERED	24.1 SCHIMBAREA CLASEI	
RECONNAISSANCE	RECUNOAȘTERI	40
25. RECONNAISSANCE	25. RECUNOAȘTERI	

25.1 RECONNAISSANCE CARS 25.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS 25.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE 25.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE	25.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERI 25.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE DE RECUNOAȘTERI 25.3 RESTRIȚII 25.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR
SCRUTINEERING CHECKS	VERIFICĂRI TEHNICE 42
26. BEFORE THE START OF THE COMPETITIVE ELEMENT OF THE RALLY 26.1 GENERAL 26.2 TIMETABLE 27. DURING THE RALLY 27.1 ADDITIONAL CHECKS 27.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR 28. FINAL CHECKS 28.1 FINAL PARC FERMÉ 28.2 SELECTION OF CARS 28.3 HOMOLOGATION FORM	26. ÎNAINTEA STARTULUI ELEMENTELOR COMPETITIVE ALE RALIULUI 26.1 GENERALITĂȚI 26.2 PROGRAM 27. ÎN TIMPUL RALIULUI 27.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE 27.2 RESPONSABILITATEA CONCURENȚILOR 28. VERIFICĂRI FINALE 28.1 PARC ÎNCHIS FINAL 28.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR 28.3 FIȘA DE OMOLOGARE
SHAKEDOWN	SHAKEDOWN 45
29. SHAKEDOWN REQUIREMENTS 29.1 GENERAL 29.2 RUNNING OF SHAKEDOWN 29.3 DISCLAIMER 29.4 TECHNICAL REQUIREMENTS 29.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN 29.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD 29.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN 30. FREE PRACTICE / QUALIFYING Applicable only for WRC and FIA European Rally Championship	29. CERINȚE PRIVIND SHAKEDOWN-UL 29.1 GENERALITĂȚI 29.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI 29.3 PROPRIA RĂSPUNDERE 29.4 CERINȚE TEHNICE 29.5 DEFECȚIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI 29.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI A INVITAȚILOR 29.7 SERVICE 30. ANTRENAMENTE LIBERE / CALIFICĂRI Aplicabil doar pentru WRC și pentru ERC
CONTROLS	POSTURI DE CONTROL (CONTROALE) 46
31. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS 31.1 SIGNAGE OF CONTROLS 31.2 PROTECTIVE BARRIERS 31.3 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS 31.4 READINESS TO WORK 31.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION 31.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS 31.7 MEDIA ZONES 31.8 ON-BOARD CAMERA TAPE EXCHANGE POINTS	31. CONTROALE – CERINȚE GENERALE 31.1 SEMNALIZAREA POSTURILOR DE CONTROL 31.2 BARIERE DE PROTECȚIE 31.3 TIMPUL DE STAȚIONARE ÎN ZONELE DE CONTROL 31.4 PERIOADA DE FUNCȚIONARE 31.5 SUCCESIUNEA ȘI SENSUL DE PARCURGERE A CONTROALELOR 31.6 INDICAȚIILE ARBITRILOR 31.7 ZONE MEDIA 31.8 PUNCTE DE SCHIMB A DATELOR DE PE CAMERELE

32. PASSAGE CONTROLS	ON-BOARD
33. TIME CONTROLS	32. CONTROALE DE TRECERE
33.1 OPERATION	33. CONTROALE ORARE
33.2 CHECK-IN PROCEDURE	33.1 FUNCȚIONAREA
33.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE	33.2 PROCEDURA DE PONTARE
	33.3 CONTROL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ
34. LATENESS	34. ÎNTÂRZIEREA
34.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS	34.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMA ADMISĂ
34.2 EARLY ARRIVAL	34.2 SOSIREA ÎN AVANS
34.3 NOTIFICATION OF LATENESS	34.3 NOTIFICAREA PENTRU ÎNTÂRZIERE
35. REGROUPING CONTROLS	35. CONTROALE DE REGRUPARE
35.1 PROCEDURE AT A REGROUP	35.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎN REGRUPARE
35.2 EXIT FROM A REGROUP	35.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE
SPECIAL STAGES	PROBE SPECIALE 50
36. GENERAL	36. GENERALITĂȚI
36.1 TIMING	36.1 CRONOMETRARE
37. SPECIAL STAGE START	37. STARTUL ÎN PROBA SPECIALĂ
37.1 START POINT	37.1 PUNCTUL DE START
37.2 START PROCEDURE	37.2 PROCEDURA DE START
37.3 MANUAL START PROCEDURE	37.3 PROCEDURA DE START MANUAL
37.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW	37.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI
37.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE	37.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE
37.6 FALSE START	37.6 START ANTICIPAT
38. SPECIAL STAGE FINISH	38. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ
38.1 FINISH LINE	38.1 LINIA DE SOSIRE
38.2 STOP POINT	38.2 PUNCTUL STOP
39. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE	39. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE
40. COMPETITOR SAFETY	40. SIGURANȚA CONCURENȚILOR
40.1 EQUIPMENT OF THE CREWS	40.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR
40.2 SOS/OK SIGNS	40.2 SEMNELE SOS / OK
40.3 ACCIDENT REPORTING	40.3 RAPORTAREA ACCIDENTELOR
40.4 RED TRIANGLE	40.4 TRIUNGHUL ROȘU
40.5 THE USE OF YELLOW FLAGS	40.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII

41. SUPER SPECIAL STAGES	41. PROBE SUPER SPECIALE
41.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE	41.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE
41.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE	41.2 DERULAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE
41.3 SAFETY PLAN	41.3 PLANUL DE SECURITATE
PARC FERMÉ	PARC ÎNCHIS 54
42. RULES OF PARC FERMÉ	42. REGULILE PARCULUI ÎNCHIS
42.1 APPLICATION	42.1 APLICARE
42.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ	42.2 PERSONAL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS
42.3 PUSHING A CAR IN PARC FERMÉ	42.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS
42.4 CAR COVERS	42.4 HUSE
42.5 TECHNICAL CHECKS	42.5 VERIFICĂRI TEHNICE
42.6 REPAIRS IN PARC FERME	42.6 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS
42.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY	42.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ FINALUL RALIULUI
STARTS AND RESTARTS	STARTUL ȘI RE-STARTUL 55
43. CEREMONIAL START	43. STARTUL FESTIV
44. RALLY START	44. STARTUL RALIULUI
44.1 START AREA	44.1 ZONA DE START
44.2 MAXIMUM LATENESS AT START	44.2 ÎNTÂRZIAREA MAXIMĂ ADMISĂ LA START
45. START ORDERS AND INTERVALS	45. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START
45.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT	45.1 NOILE EXIGENȚE PRIVIND ORDINEA DE START
45.2 REPOSITIONING OF DRIVERS	45.2 REPOZIȚIONAREA CONCURENȚILOR
45.3 START ORDER LEG 1	45.3 STARTUL ÎN ZIUA 1
45.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS	45.4 STARTUL ÎN ETAPELE (ZILELE) URMĂTOARE
45.4 START INTERVAL	45.4 INTERVALUL DE START
46 RE-START AFTER RETIREMENT / RALLY 2	46 RE-START DUPĂ ABANDON / RALLY 2
47. REPAIRS PRIOR TO A RESTART Applicable only for WRC	47. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START Aplicabil doar pentru WRC
SERVICE	SERVICE 58
48. SERVICING – GENERAL CONDITIONS	48. SERVICE - CONDIȚII GENERALE
48.1 PERFORMING OF SERVICE	48.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI
48.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS	48.2 PERSONALUL ECHIPEI ȘI SERVICE RESTRICȚIONAT
49. SERVICE PARKS	49. PARCURILE DE SERVICE
49.1 SERVICE PARK SCHEDULE	49.1 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE
49.2 SERVICE PARK IDENTIFICATION	49.2 IDENTIFICAREA PARCURILOR DE SERVICE
49.3 SPEED INSIDE SERVICE PARKS	49.3 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR
49.4 LAYOUT OF SERVICE PARKS	49.4 DISPUNEREA ÎN PARCURILE DE SERVICE
50. EMPTYING THE TANK AND/OR REFILLING IN THE SERVICE PARK	50. GOLIREA ȘI/SAU UMLEREA REZERVORULUI ÎN PARCUL DE SERVICE

51. FLEXISERVICE – 45’ 51.1 GENERAL 51.2 RUNNING OF FLEXISERVICE AND TIME SCHEDULES 52. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ) 52.1 GENERAL 52.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL 52.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS 52.4 RSZ VEHICLE PASS 52.5 TYRE FITTING ZONE (TFZ) 52.6 LIGHT FITTING ZONE (LFZ) 53. SERVICING: ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS Applicable only for WRC	51. FLEXISERVICE – 45’ 51.1 GENERALITĂȚI 51.2 FUNCȚIONAREA ȘI PROGRAMUL FLEXISERVICE 52. ZONELE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (ZSÎ) 52.1 GENERALITĂȚI 52.2 NUMĂRUL DE MEMBRI AI ECHIEI 52.3 ECHIPAMENTE ȘI SCULE PERMISE 52.4 IDENTIFICAREA VEHICULELOR ADMISE ÎN ZSÎ 52.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (TFZ) 52.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (ZMF) 53. SERVICE: CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU CAMPIONATELE SUSȚINUTE DE FIA Aplicabil doar pentru WRC
RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY	REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DUPĂ RALIU
54. RALLY RESULTS 54.1 ESTABLISHING RESULTS 54.2 PUBLICATION OF RESULTS 54.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY 54.4 FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE 54.5 PROMOTION OF RESULTS 55. PROTESTS AND APPEALS 55.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL 55.2 PROTEST FEES 55.3 DEPOSIT 55.4 EXPENSES 55.5 APPEALS 56. RALLY PRIZE-GIVINGS 56.1 PODIUM CEREMONY 56.2 PRIZE-GIVING 57. ANNUAL FIA PRIZE-GIVING 57.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS 57.2 ABSENCE	54. REZULTATE 54.1 STABILIREA REZULTATELOR 54.2 PUBLICAREA REZULTATELOR 54.3 EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU 54.4 ACOPERIREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ 54.5 PROMOVAREA REZULTATELOR 55. PROTESTE ȘI APELURI 55.1 DEPUNEREA UNUI PROTEST SAU A UNUI APEL 55.2 TAXELE DE PROTEST 55.3 DEPOZIT 55.4 CHELTUIELI 55.5 APELURI 56. DECERNAREA PREMIILOR UNUI RALIU 56.1 FESTIVITATEA DE PREMIERE 56.2 DECERNAREA PREMIILOR 57. GALA CAMPIONILOR F.R.A.S 57.1 CERINȚE PRIVIND PARTICIPAREA 57.2 ABSENȚA
FUEL – REFUELLING	COMBUSTIBIL – ALIMENTARE 68
58. REFUELLING AND PROCEDURES 58.1 LOCATION 58.2 PROCEDURE 58.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING	58. PROCEDURA DE ALIMENTARE 58.1 LOCAȚIE 58.2 PROCEDURA 58.3 PROCEDURA DE ALIMENTARE DIN STAȚIILE

STATIONS	COMERCIALE	
59. FUEL USE Applicable only for WRC	59. COMBUSTIBIL ADMIS Aplicabil doar pentru WRC și ERC	
TYRES AND WHEELS	PNEURI ȘI ROȚI	70
60. GENERAL	60. GENERALITĂȚI	
60.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS	60.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE MAȘINI ȘI TOȚI CONCURENȚII	
60.1.5 NUMBER OF TYRES	60.1.5 NUMĂR de PNEURI	
60.2 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A WRC CAR	60.2 CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE WRC	
60.3 - ALL COMPETITORS ENTERED WITH A S2000-RALLY CAR	60.3 -CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE S-2000	
- ALL COMPETITORS ENTERED WITH R5 AND R4 CARS	- CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE R4 ȘI R5	
- ALL PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A GROUP N CAR	- CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE S-2000	
60.4 - NON-PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 4X4 GROUP N CAR	- CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE DE GRUPA N	
-NON-PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR		
60.5 PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR	60.4 – PILOȚI NEPRIORITARI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE 4X4 DE GRUPA N	
60.6 DRIVERS ENTERED WITH R-GT CARS	– PILOȚI NEPRIORITARI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE CU 2 ROȚI MOTRICE	
60.7 CONTROL	60.5 – PILOȚI PRIORITARI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE CU 2 ROȚI MOTRICE	
60.8 TYRE MARKING / CONTROL ZONES	60.6 – PILOȚI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE R-GT	
60.9 ROAD SECTIONS	60.7 CONTROL	
60.10 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT	60.8 ZONELE DE MARCARE / CONTROLUL ANVELOPELOR	
60.11 SPARE WHEELS	60.9 SECTOARE DE LEGĂTURĂ	
60.12 TYRE SUPPLIER A SPECIAL STAGE STOP POINT	60.10 REGLAREA PRESIUNII DIN PNEURI	
60.13 AVAILABILITY OF TYRES	60.11 ROȚI DE REZERVĂ	
MECHANICAL COMPONENTS	60.12 PREZENȚA FURNIZORILOR DE PNEURI LA PUNCTUL STOP AL PROBELOR SPECIALE	
63. MECHANICAL COMPONENTES	60.13 DISPONIBILITATEA PNEURILOR	
63.1 ENGINE REPLACEMENT	COMPONENTE MECANICE	74
63.2 TURBOCHARGERS	63. COMPONENTE MECANICE	
63.3 TRANSMISSIONS	63.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI	
64. MECHANICAL COMPONENTS – MANUFACTURERS AND WRC TEAMS . Applicable only for WRC	63.2 TURBOCOMPRESORUL	
65. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS	63.3 TRANSMISIA	
65.1 ON-BOARD CAMERAS	64. COMPONENTE MECANICE – PRODUCĂTORI ȘI ECHIPE WRC.	
65.2 TRACKING SYSTEM	Aplicabil doar pentru WRC	
65.3 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES	65. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MAȘINA	
TESTING	65.1 CAMERE ON-BOARD	
	65.2 MONITORIZAREA GPS	
	65.3 NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE	
	TESTE	75

66. TESTING Applicable only for WRC & ERC.	66. TESTE Aplicabil doar pentru WRC și ERC.
V - Championships regional variations and additional provisions	V – Variante ale prezentului regulament
V1 RALLY 2 V1 FIA EUROPEAN RALLY CHAMPIONSHIP/CUP V2 FIA AFRICAN RALLY CHAMPIONSHIP V3 FIA MIDDLE EAST RALLY CHAMPIONSHIP V4 FIA ASIA PACIFIC RALLY CHAMPIONSHIP V5 FIA NACAM RALLY CHAMPIONSHIP V6 FIA CODASUR RALLY CHAMPIONSHIP	V1 -Rally 2 CNRVI- Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice
APPENDICES	ANEXE
INDEX	CUPRINS
APPENDIX I CONTROL SIGNS	ANEXA I PANOURI
APPENDIX II STANDARD DOCUMENTS	ANEXA II DOCUMENTE STANDARD
1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS	1. REGULAMENT PARTICULAR
2. BULLETINS	2. BULETINE
3. RALLYE GUIDE 1 & 2	3. RALLY GHID 1 & 2
4. ITINERARY	4. PLAN ORAR
5. ROAD BOOK	5. ROAD BOOK
6. TIME CARD	6. CARNET DE CONTROL
7. STANDARD ENTRY FORM	7. CERERE DE ÎNSCRIERE
8. ENTRY LISTS	8. LISTA DE ÎNSCRIERI
9. START LISTS & RESULTS OF THE RALLY	9. LISTE DE START ȘI REZULTATELE RALIULUI
APPENDIX III SAFETY (Code Appendix H)	ANEXA III PLAN DE SECURITATE (Anexa H Codul Sportiv Internațional)
APPENDIX IV TYRES	ANEXA IV ANVELOPE
APPENDIX V ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS (for organisers only - no regulatory value for competitors)	ANEXA V CERINȚE ORGANIZATORICE (doar pentru organizatori - fără putere regulamentară pentru concurenți)
APPENDIX VI ENTRY FEES, ADMINISTRATIVE PACKAGE AND PERMANENT PASSES Applicable only for WRC	ANEXA VI ȘICANE
APPENDIX VII START LIGHT SEQUENCE (Applicable only for WRC)	ANEXA VII CENTRALIZATOR SANȚIUNI
APPENDIX VIII WRC ACADEMY CUP Applicable only for WRC	

2018 FIA Regional Rally Sporting Regulations	Regulamentul Campionatului Național de Raliuri – DUNLOP 2018
GENERAL PRINCIPLES	PRINCIPII GENERALE
1. GENERAL CONDITIONS SPORTS AUTOMOBILE ROMANIAN FEDERATION/MOTORSPORT ROMANIAN FEDERATION organises in 2018 the following competitions which are property of FRAS regulated by the International Sporting Code of FIA (CODE) together with its annexes and the present regulation. 1.1 DUNLOP NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP 2017 (CNRD-2017). The following Championships, Cups and Trophies are included in CNRD 2017: - National Rally Championship (FIA), H Group, for drivers and co-drivers. - National Rally Championship for Teams. - National 2WD Rally for drivers and co-drivers. - National Rally Championships for Juniors and Rookies. - National Rally Championships for classes. - Single Brand Cups. 1.2 National „Rally 2” Championship „Rally 2” stages may be organized both separate or within a CNRD-2017 stage. A rallies calendar will be issued by FRAS for the relevant Championship.	1. CONDIȚII GENERALE Federația Română de Automobilism Sportiv organizează în anul 2018 următoarele competiții sportive, care sunt proprietatea FRAS, reglementate de Codul Sportiv Internațional al FIA (Codul), de anexele acestuia, și de prezentul Regulament. Reglementările Codului Sportiv Internațional și ale regulamentului RRSR au stat la baza elaborării acestui regulament. Reglementările din RRSR și Codul Sportiv internațional sunt orientative și pot fi doar consultative, fără a se putea face referire la vre-un articol din aceste regulamente în luarea deciziilor. Sportivii care se înscriu și în ERT, la etapele comune cu CNRD trebuie să respecte prezentul regulament, regulamentul FIA – RRSR și Codul Sportiv Internațional. 1.1 Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2018 (CNRD 2018). În cadrul CNRD 2018 sunt incluse următoarele Campionate, Cupe și Trofee : - Campionatul Național de Raliuri (FIA), Gr H, pentru Piloți și Copiloți. - Campionatul Național de Raliuri pentru Echipe. - Campionatul Național de Raliuri 2WFD (mașini cu două roți motrice tracțiune față – indiferent de clasă), pentru piloți și copiloți. - Campionatul Național de Raliuri 2WRD (mașini cu două roți motrice tracțiune spate – indiferent de clasă), pentru piloți și copiloți. - Campionatele Naționale de Raliuri pentru piloți Juniori și Debutanți. - Campionatele Naționale de Raliuri pentru Clase - Cupe Monomarcă. 1.2 Campionatul Național de „Rally 2” Etaple de CNRally 2 se pot organiza atât separat cât și în cadrul unei etape CNRD-2018. 1.3 Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice (CNRVI). Etaple din „CNRVI” se organizează concomitent cu o etapă de CNRD-2018, dar pot fi și etape distincte (separate). Un calendar al fiecărei competiții și un regulament specific va fi publicat de către FRAS
1.1.1 APPLICATION 1.1.1 Only the FRAS may grant waivers to these regulations.	1.1.1 APLICARE 1.1.1 Doar FRAS poate acorda derogări de la prezentul regulament.

Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty as in Articles 12.2 and 12.3 of the International Sporting Code. Any case not provided for in the regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to make decisions (Art. 11.9 of the Code). 1.1.2 The clerk of the course is charged with the application of these regulations and the rally supplementary regulations before and during the running of the rally. He must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the rally supplementary regulations. 1.1.3 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.	Orice încălcări ale acestor regulamente vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizări conform prezentului regulament sau regulamentului particular al competiției. Art.12.2 și Art.12.3 din Codul Sportiv Internațional. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a lua decizii (Art 11.9 din Cod). 1.1.2 Directorul Sportiv este responsabil cu aplicarea acestui regulament și al regulamentului particular al raliului înainte și în timpul desfășurării raliului. El trebuie să informeze Comisarii Sportivi despre orice incident important apărut, care necesită aplicarea acestui regulament sau a regulamentului particular. 1.1.3 Tot ce nu este autorizat în mod expres în acest regulament este interzis.
1.2.1 OFFICIAL LANGUAGE The various documents, and in particular the supplementary regulations and any bulletins, must be written at least in Romanian. The documents written in other languages remain at the discretion and responsibility of the organiser. Regarding the competitions which take part in European Rally Championships, Cups or Trophies also, the documents will be issued in English and Romanian. In case of any dispute, the English text will prevail.	1.2.1 LIMBA OFICIALĂ Diversele documente, în mod special regulamentele particulare și buletinele, trebuie redactate cel puțin în limba Română. Documentele redactate în alte limbi sunt la discreția și responsabilitatea organizatorului. În cazul competițiilor înscrise și în Campionatele, Cupele sau Trofee Europe de Raliuri, documentele vor fi elaborate în limbile Engleză și Română, iar în cazul unei dispute, textul în Engleză va prevala.
1.2.2 INTERPRETATION Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only FRAS has the authority to make a decision.	1.2.2 INTERPRETARE În cazul unor divergențe de interpretare ale acestor regulamente, doar Comisia de Raliuri sau dacă e cazul Consiliul Federal, are autoritatea să ia o decizie.
1.4 DATE OF APPLICATION These regulations come into force on 20 februarie 2017.	1.4 VALABILITATE Aceste regulamente sunt valabile începând cu data de 15 ianuarie 2018.
2. DEFINITIONS 2.1 BEGINNING OF THE RALLY The rally begins on the day of administrative checks or reconnaissance (whichever is the earlier). The competition element of the rally begins at the first time control. 2.2 BULLETIN Official written document intended to modify, clarify or complete the supplementary regulations of the rally as detailed in Appendix II. 2.3 COMMUNICATION Official written document of an informative nature which may be issued by either the clerk of the course, the organizers or the Stewards. 2.4 CONTROL AREAS	2. DEFINIȚII 2.1 ÎNCEPEREA RALIULUI Raliul începe în ziua verificărilor administrative sau a recunoașterilor (în funcție de cea care primează). Elementele competitive ale raliului încep cu primul control orar. 2.2 BULETIN Document oficial scris cu intenția de a modifica, clarifica sau completa regulamentul particular al raliului, după cum se precizează în Anexa II. 2.3 COMUNICAT Document oficial scris, de natură informativă care poate fi emis fie de către Directorul Sportiv sau Organizatoric fie de către Comisarii Sportivi. 2.4 ZONA DE CONTROL

The area between the first yellow warning sign and the final beige sign with three transverse stripes is considered as the control area. 2.5 CREW A crew is made up of two persons on board each car nominated as driver and co-driver. Both members of the crew can drive on road sections. Unless an injured person must be transported, the access of any other persons besides the crew members inside the car is strictly forbidden under the penalty of exclusion from the competition. 2.5.1 Crew members which take part in the Dunlop National Rally Championship must have sports licenses issued by FRAS, available for the respective year. 2.5.2 Teams which present available FRAS licenses are admitted.	Zona cuprinsă între primul panou galben de avertizare și ultimul panou bej cu trei dungi transversale este considerată zonă de control. 2.5 ECHIPAJ Un echipaj este format din două persoane la bordul fiecărui automobil de raliu, nominalizate ca pilot și copilot. Ambii membri ai echipajului pot conduce pe sectoarele de legătură. Sportivul nominalizat ca și copilot poate conduce pe probele speciale doar în următoarele condiții: - Are licență FRAS, de pilot, valabilă pe anul în curs. Acesta nu poate conduce mai mult de 20 % din numărul total de km de probă specială parcurși în cadrul raliului. - Fără a deține licență de pilot valabilă (dar cu permis de conducere), în situații excepționale de natură medicală dovedită, până la următorul control orar sau parc de service. Cu excepția transportării unei persoane rănite, dacă acest lucru este posibil și dacă situația o impune, în afara membrilor echipajului este interzisă admiterea oricărei alte persoane la bordul automobilului de competiții, sub sancțiunea excluderii din competiție. 2.5.1 Membrii echipajelor care participă în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2018 trebuie să fie posesori ai Licențelor de sportiv eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru raliu. Sunt admiși piloți și copiloți - rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene - care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă. 2.5.2 Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.
2.6 DECISION A document issued by the clerk of the course or the Stewards to announce their findings following an enquiry, hearing or investigation. 2.7 FRAS Any mention to the FRAS refers to the FRAS Rally Commission. 2.8 END OF THE RALLY The rally ends with the posting of the Final Official Classification. The competition element of the rally finishes at the final time control. 2.9 LEG Each competitive part of the rally, separated by an overnight regroup (parc fermé). If Super Special Stages are organised on the evening before Leg 1, this	2.6 DECIZIE Un document emis de către Directorul Sportiv sau de către Comisarii Sportivi prin care se anunță concluziile unei anchete, audieri sau investigații. 2.7 FRAS Orice referire la FRAS se referă la Comisia de Raliuri FRAS. 2.8 FINALUL RALIULUI Raliul se termină cu afișarea Clasamentelor Finale Oficiale. Elementele competiționale ale raliului se termină la ultimul control orar. 2.9 ZIUA Fiecare parte competitivă a raliului, separată printr-o regroupare (parc închis) de noapte. Dacă în seara dinaintea Zilei 1 a fost organizată o probă Super

shall be considered to be Section 1 of Leg 1. 2.10 MEDIA ZONE A zone established for the media prior to the time control at the entrance of service parks, remote services or regroup parks. 2.11 NEUTRALISATION Time during which a crew is stopped by the organisers for whatever reason where parc fermé rules apply. 2.12 PARC FERMÉ An area in which any operation, checking, tuning or repair on the car is not allowed unless expressly provided for by these regulations or by the supplementary regulations of the rally and where only authorised officials are admitted. 2.13 PROHIBITED SERVICE The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid, unless if supplied by the organisers), spare parts, tools or equipment other than those carried in the competing car or the presence of team personnel as defined in these regulations. 2.14 RECONNAISSANCE The presence on a special stage in any way whatsoever of an FIA priority driver and / or co-drivers at any time or of any non-priority crew member intending to enter a rally after the announcement of the itinerary. 2.15 REGROUP A stop scheduled by the organisers under parc fermé conditions having a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed and/or to regroup the cars still in the rally. The stopping time may vary from crew to crew. 2.16 ROAD SECTION The parts of an itinerary which are not used for special stages. 2.17 SECTION OF THE RALLY Each part of the rally separated by a regroup. 2.18 SERVICE Any work on a competing car except where limited in these regulations. 2.19 SUPER SPECIAL STAGE Any variation from the running of a special stage as described in these regulations and detailed in the rally supplementary regulations and/or a special stage designed for spectator viewing with the possibility of	Specială, aceasta va fi considerată ca Secțiunea 1 a Zilei 1. 2.10 ZONA MEDIA Spațiu destinat pentru media, înaintea posturilor de control orar de intrare în parcurile de service, service îndepărtat sau regroupare. 2.11 NEUTRALIZARE Perioadă în care echipajele sunt oprite de organizatori pentru un anumit motiv, în care se aplică regulile parcului închis. 2.12 PARC ÎNCHIS Zonă în care orice operație, verificare, pregătire sau reparație la mașină nu este permisă decât în cazul în care este expres prevăzută de acest regulament sau de regulamentul particular al raliului și în care este permisă prezența doar a oficialilor autorizați. 2.13 SERVICE INTERZIS Se consideră service interzis utilizarea sau primirea de către echipaj a oricăror materiale fabricate (solide sau lichide, cu excepția celor furnizate de organizatori), a pieselor de schimb, a uneltelor sau echipamentelor, altele decât cele transportate în automobilul de competiție precum și prezența personalului echipei conform definițiilor din prezentul regulament. 2.14 RECUNOAȘTERI Este definită ca recunoaștere prezența, în orice condiții, pe probele speciale, a oricărui pilot sau copilot care intenționează să se înscrie în raliu după anunțarea traseului. 2.15 REGUPARE Oprire prevăzută de organizatori, în regim de parc închis, cu un control orar la intrare și unul la ieșire, care are rolul de a permite respectarea programului și/sau regrouparea automobilelor rămase în competiție. Perioada de oprire poate varia de la un echipaj la altul. 2.16 SECTOR DE LEGĂTURĂ Parte a traseului care nu este folosită pentru probele speciale. 2.17 SECȚIUNE Fiecare parte a raliului separată de o regroupare. 2.18 SERVICE Este considerat service orice intervenție (lucru) la mașina cu excepția cazurilor stipulate în acest regulament. 2.19 PROBA SUPER SPECIALĂ Orice probă specială ale cărei reguli de desfășurare diferă de cele prevăzute în prezentul regulament și sunt detaliate în regulamentul particular și/sau o probă specială concepută special pentru spectatori cu
---	---

having more than one car starting at the same time. 2.20 TIME CARD A card intended for the entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary. 2.21 TECHNICAL ZONE A zone separated by two time controls for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers. 2.22 YELLOW CARD A serious lack of spectator safety in rallies may lead to a yellow card being given by the Rally Commission to an event organiser who has committed such an offence. After two yellow cards within two consecutive years, a penalty will be given by the Rally Commission.	posibilitatea de a avea mai mult de o mașină la start în același timp. 2.20 CARNET DE CONTROL Carnet folosit pentru înscrierea timpilor înregistrați în diversele puncte de control prevăzute pe traseul raliului. 2.21 ZONA TEHNICĂ Zonă delimitată de două posturi de control orar în care comisarii tehnici au posibilitatea de a efectua verificări tehnice. 2.22 CARTONAȘ GALBEN Pentru probleme grave de securitate la raliuri Comisia de Raliuri poate aplica un cartonaș galben unui organizator care a comis această abatere. După 2 cartonase galbene acumulate în 2 ani consecutivi, organizatorul va fi penalizat de către Comisia de Raliuri.
OFFICIALS	OFICIALI
3. OFFICIALS AND DELEGATES 3.1 STEWARDS The panel of stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Stewards are proposed by the Central Committee of Referees of the Executive Office of FRAS which approves the Colegium's competence and establishes its President. There must be a permanent communication link between the Stewards and the clerk of the course. During the running of the rally at least one of the Stewards must be in the vicinity of the rally HQ. 3.2 FRAS DELEGATES The following delegates may be appointed by the FRAS and each of them will draw up a report covering his/her responsibilities at the rally: 3.2.1 FIA Sporting delegate The FRAS Sporting delegate will liaise with the clerk of the course and all other appointed FRAS FIA officials and delegates. 3.2.2 FRAS Technical Delegate(s) The FRAS Technical Delegate(s) will liaise with the clerk of the course and will be the chief scrutineer responsible for all technical matters. 3.2.3 FRAS Safety delegate The FRAS Safety delegate is specifically responsible for monitoring the safety of the public and media. He has the power to delay the start of a special stage by a	3. OFICIALI ȘI DELEGAȚI 3.1 COMISARIII SPORTIVI Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS-ul) este întotdeauna compus din trei membri. Comisarii Sportivi ai unui raliu sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aprobă componența Colegiului și stabilește Președintele acestuia. Între CCS și Directorul Sportiv trebuie să existe o comunicație permanentă. În timpul desfășurării raliului, cel puțin unul dintre Comisarii Sportivi trebuie să fie în imediata apropiere a comandamentului raliului. 3.2 DELEGAȚI FRAS Următorii delegați pot fi numiți de FRAS și fiecare dintre ei va întocmi un raport cu privire la aspectele acoperite de responsabilitățile sale din timpul raliului: 3.2.1 Delegatul Sportiv FRAS. Președintele sau vicepreședintele Comisiei de Raliuri și/sau Directorul Sportiv FRAS. Președintele Comisiei de Raliuri sau Directorul Sportiv FRAS va figura în dispozitivul de oficiali cu toate drepturile și obligațiile ce revin atât acestuia cât și organizatorului, fără însă a figura pe statul de plată. 3.2.2 Delegatul Tehnic FRAS Delegatul Tehnic FRAS va fi Șeful Comisarilor Tehnici, responsabil pentru toate aspectele tehnice și va ține legătura cu Directorul Sportiv. 3.2.3 Delegatul Securitate FRAS Delegatul Securitate FRAS este responsabil în special cu monitorizarea siguranței publicului și a media. Are puterea să amâne startul unei probe speciale cu

maximum of 30 minutes if he considers that the safety conditions are not satisfactory. 3.2.4 FRAS Media delegate The FRAS Media delegate will be in charge of all the media matters including pre-rally and post rally FIA Press Conferences. 3.2.5 FRAS Medical delegate The FRAS Medical delegate will liaise with the (rally) chief medical officer regarding all medical aspects including any pre-rally briefings. 3.2.6 FRAS Observer(s) The FRAS Observer(s) will review all aspects of the rally and complete the appropriate FIA report form. 3.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (CRO) The principal duty of the CRO is to provide information or clarifications in connection with the regulations and the running of the rally to the competitors/crews. There must be at least one at each rally. They must be easily identifiable by the competitors/crews and shall be present according to the CRO schedule.	maxim 30 de minute în cazul în care apreciază că condițiile de securitate nu sunt satisfăcătoare. 3.2.4 Delegatul Media FRAS Delegatul Media FRAS este responsabil cu toate aspectele referitoare la media inclusiv conferințele de presă pre și post raliu. 3.2.5 Delegatul Medical FRAS Delegatul Medical FRAS va colabora cu Medicul Șef al raliului în privința tuturor aspectelor medicale inclusiv briefingul dinaintea raliului. 3.2.6 Observatorul FRAS/ Coeficienți Observatorul FRAS va inspecta și verifica toate aspectele raliului și va completa un raport în care sunt evidențiate toate aspectele referitoare la organizarea raliului. Va fi informat despre toate deciziile, care prin efectul acestora se modifică rezultatele sau clasamentul etapei respective. În urma punctajelor obținute de către fiecare raliu, se va întocmi un clasament al campionatului. Începând cu anul 2019, primele 2 raliuri clasate (în 2018) vor beneficia de un coeficient de 1,2 %, locurile 3,4,5 vor avea coeficient 1, locurile 6 și 7 de un coeficient de 0,8%. Coeficientul 1,2 % se aplică atât taxelor de înscriere cât și punctajului acordat în toate clasamentele. Coeficientul de 0,8% se aplică doar punctajului acordat concurenților, fără a influența taxele de înscriere. În cazul apariției unor proiecte noi de etape sau dacă se va pune problema reduceri numărului de etape, etapele aflate pe ultimele două locuri vor putea fi înlocuite. Pentru cazuri grave de nerespectare a caietului de sarcini sau al contractului de colaborare FRAS/Organizator, Consiliul Federal, în urma unui raport al Comisiei de Raliuri poate înlocui, anula sau suspenda în orice moment permisul de organizare al oricărui organizator. 3.3 RESPONSABIL RELAȚII CU CONCURENȚII (RRC) Misiunea principală a ofițerului RRC este să ofere concurenților informații sau clarificări privind regulamentele și desfășurarea raliului. La fiecare raliu trebuie să fie delegat cel puțin un responsabil pentru relațiile cu concurenții. Aceștia trebuie să fie ușor de identificat de către concurenți și vor fi prezenți în diversele puncte, conform programului stabilit.
ELIGIBLE CARS	AUTOMOBILE ADMISE
4. CARS ELIGIBLE TO ENTER FIA REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES 4.1 SUMMARY - Group A Cars with a corrected cylinder capacity of up to 2000cc conforming to the 2015 Appendix J, Art.	4. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI 4.1 SUMAR - Grupa A – Automobile cu o capacitate cilindrică corectată mai mică de 2000 cmc., conform Art. 255 din

255 - Group A Kit Cars with a corrected cylinder capacity of less than 1600cc on condition that the homologation is accepted by the FIA as eligible for the Championship concerned - Group RGT cars conforming to the 2015 Appendix J, Art. 256 - Group R cars (R1/R2/R3/R3T/R3D) conforming to the 2015 Appendix J, Art. 260 and 260D - Group R4 cars conforming to the 2015 Appendix J, Art. 260 The cars registered in CNRD 2017 at R4 Group can use the following optional alternatives: a) Restrictor's internal diameter can have max. 34 mm.; b) sequential gearbox, in accordance with the reports referred in the VR4/VO approval form; - Group R5 cars conforming to the 2015 Appendix J, Art. 261 - Group N cars conforming to the 2015 Appendix J, Art. 254. - Group N+ (Appendix J – FIA, Art. 254); The cars signed up in CNRD 2017 in N+Group must comply with Appendix J-FIA, Art. 254 and with the following characteristics: a) engine capacity of max. 2000 ccm, supercharged; b) restrictor's inside diameter can have max. 34 mm.; c) can have composite rear and side windows complying with approval form no. N-5688, extension 18/02-VR4; minimum weight of 1.300 kg. - Super 2000 cars (conforming to the 2013 Appendix J, Article 254A). - Super 2000-Rally cars (conforming to the 2013 Appendix J, Art. 255A) fitted with a restrictor complying with Art. 255A-5.1.1-b except for the following points: a) the maximum internal diameter of the restrictor is 28 mm, b) The external diameter of the restrictor at its narrowest point must be less than 34 mm. The diameter must be maintained over a distance of 5 mm to each side of the narrowest point. The diameter of the turbo compressor restrictor may be revised by the FRAS at any time without notice. - National cars (class 11-13) Remark concerning R4 cars: - These regulations will not be continued after 2014.	Anexa J FIA 2015; - Grupa A Kit Cars daca sunt echipate cu motor cu o capacitate cilindrică corectată mai mică de 1600 cmc și dacă omologarea FIA este valabilă pentru raliuri; - Grupa RGT automobile conforme cu Anexa J 2015 – FIA, Art. 256; - Grupa R (R1/R2/R3/R3T/R3D) (Anexa J - FIA, Articolul 260 și 260D); - Grupa R4 conform Anexa J 2015 - FIA, Articolul 260. Mașinile înscrise în CNRD 2017 la Grupa R4 pot folosi următoarele variante opționale : a) diametrul interior al restrictorului poate să fie de max. 34 mm; b) cutie de viteze cu comanda secvențială ce respectă rapoartele prevăzute în fișa de omologare VR4 și/sau VO; - Grupa R5 conform Anexa J 2015 - FIA, articolul 261; - Grupa N (Anexa J - FIA, Articolul 254); - Grupa N+ (Anexa J - FIA, Articolul 254); Mașinile înscrise CNRD 2017 la Grupa N+ trebuie să respecte prevederile Anexa J – FIA, Articolul 254 și următoarele caracteristici : a) motor de până la 2.000 cmc, supraalimentat; b) diametrul interior al restrictorului poate să fie de max. 34 mm.; c) pot utiliza geamuri laterale și luneta din material compozit în conformitate cu fișa de omologare Nr. N-5688, extensia 18/02-VR4; greutate minimă 1.300 kg. - Mașini Super 2000 (Anexa J 2013 - FIA, Articolul 254A). - Mașini Super 2000 automobile Rally (conform cu Articolul 255A Anexa J 2013) cu motor 1.6 turbo echipate cu un restrictor conform cu Art 255A- 5.1.1-b cu precizarea următoarelor puncte : a) diametrul interior al restrictorului să fie de max. 28 mm.; b) diametrul exterior al restrictorului, măsurat la nivelul gâtuirii interioare, trebuie să fie de maximum 34 mm., valoare care trebuie să fie menținută pe o lungime de 5 mm. de o parte și de alta a gâtuirii. Diametrul restrictorului turbocompresorului poate fi modificat de FRAS oricând și fără preaviz. - Clase naționale (clasele 11-12). Remarci privind automobilele R4
--	--

- As from 01.01.2015, R4 cars will be eligible only in the rallies of non-European FIA regional championships. - Cars with a National R4 homologation will also be eligible in these rallies as from 01.01.2015.	- Aceste regulamente nu vor fi continuate după 2014. - Din 01.01.2015 automobilele R4 vor fi eligibile doar în raliurile regionale din afara Europei. - Automobilele cu omologare R4 vor fi de asemenea eligibile în aceste raliuri începând cu 01.01.2015.
--	---



4.2 CLASSES/FIA		4.2 CLASE	
CLASSES	GROUPS	CLASA	GRUPA
RC2	S2000-Rally: 1.6T engine with a 28 mm restrictor S2000-Rally: 2.0 Atmospheric Group R5 (VR5) Group R4 (VR4) (not eligible in Europe) Group N over 2000cc (former N4)	2 (RC2)	S2000-Rally: motor 1.6 Turbo cu restrictor de 28 mm S2000-Rally: 2.0 Atmosferic Grupa R4 Grupa R5
RGT	Group RGT cars	3 (RC2)	Grupa N; automobile cu cilindrarea peste 2000 cmc (fostul N4) Grupa N+; omologare națională
RC3	Group A over 1600cc up to 2000cc Super 1600 R2C (atmo over 1600cc up to 2000cc - VR2C and turbo over 1067cc and up to 1333cc – VRC2) R3 (atmo over 1600cc up to 2000cc - VR3C and turbo over 1067cc and up to 1333cc – VRC3) R3 (turbo/ up to 1620cc / nominal VR3T) R3 (diesel up to 2000cc / nominal VR3D)	4	RGT
RC4	Group A up to 1600cc R2 (atmo over 1390cc up to 1600cc VR2B and turbo over 927cc and up to 1067cc – VR2B) Kit Car up to 1600cc Group N over 1600cc up to 2000	5/6 (RC3)	Grupa A – peste 1600 cmc și până la 2000 cmc Super 1600 R2C (aspirat peste 1600 cmc până la 2000 cmc – VR2C și turbo peste 1067 cmc până la 1333 cmc – VRC2) R3 (aspirat peste 1600 cmc până la 2000 cmc – VR3C și turbo peste 1067 cmc până la 1333 cmc – VRC3) R3T (turbo, până la 1620 cmc /cilindrarea nominală VR3T) R3D (diesel, până la 2000 cmc /cilindrarea nominală VR3D)
RC5	Group N up to 1600cc R1 (normal aspirated engines up to 1600cc - VR1A/VR1B and turbo up to 1067cc – VR1A/VR1B)	7/8 (RC4)	Grupa A - până la 1600 cmc R2 (aspirat peste 1390 cmc până la 1600 cmc- VR2B și turbo peste 927 cmc până la 1067 cmc – VR2B) Kit-car până la 1600 cmc Grupa N - automobile cu cilindrarea peste 1600 cmc și până la 2000 cmc
		9/10 (RC5)	Grupa N - automobile cu cilindrarea până la 1600 cmc R1 (aspirat până la 1600 cmc – VR1A/VR1B și turbo până la 1067 cmc – VR1A/VR1B) R1A (până la 1400 cmc)
		11	Grupa H - 4WD (patru roți motrice)
		12	Grupa H - 2WD (două roți motrice)
4.3 ADDITIONAL PROVISIONS - Cars homologated as Kit cars, where the capacity is between 1400 and 1600cc, may be accepted if they also comply with Article 255-6.2 "Weight" of Appendix		4.3 PREVEDERI SUPLIMENTARE: - Automobilele omologate drept Kit Car care au capacitatea cilindrică cuprinsă între 1400 și 1600 cmc, pot fi acceptate dacă respectă Articolul 255-6.2	

J. - Two-wheel drive cars equipped with a supercharged diesel engine with a nominal cylinder capacity of less than 2000cc are accepted in Groups A and N. - For drivers entered with a Super 2000-Rally car complying with 2013 Appendix J, Art. 255A, it will be possible to use lapsed errata without any penalty. - For Super 1600 homologated cars, it will be possible to use lapsed errata without any penalty. See also variations in each region. - An FIA technical passport is mandatory for S2000, R5, Super 1600 cars. (optional for cars entered in a rally of an FIA Cup or Trophy) - For all the other cars presentation of technical FRAS passport is mandatory. 4.4 ADDITIONAL STIPULATIONS REGARDING NATIONAL CLASSES - The cars with expired homologation but complying with a certain stage provided in the homologation form and according with the actual security standards, can be taken into consideration and can participate within the Dunlop National Rally Championship 2017, in the respective class in which they were considered, only after a solicitation made for the FRAS Technical Committee. The Technical Committee will accept/reject the solicitation, after consulting with the National Rally Commission. FRAS Technical Committee can grant the extension of national homologation for the cars which were approved by FIA within N and A Groupes, excluding their derivations (for instance A8, WRC, Kit Car, etc) for which a notice issued by the National Rally Committee is mandatory. Once the national homologation or the extension of homologation is established, it can not be withdrawn throughout the season for which it has been granted. - Group H – cars with expired homologation or without FIA homologation. These cars with supercharged engines and cylinders of over 2000 ccm will be equipped with 34 mm restrictor. - Regarding R4 cars, the mandatory changes made in the homologation form for N Group must be taken into consideration (will not be permitted that only a part of the changes to be considered and the rest to remain those available for the N Group). A N Group car which uses at least one of VR4 extensions will be considered in R4 Group, due to the respectance of the requirement of this article's first paragraph.	“Greutăți” din Anexa J - FIA. - Automobilele cu două roți motrice echipate cu un motor turbodiesel cu o capacitate cilindrică mai mică de 2000 cm³ sunt acceptate în grupele A și N după capacitatea nominală (geometrică). - Mașinile Super 2000 Rally conforme cu Art.255A, pot utiliza specificații corectate anterior fără penalizare. - Mașinile omologate Super 1600, pot utiliza specificații corectate anterior fără penalizare. - Prezentarea pașaportului tehnic FIA este obligatorie pentru mașinile din grupele S2000, R5, Super 1600 și RGT cars (opțional pentru mașinile înscrise într-un raliu contând pentru Cupele sau Trofee FIA). - Pentru toate celelalte mașini este obligatorie prezentarea pașaportului tehnic FRAS. 4.4 PREVEDERI SUPLIMENTARE PRIVIND CLASELE NAȚIONALE - Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată) dar rămân conforme cu un anumit stadiu certificat de fișa de omologare și care corespund din punctul de vedere al normelor de securitate actuale, pot fi asimilate și pot participa în cadrul Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2018 la clasa cu care au fost asimilate, în baza unei cereri adresate Comisiei Tehnice a FRAS. Comisia Tehnică va aviza/respinge cererea, după consultarea Comisiei Naționale de Raliuri. Comisia Tehnică a FRAS poate acorda această prelungire de omologare pe plan național pentru automobilele care au fost omologate FIA la gr. N și A, exclus derivatele acestora, de exemplu A8, WRC, Kit Car etc., pentru care avizul Comisiei Naționale de Raliuri este obligatoriu. Odată stabilită asimilarea și/sau prelungirea omologării pe plan național, aceasta nu mai poate fi retrasă pe parcursul sezonului competițional pentru care a fost acordată. - Grupa H – automobile cu omologare expirată sau fără omologare FIA. Automobilele încadrate la această grupă, cu motoare supraalimentate a căror cilindree echivalentă depășește 2000 cmc, vor fi echipate cu restrictor de 34 mm. Un automobil cu omologare valabilă, dar care nu respectă prevederile din fișa de omologare, poate fi înscris în cadrul grupei H (clasele 11 și 12). Încadrarea la grupa H se va face numai la verificările tehnice inițiale, după startul raliului nefiind posibilă schimbarea încadrării. - Pentru automobilele din Grupa R4 trebuie respectate modificările impuse obligatoriu în fișa de omologare față de Grupa N (nu se acceptă doar o parte din modificările impuse iar restul să rămână conform Grupei N).
--	---

	Un automobil de grupa N care utilizează cel puțin una din extensiile VR4, va fi încadrat la grupa R, ca urmare supunându-se obligativității de la primul alineat al acestui articol. supunându-se obligativității de la primul alineat al acestui articol. GRUPA "I" este înlocuită de "Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice"- CNRVI Un regulament separat va fi redactat. Concurenții care se înscriu în "Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice" vor folosi aceeași documentație ca și concurenții din CNRD, vor parcurge același traseu de concurs și se vor supune acelorași reguli ce privesc desfășurarea competiției.																																																																																																																									
CHAMPIONSHIPS & POINTS	CAMPIONATE ȘI PUNCTE																																																																																																																									
5. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS	5. FORMATUL CAMPIONATULUI																																																																																																																									
5.1 ATTRIBUTION OF POINTS	5.1 PUNCTAJ																																																																																																																									
5.1.1 Attribution of championship points	5.1.1 Atribuirea punctelor																																																																																																																									
For each Championship title, points will be awarded for each rally taking into account the general classification according to the following scale:	Pentru fiecare clasament individual anual, se vor acorda puncte pentru fiecare raliu la care echipajul a luat startul, în funcție de poziția obținută în clasament și numărul de automobile care au luat startul, conform următorului tabel :																																																																																																																									
<table><tr><td></td><td>≥4</td><td>3</td><td>2</td><td>1</td></tr><tr><td>1st</td><td>25</td><td>18</td><td>15</td><td>12</td></tr><tr><td>2nd</td><td>18</td><td>15</td><td>12</td><td></td></tr><tr><td>3rd</td><td>15</td><td>12</td><td></td><td></td></tr><tr><td>4th</td><td>12</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>5th</td><td>10</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>6th</td><td>8</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>7th</td><td>6</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>8th</td><td>4</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>9th</td><td>2</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>10th</td><td>1</td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		≥4	3	2	1	1 st	25	18	15	12	2 nd	18	15	12		3 rd	15	12			4 th	12				5 th	10				6 th	8				7 th	6				8 th	4				9 th	2				10 th	1				<table><tr><td></td><td>≥ 5</td><td>4</td><td>3</td><td>2</td><td>1</td></tr><tr><td>Locul 1</td><td>25</td><td>18</td><td>15</td><td>12</td><td>10</td></tr><tr><td>Locul 2</td><td>18</td><td>15</td><td>12</td><td>10</td><td></td></tr><tr><td>Locul 3</td><td>15</td><td>12</td><td>10</td><td></td><td></td></tr><tr><td>Locul 4</td><td>12</td><td>10</td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Locul 5</td><td>10</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Locul 6</td><td>8</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Locul 7</td><td>6</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Locul 8</td><td>4</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Locul 9</td><td>2</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Locul 10</td><td>1</td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr></table>		≥ 5	4	3	2	1	Locul 1	25	18	15	12	10	Locul 2	18	15	12	10		Locul 3	15	12	10			Locul 4	12	10				Locul 5	10					Locul 6	8					Locul 7	6					Locul 8	4					Locul 9	2					Locul 10	1				
	≥4	3	2	1																																																																																																																						
1 st	25	18	15	12																																																																																																																						
2 nd	18	15	12																																																																																																																							
3 rd	15	12																																																																																																																								
4 th	12																																																																																																																									
5 th	10																																																																																																																									
6 th	8																																																																																																																									
7 th	6																																																																																																																									
8 th	4																																																																																																																									
9 th	2																																																																																																																									
10 th	1																																																																																																																									
	≥ 5	4	3	2	1																																																																																																																					
Locul 1	25	18	15	12	10																																																																																																																					
Locul 2	18	15	12	10																																																																																																																						
Locul 3	15	12	10																																																																																																																							
Locul 4	12	10																																																																																																																								
Locul 5	10																																																																																																																									
Locul 6	8																																																																																																																									
Locul 7	6																																																																																																																									
Locul 8	4																																																																																																																									
Locul 9	2																																																																																																																									
Locul 10	1																																																																																																																									
5.1.2 Bonus points(general ranking) as per the following scale may be awarded according to the classification of each Leg. In order for bonus points to be awarded, each Leg must comprise a minimum of 25% of the total length of special stages.	5.1.2 In clasamentul general al fiecărei zile se vor acorda puncte bonus conform următorului tabel. Pentru ca punctele bonus să fie atribuite, fiecare zi trebuie să cuprindă cel puțin 25% din lungimea totală a probelor speciale.																																																																																																																									
<table><tr><td>1st</td><td>7 points</td></tr><tr><td>2nd</td><td>6 points</td></tr><tr><td>3rd</td><td>5 points</td></tr><tr><td>4th</td><td>4 points</td></tr><tr><td>5th</td><td>3 points</td></tr></table>	1 st	7 points	2 nd	6 points	3 rd	5 points	4 th	4 points	5 th	3 points	<table><tr><td>Locul 1</td><td>7 puncte</td></tr><tr><td>Locul 2</td><td>6 puncte</td></tr><tr><td>Locul 3</td><td>5 puncte</td></tr><tr><td>Locul 4</td><td>4 puncte</td></tr><tr><td>Locul 5</td><td>3 puncte</td></tr><tr><td>Locul 6</td><td>2 puncte</td></tr></table>	Locul 1	7 puncte	Locul 2	6 puncte	Locul 3	5 puncte	Locul 4	4 puncte	Locul 5	3 puncte	Locul 6	2 puncte																																																																																																			
1 st	7 points																																																																																																																									
2 nd	6 points																																																																																																																									
3 rd	5 points																																																																																																																									
4 th	4 points																																																																																																																									
5 th	3 points																																																																																																																									
Locul 1	7 puncte																																																																																																																									
Locul 2	6 puncte																																																																																																																									
Locul 3	5 puncte																																																																																																																									
Locul 4	4 puncte																																																																																																																									
Locul 5	3 puncte																																																																																																																									
Locul 6	2 puncte																																																																																																																									

6 th	2 points
7 th	1 points

To be eligible for bonus points, the car must remain in the parc fermé at the end of the Leg.

5.1.3 For the FIA General Ranking and for all other rankings, additional points as per the following scale will be awarded according to the classification of the 'Power Stage' as in Art 13.3.

	≥5	4	3
1 st	5	4	3
2 nd	4	3	2
3 rd	3	2	1
4 th	2	1	
5 th	1		

In order to achieve the additional points for the respective class, at least 3 crews must start in Power Stage. Additional and bonus points will be added to the ones gathered in each stage.

5.1.4 Attribution of reduced points

Should one of the rallies counting towards a Championship or Cup not be able to be run in its entirety, the points shall be awarded based on the established classification.

- full points if more than 50% of the scheduled length of special stages has been run,
- half points being awarded if between 25% and 50% of the scheduled length of special stages has been run.
- No points will be awarded if less than 25% of the scheduled length of special stages has been run.

This is applicable to championship and bonus points

5.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION

5.2.1 For establishing the final individual rankings of CNRD-2017 Championship Clasification N-1 (7) results will be taken into consideration. If one ore more ralie will be canceled, all the results will be taken into consideration

The driver and the co-driver having totalled the highest number of points will be declared the relevant champion/winner.

Locul 7	1 punct
---------	---------

Pentru a obține punctele bonus, mașina trebuie să rămână în parcul închis la finalul zilei.

5.1.3 Pentru Clasamentul General (FIA) și pentru toate celelalte clasamente, vor fi atribuite puncte suplimentare pentru clasarea în Power Stage (Art.13.3) conform următorului tabel :

	≥5	4	3
Locul 1	5	4	3
Locul 2	4	3	2
Locul 3	3	2	1
Locul 4	2	1	
Locul 5	1		

Locul 1	3
Locul 2	2
Locul 3	1

Pentru a acumula punctele bonus la clasa respectivă, trebuie să ia startul în Power Stage cel puțin trei echipaje.

5.1.4 Punctaj redus.

Dacă un raliu nu s-a putut desfășura în totalitate, punctele vor fi acordate în funcție de clasamentul stabilit pentru probele desfășurate astfel:

- toate punctele dacă s-a desfășurat peste 50% din lungimea programată a probelor speciale.
- jumătate din puncte dacă s-a desfășurat între 25% și 50% din lungimea programată a probelor speciale.
- niciun punct, dacă s-a desfășurat mai puțin de 25% din lungimea programată a probelor speciale.

Aceasta se aplică atât pentru punctele din campionat cât și pentru punctele bonus.

5.2 NUMĂRUL DE REZULTATE LUATE ÎN CALCUL PENTRU CLASAMENTUL FINAL

5.2.1 Numărul etapelor care vor conta pentru alcătuirea clasamentelor finale individuale ale CNRD-2018 va fi...N-1 (6 rezultate) din 7 etape. Se vor aduna cele mai bune 6 rezultate.

5.2.3 NUMBER OF CHAMPIONSHIP RALLIES Dunlop National Rally Championship 2017 will consist of 7 rallies.	Pilotul (și copilotul) care au totalizat cel mai mare număr de puncte vor fi declarați Campioni Naționali. Ttlul de Campion Național Absolut în clasamentul general FIA, se obține dacă pilotul respectiv a luat startul la minim 6 etape în cadrul Campionatului Național de Raliuri 2018. Pentru a obține titlul de Campion National la o clasă, startul la minim 5 etape, este obligatoriu. Pentru 4 participări (starturi) în cadrul sezonului 2018, se acordă titlul de câștigător, fără sintagma național. Un pilot/copilot care a luat startul la mai puțin de 3 etape (inclusiv) pe parcursul anului 2018 nu va putea obține la sfârșitul anului nici un titlu. Sportivii cu mai puțin de 2 participări (inclusiv) nu vor putea obține nici un premiu anual aferent locurilor 1,2 sau 3. Explicații : - Un pilot care a luat startul la 7 etape va puncta cu cele mai bune 6 rezultate. - Un pilot care a luat startul la 4,5 sau 6 etape va puncta cu toate rezultatele acumulate. 5.2.3 NUMĂRUL DE RALIURI DIN CAMPIONAT Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2018 va fi alcătuit din 7 raliuri.
6. DUNLOP NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP 6.1 Licenses Driver / co-driver/mechanic engineer licenses will not be issued if the clubs to which they are affiliated have back-payments at FRAS, at the date of the solicitation. 6.2 Licențe One-Event Drivers recorded in a rally on an One-Event license basis will be ranked and awarded in the respective stage, without retrieving the points available for annual Championship rankings. In these cases, drivers which were ranked behind one of more drivers which do not score points in the Championship's general rankings will be put up in the official final ranking. Thus they will be granted with the score corresponding to the available remaining positions.	6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2017 6.1 Licențe Nu se vor elibera licențe pilot/copilot/dacă cluburile la care sunt legitimați au la data solicitării restanțe financiare la FRAS. Sportivii înscriși la clasele naționale (11,12) vor puncta în toate clasamentele (inclusiv juniori, debutanți, 2WFD și 2WRD) cu excepția clasamentului general individual FIA. Licența anuală, cea pe baza căreia se pot acumula puncte în orice clasament anual, trebuie luată cel târziu până la 30 iunie 2018. Un sportiv cu licență anuală va puncta în toate clasamentele. 6.2 Licențe One-Event Piloții înscriși într-un raliu pe baza unei licențe One-Event vor fi clasati, premiați la etapa respectivă, însă nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele anuale ale Campionatului, inclusiv ale clasamentului pe echipe. În aceste cazuri, piloți clasati în spatele unuia sau a mai multor piloți ce nu punctează în clasamentele generale ale Campionatului, vor urca în clasamentele de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător pozițiilor rămase libere.
7. NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR TEAMS 7.1 LICENSING THE TEAMS 7.1.1 A team can participate and will be ranked within	7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PT.ECHIPE 7.1 LICENȚIEREA ECHIPELOR 7.1.1 O echipă poate participa și se va clasa în

the Championship only on the basis of FRAS team license.

7.1.2 In a team at least 3 and no more than 5 crews can be nominated and will be inscribed on the Team License.

7.1.3 Any modification applied to the componence of a team can be made during the Championship after paying the amount of 200 euro (the equivalent in Lei of the exchange rate available in the billing day), after the issue of a new license. Modification means changing, at request, of one or more than one crews or completing the team. Changing the team's name is not considered a modification, if the same crew structure as the one from before the solicitation is maintained. Changing the team's structure or name cannot be made earlier than 48 hours before the respective stage's closing hour.

7.1.4 The fusion between two or more teams results in a new team.

The fee for obtaining the Team License is 300 euro (the lei equivalent at the BNR exchange rate from the respective biling day).

The fee for the Team License available for a single stage is 100 euro (the lei equivalent at the BNR exchange rate from the respective biling day).

7.2 TEAMS STRUCTURE

Teams must consist of:

Team consisting of 3 crews: no more than 1 crew from

campionat numai pe baza LICENȚEI DE ECHIPĂ FRAS.

7.1.2 Pot fi nominalizate într-o echipă minimum 3, maximum 5 echipaje, care vor fi înscrise pe Licența de Echipă. Pe parcursul unui an competițional pot fi nominalizati maxim 6 piloți diferiți care să facă parte dintr-o echipă. Secretariatul FRAS trebuie să se asigure și să urmărească acest lucru.

7.1.3 Orice modificare a componenței unei echipe poate fi făcută pe timpul Campionatului cu plata a 200 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării), urmând a se elibera o nouă licență. Prin modificare se înțelege înlocuirea, la cerere, a unui sau a mai multor echipaje sau completarea echipei. Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare, dacă păstrează aceeași structură a echipajelor dinainte de solicitare. Modificările structurii și/sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea orei închiderii înscrierilor, oră publicată în regulamentul particular inițial la etapa respectivă.

Schimbarea automobilului unui echipaj în timpul Campionatului nu este considerată « modificare », dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași clasă cu cel cu care echipajul a fost nominalizat pe Licența de Echipă. ATENȚIE, conform paragrafului precedent, schimbarea automobilului de concurs cu unul din altă clasă este considerată modificare de echipă, se înregistrează la secretariatul FRAS și se achită taxa aferentă. Dacă în cadrul unei echipe se efectuează mai multe schimbări în același timp se va percepe o singură taxă de modificare. Pe cererea de licență de echipă se va trece obligatoriu și clasa la care pilotul se va înscrie în anul 2017, sau în cadrul unei etape. Un pilot nu poate face parte în același an din două echipe diferite. Se interzice modificarea componenței echipei la oricare din ultimele două etape din campionat (conform calendarului FRAS).

Un pilot cu licență One event nu va puncta în clasamentul pe echipe.

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

Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ este de 300 euro.

(echivalentul în lei la cursul BNR din ziua facturării).

Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ numai pentru o etapă este de 100 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

7.2 COMPONENTA ECHIPELOR

Echipele trebuie să fie formate din:

Echipă formată din 3 echipaje : maxim 1 echipaj din clasa 2 sau 3.

2nd or 3rd class.

Team consisting of 4 crews: no more than 1 crew from 2nd or 3rd class.

Team consisting of 5 crews: no more than 1 crew from 2nd or 3rd class (but no more than 2 crews from 2nd class).

7.3 TEAM RANKING

Regarding the team ranking no more than 3 crews will count.

A team will be ranked even if it has a reduced number of crews than the one listed on the license.

The application for registration shall specify for each team the points which will be retained within the team ranking between:

- class points
- single brand cup points
- rookies points
- 2WFD
- 2WRD

The scoring system - the one established in the regulation at the Scoring section without the extra and bonus points. A Junior registered in 2nd or 3rd class doesn't score points within the Junior Rankings.

General Ranking points will be:

- 1st place - 10 points; 2nd place - 9 points etc., 10th place - 1 point.

For each team will be counted:

- points obtained in the desired rank by the team's 3 drivers which obtained the higher number of points;
- points from General Ranking (10 points from the 1st place, 9 points for the 2nd place etc).

The teams will mandatory be awarded at the end of the stage, in case of the existence of at least 3 teams initially registered in the respective competition. In other cases the Organizer's decision will count in this matter. At the awarding festivity teams which did not score points can also be nominated, but will not be given cups or awards.

7.3.1 In case of dead-heat the selection criteria will be the highest ranked crew within the General Ranking.

7.5 If a crew is excluded due to technical reasons (use of improper fuel, the car does not comply with the homologation form etc), prohibited service or

Echipă formată din 4 echipaje : maxim 1 echipaj din clasa 2 și unul din clasa 3. Obligatoriu echipaj "cupă monomarcă"

Echipă formată din 5 echipaje : maxim 3 echipaje din clasele 2 sau 3 (dar nu mai mult de 2 echipaje din clasa 2). Obligatoriu echipaj "cupă monomarcă"

7.3 CLASAMENTUL PE ECHIBE

În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult 3 echipaje.

O echipă va fi clasată și dacă se înscrie sau se clasează în competiție cu un număr mai mic de echipaje decât numărul celor nominalizate pe licență.

În cererea de înscriere se vor preciza pentru fiecare echipaj punctele care îi vor fi reținute în clasamentul echipelor dintre :

- puncte clasă
- puncte cupă monomarcă
- puncte juniori
- puncte debutanți
- puncte 2WFD
- puncte 2WRD

Sistemul de punctaj - cel stabilit în regulament la capitolul punctaj, fără punctele bonus sau suplimentare. Un junior înscris la clasele 2 sau 3 nu punctează în clasamentul "juniori".

Punctele din clasamentul general vor fi :

- Locul 1-15 pct, locul 2-13 pct, locul 3-10 pct, locul 4-8 pct, locul 5-6 pct, locul 6-5 pct, locul 7-4 pct, locul 8-3 pct , locul 9-2 pct, locul 10-1 pct.

Pentru fiecare echipă se vor aduna :

- punctele obținute în clasamentul dorit de cei 3 piloți ai echipei care au obținut cele mai multe puncte;
- punctele din clasamentul general (15 pct. de la locul 1, 13 pct. de la locul 2, etc).

Echipele vor fi premiate obligatoriu la finalul etapei, dacă vor exista minim 3 (trei) înscrise inițial în competiția respectivă, iar în celelalte cazuri fiind la libera decizie a organizatorului. La festivitatea de premiere pot fi nominalizate și echipele înscrise care nu au obținut puncte, fără a li se acorda cupe sau premii.

7.3.1 În eventualitatea unei egalități în clasamentul pe echipe al unui raliu, pentru departajare, se va lua în calcul cel mai bine clasat dintre echipaje în clasamentul general.

7.4. Pentru clasamentul anual se vor aduna punctele obținute de fiecare echipă la toate etapele.

7.5. În cazul în care la un raliu un echipaj înscris într-o echipă este exclus din motive tehnice (utilizare de carburant neconform, automobil neconform cu fișa de

prohibited reconnaissances, the team will also be excluded from the rally's ranking.	omologare etc.), service interzis sau recunoașteri interzise, echipa din care acesta face parte va fi exclusă la rândul ei din clasamentul acelui raliu.
8. FIA SUPPORT CHAMPIONSHIPS (WRC 2, WRC 3) Applicable only for WRC	8.
9. JUNIOR / ROOKIES NATIONAL CHAMPIONSHIPS  Drivers born starting with 1st of January 1992 may register in the Championship. In the Rookie Championship may register all drivers that are in their first year of participation in the National Championship.  9.1 Juniors/ drivers that are also rookies/ "Junior 1" between 16 and 18 years old (at 31 December 2016) may register in CNRD 2017 only within a Single Brand Cup (2RM) and having as co-driver an experienced co-driver that must be noticed at least ten days earlier than the beginning of the rally stage. Only these drivers do not need probation period for Hill Climb stages. The race car must not exceed 140 hp. 9.2 A rookie junior between 18 and 25 year old "Junior 2" will be considered under the terms stipulated at point. 9.1.	9. CAMPIONATELE NAȚIONALE DE JUNIORI ȘI DEBUTANȚ - Sportivii juniori (sub 25 de ani) care doresc să se înscrie în CNRD, începând cu anul 2019 sunt obligați să facă un an de stagiul (minim 5 etape) în Campionatul Național de "Rally 2" cu o mașină care nu depășește 140 cp (max. 185 cp pentru cei peste 25 ani). - Participarea unui pilot pentru prima oară în CNRD, după un stagiul de un an la Rally 2, se va face maxim la o clasă echivalentă (mașină de putere similară) cu cea cu care a concurat în Rally 2 în anul precedent. In ambele cazuri de mai sus, pilotul nu mai este considerat DEBUTANT. - Un pilot care a participat 2 ani (minim 10 etape) în CNRD2-Rally 2 se poate înscrie în CNRD la orice clasă, fără să mai fi considerat DEBUTANT. - Sunt considerați DEBUTANȚI în CNRD piloții care provin din alte campionate (Slalom Paralel, Viteză în Coastă, drift, etc) și care NU au stagiul de pregătire în Rally 2. Acești piloți se pot înscrie în primul an, în CNRD, doar într-o CUPĂ MONOMARCĂ. Se pot înscrie în Campionatul Național de Juniori piloții născuți începând cu 01.01.1993. Înscrierea în Campionatul Național rezervat Juniorilor se face automat dacă se îndeplinesc criteriile de vârstă, cu excepția cazului când sportivul a cucerit odată acest trofeu. Sunt cuprinși în campionatul debutanților piloții care sunt în primul an de participare în Campionatul Național de Raliuri. Sportivul care a obținut într-un an titlul de, "Campion Național de Juniori" nu mai va figura în nici un clasament rezervat juniorilor ulterior obținerii acestui titlu. 9.1 Juniorii, Pilot/Copilot și în același timp debutanți cu vârste cuprinse între 16 și 18 ani/ "Juniori 1" (împliniți până la 31 Decembrie 2017) se pot înscrie în CNRD 2018 numai în 2WD (două roți motrice) și doar având drept copilot/pilot un sportiv

9.3 A rookie that is not Junior can participate only with a car with 2 driving wheels of max. 185 hp. In this case 4 stages of Hill Climb are mandatory. Rookies, regardless of their age will take a test from the Rally Regulation. The Junior registered in 2nd or 3rd class does not score points in "Junior" Ranking.	experimentat(minim 5 ani cu licență) care trebuie anunțat cu minim 10 zile înaintea înscrierii în etapa de raliu. O evaluare din partea comisiei de licențiere este necesară. Doar pentru acești piloți nu este nevoie de stagiul în etapele de Viteză în Coastă Rally 2. Automobilul de concurs nu trebuie să depășească 140 cp, obligatoriu cupă monomarcă. 9.2 Unui junior debutant cu vârsta cuprinsă între 18 și 25 de ani „Junior 2” I se aplică prevederile de la pct 9.1 Juniorii 1 și 2, debutanți în CNRD se pot înscrie în CNRD cu automobile ce nu depășesc 140 cp și doar într-o cupă monomarcă. Facilități de înscriere la cupele respective vor fi oferite suplimentar. 9.3 Un debutant fără participare în "CNR2D- Rally 2" care nu este junior poate participa doar cu o mașină cu 2 roți motrice cu maxim 140 cp. Juniorul înscris la o etapă la clasa 2 sau 3 nu punctează în clasamentul "Juniori".
10. DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP 10.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS For drawing up the final classification of a Championship, the rule for deciding between drivers and co-drivers who have scored exactly the same points total shall be: 10.1.1 According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the final classifications on their respective Championship, counting only those rallies which have served to make up their points total; 10.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the final classifications on their respective Championship, counting only those rallies in which each of the drivers and co-drivers concerned have taken part, one 11th place being worth more than any number of 12th places, one 12th place being worth more than any number of 13rd places, and so on. 10.1.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying drivers and co-drivers, on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate. 10.2 MANUFACTURERS OR TEAMS (WHERE APPLICABLE) The rule for deciding between registered manufacturers or registered teams which have scored exactly the same points total shall be as follows: 10.2.1 According to the greater number of highest places achieved in the qualifying rounds for each manufacturer or team, taking into account only the highest place per rally for each manufacturer or team.	10. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT 10.1 PILOȚI ȘI COPILOȚI Pentru stabilirea clasamentelor finale ale campionatelor, regulile care îi vor departaja pe piloții și copiloții care au obținut exact același număr de puncte vor fi: 10.1.1 În funcție de numărul cel mai mare de locuri întâi, apoi de locuri doi, apoi de locuri trei etc., obținute în clasamentele finale ale respectivului Campionat, luându-se în calcul doar acele raliuri care au servit la constituirea punctajului total. 10.1.2 În funcție de numărul mai mare al celei mai bune poziții obținute în clasamentele finale ale respectivului Campionat, luându-se în calcul doar acele raliuri în care toți piloții și copiloții implicați au participat, un loc 11 valorând mai mult decât oricâte locuri 12, un loc 12 valorând mai mult decât oricâte locuri 13 și așa mai departe. 10.1.3 În eventualitatea unei noi egalități, FRAS va decide câștigătorul și îi va departaja pe ceilalți piloți și copiloți aflați la egalitate, pe baza considerentelor considerate ca adecvate. 10.2 ECHIPE Regulile pentru departajarea în clasamentul echipelor care au înregistrat exact același număr de puncte sunt următoarele : 10.2.1 În funcție de numărul mai mare al celei mai bune poziții obținute în Campionat, luându-se în considerare doar cel mai bun loc obținut de o echipă la un raliu.

10.2.2 According to the number of 9th places, 10th places, etc., one 9th place being worth more than any number of 10th places and so on. 10.2.3 In the event of a further tie, the FIA itself will decide the winner and decide between any other tying manufacturers or teams on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.	10.2.2 În funcție de numărul de locuri 9, 10 etc, un loc 9 valorând mai mult decât orice număr de locuri 10 și așa mai departe. 10.2.3 În eventualitatea unei noi egalități, FRAS va decide câștigătorul și va departaja echipele aflate la egalitate, pe baza considerentelor considerate ca adecvate.
11. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS 11.1 FRAS PRIORITY DRIVERS FRAS priority drivers are the ones established according to the previous year's ranking and to the following: - Priority drivers designated by FIA, if it is the case; - "En-titre" Champion - drivers placed on 2nd and 5th places within FIA General Ranking, if they won at least one CNRD stage from the previous year; - 1st place driver, established on the basis of most won stages appointed from the drivers in the overall standings. 11.2 REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS 11.2.1 FRAS Priority Drivers and FIA Priority Drivers are the first ones that take the start in the rally's 1st day. The following day the start will be taken regarding the ranking from the provisory rank of the 1st day of the rally, having 2 minutes advantage at start over the previous driver. 11.2.2 The Stewards may reposition an FIA priority driver when he has entered in a car which, in the opinion of the Stewards, does not justify him benefiting from his priority in the initial starting order.	11. CRITERII PENTRU PILOȚII PRIORITARI 11.1 PILOȚII PRIORITARI FRAS Piloții prioritari FRAS sunt cei stabiliți conform clasamentului anului anterior și a criteriilor următoare: - piloții prioritari desemnați de către FIA, dacă este cazul; - campionul "en titre" - piloții clasati pe locurile 2-5 în clasamentul general (FIA), dacă au câștigat cel puțin o etapă a CNR Dunlop din anul precedent; - Pilotul de pe primul loc, stabilit pe baza criteriului celor mai multe probe speciale câștigate, desemnat din rândul piloților din clasamentul general (FIA). 11.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR PRIORITARI 11.2.1 Piloții prioritari FRAS și piloții prioritari desemnați de FIA iau startul primii în prima zi a raliului iar în următoarea zi vor lua startul în funcție de poziția din clasamentul provizoriu al primei zile de raliu, păstrându-și avantajul celor două minute la start față de pilotul precedent. 11.2.2 Comisarii Sportivi pot repoziționa piloții prioritari FRAS când se înscriu cu un automobil care, în opinia CCS, nu justifică faptul că trebuie să beneficieze de un avantaj pe ordinea de start.
12. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY 12.1 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME 12.1.1 Except in a case of force majeure, the clerk of the course must ensure that the itinerary is respected. 12.1.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the FIA FRAS Safety Delegate.	12. PROCEDURI PRIVIND ALEGEREA TRASEULUI 12.1 RESPECTAREA PLANULUI ORAR OFICIAL ȘI PROGRAMULUI SPORTIV 12.1.1 Cu excepția cazurilor de forță majoră, Directorul Sportiv trebuie să se asigure că traseul este respectat. 12.1.2 Nicio obiecție făcută imediat înainte sau în timpul desfășurării raliului nu va fi luată în considerare decât în cazul în care este aprobată de Delegatul FRAS însărcinat cu Securitatea.
13. RALLY CHARACTERISTICS (FIA - WRC) 13.1 RALLY CONFIGURATION RALLY CONFIGURATION 13.1.1 The surfaces of all special stages must remain the same during a rally. A super special stage may have different road surfaces. However, for the use of limited sections of asphalt on gravel stages or vice versa, a waiver request may be sent to the FIA.	13. CARACTERISTICILE UNUI RALIU 13.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU 13.1.1 Suprafața de rulare a probelor speciale trebuie să fie aceeași pe tot parcursul raliului. Superspeciala poate avea o altă suprafață de rulare. Cu toate acestea, în cazul în care este absolut necesară utilizarea limitată a unor suprafețe diferite de rulare, o solicitare în acest sens va fi trimisă Comisiei de Raliuri.

13.1.2 The total distance of the special stages shall be between 100 and 140 Km (except for ERT calendar rallies)

- There shall be no single special stage minimum or maximum distance. However, there shall be no more than 60 km of special stages between visits to service parks or tyre fitting zones.

- No one stage or part of a stage may be run more than ~~twice~~ three in a rally, super special stages excluded.

13.2 PROGRAMME FOR THE RALLIES

Other than respecting the following criteria, organisers are encouraged to evolve their own rally characteristics and may devise their own rally programme/itinerary.

13.2.1 The timetable of a rally shall be in the following order:

13.2.2 Rallies must competitively run over 1,5 days, including section starts or section finishes. Any variation to this format will be subject to the agreement of the FRAS and the Promoter.

13.2.3

13.1.2 Distanța totală a probelor speciale va fi cuprinsă între **100 110 și 145 Km** (cu excepția raliurilor înscrise în calendarul ERT, care va respecta Km de PS din RRSR 2018).

- Nu este definită lungimea minimă sau maximă a unei probe speciale. Totuși, nu vor fi mai mult de 60 km de probe speciale între două treceri prin parcul de service sau asistență îndepărtată.

- Pe nicio probă specială sau parte a acesteia nu se poate trece de mai mult de trei ori într-un raliu, cu excepția super-specialelor.

13.2 PROGRAM

În afara respectării următoarelor criterii, organizatorii sunt încurajați să dezvolte caracteristicile proprii ale raliului lor.

13.2.1 Programul va trebui aprobat de către Comisia de Raliuri. Programul trebuie să conțină obligatoriu un briefing cu sportivii, piloți sau copiloți, în funcție de tematică. Briefing-ul va fi susținut de către directorul sportiv(sau adjunctul său) și șeful CCS(sau un membru CCS). Cel puțin un membru al echipajului trebuie să fie prezent la briefing. Briefing-ul nu trebuie să dureze mai mult de 20 de minute. Pentru neprezentare echipajul va fi amendat cu 25 de euro, sumă ce se va dubla la următoarele neprezentări.

Programul unui raliu va fi în ordinea următoare:

Etapele de raliu vor respecta pe cât posibil următorul program :

- Opțional **Miercuri**, 18:00-20:00 Înscrieri pentru Recunoașteri. Recomandabil să nu se efectueze recunoașteri.
- **Joi**, 08:00-19:00 Înscrieri pentru recunoașteri/Recunoașteri. Verificări administrative opționale dacă este prevăzut în regulamentul particular.
- 19:00- Verificări administrative și tehnice
- **Vineri**, 08:00-09:00 Reverificări și Verificări Tehnice la cerere(amânate), cererea trebuie depusă la secretariat odată cu înscrierea pentru recunoașteri
- 09:00-13:00 Shakedown, clasele 2,3 5,11
- 10:30-13:00 Shakedown, restul claselor
- 13:00-14:00 Recunoașteri SS(dacă este posibil)
- Pentru etapele comune cu CNRally 2, programul acestuia este la latitudinea organizatorului. Acest program poate fi identic pentru anumite activități.
- Raliul propriu-zis care se termină în mod obligatoriu cu „Power Stage” conform. Art 13.3.

13.2.2 Partea competitivă a raliului se va desfășura de-a lungul a 1,5 zile. Orice modificare a acestui format poate fi făcută doar cu acordul FRAS și Comisia de

13.2.4 The programme of all rallies that are registered in ERT FIA calendar will be established in accordance with FIA RRSR stipulations. Any change to the program must be argued by the Organizer and approved by the Rally Commission. 13.3 'POWER STAGE' 13.3.1 Announcement: On each Dunlop National Rally Championship's stage, the organiser shall include one special stage called a 'Power Stage' with the purpose of media coverage. 13.3.2 Characteristics This stage shall: - Be the last stage of the rally. - Be run at a time in agreement with the Promoter and the FRAS. - Be run as a stage of the event for all classified competitors. - Be representative of the rally. - Be of a distance of between 10 km and 15 km. - Be chosen in consultation with and after the approval of FRAS. 13.3.3 Details of the running of the stage must be included in the Supplementary regulations. 13.3.4 Attribution of 'Power Stage' points. Points will be awarded according to the scale as described in Art. 5.1.3. For the purpose of allocating points, the Power Stage Classification shall be calculated using the stage time plus any other time penalty accrued on this stage, including any false start penalty. To score points, a driver must be classified in the Final Official Classification of the rally. If the Power Stage is definitively stopped before all P1 and P2 drivers eligible to start the Power Stage have had the opportunity to complete the stage, they may decide that no points are awarded for the Power Stage.	Raliuri. 13.2.3 Programul recunoașterilor trebuie să fie cuprins doar în ziua de joi și vineri pentru CNRally 2. Recunoașterile la Superspeciala se vor face : - fără restricții, la liber, cu respectarea regulilor de circulație - fără restricții, pe jos - se va pune la dispoziția echipajelor o dictare făcută de un echipaj desemnat de organizator - în cadrul unui program, cu mașina (chiar și cu mașina de concurs), dacă este posibil 13.2.4 Programul raliurilor înscrise și în calendarul FIA ERT va fi stabilit în conformitate cu prevederile FIA RRSR. Orice solicitare de modificare a programului trebuie justificată temeinic (cu argumente) de către organizator și aprobată de FRAS și Comisia de Raliuri. 13.3 'POWER STAGE' 13.3.1 În fiecare etapă a Campionatului Național de Raliuri Dunlop 2017 organizatorii trebuie să includă o probă specială numită 'Power Stage' cu scopul creșterii mediatizării raliului. 13.3.2 Caracteristici Această probă trebuie : - să fie ultima probă specială a raliului; Dacă ultima probă specială este Superspeciala, Power Stage-ul va fi proba specială desfășurată înaintea Superspecialiei. - să fie desfășurată la o oră acceptată de FRAS; - să fie parcursă în regim de probă specială de către toți concurenții clasati în clasamentele finale ale raliului; - să fie reprezentativă pentru raliu; - să aibă o distanță de minim 6 km; - alegerea ei să se facă după consultarea și aprobarea Comisiei de Raliuri. 13.3.3 Detalii privind desfășurarea probei trebuie incluse în Regulamentul Particular. 13.3.4 Atribuirea punctelor 'Power Stage' Punctele vor fi acordate conform prevederilor Art 5.1.3. Pentru alocarea punctelor, clasamentul Power Stage va fi calculat adunând la timpul pe probă toate penalizările primite pe probă, inclusiv cele pentru start anticipat. Pentru a primi punctele, pilotul trebuie să fie clasat în Clasamentele Finale Oficiale ale raliului. Dacă Power Stage este oprită definitiv înaintea parcurgerii ei de către toți concurenții, CCS va acorda
---	--

13.4 PRESS CONFERENCES**13.4.1 Pre-rally Press Conference**

At each Championship rally, a maximum of 6 WRC drivers/co-drivers/team personnel and 3 Support Championship drivers will be selected by the FIA Media delegate to attend a press conference. This will take place in the media centre at a time agreed between the organiser and the FIA Media delegate, as detailed in the supplementary regulations.

13.4.2 Post-rally Press Conference

The top 3 crews, a representative of the winning competitor and the winning Support Championship crew(s) must attend a press conference to take place in the media centre after the finish of each Championship rally. In order to increase the media coverage the Organizers are urged to include in the program the following aspects:

13.4.3 'Meet the Crews'

At the end of the shakedown and of each section before an overnight regroup, the top 3 drivers classified must attend a 'Meet the Crews' session for media and spectators. This will take place in the service park (usually the 'WRC stage') at 12:00 hrs after the Shakedown and at a time and location advised to the relevant teams by the FIA Media delegate during the rally. Other selected drivers and team personnel must make themselves available to attend these sessions if requested by the FIA Media delegate.

The organisers may use the option of driver interviews in their service area on arrival to service, provided that these are screened live on a giant video screen in the service area (and possibly the Media Centre). This procedure must be mentioned in the supplementary regulations of the rally.

13.4.4 Autograph Signing Session

All priority drivers and their co-drivers must be available for signing autographs in front of their team area for at least 10 minutes following their arrival at their service bay.

13.4.5 Organiser's Promotional Activities

Organisers may liaise with the Promoter to organise the participation of crews and team members in reasonable promotional activities during reconnaissance or the rally. Adequate time for such requests must be allowed for in any schedules, and those involved must be notified at least 15 days

punctele astfel:

Dacă toți concurenții clasei 2 au luat startul, CCS va acorda punctele bonus aferente clasei 2. Dacă proba a fost întreruptă definitiv, înainte ca toți concurenții clasei 2 să ia startul, nu se acordă punctele. Această regulă se aplică tuturor clasamentelor oficiale afișate, pentru care se acordă puncte bonus. Punctele bonus în clasamentul individual general(FIA) se acordă dacă minim concurenții claselor 2,3,4,5/6(RC2,RC3) au luat startul înainte ca proba să fie întreruptă definitiv.

13.4 CONFERINȚE DE PRESĂ**13.4.1 Conferința de presă inițială**

La fiecare raliu din campionat, un număr de maxim 6 piloți / copiloți / membri ai echipelor vor fi selecționați de ofițerul de presă pentru a participa la conferința de presă. Aceasta se va desfășura în centrul media la ora stabilită de organizator, conform programului din regulamentul particular.

13.4.2 Conferința de presă finală

Primele 3 echipaje din clasament trebuie să participe la conferința de presă care se va desfășura la centrul media, sau la podium, la finalul fiecărei etape de raliu. În scopul creșterii mediatizării, organizatorii sunt îndemnați să includă în programul raliurilor și următoarele aspecte :

13.4.3 "Întâlnire cu echipajele"

La finalul shakedown-ului și a fiecărei secțiuni înaintea unei regrupări de noapte, primii 3 piloți din clasament pot fi solicitați să participe la sesiuni de „întâlnire cu echipajele” pentru media și spectatori. Acestea se vor desfășura în parcul de service la orele stabilite de ofițerul de presă în colaborarea cu delegații principalelor echipe. Alți piloți și membri ai echipelor pot fi solicitați să participe la aceste sesiuni. Organizatorii pot opta pentru a înlocui aceste sesiuni cu interviuri în zona de service a concurenților cu condiția ca acestea să fie transmise live pe internet și pe televizoare / ecrane amplasate în parcul de service și în centrul media.

13.4.4 Sesiuni de autografe.

Pot fi nominalizați un număr de piloți care urmează să fie disponibili pentru sesiuni de autografe, în fața standurilor proprii, cel puțin 10 minute după sosirea lor în zona de service.

13.4.5 Acțiunile promoționale

Organizatorii pot solicita federației participarea echipajelor și a membrilor echipelor la diverse acțiuni

before the beginning of the rally . Organisers may, however, submit justification to vary this to the FIA.	promoționale în timpul recunoașterilor sau a raliului. Programul raliului trebuie adaptat pentru buna desfășurare a acestor activități, iar cei implicați trebuie anunțați cu cel puțin 15 zile înaintea începerii raliului. Organizatorii trebuie, totuși, să trimită către FRAS justificările necesare pentru aceste schimbări ale programului.
STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA	DOCUMENTE STANDARD ȘI PERMISUL DE ORGANIZARE
14. FIA STANDARDISED DOCUMENTS 14.1 GENERAL The format and procedure of the following documents as in Appendix II must be followed: - Supplementary regulations (electronic and printed format (compulsory in ERC, optional for the other Regions)) - Bulletins (electronic and printed format) - Rally Guide 1 and/or 2 (electronic format) - Itinerary (electronic and printed format) - Road book, (printed format) - Time card (printed format) - Entry form (electronic and printed format) - Entry lists (electronic format) - Start lists and results of the rally (electronic and printed format) - Media safety book (electronic and printed format), optional Documents which are published electronically shall not be amended once published on the organisers' website unless all competitors and officials are informed and the amendments are highlighted. Any documents which require FIA approval prior to publication shall not be amended without approval from the FIA. 14.2 ROAD BOOK All crews will receive a Road Book containing a detailed description of the compulsory itinerary. The Road Book defines the compulsory itinerary of the rally by the road direction diagrams and, between the road direction diagrams, by the defined roadway. Furthermore, on the special stages, the organisers may erect barriers or any other hindrances where they believe competitors have deviated from the roadway during reconnaissance or the first running of the stages. Any deviation will be reported to the Stewards. 14.3 TIME CARDS 14.3.1 Each crew is responsible for: - Its time card. - Submitting the time card at the controls and for the	14. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS 14.1 GENERALITĂȚI Pentru următoarele documente trebuie respectate formatul și procedura prevăzute în Anexa II : - Regulamentul Particular (în format electronic, și tipărit obligatoriu pentru oficiali, opțional pentru echipaje) - Buletinele (în format electronic și tipărit) - Rally Ghid 1 și/sau 2 (în format electronic) - Planul Orar (în format electronic și tipărit) - Road Book (tipărit) - Carnet de Control (tipărit) - Cerere de înscriere (în format electronic și tipărit) - Lista de înscrieri (în format electronic) - Liste de start și rezultatele raliului (în format electronic și tipărit) - Media safety book (în format electronic și tipărit, opțional) - Road Book(în format electronic sau tipărit) pentru echipele de asistență(Pentru Alimentare îndepărtată și Service Îndepărtat) Documentele care sunt publicate electronic, odată publicate nu vor putea fi modificate pe website-ul organizatorului decât în cazul în care toți concurenții și oficialii sunt informați iar modificările sunt evidențiate. Toate documentele care necesită aprobarea FRAS înainte de publicare nu vor fi modificate fără acordul FRAS. 14.2 ROAD BOOK Toate echipajele vor primi un Road Book care conține o descriere detaliată a traseului obligatoriu. Road Book-ul explică traseul obligatoriu al raliului prin diagrame ale direcției drumului și, între diagrame, prin drumul dintre acestea. În plus, pe probele speciale, organizatorii pot amplasa bariere sau alte obstacole acolo unde concurenții au deviat de la traseu în timpul recunoașterilor sau a primei parcurgeri a probei. Orice abatere va fi raportată Comisarilor Sportivi. 14.3 CARNET DE CONTROL 14.3.1 Fiecare echipaj este responsabil pentru :

accuracy of the entries. - Any entries made on the time card. Therefore, it is up to the crew to submit its time card to the marshals at the correct time, and to check that the time is correctly entered. 14.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make entries on the time card, except for the sections marked "for competitor's use". 14.3.3 In case of the absence of a stamp/sticker or signature from any control, the absence of a time entry at a time control, or the failure to hand in the time card at each control, the crew concerned will be removed from the classification. This information will be pronounced by the clerk of the course at the end of a section. 14.3.4 Any divergence between the times entered on the crew's time card and those entered on the official documents of the rally will form the subject of an inquiry by the clerk of the course.	- propriul carnet de control; - prezentarea carnetului la controale și acuratețea înregistrărilor; - orice înregistrare făcută în carnetul de control. Prin urmare, este datoria echipajului să prezinte oficialilor carnetul de control la timpul corect, și să verifice înregistrarea corectă a timpului în carnet. 14.3.2 Doar oficialii din posturi au dreptul să completeze carnetul de control, cu excepția câmpurilor din rubrica "pentru uz concurrent". 14.3.3 În cazul absenței unei ștampile / semnături de la orice control, absenței unui timp de la un control orar, sau a neprezentării carnetului la toate controalele, echipajul în cauză va fi eliminat din clasamente. Această informație va fi pronunțată de Directorul Sportiv la finalul secțiunii. 14.3.4 Orice diferență dintre timpii înregistrați în carnetul de control al echipajului și cei înregistrați în documentele oficiale ale raliului vor face obiectul unei investigații a Directorului Sportiv.
15. ISSUING OF AN FIA VISA See Appendix IX – Organisational Requirement Specifications	15. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS Vezi Anexa IX - Cerințe Organizatorice . Permisul de Organizare va fi acordat de către FRAS doar cu avizul Comisia de Raliuri și al directorului sportiv FRAS.
INSURANCE	ASIGURĂRI
16. INSURANCE COVER 16.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER The supplementary regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the competitors and crews, FRAS and the officials of the rally (description of the risks and sums covered). The amount covered should be expressed in USD or Euros. 16.2 PUBLIC LIABILITY COVER 16.2.1 The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability). 16.2.2 Public Liability cover shall be in addition to and without prejudice to any personal insurance policy held by a competitor or any other person or legal entity taking part in the rally. 16.2.3 The insurance cover must at least be in effect	16. ACOPERIRE 16.1 DESCRIEREA ARIEI DE ACOPERIRE În Regulamentul Particular trebuie oferite detalii referitoare la aria de acoperire a asigurării raliului făcute de către organizator. Pe poliță trebuie menționați concurenții și echipajele, FRAS și oficialii raliului (descrierea riscurilor asigurate și sumele acoperite). Suma asigurată trebuie să fie exprimată în USD sau Euro. Asigurarea va fi intermediată de către FRAS și este obligatorie pentru toți organizatorii. Asiguratorul tuturor etapelor din CNRD 2017 este societatea "GENERALI", partener FRAS. 16.2 ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ 16.2.1 Asigurarea premium care trebuie inclusă în taxa de înscriere trebuie să garanteze o acoperire corespunzătoare pentru eventualele pagube produse unor terțe părți (răspundere civilă). 16.2.2 Asigurarea de răspundere civilă va suplimenta și nu va prejudicia în niciun fel asigurarea personală deținută de concurenți sau de oricare alte persoane fizice sau juridice care iau parte la raliu. 16.2.3 Asigurarea trebuie acopere cel puțin perioada

during the shakedown or Free Practice and the Qualifying stage and then, for crews running within the itinerary of the rally, from the start of the first competition element until the end of the rally or at the moment of permanent retirement or exclusion. Cars having retired and re-started shall not be considered to have permanently retired. 16.3 EXCLUSION OF COVER The service vehicles and cars used for reconnaissance, even those bearing special plates issued by the organisers, are not covered by the insurance policy of the rally.	shakedownului și apoi, pentru echipajele care parcurg traseu raliului, de la startul primului element competițional până la finalul raliului sau până în momentul abandonului definitiv sau al excluderii. Automobilele care abandonează dar reiau startul nu vor fi considerate ca abandon permanent. 16.3 NEACOPERITE DE ASIGURARE Vehiculele de service și mașinile folosite pentru recunoașteri, chiar și cele care identificate cu plăci speciale distribuite de către organizatori, nu sunt acoperite de polița de asigurare a raliului.
CAR IDENTIFICATION	IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR
17. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS For the rallies which count only in CNRD-2017 the competition numbers will be the same as the drivers' license number. Regarding the rallies registered in ERT FIA calendar also, the organizers can distribute other competition numbers, according to FIA regulations.	17. NUMERE ALOCATE PENTRU ÎNTREG SEZONUL Pentru raliurile care contează doar pentru CNRD 2018, numerele de concurs vor fi aceleași cu numărul de licență al pilotului alocate de secretariatul FRAS până la data de 01 martie 2018, conform clasamentului general pe 2017, a regulamentului de debutanerie și a cererilor de număr preferențial. În cazul raliurilor înscrise și în calendarul FIA-ERT, organizatorii pot distribui alte numere de concurs, conform prevederilor FIA. Întreg setul de numere de concurs, panourile de pe ușile laterale (care vor conține și logo-ul campionatului), precum și publicitatea obligatorie FRAS vor fi furnizate de către FRAS odată cu eliberarea licenței. Contravaloarea acestora va fi achitată odată cu achitarea licenței. Numele copilotului va fi de asemenea comunicat. Pentru oricare din etapele următoare concurenții pot solicita un nou set de numere cu cel puțin 7 zile înaintea startului în etapă.
18. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING 18.1 GENERAL 18.1.1 Any advertising within this identification is obligatory and may not be refused by the competitors. No modifications are allowed to these panels. 18.2 FRONT DOOR PANELS 18.2.1 Two front door panels measuring 67 cm wide by 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 door panel is reserved for the organiser.	18. NUMERE DE CONCURS ȘI PUBLICITATE 18.1 GENERALITĂȚI 18.1.1 Orice publicitate conținută în interiorul acestor numere este obligatorie și nu poate fi refuzată de către concurenți. Nicio modificare nu este permisă la aceste panouri. 18.2 PORTIERELE DIN FAȚĂ 18.2.1 Două panouri măsurând 67 cm lungime și 17 cm înălțime inclusiv 1 cm de bordură albă de jur împrejur. Fiecare dintre aceste panouri trebuie să conțină un spațiu negru mat pentru numerele de competiție, întotdeauna în partea din față. Sub aceste panouri cu aceeași lungime și cu o lățime de 8 cm va fi amplasat logo-ul Campionatului Național de Raliuri 2017. Acest autocolant va fi furnizat de către FRAS, este obligatoriu pentru toate echipajele care iau startul iar locul acestuia nu poate fi schimbat. (vezi. Art 18.9.c) Cifrele vor fi de culoarea galben fosforescent (PMS

18.2.2 Each panel shall be placed horizontally at the leading edge of each front door, with the number at the front. The top of the plate shall be between 7 cm and 10 cm below the lower limit of the window.

18.2.3 No signage, other than the colour scheme of the car, shall be placed within 10 cm of this panel.

18.3 REAR WINDOW

One rear window panel measuring a maximum of 30 cm wide and 10 cm high shall be positioned at the top of the rear window, and positioned left or right as indicated in the supplementary regulations. An adjacent area of 15 cm x 15 cm shall contain a fluorescent orange (PMS 804) 14 cm high competition number on a clear background. This number may be reflective and must be visible from the rear at eye level.

18.4 SIDE WINDOWS

Two numbers for each rear side window which shall be 20 cm high with a stroke width of at least 25 mm, coloured fluorescent orange (PMS 804), and may be reflective. These numbers shall be placed on the rear side windows adjacent to the crew's name.

18.5 ROOF PANEL

18.5.1 One roof panel, 50 cm wide by 52 cm high, to be placed on the roof with the top towards the front of the car. A matt black competition number, 5 cm wide by 28 cm high, will be displayed on a matt white background 50 cm wide by 38 cm high.

18.5.2 Any organiser advertising must fit into an area of the same width (50 cm) and 14 cm high (or 2 x 7 cm high), situated above and/or below the numbers.

18.5.3 It is at the organisers' discretion to distribute roof panels to the competitors.

18.6 FRONT PLATE

One plate fitting into a rectangle 43 cm wide by 21.5 cm high which shall include at least the competition number and full name of the rally.

18.7 RESTRICTIONS ON ADVERTISING

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

- It is authorised by the national laws and the FIA regulations.
- It is not likely to give offence.
- It is not political or religious in nature.
- It respects the regulations on competition numbers.

803), 14 cm înălțime și 2 cm grosime. Suprafața rămasă din panou este la dispoziția organizatorului.

18.2.2 Fiecare panou va fi plasat orizontal la marginea fiecărei portiere față, cu numerele în partea din față. Partea de sus a acestor panouri trebuie să fie plasată între 7 și 10 cm sub limita inferioară a geamului.

18.2.3 Niciun alt semn, care nu face parte din schema de culori a mașinii, nu va fi plasat la mai puțin de 10 cm de acest panou.

18.3 LUNETĂ

Un panou pe partea de sus a lunetei, de minim 90 cm lungime și de 10 cm înălțime este rezervat Federației Române de Automobilism Sportiv.

O suprafață adiacentă de 15 x 15 cm trebuie să conțină numărul de competiție cu o înălțime de 14 cm de culoare orange fluorescent (PMS 804) pe un fond transparent. Acest număr poate fi reflectorizant și trebuie să fie vizibil din spate, la nivelul ochilor.

18.4 GEAMURI LATERALE

Două numere pe fiecare geam lateral spate, de cel puțin 20 cm înălțime și grosime de cel puțin 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804), care pot fi reflectorizante. Aceste numere trebuie plasate pe geamurile laterale spate alături de numele concurenților.

18.5 PLAFON

18.5.1 Un panou de 50 cm lățime și 52 cm înălțime va fi plasat pe plafon cu partea de sus spre fața mașinii. Numărul de concurs de 5 cm lățime și 28 cm înălțime, va fi de culoare negru mat pe un fundal alb de 50 cm lățime și 38 cm înălțime.

18.5.2 Publicitatea organizatorului trebuie să se încadreze într-un spațiu de aceeași lățime (50cm) și 14 cm înălțime (sau 2 x 7 cm înălțime), situat deasupra sau dedesubtul numărului.

18.5.3 Distribuția panourilor de acoperiș către concurenți este la latitudinea organizatorului.

18.6 PANOU FRONTAL (CĂMILĂ)

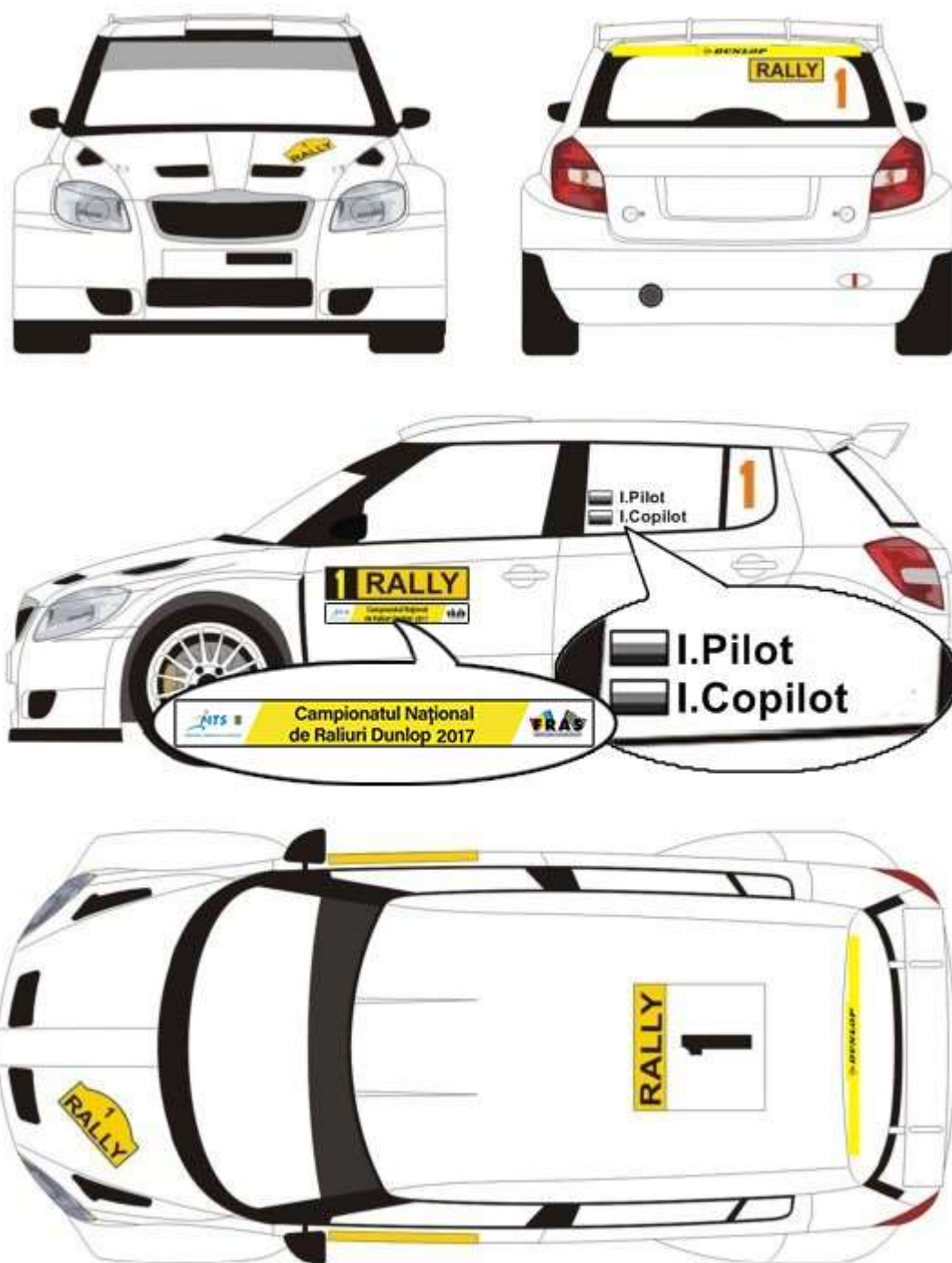
Un panou care se încadrează într-un dreptunghi de 43 cm lungime și 21.5 lățime care include cel puțin numărul de competiție și numele complet al raliului.

18.7 RESTRICȚII PRIVIND PUBLICITATEA

18.7.1 Concurenților le este permis să aplice în mod liber orice publicitate pe automobile, cu următoarele condiții :

- să fie autorizată de legislația națională și de regulamentele FIA și FRAS;
- să nu fie de natură ofensatoare;
- să nu fie de natură politică sau religioasă;

- It does not interfere with the crew's vision through the windows. 18.7.2 The text of any obligatory organiser advertising must be clearly indicated in the supplementary regulations, or in an official bulletin before the close of entries for the rally. 18.8 MANDATORY FRAS ADVERTISING All competitors signed in Dunlop National Rally Championship are required to post the mandatory FRAS advertising which can be: a – on top of the rear windows, "DUNLOP" logo (10 cm x 100 cm) according to the available model for the crews that don't have sponsorship contracts with other tyre companies; b - on top of the rear windows, www.fras.ro logo of (10 cm x 100 cm) according to the available model provided by FRAS, for crews that have and show sponsorship contracts with other tyre companies; c – under the side doors (which contain the competition number and the Organizer's advertising), a panel with the same height and 8 cm long with the Championship's titlature together with FRAS and MTS logos.	- să nu-i blocheze echipajului vizibilitatea prin ferestre. 18.7.2 Textul publicității obligatorii a fiecărui organizator trebuie clar indicat în regulamentul particular, sau într-un buletin înainte de închiderea înscrierilor în raliu. 18.8 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS Toți concurenții înscrși în Campionatul Național de Raliuri Dunlop sunt obligați să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, care poate fi: a. - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla "DUNLOP" de dimensiuni (10 cm x 100 cm), conform modelului pus la dispoziție, pentru echipajele care nu au contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope; b. - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla „www.fras.ro” de dimensiuni (10 cm x 100 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru echipajele care prezintă contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope; c.- sub pannourile de pe ușile laterale (care conțin numărul de concurs și publicitatea organizatorului), un panou de aceeași lungime și cu lățimea de 8 cm cu denumirea Campionatului, și siglele FRAS și MTS). d.- pe luneta automobilului de concurs, sau în alt loc stabilit de fiecare concurent, un autocolant de 10/21 cm cu sigla T.E.L.L.
19. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES 19.1 REAR SIDE WINDOWS The first initial(s) and surname of both driver and co-driver, followed by the national flags of the country of the ASN from which they have obtained their licences, must appear on the rear side window on both sides of the car, adjacent to the competition number. The names must be: - In white Helvetica. - In upper case for the initial(s) and first letter of each name with the remainder in lower case. - 6 cm high (upper case letters) and with a stroke width of 1.0 cm. The driver's name shall be the upper name on both sides of the car.	19. NUMELE PILOTULUI ȘI COPILOTULUI 19.1 GEAMURI LATERALE SPATE Pe geamurile laterale spate trebuie să apară inițialele și numele de familie atât al pilotului cât și al copilotului, alături de steagul național al țării de licențiere a acestora. Numele trebuie să fie: - scrise cu caractere Helvetica, culoare alba; - inițialele și prima literă a fiecărui nume cu majuscule, restul cu litere mici; - 6 cm înălțime (majusculele) și o grosime de 1 cm. Numele pilotului trebuie să fie poziționat deasupra numelui copilotului, pe ambele laturi ale automobilului.
19.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVERS' NAMES	19.2 PORTIERE / NUMERELE DE COMPETIȚIE / NUMELE CONCURENȚILOR.



DRIVING CONDUCT	CONDUITA LA VOLAN
20. BEHAVIOUR	20. COMPORTAMENT
20.1 GENERAL RULES	20.1 REGULI GENERALE
20.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.	20.1.1 Concurenții trebuie să se comporte întotdeauna într-o manieră compatibilă cu spiritul sportiv.
20.1.2 When cars are subject to parc fermé rules (Art. 42.1), they may only be moved by crews and officials; at all other times anyone may push a car by hand. Other than under its own power and by hand, any other manner of moving a car is prohibited or as otherwise permitted in these Regulations.	20.1.2 Atât timp cat automobilele sunt în regim de parc închis (Art 42.1), pot fi împinse doar de către echipaj și oficiali; în orice alte cazuri oricine poate împinge cu mâna mașina. Orice modalitate de a deplasa mașina, alta decât prin propriile mijloace sau împinsul cu mâna este interzisă, dacă nu este prevăzut

20.1.3 Crews must always drive in the direction of the special stage (except solely to effect a turn round).

20.1.4 On a road section that is a public road, a competition car may only be driven on four freely rotating wheels and tyres. Any infringements will be reported to the Stewards who may impose a penalty.

20.2 DURING RECONNAISSANCE

20.2.1 It is emphasised that reconnaissance is not practice. All the road traffic laws of the country in which the rally runs must be strictly adhered to and the safety and rights of other road users must be respected.

20.2.2 Speeding during reconnaissance will incur a fine applied by the clerk of the course as follows:

20.2.3 Other traffic infringements during reconnaissance will incur a fine applied by the Stewards according to Art. 20.4.4.

20.2.4 The amount of this fine will be unaltered by any fine imposed by the police.

20.2.5 The fine will be doubled in case of a second offence committed during reconnaissance in the same rally.

20.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY

20.4 TRAFFIC LAWS

20.4.1 Throughout the rally, both crew members must have a valid driving licence and must observe the national traffic laws. Infringements will be referred to the clerk of the course.

20.4.2 In the case of an infringement of the traffic laws committed by a crew participating in the rally, the police officers or officials having noted the infringement must inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.

altfel în acest Regulament.

20.1.3 Echipajele trebuie să se deplaseze întotdeauna în sensul de parcurgere a probelor speciale (cu excepția manevrelor de reintrare pe probă).

20.1.4 Pe secțiunile de legătura destinate circulației publice, automobilele de competiție pot fi conduse doar cu patru roți și patru pneuri în rotație liberă. Orice abatere va fi raportată Comisarilor Sportivi care pot impune o penalizare.

20.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERILOR

20.2.1 Se accentuează faptul că recunoașterile nu sunt antrenamente. Toate regulile de circulație trebuie strict respectate, siguranța și drepturile celorlalți participanți la trafic trebuie respectate.

20.2.2 Viteza excesivă în timpul recunoașterilor va atrage o amendă aplicată de Directorul Sportiv după cum urmează :

- pentru depășirea vitezei cuprinsă între 10 și 20 de km/oră amendă 25 euro. În acest caz depășirea vitezei trebuie să fie pe o durată mai mare de 10 secunde.
- pentru depășirea vitezei cu peste 20 de km/oră, amendă 50 euro
- pentru depășirea vitezei cu peste 50 km /oră, amendă 100 euro
- alte sancțiuni pot fi aplicate de către Directorul Sportiv

Amenzile se plătesc către FRAS până la prima ședință CCS, sub sancțiunea refuzului startului.

Pentru a doua sau pentru următoarele amenzi cuantumul acestora se dublează.

20.2.3 Orice alte abateri de la regulile de circulație în timpul recunoașterilor vor atrage o amendă aplicată de către Comisarii Sportivi.

20.2.4 Valoarea acestei amenzi nu va fi modificată în cazul unei amenzi aplicate de poliție.

20.2.5 Valoarea amenzii va fi dublată în cazul unei o a doua abateri în timpul aceluiași raliu.

20.3 VITEZA EXCESIVĂ ÎN TIMPUL RALIULUI

20.4 CODUL RUTIER

20.4.1 Pe întreaga durată a raliului, ambii membri ai echipajului trebuie să fie în posesia unui permis de conducere valabil și să respecte codul rutier. Abaterile vor fi aduse la cunoștința Directorului Sportiv.

20.4.2 Ofițerii de poliție sau oficialii care observă o încălcare a regulilor de circulație comise de un echipaj participant la raliu, trebuie să-l informeze pe acesta, în aceeași manieră ca pe un orice alt participant la trafic.

ENTRIES	ÎNSCRIERI
21. ENTRY PROCEDURE 21.1 GENERAL Entries must be made according to Articles 3.8 – 3.20 of the Code. 21.2 SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION) Any FIA competition licence-holder wishing to take part in a rally must send the due entry fee and the completed entry form to the rally secretariat before the closing date, as specified in the supplementary regulations. All application forms will be submitted online. If the program which receives the applications notices that an application is incomplete or that one of the crew members and the clubs in which they are registered have backpayments to FRAS, the applications will automatically be rejected. All competitors must sow the original signed document at the administrative verifications. 21.3 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM A competitor may freely replace the car declared on the entry form with another from the same group and the same class, up to the moment of scrutineering. 21.4 ASN AUTHORISATIONS For foreign competitors, drivers and co-drivers, authorisation must be given according to Art. 3.9 of the Code. 21.5 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S) A change of competitor is permitted up to the close of entries. After the close of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of:	21. PROCERURA DE ÎNSCRIERE 21.1. GENERALITĂȚI Înscrierile trebuie să se desfășoare în conformitate cu regulamentul particular al etapei. Articolele 3.8 - 3.20 din Cod. 21.2 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE Orice echipaj sau echipă posesoare de licență FRAS care dorește să ia parte într-un raliu trebuie să plătească taxa de înscriere datorată și să transmită cererea de înscriere completată la secretariatul raliului înainte de data închiderii înscrierilor, așa cum este aceasta specificată în regulamentul particular. Toate cererile de înscriere se vor trimite on-line. Dacă programul de înregistrare a cererilor sesizează că o cerere este incompletă sau unul din membrii echipajului cât și cluburile la care sunt înscriși are datorii către FRAS cererile vor fi respinse automat. Concurenții trebuie să prezinte originalul semnat corespunzător al cererii de înscriere la verificările administrative. Concurenților care au restanțe financiare nu li se vor valida înscrierea la etapa respectivă. Refuzul validării înscrierii se produce și dacă cluburile la care sportivii sunt membrii au restanțe financiare la FRAS. Eșalonarea unor plăți de către FRAS (probată cu documente) nu se consideră restanță financiară. Secretariatul FRAS trebuie să trimită secretarului șef al competiției, imediat ce lista de înscrieri a fost publicată, numele piloților, sau al cluburilor cu datorii. În cazul în care există neclarități sau orice fel de dubii cu privire la componența sau eligibilitatea concurenților înscriși pe licența de echipă secretariatul competiției va colabora cu secretarul FRAS prezent la eveniment pentru respectarea regulamentului CNRD. Secretarul șef al competiției va solicita orice fel de informații despre sportivii sau echipele înscrise secretarului FRAS prezent, va colabora cu acesta în toate privințele în ceea ce privește validarea acestora pe lista de înscrieri. 21.3 MODIFICAREA CERERII DE ÎNSCRIERE Concurenții pot modifica / înlocui automobilul declarat în cererea de înscriere cu altul din aceeași grupă și clasă, până în momentul verificărilor tehnice inițiale. 21.4 ACCEPTUL ASN Pentru concurenții străini, piloți și copiloți, autorizația poate fi acordată conform Art 3.9 din Cod. 21.5 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI/SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI

- the organisers, before the start of the administrative checks. - the Stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the list of crews eligible to take the start. Only FRAS may authorise the replacement of both crew members or the competitor. 21.6 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS By the very fact of signing the entry form, the competitor and the crew submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and its appendices, these regulations and the supplementary regulations of the rally.	Schimbarea competitorului este permisă până la închiderea înscrierilor. După închiderea înscrierilor, un membru al echipajului poate fi înlocuit cu acceptul : - organizatorului, înainte de verificările administrative. - Comisarilor Sportivi, după începerea verificărilor administrative și înaintea publicării listei echipajelor admise la start. Doar FRAS și Comisia de Raliuri poate autoriza înlocuirea ambilor membri sau a competitorului. 21.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI Prin semnarea cererii de înscriere, participanții se supun jurisdicției sportive specificate în Cod și anexele sale, în acest regulament și în regulamentul particular al raliului.
22. ENTRY CLOSING DATE Entry closing date can be established no longer than a week before the start of the rally. Application forms arrived after this date can be accepted with the payment of a premium fee of + 20% from the initial value.	22. DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR Data închiderii înscrierilor va fi ziua de vineri în săptămâna dinaintea raliului, ora 20:00. Nu se acceptă cereri de eliberare a licenței echipelor după această dată. După această dată, în cazuri excepționale se pot elibera doar licențe One- Event. Cererile de înscriere, doar pentru echipaje, sosite după această dată pot fi acceptate cu plata taxei de înscriere majorată cu 20% din valoarea ei inițială.
23. ENTRY FEES 23.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees 23.1.1 CREW • 2nd to 8th and 13- 11th classes – 300 euros • 9th, 10th, 12th, 13th and Single Brand – 200 euros. • Juniors from 4th – 13th classes – 200 euros 23.1.2 TEAMS • Team consisting of 3 crews – 100 euro. • Team consisting of 4 crews – 150 euro. • Team consisting of 5 crews – 200 euro. All amounts will be paid in lei, at the BNR exchange rate of the billing day. 23.2 REFUND OF ENTRY FEES Entry fees will be refunded in full: - To candidates whose entry has not been accepted. - In the case of the rally not taking place. 23.4 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES Entry fees will be partially refunded:	23. TAXE DE ÎNSCRIERE 23.1 CUANTUM 23.1.1 ECHIPAJ • Clasele 2-8,11 și CNRVI (istorice) – 300 euro • Clasele 9,10,12 și cupe monomarcă – 200 euro • Juniori peste 18 ani – 200 euro • Juniori sub 18 de ani – gratis 23.1.2 ECHIPE • Echipa formată din 3 echipaje - 100 euro. • Echipa formată din 4 echipaje - 150 euro. • Echipa formată din 5 echipaje - 200 euro. Toate sumele vor fi plătite în lei, la cursul BNR din ziua plății. 23.2 ACCEPTAREA CERERII DE ÎNSCRIERE Cererile de înscriere vor fi acceptate doar dacă sunt însoțite de plata integrală a taxei de înscriere 23.3 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE Taxele de înscriere vor fi restituite în totalitate: - concurenților a căror înscriere nu a fost acceptată - în cazul în care raliul nu are loc 23.4 RESTITUIREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE Taxele de înscriere vor fi restituite parțial:

-75% to the competitors with unvalid applications - 50% to the crews/competitors that cannot take the start, due to <i>force majeure</i> reasons which are attested by FRAS.	- 75% concurenților a căror înscriere nu a fost validată - 50% echipajelor/concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.
24. CLASSES 24.1 CHANGE OF CLASS ENTERED At the time of scrutineering, if a car as presented does not correspond to the group and/or class in which it was entered, the Stewards may transfer it to the appropriate group and/or class recommended by the scrutineers.	24. CLASE 24.1 SCHIMBAREA CLASEI Dacă la verificările tehnice inițiale se constată că o mașină nu corespunde grupei și/sau clasei în care a fost înscrisă, Comisarii Sportivi, la recomandarea Comisiei Tehnice, o pot transfera în grupa / clasa corespunzătoare recomandate de comisarii tehnici.
RECONNAISSANCE	RECUNOAȘTERI
25. RECONNAISSANCE 25.1 RECONNAISSANCE CARS 25.1.1 Common requirements: - Underbody protection is authorised (complying with the Group N regulations). - Two additional road-homologated headlamps are authorised. - The crew may use a "light" intercommunication system (without helmets). - On-board navigation equipment may be fitted. Cars which conform to the following specifications may be used: 25.1.2 Standard Cars - Totally unmodified standard cars as offered for sale to the general public. 25.1.3 Production Cars - The engine shall be a series production engine (complying with the Group N regulations). - The gearbox shall be a series production gearbox (complying with the Group N regulations). - The exhaust shall be a series production exhaust with a maximum noise level within the permitted legal tolerances of the organising country. - Suspensions shall comply with the Group N regulations. - The fitting of a steel safety rollbar complying with Articles 253-8.1 to 8.3 of Appendix J is authorised. - Bucket seats in colours similar to those of the interior of the car are authorised. - The rims are free within the limits of Appendix J, Group N. 25.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS Tyres used for reconnaissance shall be: a) Road-homologated series production tyres for asphalt. b) Free tyres for gravel, unless otherwise detailed in the supplementary regulations.	25. RECUNOAȘTERI 25.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERI 25.1.1 Prevederi comune : - Sunt permise scuturile de protecție (conform regulamentului Grupei N). - Este permisă folosirea a două faruri suplimentare omologate. - Echipajul poate folosi un sistem "light" de intercomunicație (fără căști). - Pot fi montate echipamente de navigație. Pot fi folosite următoarele tipuri de automobile : 25.1.2 Automobile standard - Automobile standard nemodificate, cele oferite spre vânzare publicului larg. 25.1.3 AUTOMOBILE DE PRODUCȚIE - Motorul trebuie să fie producție de serie (conform regulamentelor Grupei N). - Cutia de viteze trebuie să fie producție de serie (conform regulamentelor Grupei N). - Evacuarea trebuie să fie producție de serie cu un nivel maxim de zgomot cuprins în toleranțele legale ale țării organizatoare. - Suspensiile trebuie să se conformeze regulamentelor Grupei N. - Este autorizată montarea unui rollbar din oțel conform cu prevederile Art. 253-8.1 - 8.3 din Anexa J. - Sunt autorizate scaune „cupă” în aceeași culoare cu interiorul mașinii - Jantele sunt la liber în limitele Anexei J Grupa N. 25.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE DE RECUNOAȘTERI Anvelopele utilizate la recunoașteri pot fi: a) Pentru asfalt - anvelope de serie omologate conform legislației rutiere b) Pentru macadam - la liber, dacă în regulamentul particular nu este prevăzut altceva

25.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE

As from the publication of the rally supplementary regulations, any driver, or his co-driver, or any other team member who has entered or intends to enter a Championship rally and who wishes to drive on any road which is or might be used as a special stage in that rally, may only do so after he has obtained the organiser's written permission. This shall not apply when the person is known to live in the area. Failure to respect this rule shall result in the driver being reported to the Stewards.

25.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE**25.4.1 Timetable**

Reconnaissance must take place according to a timetable set by the organiser. Participation in reconnaissance is not compulsory.

25.4.2 Respect of reconnaissance timetable

Only with the express authorisation of the clerk of the course may any person connected with an entered crew travel on or over the route of a special stage of the rally (except on foot) from the publication of the rally supplementary regulations.

25.4.3 Number of passages

Each crew is limited to two passages on each special stage or, when applicable, section (special stages run twice are considered to be one special stage). During reconnaissance there shall be control marshals at the start and optional of the stop point of each special stage to record the number of passages. Crews will only be permitted to enter and leave special stages through the start and finish controls. Further checks may also be carried out within special stages.

25.4.4 Speed during reconnaissance

The organiser may determine a speed limit in the special stages. Such limits must appear in the supplementary regulations and may be checked at any time during reconnaissance.

25.4.5 Shakedown stage

It is not mandatory to include shakedown in the reconnaissance schedule. Shakedown is considered as a special event. At least a "0" car and a "S1"/"S2" security car must go through the route. The clerk of the course or a deputy must control the shakedown's development.

25.3 RESTRIȚII

Începând cu data publicării regulamentului particular, orice pilot, copilot, sau alt membru al unei echipe înscrise sau care intenționează să se înscrie în raliu și care dorește să conducă pe orice drum care este sau care poate fi folosit ca probă specială a raliului, poate să facă aceasta doar după obținerea acordului scris al organizatorului. Nerespectarea acestei reguli va fi semnalată Comisarilor Sportivi.

25.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR**25.4.1 Program**

Recunoașterile trebuie să se desfășoare conform programului stabilit de organizator. Participarea la recunoașteri nu este obligatorie.

25.4.2 Respectarea programului de recunoașteri

Deplasarea (altfel decât pe jos), după publicarea regulamentului particular, pe traseul probelor speciale ale raliului a oricărei persoane legate de un echipaj înscris este permisă doar cu acordul expres al Directorului Sportiv.

25.4.3 Numărul de treceri

Fiecare echipaj are dreptul la două treceri pe fiecare probă specială sau, când este cazul, sector de probă (probele speciale care se parcurg de două ori se consideră o probă). Recunoașterile vor fi monitorizate cu arbitri amplasați la startul și opțional la stopul fiecărei probe, care vor nota numărul de treceri. Concurenții pot intra pe probe doar pe la start și pot ieși doar pe la sosire. Pe traseul probelor speciale se pot efectua și alte controale.

25.4.4 Viteza la recunoașteri

Organizatorii pot specifica limitele de viteză permise pe probele speciale. Aceste limite trebuie consemnate în regulamentul particular și pot fi verificate oricând, pe perioada desfășurării recunoașterilor.

25.4.5 Shakedown

Nu este obligatorie includerea shakedown-ului în programul de recunoașteri. Shakedown-ul este considerată ca o probă specială. Cel puțin o mașină "0" și o mașină de securitate "S1", "S2" trebuie să parcurgă traseul. Directorul Sportiv sau un adjunct trebuie să monitorizeze (conducă) desfășurarea shakedown-ului. Locul copilotului la shakedown poate fi ocupat doar de persoanele cu vârsta peste 18 ani, pe bază de declarație pe propria răspundere însoțită de copia după cartea de identitate. Cererea trebuie aprobată de către directorul sportiv.

Pentru a oferi posibilitatea de reglaje, ajustări specific

25.4.6 Number of persons During each passage through a special stage, only the crew is permitted in the car.	la mașinile de concurs, programul Shakedown-ului va fi făcut astfel : - întreg programul, mașinile din clasele 2,3,4,5,11 - program restricționat(redus) pentru celelalte clase 25.4.6 Numărul de persoane Pe probele speciale, la bordul automobilului sunt admiși doar membrii echipajului.
SCRUTINEERING CHECKS	VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE și TEHNICE
26. BEFORE THE START OF THE COMPETITIVE ELEMENT OF THE RALLY 26.1 GENERAL  26.1.2 Cars may be presented at scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in supplementary regulations. The organisers may	26. ÎNAINTEA STARTULUI ELEMENTELOR COMPETITIVE ALE RALIULUI 26.1 GENERALITĂȚI 26. 1.1 Verificările administrative pot fi făcute și la înscrierile pentru recunoașteri, dacă acest lucru a fost specificat în regulamentul particular. Amânarea verificărilor administrative peste ora programată poate fi făcută doar cu aprobarea șefului secretariatului și contra unei sume de 20 euro. <i>Dacă amânarea presupune și o amânare a VTI(sau în afara programului) suma este de 220 euro.</i> Echipajele/sportivii care se prezintă pentru prima dată la o etapă din CNRD 2017 vor prezenta cu ocazia verificărilor administrative următoarele documente : - Licența pilot/copilot valabilă pe anul 2018 - Permisul de conducere pilot și copilot, sau dovadă înlocuitoare valabilă. (Sunt exceptați concurenții sub 18 ani). - Documentele mașinii de concurs : talon, RCA - Declarație pe propria răspundere/contract de închiriere, dacă mașina de concurs nu este proprietate personală. Cererea de înscriere va fi obligatoriu semnată de către pilot și copilot. Ulterior, la următoarele etape vor fi prezentate doar documentele care nu mai corespund cu ocazia primei verificări administrative. Permisul de Conducere și RCA-ul mașinii de concurs sunt obligatorii de prezentat. Pentru etapele internaționale se vor respecta regulamentele specifice. Pe parcursul competiției oficiali din cadrul secretariatului competiției pot face verificări ale documentelor. Concurenții sunt obligați să dețină în permanență la ei sau în parcul de service documentele amintite mai sus. Neconformitatea, nedeclararea lipsei unui document sau imposibilitatea de a prezenta documentele solicitate cu ocazia controalelor inopinate la etapa respectivă va fi penalizată cu amendă de minim 50 euro. 26.1.2 Automobilele pot fi prezentate la verificările tehnice inițiale de către un membru al echipei, dacă

schedule scrutineering as an opportunity to present crews and their cars to the public. In this case, all crew members shall attend scrutineering according to a time window announced in the supplementary regulations or via a bulletin issued by the organisers.

26.1.3 At scrutineering, competitors must present all items of clothing, including helmets and an FIA-approved head retaining device (FHR), intended to be used. Compliance with Appendix L Chapter III will be checked.



26.1.4 The crew must show the cars' complete original FIA homologation form.

26.1.5 Scrutineers will require the chassis and cylinder block to be marked.

26.1.6 After scrutineering, if a car is found not to comply with technical and/or safety regulations, the Stewards may set a deadline before which the car must be made to comply, or may refuse the start.

26.1.7 At the initial scrutineering will be verified first the identification of the car, the chassis and the engine block.

At the scrutineering racing cars must comply with the Technical Passport and the FIA homologation form. The crews that don't present the race car's Technical Passport filled and signed will not be admitted.

26.2 TIMETABLE

A timetable for sealing components and checking the weight of cars and initial scrutineering shall be issued in the supplementary regulations or in a bulletin.

26.2.1

regulamentul particular nu prevede altceva.

Organizatorii pot folosi acest prilej ca o oportunitate de a prezenta publicului prezent echipajele și automobilele de concurs. În acest caz, toți membrii echipajelor trebuie să participe la verificările tehnice inițiale conform programului anunțat în regulamentul particular sau într-un buletin emis de organizator.

26.1.3 Sportivii care se prezintă pentru prima dată la o etapă din CNRD 2018 sunt obligați să prezinte întreg echipamentul cu ocazia verificărilor tehnice.

Prezentarea echipamentului la următoarele etape nu mai este necesară (dacă regulamentul particular nu prevede altfel), cu excepția cazului când o parte din echipament se înlocuiește.

Regulamentul Particular, sau un buletin emis de către organizator /directorul sportiv poate să prevadă verificări ale articolelor de îmbrăcăminte, căști, hans, etc. în cadrul verificărilor tehnice inițiale.

O fișă individuală cu detalii despre echipamentul fiecărui sportiv va fi completată și trimisă de către fiecare sportiv comisiei tehnice FRAS, până la închiderea înscrierilor la prima etapă la care sportivul participă. Orice neconcordanță înscrisă în această fișă, constatată pe parcursul sezonului competițional de către comisarii tehnici va fi sancționată cu amendă de minim 50 euro pronunțată de către directorul sportiv sau cu alte sancțiuni la latitudinea CCS.

26.1.4 Trebuie prezentată în original fișa completă de omologare FIA/FRAS a automobilului.

26.1.5 Comisarii tehnici pot solicita marcarea șasiului și a blocului motor.

26.1.6 După verificările tehnice inițiale, pentru automobilele la care s-au descoperit neconformități din punct de vedere tehnic și/sau securitate, Comisarii Sportivi pot stabili un termen de remediere a problemelor depistate, sau pot refuza startul.

26.1.7 La controlul tehnic inițial vor fi verificate identificarea automobilului, a șasiului și a blocului motor.

La verificările tehnice automobilele de competiții trebuie să corespundă Pașaportului Tehnic și fișei de omologare FIA.

Echipajele care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiție, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admise.

26.2 PROGRAM

Sigilarea componentelor, verificarea greutateii automobilelor și verificările tehnice inițiale se vor desfășura conform unui program stabilit prin regulamentul particular sau printr-un buletin emis de

Postponing the scrutineering can be authorized with the payment of a 200 euros fee. In cases of second revisions and exceptional situations, accepted as “*force majeure*” exceptions by the Clerks of the course, at the proposal of the Head of scrutineering, the fees can be excluded.

27. DURING THE RALLY

27.1 ADDITIONAL CHECKS

Checks on safety items, including clothing, as well as on the car, may be carried out at any time during the rally including Shakedown, Free Practice / Qualifying Stage when applicable.

27.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR

27.2.1 The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the rally.

27.2.2 Should identification marks be affixed, it is the responsibility of the competitor to see that these are preserved intact from pre-rally scrutineering until the end of the rally or until it will be allowed by these regulations to cut the seals. Should they be missing, this will be reported to the Stewards.

27.2.3 It is also the responsibility of the competitor to see to it that any part of the car which has been handled during checking is reinstalled correctly.

27.2.4 Any fraud discovered, and in particular identification marks presented as original which have been tampered with, will be reported to the Stewards.

28. FINAL CHECKS

28.1 FINAL PARC FERMÉ

After finish formalities, cars must be placed in a parc fermé where they shall remain until released by the Stewards.

28.2 SELECTION OF CARS

Post-rally scrutineering involving the dismantling of a car may be carried out either at the discretion of the Stewards or following a protest or upon the recommendation of the clerk of the course to the Stewards.

28.3 HOMOLOGATION FORM

The complete original FIA homologation form and

organizator.

26.2.1 Întârzierea la VTI va fi sancționată astfel :

- cu până la 15 minute, amendă 50 euro
- între 15 și 30 minute, amendă 75 euro
- între 30 minute și o oră , amendă 150 euro
- peste o oră, amendă 200 euro și/sau altă penalizare la discreția Directorului Sportiv.

Amenzile vor fi achitate la secretariat, până la prima ședință a CCS sub refuzul startului în concurs.

Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 200 euro. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră” de Comisarii Sportivi, la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plata acestei taxe

27. ÎN TIMPUL RALIULUI

27.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE

Verificări ale echipamentelor de siguranță, inclusiv a articolelor de îmbrăcăminte, precum și a automobilului, pot fi desfășurate oricând în timpul desfășurării raliului, inclusiv în timpul shakedown-ului.

27.2 RESPONSABILITATEA CONCURENȚILOR

27.2.1 Concurentul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului pe toată durata raliului.

27.2.2 Este responsabilitatea concurentului păstrarea intactă a semnelor de identificare (dacă s-au aplicat) de la verificările tehnice inițiale și până la finalul raliului sau până când regulamentele permit îndepărtarea lor. Lipsa lor va fi raportată Comisarilor Sportivi/Comisarilor Tehnici.

27.2.3 Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului să verifice reinstalarea corectă a oricărui element al mașinii demontat la verificări.

27.2.4 Orice fraudă descoperită și în special semnele de identificare prezentate ca originale și care au fost modificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi.

28. VERIFICĂRI FINALE

28.1 PARC ÎNCHIS FINAL

După terminarea formalităților de la sosirea festivă, toate automobilele trebuie plasate într-un parc închis unde vor rămâne până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea acestuia.

28.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR

Automobilele **demontate stabilite pentru** la verificările tehnice finale vor fi selectate fie la discreția Comisarilor Sportivi fie ca urmare a unei contestații sau a recomandării Directorului Sportiv/**Comisiei Tehnice**.

other necessary certifications must be available for final checks. For regional cars the corresponding original ASN documents must be available.	28.3 FIȘA DE OMOLOGARE La verificările tehnice finale trebuie puse la dispoziție fișa de omologare FIA completă, în original precum și toate celelalte certificări necesare. Pentru mașinile cu omologare națională trebuie puse la dispoziție documentele corespondente emise de FRAS.
SHAKEDOWN	SHAKEDOWN
29. SHAKEDOWN REQUIREMENTS 29.1 GENERAL A shakedown stage may be organised with the purpose of being both a media and promotional opportunity and for competitors to trial their cars. It is optional for the organiser to include the shakedown in the rally programme. 29.2 RUNNING OF SHAKEDOWN 29.2.1 The shakedown stage shall be run as if it were a stage run during the rally and include all the appropriate safety measures. 29.2.2 The shakedown stage may be run using a super special stage or part of a stage of the itinerary of the rally. 29.2.3 For the application of Art. 20.2, the shakedown is considered to be part of reconnaissance. 29.2.4 The surface of the shakedown should be the same as the surface of the majority of the special stages. 29.3 DISCLAIMER Any passenger on board the car during shakedown who is not entered for the rally must have signed a disclaimer provided by the organiser. 29.4 TECHNICAL REQUIREMENTS Before the shakedown the cars must pass scrutineering. For applicable cars, the engine block, the complete transmission and the mechanical parts mentioned in these regulations must be sealed. 29.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN A competitor whose car breaks down during the shakedown shall nevertheless be required to attend the ceremonial start. 29.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD During the shakedown, any person on board must wear a homologated crash helmet, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety harness correctly fastened. Any infringement will be penalised. 29.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN	29. CERINȚE PRIVIND SHAKEDOWN-UL 29.1 GENERALITĂȚI Shakedown-ul poate fi organizat atât ca o oportunitate de mediatizare și promovare cât și pentru a da concurenților posibilitatea de a-și testa mașinile. Includerea shakedown-ului în programul raliului este opțiunea organizatorului. 29.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI 29.2.1 Desfășurarea shakedown-ului va fi identică cu cea a unei probe speciale a raliului, inclusiv toate măsurile de securitate necesare. 29.2.2 Shakedown-ul se poate desfășura pe traseul unei probe super-speciale sau pe o parte a traseului unei probe speciale a raliului. 29.2.3 Pentru aplicarea Art 20.2, shakedown-ul este considerat ca făcând parte din recunoașteri. 29.2.4 Suprafața de desfășurare a shakedown-ului trebuie să fie aceeași ca suprafața majorității probelor speciale. 29.3 PROPRIE RĂSPUNDERE Orice persoană aflată la bordul unui automobil în timpul shakedown-ului, care nu este înscrisă în raliu, trebuie să semneze o declarație pe propria răspundere, pusă la dispoziție de către organizator. 29.4 CERINȚE TEHNICE Înainte de shakedown mașinile trebuie să treacă de verificările tehnice inițiale. Acolo unde se aplică, blocul motor, transmisia și părțile mecanice prevăzute în acest regulament trebuie sigilate. 29.5 DEFECȚIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI Concurenții ale căror mașini s-au defectat în timpul shakedown-ului trebuie totuși să participe la startul festiv. 29.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI A INVITAȚILOR Orice persoană aflată la bordul automobilelor participante la shakedown trebuie să poarte cască omologată, îmbrăcămintea și întregul echipament de securitate prevăzute în Capitolul III al Anexei L - Echipamentul concurenților și să aibă centurile de siguranță corect fixate. Orice abatere va fi penalizată. 29.7 SERVICE

Service may be carried out only in the main service park, unless otherwise permitted in the supplementary regulations of the rally.	În timpul shakedown-ului operațiunile de service se pot desfășura în parcul principal de service sau în alt parc adițional de service dacă acesta este prevăzut în regulamentul particular.
30. FREE PRACTICE / QUALIFYING For these regulations, please refer to the regulations of the relevant championship (if applicable).	30. ANTRENAMENTE LIBERE / CALIFICĂRI Nu sunt prevăzute.
CONTROLS	POSTURI DE CONTROL (CONTROALE)
31. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS 31.1 SIGNAGE OF CONTROLS All controls, i.e. passage and time controls, start and finish of special stages, regrouping shall be indicated by means of FIA-approved standardised signs complying with the drawings and distances in Appendix I. 31.2 PROTECTIVE BARRIERS An area of at least 5 m both before and after a control shall be protected by barriers on both sides of the road to enable control duties to be carried out. 31.3 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS The stopping time within any control area is limited to the time necessary for carrying out control operations. 31.4 READINESS TO WORK 31.4.1 Controls shall be ready to function at least 30 minutes before the target time for the passage of the first competing car. 31.4.2 Unless the clerk of the course decides otherwise, they will cease to operate 15 minutes plus maximum lateness time after the due time of arrival of the last competing car. 31.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION 31.5.1 Crews must check in in the correct sequence of controls and in the direction of the rally route. 31.5.2 It is prohibited to re-enter a control area. 31.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS 31.6.1 Crews are obliged to follow the instructions of the marshals of any control. Failure to do so will be reported to the Stewards. 31.6.2 All control officials must be identifiable. At each control, the chief official must wear a distinctive tabard. 31.7 MEDIA ZONES (WHEN APPLICABLE) A barriered media zone will be established prior to the yellow time control board at service parks, remote services or regroup parks and within the holding park	31. CONTROALE – CERINȚE GENERALE 31.1 SEMNALIZAREA POSTURILOR DE CONTROL Toate posturile de control, adică controalele orare și de trecere, începutul și sfârșitul probelor speciale, zonele de regroupare, vor fi semnalizate prin panouri conform standardelor aprobate de FIA conform schițelor și distanțelor prevăzute în Anexa I. 31.2 BARIERE DE PROTECȚIE Pentru buna desfășurare a operațiunilor de control, posturile de control trebuie protejate cu bariere de protecție pe ambele părți ale drumului, pe o distanță de cel puțin 5m înainte și după. 31.3 TIMPUL DE STAȚIONARE ÎN ZONELE DE CONTROL Perioada de staționare în zonele de control este limitată la timpul necesar efectuării operațiunii de control. 31.4 PERIOADA DE FUNCȚIONARE 31.4.1 Controalele trebuie să fie funcționale cu cel puțin 30 de minute înainte de timpul programat pentru trecerea primului automobil din competiție. 31.4.2 Dacă Directorul Sportiv nu decide altceva, controalele își vor încheia activitatea la 15 minute după timpul ideal al ultimului concurent plus întârzierea maximă admisă. 31.5 SUCCESIUNEA ȘI SENSUL DE PARCURGERE A CONTROALELOR 31.5.1 Concurenții sunt obligați să respecte succesiunea corectă a controalelor și direcția de parcurs a raliului. 31.5.2 Este interzis să se reintre într-o zonă de control. 31.6 INDICAȚIILE ARBITRILOR 31.6.1 Concurenții sunt obligați să respecte instrucțiunile arbitrilor din orice post de control. 31.6.2 Toți oficialii din posturi trebuie să poată fi identificați. În fiecare post de control, șeful de post va purta o vestă distinctivă. 31.7 ZONE MEDIA (DACĂ ESTE CAZUL) Pot fi amenajate zone împrejmuite, special pentru media, înaintea panourilor galbene al controalelor orare de intrare în zonele de service, service

before the podium procedure at the finish. Access to this media zone shall be limited to personnel holding the appropriate pass. Organisers may plan the itinerary and time schedule such that crews are expected to spend a minimum of 15 minutes in the media zone. 31.8 ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE AND CAMERA MAINTENANCE POINTS The organisers may establish on-board camera (OBC) data exchange points within the itinerary. Such points must be notified in a bulletin (which may be issued by the clerk of the course) and are solely for the exchange of video data and adjustments/maintenance of the cameras. Video data may also be exchanged and cameras maintained in the media zone, in regroups or parc fermés and at the exit of remote refuel zones with the agreement of the clerk of the course. If it is required that this work should be done only in the presence of a member of the team, the team must inform the clerk of the course of this request before the start of the rally. All such work carried out will be done under the supervision of a marshal or rally official.	îndepărtat, regrupare sau în cadrul zonei de așteptare dinaintea sosirii festive. Accesul în aceste zone media este permis doar persoanelor acreditate corespunzător. Organizatorii pot concepe programul raliului și planul orar astfel încât echipele să poată petrece cel puțin 15 minute în zona media. 31.8 PUNCTE DE SCHIMB A DATELOR DE PE CAMERELE ON-BOARD Organizatorii pot stabili pe traseul raliului puncte de schimb a datelor de pe camerele on-board. Aceste puncte trebuie indicate printr-un buletin (care poate fi emis de Directorul Sportiv) și singurele operațiuni permise sunt schimbarea filmărilor și reglarea / mentenanța camerelor. Cu acordul Directorului Sportiv aceste operațiuni sunt permise și în zonele media, în regrupări sau parcuri închise și la ieșirea din zonele de alimentare îndepărtată. Dacă aceste operațiuni pot fi efectuate doar în prezența unui membru al echipei, echipa trebuie să solicite aceasta Directorului Sportiv, înainte de startul raliului. Toate aceste operațiuni pot fi efectuate doar sub supravegherea unui arbitru sau oficial.
32. PASSAGE CONTROLS At these controls, identified by the signs shown in Appendix I, the marshals must simply stamp and/or sign the time card as soon as it is handed in by the crew, without mentioning the time of passage.	32. CONTROALE DE TRECERE La aceste controale, identificate prin panouri conform Anexei I, arbitri trebuie doar să ștampileze și/sau semneze carnetul de control, imediat după ce l-a primit de la echipaj, fără a menționa timpul trecerii.
33. TIME CONTROLS 33.1 OPERATION At these controls, the marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute. 33.2 CHECK-IN PROCEDURE 33.2.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the time control area entry board. 33.2.2 Between the area entry board and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed. 33.2.3 The actual timing and entry of the time on the time card may only be carried out if the two crew members and the car are in the control area and within the immediate vicinity of the control table. 33.2.4 The check-in time shall correspond to the exact moment at which one of the crew members hands the time card to the appropriate marshal. 33.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the card	33. CONTROALE ORARE 33.1 FUNCȚIONAREA În aceste controale, arbitri vor completa în carnetul de control ora și minutul când acesta a fost predat. Înregistrarea timpului se face la minut împlinit. 33.2 PROCEDURA DE PONTARE 33.2.1 Procedura de pontare începe în momentul în care mașina trece de panoul de intrare în zonă. 33.2.2 Între panoul de intrare în zona și punctul de control, echipajului îi este interzis să se oprească din mers sau să conducă cu o viteză anormal de mică, indiferent de motiv. 33.2.3 Cronometrarea și înscrierea timpului în carnetul de control poate fi efectuată doar dacă ambii membrii ai echipajului și mașina sunt în zona de control și în imediata vecinătate a mesei de control. 33.2.4 Timpul de pontare corespunde momentului exact în care unul dintre membrii echipajului înmânează carnetul de control arbitrului din post. 33.2.5 Acesta înscrie în carnet, fie manual fie cu ajutorul unui dispozitiv de imprimare, timpul efectiv de

the actual time at which the card was handed in, and nothing else.

33.2.6 The check-in time is the time obtained by adding the target time to the special stage start time or the previous TC time, these times being expressed to the minute.

33.2.7 The check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table. The marshals may not give them any information on this check-in time.

33.2.8 The crew will not incur any penalty for checking in before time if the car enters the control area during the target check-in minute or the minute preceding it.

33.2.9 The crew will not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the appropriate marshal takes place during the target check-in minute.

33.2.10 Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:

a) For late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute.

b) For early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute.

33.2.11 Provided that it has been stated in the supplementary regulations of the rally or is indicated in a later bulletin, the organisers may authorise crews to check in before time without incurring any penalty.

33.2.12 If it is found that a crew has not observed the rules for the check-in procedure, the chief marshal at the control must make this the subject of a written report to be sent immediately to the clerk of the course.

33.2.13 At the discretion of the clerk of the course, a crew which has been penalised for early arrival may be neutralised for the amount of time necessary for it to leave at the time originally envisaged.

33.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE

When a time control is followed by a start control for a special stage, the following procedure shall be applied:

33.3.1 At the time control at the finish of a road section, the appropriate marshal will enter on the time card both the check-in time of the crew and its provisional stage start time. There must be a 3-minute gap to allow the crew to prepare for the stage start and come to the start line.

33.3.2 If two or more crews check in on the same

pontaj și nimic altceva.

33.2.6 Timpul de pontare se obține adunând timpul ideal la timpul de start în proba specială sau la timpul de pontare în precedentul CO, timpii fiind exprimați în minute.

33.2.7 Timpul de pontare este numai responsabilitatea echipajului, care poate consulta cronometrul oficial de pe masa de control. Arbitrii nu trebuie să le dea nicio informație cu privire la acest timp.

33.2.8 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru pontare în avans dacă mașina intră în zona de control în timpul minutului de pontare sau a minutului anterior.

33.2.9 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru întârziere dacă actul înmânării carnetului către arbitru din post are loc în timpul minutului ideal de pontare.

33.2.10 Orice diferență dintre timpul efectiv și timpul ideal de pontaj va fi penalizată după cum urmează :

a) Pentru întârziere : 10 secunde pe minut sau fracțiune de minut.

b) Pentru avans : 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.

33.2.11 În cazurile prevăzute în regulamentul particular al raliului sau într-un buletin ulterior, organizatorii le pot permite echipajelor să pondeze în avans fără să primească vreo penalizare.

33.2.12 Dacă se constată că un echipaj nu a respectat regulile procedurii de pontare, arbitru șef de post va face un raport scris care va fi trimis imediat Directorului Sportiv

33.2.13 La dispoziția Directorului Sportiv, pentru un echipaj care a fost penalizat pentru pontare în avans poate fi dată o neutralizare pe durata necesară pentru ca acesta să plece mai departe la timpul prevăzut inițial.

33.3 CONTROL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ

În cazul în care un control orar este urmat de un control de start într-o proba specială, se aplică procedura următoare:

33.3.1 La controlul orar de la finalul unei secțiuni de legătura, arbitru din post va înregistra în carnetul de control atât timpul de pontare al echipajului cât și timpul de start proba specială. Între cei doi timpi trebuie prevăzut un ecart de 3 minute, pentru a-i permite echipajului să se pregătească pentru startul probei și să ajungă la linia de start.

33.3.2 Dacă două sau mai multe echipaje pondează în

minute, their provisional start times for that special stage shall be in the order of their relative arrival times at the preceding time control. If the arrival times at the preceding time control are the same, then the times at the time control previous to that one will be taken into account, and so on. 33.3.3 Having checked in at the time control, the competing car shall be driven to the start control of the special stage from where the crew shall start according to the procedure laid down in these regulations. 33.3.4 If there is a difference between the provisional and actual start times, the time entered by the marshal at the start of the special stage shall be binding, unless the Stewards decide otherwise. 33.3.5 The stage start time shall then be the start time for calculating the check-in time for the next time control. 33.3.6 The time card shall be given back to the crew in the minute preceding the start.	același minut, timpul lor previzionat de start va fi acordat în funcție de timpul lor de pontare la precedentul control orar. Dacă și acești timpi sunt identici, se va lua în considerare timpul de pontare în penultimul control orar și așa mai departe. 33.3.3 După ce a pontat în controlul orar, automobilul de competiție trebuie condus în postul de start al probei speciale, de unde echipajul va lua startul conform procedurii descrise în acest regulament. 33.3.4 În cazul în care exista o diferență între timpul previzionat și timpul efectiv de start, va fi luat în considerare timpul înscris de arbitrul de la startul probei speciale, cu excepția cazurilor în care Comisarii Sportivi decid altceva. 33.3.5 Timpul de start în proba specială va fi timpul de referință pentru calcularea timpului de pontare la următorul control orar. 33.3.6 Carnetul de control va fi redat echipajului în minutul precedent startului.
34. LATENESS 34.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS Any lateness exceeding 15 minutes of any individual target time (between two successive controls or at the start of a section) or an accumulative lateness exceeding 30 minutes at the end of each section or of a leg will result in the competitor concerned being removed from the classification by the clerk of the course. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions specified for the relevant Championship, if applicable. In calculating such lateness, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies. 34.2 EARLY ARRIVAL Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce the lateness. 34.3 NOTIFICATION OF LATENESS Exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a section. 35. REGROUPING CONTROLS 35.1 PROCEDURE AT A REGROUP 35.1.1 On arrival at regrouping controls, crews will receive instructions concerning their starting time. They must then drive their car as directed by marshals. Afterwards the engines must be stopped and the crew must leave the parc fermé. 35.1.2 All crews must be prepared to be present for up to 5 minutes in an autograph zone, organised adjacent to the TC and accessible to the public.	34. ÎNTÂRZIERE 34.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ Orice întârziere care depășește cu peste 15 minute orice timp ideal individual (între două controale succesive sau la startul unei secțiuni) sau care depășește 30 de minute la finalul unei secțiuni sau zile, va avea ca efect scoaterea din clasamente a concurentului respectiv, de către Directorul Sportiv. Echipajul poate totuși relua startul în raliu, în condiții prevăzute de regulament. Pentru calcularea acestei întârzieri, se folosește timpul efectiv și nu penalizările (10 secunde pe minut) aplicate. 34.2 SOSIREA ÎN AVANS Pontarea în avans nu le va permite sub nicio formă echipajelor să-și reducă întârzierea. 34.3 NOTIFICAREA PENTRU ÎNTÂRZIERE Depășirea întârzierii maxime admise poate fi anunțată doar la sfârșitul unei secțiuni. 35. CONTROALE DE REGRUPARE 35.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎN REGRUPARE 35.1.1 La intrarea într-o regrupare, echipajele vor primi instrucțiuni privind ora lor de ieșire din regrupare. După aceea, vor parca mașina conform indicațiilor arbitrilor. Motoarele vor fi oprite și echipajele trebuie să părăsească parcul închis. 35.1.2 Toate echipajele trebuie să fie pregătite să se prezinte pentru maxim 5 minute într-o zonă de autografe, organizată lângă controlul orar și accesibilă publicului.

35.1.3 When a regroup does not exceed 15 minutes, crews may remain in this regroup. 35.2 EXIT FROM A REGROUP After a regroup during a Leg, the cars shall restart in the order of arrival at the regroup.	35.1.3 Când o regroupare nu depășește 15 minute, echipajele pot rămâne în interiorul acesteia. 35.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE După o regroupare din timpul unei zile, concurenții vor lua startul în ordinea intrării în regroupare.
SPECIAL STAGES	PROBE SPECIALE
36. GENERAL 36.1 TIMING For special stages and Power Stage, timing will be to the tenth of a second.	36. GENERALITĂȚI 36.1 CRONOMETRARE Pentru probele speciale și Power Stage, cronometrarea se efectuează la zecime de secundă.
37. SPECIAL STAGE START 37.1 START POINT Special stages commence from a standing start, with the car placed on the starting line. 37.2 START PROCEDURE 37.2.1 The electronic start procedure shall be clearly visible to the crew from the start line and may be displayed as a countdown clock and/or a sequential light system or a regular functioning digital watch. In either case the system must be described in the rally supplementary regulations. 37.2.2 The electronic start procedure may be coupled to a device to detect and record if a car leaves the start line ahead of the correct signal (false start). This device should be 40 cm after the start line. 37.3 MANUAL START PROCEDURE In the event of having to use a manual start procedure after handing the time card back to the crew, the start marshal will count down aloud: 30" - 15" - 10" and the last five seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given. 37.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW 37.4.1 In the event of a start delayed through a fault of the crew, the marshal will enter a new time on the time card, the penalty then being 1 minute per minute or fraction of a minute late. 37.4.2 Any crew refusing to start a special stage at the time allocated to it will be reported to the Stewards, whether the special stage is run or not. 37.4.3 Any car not able to start from the start line within 20 seconds after the start signal will be considered as retired and immediately moved to a safe place. This car will be allowed to re-start on the next day as per Art. 46 of the Regional Championship Regulations. 37.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE When the running of a stage has been delayed for	37. STARTUL ÎN PROBA SPECIALĂ 37.1 PUNCTUL DE START Startul în probele speciale se dă de pe loc, cu mașina plasată la linia de start. 37.2 PROCEDURA DE START 37.2.1 Procedura de start electronică trebuie clar vizibilă pentru echipajul de pe linia de start. Se poate utiliza un ceas cu numărătoare inversă, un sistem secvențial de lumini sau un ceas digital care funcționează în ordine normală. În oricare dintre cazuri, sistemul trebuie descris în regulamentul particular. 37.2.2 Procedura de start electronică poate fi cuplată cu un dispozitiv de detecție și înregistrare a mașinilor care pleacă de pe linia de start înaintea semnalului corect (start anticipat). Acest dispozitiv trebuie poziționat la 40cm după linia de start. 37.3 PROCEDURA DE START MANUAL În cazul în care se folosește procedura de start manual, după returnarea carnetului de control către echipaj, starterul va număra invers cu voce tare : 30" - 15" - 10" și ultimele cinci secunde una câte una. Când ultimele 5 secunde au trecut, va fi dat semnalul de start. 37.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI 37.4.1 În cazul unui start întârziat din vina echipajului, arbitrul va înscrie un nou timp de start în carnetul de control, penalizarea fiind de 1 minut pe minut sau fracțiune de minut întârziere. 37.4.2 Orice echipaj care refuză startul într-o probă specială la timpul alocat va fi raportat Comisarilor Sportivi, indiferent dacă proba specială este în desfășurare sau nu. 37.4.3 Orice automobil care nu poate să pornească de pe linia de start în termen de 20 de secunde după semnal va fi considerat abandonat și va fi imediat repositionat într-un loc sigur. Acest automobil va putea relua startul în ziua următoare conform prevederilor Art.46. 37.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE Când derularea unei probe a fost întârziată cu mai

more than 20 minutes, the spectators must be advised that the stage is about to recommence before the passage of the next competing car. Alternatively the stage shall be stopped. 37.6 FALSE START A false start, particularly one made before the signal has been given, will be penalised as follows: 1st offence: 10 seconds. 2nd offence: 1 minute. 3rd offence: 3 minutes. Further offences: at the Stewards' discretion. These penalties do not prevent the Stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary. For the time calculation the actual start time must be used.	mult de 20 de minute, spectatorii trebuie anunțați că proba este pe punctul de a fi reluată înaintea trecerii următorului automobil de competiție. Altfel, proba va fi oprită. 37.6 START ANTICIPAT Startul anticipat, în special cel făcut înaintea anunțării semnalului de start, va fi penalizat după cum urmează: - prima abatere : 10 secunde; - a doua abatere : 1 minut; - a treia abatere : 3 minute. Următoarele abateri : la discreția Comisarilor Sportivi. Aceste penalizări nu-i împiedică pe Comisarii Sportivi să impună penalizări mai drastice, dacă ei consideră necesar. Pentru calculul timpului se va folosi timpul efectiv de start.
38. SPECIAL STAGE FINISH 38.1 FINISH LINE Special stages must end in a flying finish which should be located at a point where cars can be expected to go slower and at least at 200m before the stop line. The area between the Flying Finish and the stop line should be free from bends, sharp or deceptive corners, or hazards such as gates or any dangerous obstacles. Stopping between the yellow warning sign and the stop sign is forbidden and will be reported to the Stewards. Timing will be recorded at the finish line, using electronic beams, and be backed up by stopwatches. The timekeepers must be positioned level with the finish line, indicated by the sign bearing a chequered flag on a red background. 38.2 STOP POINT The crew must report to the stop point indicated by a red "STOP" sign to have its finishing time entered on the time card (hour, minute, second, tenth of a second and, when applicable, thousandth of a second). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter may only stamp the crew's time card and the time will be entered at the next regrouping control.	38. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ 38.1 LINIA DE SOSIRE Probele speciale se termină cu o sosire lansată, care ar trebui poziționată într-un loc în care se așteaptă ca mașinile să circule mai încet, și cu cel puțin 200m înaintea punctului Stop. Zona dintre sosire și stop ar trebui să fie lipsită de viraje periculoase, strânse sau înșelătoare, sau de alte riscuri precum porțile sau alte obstacole periculoase. Oprirea între panoul galben de presemnalizare și panoul de stop este interzisă și va fi raportată Comisarilor Sportivi. Timpul cronometrat va fi înregistrat pe linia de sosire, folosind fascicule electronice (celule), și va fi dublat cu alte cronometre. Cronometrarii trebuie să se poziționeze în dreptul liniei de sosire, semnalizată prin panouri reprezentându un steag cadrilat pe fundal roșu 38.2 PUNCTUL STOP Echipajul trebuie după aceea să se oprească în postul stop, semnalizat cu panou "STOP" roșu, pentru a a-i fi înscris în carnetul de control timpul de sosire (oră, minut, secundă, zecime și, unde se aplică, miime de secundă). Dacă timpul exact de sosire nu poate fi transmis imediat arbitrilor de la stop, aceștia doar vor ștampila (semna) carnetul de control al echipajului urmând ca timpul să fie înscris în următoarea zonă regroupare.
39. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE When a special stage is interrupted or stopped for any reason, each crew affected will be allocated by the clerk of the course a time which is judged the fairest. However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure.	39. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE Când o probă specială este întreruptă sau oprită, indiferent de motiv, fiecărui echipaj afectat îi va fi alocat de către Directorul Sportiv un timp, considerat a fi cel mai echitabil. Totuși, niciun echipaj care este responsabil sau co-responsabil pentru oprirea probei nu va beneficia de această măsură.
40. COMPETITOR SAFETY 40.1 EQUIPMENT OF THE CREWS	40. SIGURANȚA CONCURENȚILOR 40.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR

Whenever a car is in motion on any type of special stage, the crew must wear homologated crash helmets, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety belts correctly fastened. Any infringement will be penalised by the clerk of the course who may also refer the matter to the Stewards.

40.2 SOS/OK SIGNS

40.2.1 Each competing car shall carry a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign measuring at least 42 cm x 29.7 cm (A3).

40.2.2 In the case of an accident where urgent medical attention is required, when possible the red "SOS" sign should be immediately displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist.

40.2.3 Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them, or which sees a car which has suffered a major accident where both crew members are seen inside the car but are not displaying the red "SOS" sign, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following cars shall also stop. The second car at the scene shall proceed to inform the next radio point. Subsequent cars shall leave a clear route for emergency vehicles. All crews stopped by this procedure will be allocated a time according to Art. 39.

40.2.4 In the case of an accident where immediate medical intervention is not required, the "OK" sign must be clearly shown by a crew member to the following vehicles and to any helicopter attempting to assist.

40.2.5 If the crew leaves the vehicle, the "OK" sign must be displayed so that it is clearly visible to other crews.

40.2.6 Any crew which is able but fails to comply with the above rules will be reported to the clerk of the course.

40.2.7 The road book shall contain a page giving the accident procedure.

40.2.8 Any crew retiring from a rally must report such final retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of force majeure. In this case the time card must be handed in at the next control post or to the Official from the opening car.

Any crew failing to comply will be subject to a penalty at the Stewards' discretion.

40.3 ACCIDENT REPORTING

Atunci când automobilul este în mișcare, pe orice tip de probă specială, echipajul este obligat să poarte căștile omologate, toate echipamentele și îmbrăcămintea de siguranță necesare conform Anexei L Capitolul III – Echipamentul concurenților și să aibă centurile de siguranță corect fixate.

40.2 SEMNELE SOS / OK

40.2.1 Fiecare automobil de competiție trebuie să aibă la bord un panou (carton), cu dimensiunile de cel puțin 42 x 29.7cm (A3), inscripționat cu „SOS” roșu pe o parte și cu „OK” verde pe cealaltă parte.

40.2.2 În cazul în care se necesită îngrijire medicală de urgență, dacă este posibil, semnul „SOS” roșu trebuie afișat imediat către următoarele mașini și către orice elicopter care încearcă să intervină.

40.2.3 Orice echipaj căruia îi este arătat semnul „SOS” roșu, sau care vede o mașină care a suferit un accident major cu ambii membri ai echipajului în interiorul mașinii dar nu afișează semnul „SOS” roșu, trebuie imediat și fără excepție să oprească pentru a acorda ajutor. A doua mașină ajunsă la locul accidentului va pleca să informeze următorul post radio. Următoarele automobile trebuie să lase drumul liber pentru autovehiculele de urgență. Tuturor echipajelor oprite prin aceasta procedură li se vor atribui timpi conform prevederilor Art.39.

40.2.4 În cazul unui accident în care nu este nevoie de îngrijire medicală de urgență, semnul „OK” verde trebuie vizibil afișat, de unul dintre membrii echipajului, către următoarele mașini și către orice elicopter care încearcă să intervină.

40.2.5 Dacă echipajul părăsește automobilul, semnul „OK” verde trebuie afișat astfel încât să fie clar vizibil pentru ceilalți concurenți.

40.2.6 Orice echipaj care ar fi putut respecta aceste reguli dar nu a făcut-o, va fi raportat Directorului Sportiv. **Neafișarea semnului OK, vezi Anexa Sancțiuni.**

40.2.7 Road book-ul trebuie să conțină o pagină cu procedura în caz de accident.

40.2.8 Orice echipaj care abandonează trebuie să anunțe organizatorul despre aceasta cât se poate de repede, cu excepția cazurilor de forță majoră. **Pentru nerespectarea regulamentului referitor la apăsarea butonului OK /SOS se va aplica amendă conform "ANEXA Sancțiuni".** În acest caz carnetul de control trebuie predat la următorul post de control sau oficialului din automobilul de deschidere. Orice echipaj care nu respectă această regulă va fi subiectul unei

If a crew is involved in an accident in which a member of the public sustains physical injury, the driver or co-driver concerned must remain at the scene and stop the following car, which must report this to the next radio point as specified in the road book and signed on the route. The laws of the country in which the rally is run must also be complied with in relation to procedures at accidents. All crews stopped by this procedure will be allocated a time according to Art. 39.

40.4 RED TRIANGLE

40.4.1 Each competing car must carry a red reflective triangle which, in the event of the car stopping in a special stage, must be placed in a conspicuous position by a member of the crew at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers. Any crew failing to comply may be subject to a penalty at the discretion of the Stewards.

40.4.2 This triangle must be placed even if the stopped car is off the road.

40.5 USE OF RED FLAGS

40.5.1 On passing a displayed red flag, the driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or intervention car drivers. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the Stewards.

40.5.2 A crew which has been shown the yellow flag will be allocated a time according to Art. 39.

40.6 CHICANES

40.6.1 Organizers must set artificial features (chicanes) for lowering the speed in dangerous areas and on distances where maximum speed is used for a long time. Chicanes must meet the specifications set out in Appendix VI.

40.6.2 Moving the barriers or crossing through them will be sanctioned by the Stewards.

40.6.3 If a chicane barrier was moved from its initial position thus preventing the oncoming competitors' passage, the Stewards can grant other time frame at special stages.

penalizari la discreția Comisarilor Sportivi.

40.3 RAPORTAREA ACCIDENTELOR

Dacă un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană din public a suferit o vătămare corporală, pilotul sau copilotul implicați trebuie să rămână la locul accidentului și să-l oprescă pe următorul concurent, acesta trebuind să anunțe evenimentul la următorul post radio specificat în road book și semnalizat pe traseu. Trebuie de asemenea respectate legile rutiere referitoare la procedura în caz de accident. Tuturor echipajelor oprite prin aceasta procedura li se vor atribui timpi conform prevederilor Art.39.

40.4 TRIUNGHIUL ROȘU

40.4.1 Fiecare automobil de competiție trebuie să aibe în dotare un triunghi reflectorizant care, în cazul în opririi mașinii pe proba specială, trebuie plasat într-o poziție vizibilă de către unul din membrii echipajului, la cel puțin 50 de metri înaintea mașinii, pentru a-i avertiza pe următorii concurenți. Orice echipaj care nu respectă această regulă poate fi subiectul unei penalizări la discreția Comisarilor Sportivi.

40.4.2 Triunghiul trebuie plasat chiar și în cazul în care mașina este în afara drumului.

40.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII

40.5.1 La vederea unui steag roșu afișat, piloții trebuie să reducă imediat viteza, să rămână la viteză redusă până la sfârșitul probei speciale, și să respecte indicațiile oricărui arbitru sau conducător al unei mașini de intervenție. Steagurile vor fi afișate la toate punctele de intermediar radio dinaintea incidentului. Nerespectarea acestei reguli va atrage o penalizare la discreția Comisarilor Sportivi.

40.5.2 Echipajului căruia i-a fost arătat steagul roșu i se va atribui un timp conform prevederilor Art.39.

40.6 ȘICANE

40.6.1 Pentru a micșora viteza în zonele periculoase și în zonele unde se circula cu viteză maximă o lungă perioadă de timp, organizatorii trebuie să monteze bariere artificiale în formă de șicane. Șicanele trebuie să respecte specificațiile prevăzute în Anexa VI.

40.6.2 Deplasarea barierelor din care sunt alcătuite șicanele sau trecerea prin acestea vor fi sancționate de către **Directorul Sportiv**, în urma raportului arbitrilor de post **Comisarii Sportivi**.

40.6.3 În cazul în care o barieră dintr-o șicană a fost deplasată din poziția originală și astfel împiedică trecerea concurenților următori, **Directorul Sportiv** **Comisarii Sportivi** poate atribui concurenților afectați un alt timp pe proba specială.

41. SUPER SPECIAL STAGES 41.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE 41.1.1 When more than one car starts at the same time, the track design at each starting point must be similar. The same starting procedure must apply to each car. It is permitted to stagger the starting line for the cars to equalise the length of the stage from the different starting positions. 41.1.2 The inclusion of a super special stage in the rally itinerary is mandatory. 41.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE The specific regulations regarding the running, starting order and time intervals of a super special stage are entirely at the discretion of the organiser. However, this information must be included in the supplementary regulations of the rally. 41.3 SAFETY PLAN 41.3.1 A separate safety plan complying with the standard safety plan must be submitted to the FIA for approval. 41.3.2 To ensure safety, the car of a competitor who fails to complete the stage will be transported to the end of the stage by the organisers.	41. PROBE SUPER SPECIALE 41.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE 41.1.1 Când mai multe mașini iau startul în același timp, aspectul traseului în toate zonele de start trebuie să fie identic. Aceeași procedură de start trebuie să se aplice fiecărei mașini. Este permis ca linia de start să fie decalată între poziții de start diferite, pentru ca lungimea traseului să fie aceeași din toate pozițiile de start. 41.1.2 Includerea unei super speciale în programul raliului este obligatorie. 41.2 DERULAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE Regulamentele specifice privind derularea, ordinea și intervalele de start pentru probele super speciale sunt în totalitate la latitudinea organizatorului. Totuși, aceste informații trebuie incluse în regulamentul particular. 41.3 PLANUL DE SECURITATE 41.3.1 Un plan de securitate separat și în conformitate cu standardele trebuie trimis spre aprobare către FRAS 41.3.2 Din considerente de securitate, automobilele concurenților care nu reușesc să termine proba vor fi transportate de organizatori dincolo de finalul probei.
PARC FERMÉ 42. RULES OF PARC FERMÉ 42.1 APPLICATION Cars are subject to parc fermé rules: 42.1.1 From the moment they enter a regroup park until they leave it. 42.1.2 From the moment they enter and/or check in at a control area until they leave it. 42.1.3 From the moment they reach the end of the competitive element of the rally until the Stewards have authorised the opening of the parc fermé. 42.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ 42.2.1 As soon as they have parked their car in the parc fermé, the drivers must stop the engine and the crew must leave the parc fermé. Nobody, except the officials of the rally carrying out a specific function, is allowed in the parc fermé. 42.2.2 Crews may enter the parc fermé 10 minutes before their starting time. 42.3 PUSHING A CAR IN THE PARC FERMÉ Only the officials on duty and/or the members of the crew are authorised to push a competing car inside a parc fermé. 42.4 CAR COVERS Car covers may not be used.	PARC ÎNCHIS 42. REGULILE PARCULUI ÎNCHIS 42.1 APLICARE Automobilele sunt supuse regulilor parcului închis: 42.1.1 Din momentul în care intră într-un parc de regroupare și până când îl părăsesc. 42.1.2 Din momentul în care intră și/sau pondează într-o zonă de control și până o părăsesc. 42.1.3 Din momentul în care au ajuns la finalul ultimului element competitiv al raliului și până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea parcului închis. 42.2 PERSONAL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS 42.2.1 Imediat după ce și-au parcat mașina în parcul închis, piloții trebuie să oprească motorul și echipajul trebuie să părăsească parcul închis. Nimeni, cu excepția oficialilor care-și exercită funcțiile specifice, nu are acces în parcul închis. 42.2.2 Echipajele pot intra în parcul închis cu 10 minute înaintea timpului lor de start. 42.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS Doar oficialii din post și/sau membrii echipajului sunt autorizați să împingă automobilele de competiție în interiorul parcului închis. 42.4 HUSE Nu pot fi folosite husele auto.

42.5 TECHNICAL CHECKS Technical checks may be carried out within the parc fermé by the scrutineers. 42.6 REPAIRS IN PARC FERMÉ 42.6.1 If the scrutineers consider that the state of a car has become sufficiently defective that safety might be affected, with the permission of the FRAS Technical Delegate / chief scrutineer together with the clerk of the course and in the presence of a scrutineer the car may be repaired in the parc fermé. One team member will be allowed to repair, or exchange FIA-homologated safety items in conformity with Appendix J, which are included in an FIA technical list and mounted on the car (i.e. seat belt, extinguisher,). 42.6.2 With the prior consent of the clerk of the course and under the supervision of an authorised marshal or scrutineer, the crew and up to 3 team personnel may change the window(s). 42.6.3 If the time taken for completion of the above repairs results in delay beyond the originally scheduled start time, the crew will be given a new start time from completion of the repair, the penalty for which is 1 minute per minute or fraction of a minute. 42.6.4 Inside the parks fermé, before the start of the day, replacement by the crew members with the means at board of no more than two wheels (only in cases of flat tyre) may be allowed under the supervision the marshal or scrutineer. Also starting the race car is allowed with an auxiliary battery. 42.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY Tracking system devices and on-board cameras may be removed in the parc fermé only with the agreement of the FIA Technical Delegate and under the control of the marshals.	42.5 VERIFICĂRI TEHNICE Comisarii tehnici pot efectua verificări tehnice în interiorul parcului închis. 42.6 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS 42.6.1 În cazul în care comisarii tehnici consideră că defecțiunile apărute la un automobil pot afecta securitatea, acesta poate fi reparat în parcul închis cu permisiunea Șefului Verificărilor Tehnice și a Directorului Sportiv. Un membru al echipei va fi autorizat să repare, sau să schimbe elementele de securitate omologate FIA conform Anexei J, incluse în lista tehnică FIA și montate în mașină (ex.: centuri, stingător...). 42.6.2 Cu aprobarea Directorului Sportiv și sub supravegherea unui arbitru sau a unui comisar tehnic, echipajul și maxim 3 membri ai echipei pot schimba geamurile. 42.6.3 Dacă timpul necesar pentru a efectua reparațiile descrise mai sus cauzează o întârziere dincolo de ora de start programată inițial, echipajul va primi un nou timp de start după finalizarea reparațiilor, penalizarea fiind de 1 minut pe minut sau fracțiune de minut. 42.6.4 În parcurile închise înaintea startului unei Zile, sub supravegherea unui Comisar tehnic sau de parc, este permisă înlocuirea a cel mult două roți numai dacă acestea sunt pe pană, de către echipaj, cu mijloacele avute la bord și, de asemenea, îi este permisă pornirea automobilului de concurs cu ajutorul unei baterii auxiliare. 42.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ FINALUL RALIULUI Dispozitivele de localizare GPS și camerele on-board pot fi scoase în parcul închis doar cu acordul Șefului Verificărilor Tehnice și sub supravegherea arbitrilor.
STARTS AND RE-STARTS 43. CEREMONIAL START A ceremonial start may be organised to improve the promotional and media interest of the rally. The start interval and order for a ceremonial start are at the discretion of the organiser. The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the supplementary regulations. Where a crew in its competing car is unable to participate in the ceremonial start, it shall be permitted to start the remainder of the rally at its allocated start time provided that the Stewards are notified and subject to passing the necessary scrutineering checks. The crew concerned must still attend the ceremonial start	STARTUL ȘI RE-STARTUL 43. STARTUL FESTIV Poate fi organizat un start festiv pentru a îmbunătăți promovarea și interesul media pentru raliu. Intervalul și ordinea de start pentru startul festiv sunt la discreția organizatorului. Programul și locul de desfășurare trebuie indicate în regulamentul particular. Unui echipaj care nu poate fi prezent la startul festiv cu automobilul de competiție, îi va fi permis să ia în mod normal startul în restul raliului, cu condiția informării Comisarilor Sportivi și sub rezerva trecerii de verificările tehnice necesare. Echipajul în cauză trebuie totuși să participe la startul festiv, la timpul sau, îmbrăcat în combinezoanele omologate.

wearing overalls and at their due time. 44. RALLY START 44.1 START AREA Before the start of the competitive element of the rally, the organisers may assemble all the competing cars in a starting area, into which cars must be driven before the start time as detailed in the supplementary regulations. The exclusively pecuniary penalties for late arrival in the starting area shall be specified in the supplementary regulations. No service is allowed in the start area. 44.2 MAXIMUM LATENESS AT A START Any crew reporting more than 15 minutes late at the start of a section shall not be allowed to start that section.	44. STARTUL RALIULUI 44.1 ZONA DE START Înainte de startul elementelor competitive ale raliului, organizatorii pot strânge toate automobilele de competiție într-o zonă de start, automobilele intrând în această zonă înainte de ora de start, conform prevederilor regulamentului particular. Penalizările pentru sosirea cu întârziere în zona de start pot fi exclusiv pecuniare și vor fi precizate în regulamentul particular. Nicio operațiune de service nu este permisă în zona de start. 44.2 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ LA START Unui echipaj care întârzie mai mult de 15 minute la startul unei secțiuni nu îi va mai fi permis startul în secțiunea respectivă.
45. START ORDER AND INTERVALS 45.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT The start order shall remain unchanged until at least 10% of the total distance of the special stages detailed in the final itinerary has been completed. 45.2 REPOSITIONING OF DRIVERS The clerk of the course may, for reasons of safety and with the knowledge of the Stewards, reposition drivers or change the time interval between cars. 45.3 START ORDER LEG 1 - FIA+FRAS priority drivers, in general Ranking order*; -the other drivers from 2 to 10 class, in general ranking order*; from 10th place down with cars from 11th-12th classes (H Group) interspersed through cars from 2nd to 10th classes; -drivers from 13th class. * by general ranking we mean the provisory ranking up to date from the current year. At the first stage the start order will be made on the basis of the previous year ranking. 45.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS The start order for subsequent Legs shall be based on the classification at the finish of the final special stage of the previous Leg excluding any super special stage. From the 10th place down cars from 11th to 12th classes (H group) will be interspersed with 13th class ones (I group) within the start order. Priority drivers will submit to the above with the notice that regardless of their position from the following leg start or after a repositioning they will keep the two minutes advantage from the previous	45. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START 45.1 NOILE EXIGENTE PRIVIND ORDINEA DE START Ordinea de start trebuie să rămână neschimbată până când a fost parcursă cel puțin 10% din distanța totală a probelor speciale. 45.2 REPOZIȚIONAREA CONCURENȚILOR Directorul Sportiv poate, din considerente de securitate și cu informarea Comisarilor Sportivi, să repoziționeze piloții sau să modifice intervale dintre mașini. 45.3 STARTUL ÎN ZIUA 1 - piloții prioritari (FIA+FRAS), în ordinea clasamentului general*; - ceilalți piloți din clasele 2-10, în ordinea clasamentului general* iar de la minim locul 10 în jos cu automobilele din clasele 11 - 12 (grupa H) intercalate între automobilele din clasele 2-10 - piloții CNRVI (Istorie) - Rally2 *prin clasament general se înțelege clasamentul provizoriu la zi din anul curent. La prima etapă ordinea de start se face pe baza clasamentului din anul precedent. 45.4 STARTUL ÎN ZILELE URMĂTOARE Ordinea de start din zilele următoare se va baza pe clasamentul de la finalul ultimei probe parcurse în ziua precedentă, cu excepția cazului când aceasta este o superspecială. De la minimum locul 10 în jos se vor intercala în ordinea de start și automobilele din clasele 11,12 (grupa H). Urmează piloții din CNRVI, ultimii vor lua startul cei din Rally 2. Piloții prioritari se supun la rândul lor prevederilor de mai sus cu precizarea că, indiferent de poziția în care vor lua startul a doua zi sau după o repoziționare,

driver. The Stewards may reposition drivers that wish to take the start according to Rally 2 (former Super Rally) rule and in general, every driver at their discretion or at the Clerk's proposal, especially when it is assumed that the difference at the special stage start between two consecutive cars wouldn't be sufficient. 45.5 START INTERVAL At asphalt rallies the start interval will be of at least 1 minute and at macadam ones of at least 2 minutes.	aceștia vor păstra avantajul celor două minute (la start) față de pilotul precedent. Comisarii Sportivi pot re poziționa piloții care doresc să ia startul conform regulii Rally 2 (fostul Super Rally) și în general, pe orice alt pilot, la discreția lor sau la propunerea Directorului Sportiv, în mod special când se anticipează ca diferența de la startul în proba specială dintre două automobile consecutive nu ar fi suficientă. 45.5 INTERVALUL DE START La raliurile de asfalt intervalul de start va fi de cel puțin 1 minut, iar la cele de macadam de cel puțin 2 minute.
46. RE-START AFTER RETIREMENT / RALLY 2 (FORMER SUPER RALLY) 46.1 GENERAL Any crew which has failed to complete a Leg can re-start the rally from the start of the next Leg only if they confirm their intention to the clerk of the course one hour prior to the publication of the start list of the subsequent Leg. The competitor must advise the clerk of the course of the reason for retirement (e.g. accident, technical problems, etc.) and the intention to have the car re-scrutineered. This shall apply to any car which has been not classified on the grounds of exceeding the time limit or has failed to report to a control, but shall not apply where the car has been excluded for breach of eligibility requirements, traffic infringements or by a decision of the stewards. In the case of exclusion under Art. 34 of these regulations, the competitor concerned will be allowed to re-start after the next overnight regroup. The time penalty will be applied from the TC at which the competitor concerned has exceeded the maximum permitted lateness. Any crew which has retired from a section on the last day of the rally will not be classified. 46.2 PENALTIES For all crews which re-start a time penalty will be applied. This time penalty will be as follows: 46.2.1 For every stage or super special stage missed: - - rallies registered in ERT FIA calendar – 7 minutes - rallies registered only in FRAS calendar – 7 minutes 46.2.2 However, should the first special stage or super special stage that is missed be: a) that run as Section 1 when followed by an overnight regroup before Section 2 or b) the last stage before an overnight regroup, the penalty will be : - rallies registered in ERT FIA calendar – 10 minutes	46 RE-START DUPĂ ABANDON / RALLY 2 (FOSTUL SUPER RALLY) 46.1 GENERALITĂȚI Orice echipaj care a abandonat într-o zi poate relua startul în raliu în ziua următoare doar dacă își anunță intenția către Directorul Sportiv cu cel puțin o oră înainte de publicarea listei de start pentru ziua următoare. Concurentul trebuie să-l informeze pe Directorul Sportiv despre motivul abandonului (ex accident, probleme tehnice etc.) și despre intenția de a avea mașina reverificată. Aceste prevederi se aplică și automobilelor scoase din clasamente din cauza depășirii întârzierii maxime admise sau a ratării unui control, dar nu se aplică concurenților excluși pentru abateri tehnice, încălcări ale legilor rutiere sau prin decizia Comisariilor Sportivi. În cazul excluderii pentru încălcarea Art.34 din prezentul regulament, concurentul va fi acceptat la start în ziua următoare. Penalizarea se va aplica începând cu CO-ul unde a fost înregistrată depășirea întârzierii maxime. Orice concurent care abandonează în ultima zi de raliu nu va fi clasificat. 46.2 PENALIZĂRI Toate echipajele care reiau startul a doua zi vor primi o penalizare în timp. Aceste penalizări sunt: 46.2.1 Pentru fiecare probă specială sau super specială ratată : - raliurile din calendarul FIA-ERT - 7 minute - raliurile doar din calendarul CNRD – 7 minute 46.2.2 Totuși, dacă prima probă specială sau super specială ratată este: a) proba desfășurată în Secțiunea 1 urmată de o regroupare de noapte înaintea Secțiunii 2 sau b) ultima probă dinaintea unei regroupări de noapte, penalizarea va fi : - raliurile din calendarul FIA-ERT - 10 minute

- rallies registered only in FRAS calendar – 10 minutes This 10 minute penalty can be applied only once in a rally. 46.2.3 This time penalty will be added to the fastest time of the driver's class group for each missed stage, which shall include the special stage or super special stage on which the crew has retired. 46.2.4 Should retirement occur after the last special stage or super special stage before an overnight regroup, the crew will nonetheless be deemed to have missed that last special stage or super special stage 46.3 REPAIRS AND SCRUTINEERING 46.3.1 Service location and time allowed Any car which fails to finish a Leg in accordance with the above may be repaired at the competitor's discretion. However, the car must report to the overnight regroup prior to the next Leg, no later than 1 hour before the scheduled start of the first car. 46.3.2 Scrutineering of repaired cars The car must retain its original body shell and engine block as marked at pre-rally scrutineering. The competitor must be represented during this re-scrutineering at a time to be advised by the scrutineers. 46.3.3 Repairs to start Leg 1/Section 2 For those cars that failed to complete the super special stage/road section (Section 1 of Leg 1), if applicable, repairs may be carried out in accordance with the above-mentioned article and the competitor may start Section 2 of Leg 1. The competitor will be deemed to have completed the super special stage / road section and will not have retired. The supplementary regulations will specify the time for those competitors who failed to complete the super special stage and/or the road section.	- raliurile doar din calendarul CNRD - 10 minute Această penalizare de 10 minute poate fi aplicată o singură dată în timpul raliului. 46.2.3 Această penalizare în timp se va aplica la cel mai bun timp pe probă din clasa sa pentru fiecare probă specială sau superspecială nefinalizată, inclusiv proba în care a abandonat. 46.2.4 Dacă abandonul se produce după ultima probă specială sau super specială de la finalul zilei, se va considera că respectiva probă nu a fost terminată și va fi penalizat în consecință. 46.2.5 Punctele acumulate în toate clasamentele etapei, cu excepția clasamentului general FIA, vor fi la jumătate, pentru toți concurenții care termină raliul venind ca urmare a reguli "Rally2-Super Rally". 46.3 REPARAȚII ȘI RE-VERIFICARE TEHNICĂ 46.3.1 Orice automobil care a abandonat într-o zi și urmează să reia startul poate fi reparat la discreția concurenților. Totuși, mașina trebuie dusă în parcul închis de noapte cu cel mult 1 ora înaintea startului primului concurent. 46.3.2 Verificarea tehnică a mașinilor reparate Mașina trebuie să-și păstreze caroseria și motorul marcate la verificările tehnice inițiale. Concurenții trebuie să se prezinte la o reverificare tehnică, la ora stabilită de comisarii tehnici. 46.3.3 Reparații înaintea startului Zilei 1 / Secțiunea 2 Pentru acele mașini care nu au reușit să termine super speciala /sectorul de legătură (Secțiunea 1 a Zilei 1), dacă este cazul, reparațiile vor fi efectuate conform celor de mai sus și concurentul poate relua startul în Secțiunea 2 a Zilei 1. Se va considera că respectivul concurent a terminat proba super specială și sectorul de legătură și nu a abandonat. Regulamentul particular va specifica timpul care va fi acordat concurenților care au abandonat pe traseul super specialei și / sau pe traseul de legătură.
47. REPAIRS PRIOR TO A RESTART See Art 46.3	47. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START Vezi Art 46.3
SERVICE	SERVICE
48. SERVICING – GENERAL CONDITIONS 48.1 PERFORMING OF SERVICE 48.1.1 From the first TC onwards, service of a competing car may be carried out only in service parks and remote service zones with the exception of repairs to retired cars intending to re-start. 48.1.2 The crew, using solely the equipment on board	48. SERVICE - CONDIȚII GENERALE 48.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI 48.1.1 Începând cu primul control orar, service-ul automobilelor de concurs poate fi efectuat doar în interiorul parcurilor de service și a zonelor de service îndepărtat, cu excepția reparării mașinilor abandonate care doresc să reia startul. 48.1.2 Echipajul, folosind numai echipamentul de la

and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited. 48.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS 48.2.1 The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometre of its competing car except: - In service parks and in remote service zones (RSZ) - In refuel zones - In tyre fitting zones - For one team member per car in official car wash areas - In special stages (from the yellow sign at the beginning of the time control to the stop sign at the end of the special stage) - Whilst the cars are in a media zone - Where the competing cars following the route as prescribed in the road book are required to use the same road(s) at the same time as team personnel, provided that they do not stop at the same location at the same time. 48.2.2 The passing of food, drink, clothing and information (data card, road book, etc.) to or from the crew is permitted in service parks, remote service zones, regroupings or whilst the cars are in a media zone. Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay. 48.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.	bord și fără ajutor fizic extern, poate efectua service la mașină în orice moment, cu excepția cazului în care acest lucru este interzis în mod expres. 48.2 PERSONALUL ECHIBEI ȘI SERVICE RESTRICTIONAT 48.2.1 Prezența personalului echipei și a oricărui mijloc de transport al echipei (inclusiv elicopterele) este interzisă la mai puțin de 1 km de automobilul de concurs cu următoarele excepții : - În parcurile de service sau service îndepărtat. - În zonele de alimentare. - În zonele de montare anvelope. - Pentru un membru al echipei per mașină în zona spălătoriiilor. - Pe probele speciale (de la panoul galben de presemnalizare a controlului orar și până la panoul stop de la finalul probei) - În perioadele când mașinile se află în zonele media. - Când automobilele de competiție, conform road book-ului, trebuie să se deplaseze pe aceleași drumuri ca și membrii echipei, cu condiția să nu se oprească în același loc în același timp. 48.2.2 Transmiterea către și de la echipaj a produselor alimentare, băuturi, articole de îmbrăcăminte sau a informațiilor (carduri de date, road book, etc.) sunt permise în parcurile de service, service îndepărtat, regrupări și în perioadele în care automobilele sunt în zonele media. Dacă, înaintea unui parc de service, o mașină nu reușește să repornească și să fie condusă cu mijloace proprii din parcul închis în parcul de service, arbitrilor și/sau membrilor echipei li se va permite împingerea sau remorcarea ei către standul din parcul de service. 48.2.3 Dacă o mașină nu pornește și nu poate fi condusa prin propulsie proprie din parc ferme la zona de service, înainte de service, oficialii și/sau personalul echipei li se permite să împingă sau să tracteze mașina la service
49. SERVICE PARKS 49.1 GENERAL The number and locations of service parks are laid down in the supplementary regulations and in the road book. For the maximum distance between the service parks, see the article "Rally Characteristics". 49.2 SERVICE PARK SCHEDULES The schedule for each car in the service park will be according to the rally itinerary with the following suggestion: 49.2.1 15 minutes before the first SS following an overnight regroup. Not mandatory for section 1, except after a	49. PARCURILE DE SERVICE 49.1 GENERALITĂȚI Numărul și amplasamentele parcurilor de service sunt descrise în regulamentul particular și în road book. Pentru distanța maximă permisă între parcurile de service, vedeți articolul "Caracteristicile raliului" 49.2 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE Programul fiecărei mașini în parcurile de service trebuie să fie în concordanță cu planul orar, cu următoarele sugestii: 49.2.1 15 minute înaintea primei PS a zilei care urmează unei regrupări de noapte. Nu este obligatorie pentru secțiunea 1, decât dacă

competitive element of the rally and an overnight parc fermé. - Technical checks may be carried out within the parc fermé. 49.2.2 30 minutes between two groups of stages - Optional if remote service zone(s) is/are used. - Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup. 49.2.3 45 minutes at the end of each section before an overnight regroup except after the final section of the rally. - 10-minute technical checks to be carried out in the parc fermé. 49.2.4 10-minute service prior to the finish. - Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup. 49.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit. 49.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS The speed of competition cars and service vehicles in the service parks may not exceed 30 kph, or less when specified in the supplementary regulations. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the Stewards. 49.5 LAYOUT OF SERVICE PARKS 49.5.1 The organiser must allocate a 'Service Park Zone' (defined by length, width and location) to each competing team within the service park. 49.5.2 No more than two service vehicles for one racing car which took the rally start can service throughout the rally. These vehicles must be identified by "service boards" issued by FRAS and placed in the specified areas. Together with issuing the licenses, FRAS will distribute SERVICE boards for auxiliary and technical assistance. 49.5.3 Other vehicles of the team must be identified through "auxiliary" boards, also issued by FRAS. "Auxiliary" vehicles may be allowed inside the park next to service vehicles, if the space is enough. If the space isn't enough, the organizers will provide a parking area for the auxiliary vehicles, next to service park.	urmează după un element competitiv al raliului și după un parc închis. - Verificările tehnice, pentru echipajele care reiau startul sub regula Rally2 (super rally), se pot desfășura în interiorul parcului închis. 49.2.2 30 de minute între două grupuri de probe. - Facultativ dacă au fost folosite una sau mai multe zone de service îndepărtat. - Precedate de o zonă tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei regroupări. 49.2.3 45 de minute la finalul fiecărei zile, cu excepția secțiunii finale a raliului. - Verificările tehnice - 10 minute - se vor efectua în parcul închis. 49.2.4 10 minute înainte de finalul raliului - Precedate de o zonă tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei regroupări. 49.3 IDENTIFICAREA PARCURILOR DE SERVICE Parcurile de service sunt indicate în planul orar printr-un control orar de intrare și unul de ieșire. 49.4 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR Viteza automobilelor de competiție și a celor de service, în interiorul parcurilor de service, poate fi de cel mult 30 km/h sau chiar mai puțin dacă este specificat în regulamentul particular. Nerespectarea acestei reguli va rezulta într-o penalizare aplicată de Comisarii Sportivi. 49.5 DISPUNEREA ÎN PARCURI DE SERVICE 49.5.1 Organizatorul trebuie să aloce fiecărei echipe o 'Zonă de service' (definită prin lungime, lățime și localizare) în interiorul parcului de service. 49.5.2 Maximum două vehicule de service per automobilul de concurs care a luat startul în raliu pot face service pe tot parcursul raliului. Aceste vehicule trebuie să fie clar identificate prin plăci „Service” emise de către FRAS și aplicate în locurile specificate. Federația Română de Automobilism Sportiv va distribui, odată cu eliberarea licențelor, plăci de SERVICE pentru autovehiculele de asistență tehnică și AUXILIAR. 49.5.3 Alte vehicule ale echipei trebuie să fie identificate prin intermediul plăcilor "auxiliar", plăci emise de FRAS. În cazul în care spațiul o permite, vehiculele "auxiliare" pot avea permisunea în parc lângă vehiculele lor de service admise în parc. În cazul în care nu este suficient spațiu organizatorii vor asigura o zonă de parcare pentru vehiculele auxiliare, în imediata vecinătate a parcului de service.
50. EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE	50. GOLIREA ȘI/SAU REUMPLEREA REZERVORULUI ÎN

SERVICE PARK When necessary as part of service, changing of fuel tank, changing of fuel pump, changing of fuel filter, changing of any other item of the fuel circuit), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that: - The work is carried out with the knowledge of the organiser. - Fire extinguisher with operator on standby to be provided by the competitor. - No other work is carried out on the car while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation. - A suitable safety perimeter is established around the car. - Only sufficient fuel is added to reach the next refuel zone.	PARCUL DE SERVICE Când este datorită operațiunilor de service (schimbarea rezervorului, schimbarea pompei sau a filtrului de combustibil, schimbarea oricărui alt element din circuitul combustibilului) este permisă golirea și/sau reumplerea rezervorului în parcul de service cu condiția ca: - operațiunile să fie desfășurate după ce organizatorul a fost informat; - concurentul să asigure un stingător cu un operator pregătit să intervină; - nicio altă activitate să nu se efectueze asupra mașinii cât timp circuitul combustibilului este deschis și/sau în timpul operațiunilor de golire și/sau reumplere; - să fie stabilită o zonă de securitate corespunzătoare în jurul mașinii; - să se adauge doar combustibilul necesar pentru ca mașina să ajungă la următoarea zonă de alimentare.
51. FLEXI-SERVICE - 45' 51.1 GENERAL Flexi-servicing of 45' shall permit the removal of the competing cars from a parc fermé to an adjacent service park. 51.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES 51.2.1 For the operation of 45' flexi-servicing, crews will enter the parc fermé. Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before the flexi-service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay. 51.2.2 Crews may then either enter the service park or leave their car in the parc fermé. 51.2.3 The competing car may be driven by an authorised representative of the competitor only once from the parc fermé to the service park and vice versa, respecting all the formalities of time card presentation and related penalties. 51.2.4 The competing car may be returned to the parc fermé before the 45 minutes have elapsed without penalty. 51.2.5 The operational window of flexi-servicing time is left to the discretion of the organiser but must be declared on the rally itinerary.	51. FLEXISERVICE – 45' 51.1 GENERALITĂȚI Flexi-service-ul de 45' permite mutarea automobilelor de competiție dintr-un parc închis într-un parc de service adiacent. 51.2 FUNCȚIONAREA ȘI PROGRAMUL FLEXISERVICE 51.2.1 Pentru operațiunea de flexi-service de 45' echipajele vor intra în parcul închis. Dacă o mașină nu pornește și nu poate fi condusă prin propulsie proprie din parc ferme la zona de service, înainte de flexi-service, li se permite oficialilor și/sau personalul echipei să împingă sau să tracteze mașina în parcul de service" 51.2.2 După aceea, echipajele pot fie să intre în parcul de service fie să-și lase mașina în parcul închis. 51.2.3 Automobilele de competiție pot fi conduse de un reprezentant autorizat al concurentului o singură dată din parcul închis în parcul de service și vice-versa, respectând toate formalitățile de prezentare a carnetului de control și sub sancțiunea penalizărilor aferente. 51.2.4 Automobiliul de competiție poate fi readus în parcul închis înaintea expirării celor 45 de minute fără penalizări. 51.2.5 Fereastra operațională a flexi-service-ului este la discreția organizatorului dar trebuie trecută în planul orar al raliului și specificată în Regulamentul Particular al raliului.
52. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ) 52.1 GENERAL Remote service zones may be created which must: - Be defined by a time control at their entrance and	52. ZONELE DE SERVICE ÎNDEPĂRAT (RSZ)/(ZSI) 52.1 GENERALITĂȚI Pot fi prevăzute zonele de service îndepărtat, și acestea trebuie :

exit.

- Not exceed 15 minutes duration for any one car.
- Allow for the changing of tyres supplied from a service vehicle and any service as under these RSZ regulations.
- May be preceded by a 3-minute technical zone before the entrance time control.
- Incorporate a tyre marking zone after the exit time control.
- Admit only authorised team personnel, as under these RSZ regulations, the rally officials and media with appropriate passes.
- To increase promotional value, organisers are encouraged to locate RSZs in towns or centres of population.

52.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL

52.2.1 At a remote service zone, the following may work on their car(s):

- For one car, the crew plus up to 4 team personnel. These team personnel shall remain the same while the car is in the zone.
- For teams performing the service for several cars and for competitors of priority drivers or competitors running multiple entries, the crew plus up to 4 team personnel per car. These team personnel may be exchanged between cars within the zone.

52.2.2 The zones must be scheduled so that the same team personnel can attend these zones and the service park when using a provided recommended route. The replenishment of driver drink containers shall not be considered as work on a car.

52.2.3 No team personnel other than those permitted under Art. 52.2.1 / 52.2.2 / 52.3.3 may be in the zone.

52.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS

52.3.1 Whilst in a remote service zone the following is permitted:

- The use of jacks, chassis stands, ramps, wheel nut spanners, torque wrench, hand tools and plain water
- The use of equipment or parts and tools carried on board the competing car
- The use of battery-operated tools including any necessary lighting
- The addition of plain water to the car systems for which a filling device may be used
- The use of brake bleeding and car cleaning equipment/material.

52.3.2 The fitting of extra lights on or into the car is permitted at remote service zones. The extra lights, tyres and the necessary tools to fit them may be

- să fie delimitate de un control orar la intrare și unul la ieșire;
- să nu depășească 15 minute / mașină;
- să permită schimbarea roților cu cele aduse de o mașină de service și alte operațiuni de service prevăzute în prezentul articol;
- pot fi precedate de o zonă tehnică de 3 minute înainte de controlul orar de intrare;
- să încorporeze o zonă de marcare anvelope după controlul orar de ieșire;
- să fie permis accesul doar a personalului autorizat al echipelor, conform prezentului articol, a oficialilor raliului și a reprezentanților media acreditați.

52.2 NUMĂRUL DE MEMBRI AI ECHIPEI

52.2.1 În zonele de service îndepărtat, următoarele persoane pot lucra la mașini :

- echipajul plus cel mult 4 membri ai echipei pentru o mașină. Acești membri ai echipei trebuie să rămână aceeași în toata perioada în care mașina este în zonă.
- Pentru echipele care efectuează service-ul mai multor mașini, echipajul plus maxim 4 membri ai echipei pe mașină. Acești membri ai echipei se pot schimba de la o mașină la alta.

52.2.2 Aceste zone trebuie stabilite în așa fel încât membrii echipei să se poată poată ajunge la ele folosind un traseu recomandat. Umplerea recipientelor cu băutură ale echipajului nu este considerată intervenție la mașină.

52.2.3 Nu este permisă prezența în zonă a altor membri ai echipei cu excepția celor prevăzuți la Art. 52.2.1 / 52.2.2 / 52.3.3.

52.3 ECHIPAMENTE ȘI SCULE PERMISE

52.3.1 În zonele de service îndepărtat sunt permise :

- Utilizarea cricurilor, suporturilor de șasiu, rampelor, cheilor de roți, cheilor dinamometrice, sculelor de mână și a apei.
- Utilizarea echipamentelor, pieselor de schimb și a sculelor aduse la bordul automobilelor de concurs.
- Folosirea sculelor pe bază de baterii, inclusiv orice sursă de lumină necesară.
- Completarea cu apă a sistemelor mașinii folosindu-se un sistem de umplere .
- Utilizarea echipamentelor / materialelor pentru curățarea frânelor și a mașinii.

52.3.2 Trebuie folosite prelate de protecție a solului.

52.3.3 Este permisă conectarea prin cablu a automobilului la un computer aflat în zona de service

transported to the RSZ in a service car. 52.3.3 Any equipment or parts from the car may be left in the RSZ and removed after the departure of the car. 52.4 RSZ VEHICLE PASS One vehicle pass per competing car will be issued by the organiser for transport of team personnel and eligible equipment and tools to the RSZ. 52.5 TYRE FITTING ZONE (TFZ) At each tyre fitting zone: - No work is allowed within the marked zone other than for the crew alone to change the wheels, and only using equipment carried on board the competing car. - No team personnel may be present in the zone other than as allowed by Art. 60.8. - It is compulsory for all cars to pass through the tyre fitting zone and to stop at the tyre marking zone even if wheels are not changed. - A wheel / tyre marking and barcode reading zone at which each car must stop will be established at the exit of each tyre fitting zone. The transportation of the tyres to the TFZ will be specified in the supplementary regulations of each rally. 52.6 LIGHT FITTING ZONE (LFZ) At each light fitting zone: - No work is allowed within the marked zone other than for 2 team personnel to fit auxiliary lights, using hand-held tools and under the supervision of rally officials at all times. - The 2 team personnel may enter the zone only after their respective car has entered the time control and must leave immediately after the auxiliary lights have been fitted. - The extra lights and tools to fix them may be transported to the zone in a service car.	îndepărtat, operat de o altă persoană în afara celor 4 membri ai echipei. Această persoană nu are dreptul să atingă mașina sau piesele care urmează să fie montate. 52.3.4 Este permisă montarea farurilor suplimentare în zonele de service îndepărtat. Farurile suplimentare, anvelopele și sculele necesare pentru montarea lor pot fi transportate în zonele de service îndepărtat într-un automobil de service. 52.3.5 Orice echipamente sau părți ale automobilului de competiție pot fi lăsate în zonele de service îndepărtat și îndepărtate după plecarea acestuia. 52.4 IDENTIFICAREA VEHICULELOR ADMISE ÎN RSZ/(ZSÎ) Un singur vehicul de service pentru fiecare automobil de concurs va fi autozat de către organizator pentru transportul membrilor echipei, a echipamentului și a sculelor în zonele de service îndepărtat. 52.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (TFZ)/(ZMR) În fiecare zonă de montare roți : - Nicio altă operațiune nu este permisă în zonele delimitate în afara schimbării roților, doar de către echipaj și doar folosind echipamentul de la bordul automobilului de concurs. - Niciun membru al echipei cu excepția celor prevăzuți la Art. 60.8 nu poate fi prezent în zonă. - Este obligatoriu ca toate mașinile să treacă prin zona de schimbare roți și să oprească în zona de marcare anvelope chiar dacă nu schimbă roțile. - O zonă de marcare roți / anvelope și citire coduri de bare (în care trebuie să oprească toate mașinile) va fi amenajată la ieșirea din fiecare zonă de schimbare roți. Modalitatea de transport a roților în aceste zone va fi specificată în regulamentul particular al fiecărui raliu. 52.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (LFZ)/(ZMF) În fiecare zonă de montare faruri : - Nicio altă operațiune nu este permisă în zonele delimitate alta decât montarea farurilor auxiliare, de către maxim doi membri ai echipei, cu ajutorul sculelor de mână și sub supravegherea oficialilor raliului. - Cei doi membri ai echipei pot intra în zonă doar după ce automobilul respectiv a intrat în zonă și trebuie să o părăsească imediat după ce farurile auxiliare au fost montate. - Farurile suplimentare și sculele necesare pot fi transportate în zonă cu o mașină de service.
53. SERVICING: ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS Applicable only for WRC	53. SERVICE: CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU CAMPIONATELE SUSȚINUTE DE FIA Aplicabil doar pentru WRC

RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY	REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DE DUPĂ RALIU
54. RALLY RESULTS 54.1 ESTABLISHING RESULTS The results are established by adding together all the special stage times and all the time penalties incurred on road sections, together with all other penalties expressed in time. 54.2 PUBLICATION OF RESULTS During the rally, the classifications to be published will be as follows: 54.2.1 Unofficial Classifications: classifications distributed by the organiser during the rally 54.2.2 Partial Unofficial Classifications: classifications published at the end of a Leg. 54.2.3 Provisional Final Classification: classification published by the organiser at the end of the rally. 54.2.5 Official Final Classification: classification approved by the Stewards. 54.2.6 In the event of the Provisional Final Classification being delayed, a new time must be advised by a Communication on the official notice board(s). 54.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY 54.3.1 In the event of a dead heat in a Leg, the competitor who sets the best time on the first special stage of a Leg, which is not a super special stage, will be proclaimed the winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. special stages shall be taken into consideration. 54.3.2 In the event of a dead heat in a rally, the competitor who sets the best time on the first special stage, which is not a super special stage will be proclaimed the winner. If this is not sufficient, the times of the second, third, fourth, etc. special stages shall be taken into consideration. 54.4 FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE The organiser of a rally shall ensure that any broadcast coverage is fair and impartial and that it does not misrepresent the results of the rally. 54.5 PROMOTION OF RESULTS It is prohibited to publish any form of advertising promoting the result of an individual Leg of a rally. Competitors may, however, refer in media releases to “winning” a Leg, provided there is no implication that the result relates to the entire rally.	54. REZULTATE 54.1 STABILIREA REZULTATELOR Rezultatele sunt stabilite prin însumarea tuturor timpilor obținuți pe probele speciale și a tuturor penalizărilor primite pe sectoarele de legătură, împreună cu toate celelalte penalizări exprimate în timp. 54.2 PUBLICAREA REZULTATELOR În timpul raliului, vor fi publicate următoarele clasamente : 54.2.1 Clasamente Neoficiale : clasamente distribuite de organizator în timpul raliului. 54.2.2 Clasamente Parțiale Neoficiale : clasamente publicate la finalul unei zile. 54.2.3 Clasament Final Provizoriu : clasament publicat de organizator la finalul raliului. 54.2.4 Clasament OPEN care cuprinde toate clasele (inclusiv 11 și 12). 54.2.5 Clasament Final Oficial : clasament aprobat de Comisarii Sportivi. 54.2.6 În cazul amânării publicării Clasamentului Final Provizoriu, un nou timp trebuie anunțat printr-un Comunicat pe panoul oficial de afișaj. 54.3 EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU 54.3.1 În eventualitatea egalității la finalul unei zile, va fi proclamat câștigător concurentul care a stabilit timpul cel mai bun în prima probă specială a zilei (care nu este o super specială). Dacă egalitatea se păstrează se vor lua în considerare timpii dintr-a doua, a treia, a patra etc. probă specială. 54.3.2 În eventualitatea unei egalități la finalul unui raliu, va fi proclamat câștigător concurentul care a stabilit timpul cel mai bun pe prima probă specială a raliului (care nu este o super specială). Dacă egalitatea se păstrează se vor lua în considerare timpii dintr-a doua, a treia, a patra, etc probă specială. 54.4 ACOPERIREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ Organizatorul unui raliu trebuie să se asigure că orice reportaj este corect și imparțial și că nu denaturează rezultatele raliului. 54.5 PROMOVAREA REZULTATELOR Este interzisă publicarea oricărei forme de publicitate care promovează rezultatul individual al unei zile a raliului. Concurenții pot, totuși, să se facă referire în comunicatele media la „Câștigarea” unei zile, cu condiția să nu lase să se înțeleagă că acest rezultat se referă la întregul raliu.

55. PROTESTS AND APPEALS**55.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL**

All protests and/or appeals must be lodged in accordance with Articles 13 and 14 of the Code and, where applicable, with the FRAS Judicial and Disciplinary Rules.

**55.2 PROTEST FEES**

The protest fees are:

- protest for sportsman rules € 200

Technical protest involving:

One piece of a car	€ 500
One part of a car	€ 1.000
Whole car	€ 2.500

55.3 DEPOSIT

If a protest requires the dismantling and re-assembly of a clearly defined part of the car, any additional deposit must be specified in the supplementary regulations of the rally or will be specified by the Stewards upon a proposal of the FIA Technical Delegate / Chief Scrutineer.

For default checked cars, by order of the Clerk of the course or the Chef Scrutineer, no compensation directly or indirectly related to these controls could be

55. PROTESTE ȘI APELURI**55.1 DEPUNEREA UNEI PROTEST SAU A UNUI APEL**

Toate protestele și / sau apelurile trebuie depuse în concordanță cu Articolele 13 și 14 din Cod și, dacă este cazul, cu regulamentele judiciare și disciplinare FRAS. Contestațiile la deciziile Directorului Sportiv se depun la secretariat sau prin intermediul "Ofițerului Relații cu Concurenții" și vor fi judecate de către Colegiului Comisarilor Sportivi, însoțite de taxa de 200 euro. Aceste contestații vor fi analizate de urgență și vor fi publicate nu mai târziu de afișarea ordinei de start pentru ziua doi sau afișarea rezultatelor provizorii. Contestațiile la deciziile Comisarilor Sportivi, se depun la secretariatul competiției și vor fi judecate în maxim 7 zile de către Comisia de Competiții FRAS. Taxa aferentă acestei contestații este de, vezi Art. 55.2/Taxe de Protest și va trebui achitată până luni (în săptămâna următoare) la FRAS.

Orice decizie a Directorului Sportiv sau a CCS-ului va trebui adusă la cunoștința celui sancționat/penalizat care va semna de luare la cunoștință. În cazul în care se refuză semnarea deciziei, se consemnează acest lucru pe decizie, menționându-se cel puțin un martor. Orice decizie luată de către oficialii competiției, care afectează sau modifică locul în clasamentul provizoriu sau final al celui sancționat, trebuie să fie luată după audierea concurentului/echipajului/managerului de echipă. În cazul altor decizii audierea nu este obligatorie, însă este recomandată să se facă cel puțin telefonic.

Dosarul competiției trebuie să conțină raportul detaliat al oficialului care a constatat încălcarea regulamentului.

55.2 TAXELE DE PROTEST

Taxele de protest sunt următoarele :

- pentru protest pe linie sportivă	- 200 Euro
- pentru protest tehnic pt. un reper	- 500 Euro
pentru un subansamblu	- 1000 Euro
pentru toată mașina	- 2500 Euro

55.3 DEPOZIT

Dacă un protest necesită demontarea și re-asamblarea unei părți bine definite a automobilului, orice depozit suplimentar va fi specificat în regulamentul suplimentar al raliului sau va fi stabilit de Comisarii Sportivi la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice. Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nicio despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste

requested. 55.4 EXPENSES 55.4.1 The expenses incurred in the work and in the transport of the car shall be borne by the claimant if the protest is unfounded, or by the competitor against whom the protest is lodged if it is upheld. 55.4.2 If the protest is unfounded, and if the expenses incurred by the protest (scrutineering, transport, etc.) are higher than the amount of the deposit, the difference shall be borne by the claimant. Conversely, if the expenses are less, the difference shall be returned. 55.5 APPEALS Appeal fees are established as follows: - for protest at the Competition Commission – € 400 - for protest at the Disciplinary Commission - € 400 - for addressing to the Board of Appeal - € 500 The ones who consider themselves discredited by the course officials may address a complaint to FRAS. The intention of the complaint must be announced in written to the Stewards Committee, in no more than an hour after the publication of the contested decision. The complaint will not be taken into consideration if the above mentioned terms are not respected. The complaint must be submitted to FRAS Secretariat no later than 48 hours from the Stewards Committee notification date. It is permissible to send it through fax, email etc, together with the copy of the payment order which proves the fee payment calculated in accordance with actual regulations.	controale. 55.4 CHELTUIELI 55.4.1 Cheltuielile pentru lucrările efectuate și pentru transportul mașinii vor fi suportate de reclamant dacă protestul este nefondat, sau de concurentul împotriva căruia a fost depus protestul, dacă acesta este justificat. 55.4.2 Dacă protestul este găsit ca nefondat, și dacă cheltuielile generate de protest (verificări tehnice, transport, etc.) sunt mai mari decât valoarea depozitului, diferența va fi suportată de reclamant. În caz contrar, dacă cheltuielile sunt mai mici, diferența va fi returnată. 55.5 APELURI Taxele de recurs sunt următoarele : - pentru proteste la Comisia de Competiții - 400 euro - pentru proteste la Comisia de Disciplină - 400 euro - pentru apeluri la Comisia de Apel - 500 euro Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se consideră nedreptățit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar - atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel. Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail etc., însoțită de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementarilor în vigoare.
56. RALLY PRIZE-GIVINGS 56.1 PODIUM CEREMONY The competitive element of the rally will finish at the "Finish Time Control IN". Awarding the first 3 crews of the provisory general ranking (FIA) at the arrival in mandatory. 56.2 PRIZE-GIVING It is recommended at the end of each Dunlop National Rally Championship – 2017 for all participants, crews. Club teams, manufacture teams, drivers, co-drivers, sponsors or referees to participate to the Awarding Ceremony. Awarding the other rankings will be made after the official display. Cups, awards and diplomas will be given. The awarding ceremony must take place at one	56. DECERNAREA PREMIILOR UNUI RALIU 56.1 FESTIVITATEA DE PREMIERE Elementele competitive ale raliului se termină odată cu „Control Orar Sosire Raliu ”. Este obligatorie premiarea primelor 3 echipaje ale clasamentului general provizoriu (FIA) la sosirea din raliu. 56.2 DECERNAREA PREMIILOR La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018, este recomandat ca toți participanții, echipaje și echipele de club, de mărci/constructori câștigătoare, precum și ceilalți piloți și copiloți, oficiali, sponsori, arbitri care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere. Premierea celorlalte clasamente se va face după

hour after the first race car enters the final service park. Only the nominated crews, without other persons can stand on the awarding podium. At the end of every CNRD 2017 stage the following will be awarded: - general ranking (from 2nd to 10th classes), - classes ranking, - teams ranking, - Junior rankings - Rookies rankings - Single Brand cups rankings, - 2 driving wheels automobiles rankings (2RM). - 2 driving wheels automobile (2RWD) Awarding is not necessary if in the above rankings are not at least 4 cars which took the start.	afișarea oficială a acestora. Se vor acorda cupe, premii, diplome etc. Festivitatea de premiere trebuie obligatoriu să aibă loc la o ora după ce ultimul automobil de concurs intră în parcul închis de final. Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai echipajele nominalizate, fără alte persoane. La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2018, se vor întocmi și premiile următoarele clasamente: - clasament general (din clasele 2-10), - clasament pe clase, - clasament pe echipe, - clasament juniori, - clasament piloți debutanți - clasamente cupe monomarcă, - clasament automobile două roți motrice tracțiune față (2WFD), - clasament automobile două roți motrice tracțiune spate (2WRD) - clasament OPEN (toate clasele, inclusiv 11 și 12) Premierea întregului podium (locul 1,2,3) nu este obligatorie dacă în clasamentele de mai sus nu figurează cel puțin 4 automobile care au luat startul în competiție. SE premiază obligatoriu primele 3 locuri din clasamentele: General, 2WFD(2RM), Echipe.
57. FRAS Champions' Gala 57.1 The highest scored crew within CNRD-2017 General Ranking will be declared Absolute National Champion. 57.2 The FRAS license holder crew that made the highest score within a CNRD-2017 2nd to 12th class will be declared National Class Champion, if in the respective class at least 10 drivers scored and if the class had a minimum of 5 stages (excepting for 13th class, for which the minimum represents 4 asphalt stages). In any other situation (e.g. less than 10 drivers scored, the class had less than 5 stages for 2nd to 12th classes or 4 stages for 13th class) the crew will be declared Class Winner. 57.3 The team that reached the highest score from all CNRD-2017 stages will be declared National Champion.	57. GALA CAMPIONILOR F.R.A.S 57.1 Echipajul care a realizat cel mai mare punctaj în clasamentul general al Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT (Startul în minim 6 etape este obligatoriu) 57.2 Echipajul deținător de licență FRAS, care a realizat cel mai mare punctaj în cadrul unei clase 2-12 ale Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL LA CLASĂ, dacă la respectiva clasă au participat și punctat pe întreg anul competițional minim 10 piloți și dacă la minim 5 etape au luat startul minim 5 concurenți. In oricare altă situație, (fie nu au punctat minim 10 piloți, fie nu au luat startul minim 5 piloți la cel puțin 5 etape pentru clasele 2-12) echipajul va fi declarat CÂȘTIGĂTOR AL CLASEI. Se vor acorda cupe, medalii, premii etc. Un pilot/copilot care a luat startul la mai puțin de 4 etape (inclusiv) pe parcursul anului 2018 nu va putea obține titlul de Campion Național la clasă sau grupă. Acesta poate obține cel mult titlul de Câștigător de clasă. Sportivii cu mai puțin de 2 participări (inclusiv) nu vor putea obține nici un premiu anual aferent locurilor 1,2 sau 3.

	57.3 Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018 va fi declarată CAMPIOANĂ NAȚIONALĂ. 57.4 Participarea la GALA CAMPIONILOR este o chestiune de onoare pentru fiecare sportiv participant în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2018, desfășurat sub autoritatea Federației Române de Automobilism Sportiv. De aceea, toate echipele și toți sportivii clasate pe primele 3 locuri în Clasamentele Generale CNRD 2018, trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR, festivitatea anuală oficială de premiere. Această obligație este valabilă și pentru cluburile sportive declarate câștigătoare în CNRD 2018. Acestea vor fi reprezentate de câte o persoană împuternicită, preferabil de către Președinții respectivelor cluburi. În cadrul GALEI CAMPIONILOR se vor premia Campionii Naționali și câștigătorii locurilor 1,2 și 3 pe fiecare clasă/grupă/trofeu, ca și Echipele Campioane Naționale și cele de pe locurile 1,2 și 3. Toți cei menționați vor primi Cupe, Medalii și Premii în cadrul festiv al Galei. În afara cazurilor de forță majoră, orice sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 1,2 și 3, pe fiecare grupă/clasă/trofeu care nu este prezent la GALA CAMPIONILOR va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv. De asemenea, în afara cazurilor de forță majoră, orice Club sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 1,2 și 3, care nu este reprezentat la GALA CAMPIONILOR, va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.
FUEL – REFUELLING	COMBUSTIBIL – REALIMENTARE
58. REFUELLING AND PROCEDURES 58.1 LOCATION 58.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank, crews may refuel only in the designated refuelling zones (RZ) or at commercial filling stations on the rally route designated by the organiser in the supplementary regulations and in the road book. The refuel zones may be located at: - the exit of service parks - the exit of remote service zones - remote locations on the rally route. 58.1.2 Any refuel zone shall feature on the itinerary of the rally and in the road book.	58. PROCEDURA DE REALIMENTARE 58.1 LOCAȚIE 58.1.1 Cu excepția celor specificate referitor la schimbarea rezervorului de combustibil, echipajele pot alimenta doar în zonele de alimentare (ZA) prevăzute sau în stațiile comerciale de pe traseul raliului indicate de către organizator în regulamentul particular sau în road book. Zonele de alimentare pot fi situate : - la ieșirea din parcurile de service; - la ieșirea din parcurile de service îndepărtat; - alte puncte de pe traseul raliului (zone de alimentare îndepărtată). 58.1.2 Toate zonele de alimentare trebuie indicate în planul orar și în road book.

58.1.3 The entry/exit of refuel zones shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations. 58.1.4 The presence of a fire appliance and/or appropriate safety measures is required to be arranged by the organiser at any refuel zone (not applicable at commercial filling stations). 58.1.5 If there are no filling stations on the route of the rally, the organiser may arrange for the distribution of one supply of fuel, in conformity with Appendix J, to the crews via a centralised system. Such refuel points must respect all the same safety conditions as for refuel zones. 58.1.6 A car may be pushed out of the RZ by the crew, officials and/or the two team members without incurring a penalty. 58.2 PROCEDURE IN RZ 58.2.1 Only actions inside an RZ directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted. 58.2.2 In all RZs, a 5 kph speed limit will apply. 58.2.3 The relevant personnel must be wearing clothing which will provide adequate protection against fire. 58.2.4 The fuel supplier or the organiser, whoever is responsible for running the refuel zone, is responsible to protect the ground with an Environmental Mat which shall be composed of an absorbent upper part and an impermeable lower part. 58.2.5 The responsibility for refuelling is incumbent on the competitor alone. 58.2.6 Engines must be switched off throughout the refuelling operation. 58.2.7 It is recommended that the crew remain outside the car during refuelling; however, should they remain inside, their safety belts must be unfastened. 58.2.8 Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their car, two team members of each crew may access the RZ. 58.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS 58.3.1 Drivers may use commercially available pump fuel dispensed from pumps at commercial filling stations or from organiser distribution points, marked in the road book. This fuel must be dispensed directly into the tank of the competing car.	58.1.3 Intrarea / ieșirea în zonele de alimentare (cu excepția stațiilor comerciale) trebuie semnalizate cu panouri albastre reprezentând o canistră sau o pompă de benzină. 58.1.4 Organizatorul trebuie să asigure prezența autospecialelor de pompieri și / sau a măsurilor de securitate adecvate în toate zonele de alimentare (nu se aplică în cazul stațiilor comerciale). 58.1.5 Dacă pe traseul raliului nu se găsesc stații comerciale, organizatorul poate să prevadă un sistem centralizat de distribuție a unui tip de carburant (în conformitate cu Anexa J) către concurenți. Aceste puncte de distribuție trebuie să respecte toate condițiile de securitate prevăzute pentru zonele de alimentare. 58.1.6 Automobilele pot fi împinse în afara zonelor de alimentare de echipaj, oficiali și/sau doi membri ai echipei fără penalizări. 58.2 PROCEDURA ÎN ZONELE DE ALIMENTARE 58.2.1 Singurele acțiuni permise în interiorul ZA sunt cele direct implicate în realimentarea autovehiculelor de competiție. 58.2.2 În toate ZA, viteza maximă admisă este de 5 km/h. 58.2.3 Personalul implicat trebuie să poarte îmbrăcăminte care oferă protecție adecvată împotriva focului. 58.2.4 Furnizorul de combustibil sau organizatorul, oricare dintre ei este responsabil pentru zona de alimentare, este responsabil pentru protejarea solului cu folie de protecție compusă dintr-o parte superioară absorbantă și o parte inferioară impermeabilă. 58.2.5 Responsabilitatea pentru realimentare este numai a concurenților. 58.2.6 Motoarele trebuie să fie oprite pe întreaga operațiune de realimentare. 58.2.7 Se recomandă ca echipajul să rămână în afara mașinii în timpul realimentării; cu toate acestea, dacă rămâne în interior, centurile de siguranță trebuie să fie desfăcute. 58.2.8 Doar pentru a ajuta la realimentarea propriei mașini, este permis accesul mecanicilor în ZA pentru fiecare echipaj. 58.3 PROCEDURA DE REALIMENTARE DIN STAȚIILE COMERCIALE 58.3.1 Piloții pot utiliza carburant disponibil în comerț, distribuit în stațiile comerciale sau în punctele de distribuție ale organizatorului, marcate în road book. Combustibilul trebuie turnat direct în rezervorul mașinii de concurs.
---	---

58.3.2 The crew must use solely the equipment on board and only the pumps with no external physical assistance. 58.3.3 Cars equipped only with FIA-specified refuel couplings and using fuel from commercial fillings stations must transport the adaptor in the car and show it at pre-rally scrutineering.	58.3.2 Echipajul poate folosi doar echipamentul de la bord și pompele, fără ajutor fizic din afară. 58.3.3 Mașinile echipate doar cu racordurile de alimentare prevăzute de FIA și care alimentează de la stațiile comerciale trebuie să transporte adaptorul în interiorul mașinii și să-l prezinte la verificările tehnice inițiale.
59. FUEL USE All CNRD-2017 participating crews will necessary use fuel sold in gas stations throughout Romania. At ERT/CNRD common stages the competitors will be allowed to use (optional) fuel according to FIA RRS 2017 and Annex J.	59. COMBUSTIBIL ADMIS Toate echipele participante la etapele Campionatului National de Raliuri Dunlop 2017 vor folosi obligatoriu combustibil comercializat în statiile de carburant de pe teritoriul României. La etapele comune ERT/CNRD concurenții vor putea folosi (opțional) combustibil conform FIA RRSR 2017 și Anexa J.
TYRES AND WHEELS	PNEURI ȘI ROȚI
60. GENERAL 60.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS 60.1.1 COMPLIANCE All tyres must comply with this article, read in conjunction with Appendix V. 60.1.2 MOULDED TYRES All cars must be fitted with moulded tyres. Hand cutting or modification of the specified tread pattern it is permitted. 60.1.3 TREATMENT OF TYRES Any chemical and/or mechanical treatment of tyres is prohibited. Any device for heating the tyres once fitted on the rim is prohibited. Whether fitted on rims or not, keeping tyres in an artificially heated environment below 35°C is allowed. 60.1.4 BARCODE NUMBER Each tyre must have either: - Two identical moulded barcode numbers (one on each side of the tyre / each barcode having a different colour as defined by the FIA) supplied by the 2017 FIA-approved barcode supplier, or; - A single moulded barcode number supplied by the 2017 FIA-approved barcode supplier. These barcodes will be used to check that the same tyres remain fitted to a particular car between tyre changes and that competitors are not exceeding the maximum quantities allowed. The tyre barcode must always be visible from outside the car. 60.1.5 TYRE QUANTITIES There is no maximum quantity of tyres for rallies in	60. GENERALITĂȚI 60.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE MAȘINI ȘI TOȚI CONCURENȚII 60.1.1 CONFORMITATE Toate pneurile trebuie să respecte prevederile acestui articol coroborat cu Anexa IV. 60.1.2 ANVELOPE TURNATE Toate automobilele trebuie echipate cu anvelope turnate. Modificarea modelului/amprentelor(hand cutting) anvelopelor este permisă. 60.1.3 TRATAMENTUL ANVELOPELOR Orice tratament chimic și/sau mecanic este interzis. Orice dispozitiv de încălzire a anvelopelor, odată ce acestea au fost montate pe jenți, este interzis. Este admisă conservarea pneurilor, montate pe jenți sau nu, într-un mediu artificial încălzit la temperaturi sub 35°C. 60.1.4 COD DE BARE Fiecare anvelopă trebuie să aibă fie: - două coduri de bare turnate identice (câte una pe fiecare parte a anvelopei / fiecare cod de bare având culori diferite așa cum sunt prevăzute de FIA) furnizate de un furnizor de coduri de bare agreat FIA-2018 - un singur cod de bare turnat furnizat de un furnizor agreat FIA-2018. Aceste coduri de bare vor fi folosite pentru a verifica dacă aceeași anvelopă rămâne montată la o aceeași mașină între schimburile de anvelope și că nu este depășit numărul maxim admis de anvelope. 60.1.5 NUMĂRUL DE ANVELOPE În etapele comune ERT/CNRD-2018 nu este prevăzut

the ERT/ CNRD-2017

All drivers may use only the maximum quantity of tyres detailed in the rally supplementary regulations. In CNRD – 2017 the maximum number of tyres which could be used in a rally will be as follows:

	Four wheel drive automobiles 4WD	Two wheel drive automobiles 2WD
CNRD rallies	12	10 for class 5-7 8 for rest of classes
CNRD+ERT rallies	No limit	No limit

For shakedown 4 supplementary tyres could be used (CNRD).

60.1.6 DEVICES FOR MAINTAINING FULL TYRE PERFORMANCE

The use of any device for maintaining the full performance of the tyre with an internal pressure equal to or less than atmospheric pressure is forbidden. The interior of the tyre (the space between the rim and the internal part of the tyre) must be filled only with air.

60.1.7 RIMS

Any device designed to clamp the tyre to the rim is not permitted.

60.1.8 TYRE FITTING

The maximum pressure for fitting the tyre onto the rim is 8 bars at 20°C; this pressure must allow the tyre to stick to the outer walls of the rim.

60.1.9 TARMAC TYRE (DRY AND WET)

At all times during the rally, the tread depth of the tarmac tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The tyre manufacturer must provide visible control marks. Tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA Important:

un număr maxim de anvelope care pot fi utilizate într-un raliu.

În CNRD-2018 numărul maxim de anvelope care pot fi utilizate într-un raliu este:

	Automobile cu tracțiune 4WD	Automobile cu tracțiune 2WD
Raliuri CNRD	12	10 anvelope pentru clasele 5-7 8 anvelope pentru restul claselor
Raliuri CNRD+ERT	Fără limită	Fără limită

Anvelopele utilizate pe parcursul Shakedown-ului nu vor fi marcate sau contabilizate în nici un fel. Acestea sunt la liber. Dacă un raliu are configurație de macadam iar SUPERSPECIALA este pe asfalt, concurenții pot folosi patru anvelope care vor fi marcate separat. Dacă aceste anvelope se folosesc DOAR la SUPERPECIALĂ acestea nu vor face parte din numărul total de anvelope admis. Organizatorii trebuie să-și adapteze planul orar astfel încât anvelopele respective să poată fi înlocuite.

60.1.6 DISPOZITIVE PENTRU MENȚINEREA PERFORMANȚEI MAXIME A ANVELOPELOR

Este interzisă utilizarea oricărui dispozitiv care permite conservarea performanței maxime a anvelopelor, cu presiune internă mai mică sau egală cu o atmosferă. Interiorul anvelopei (spațiul dintre jantă și partea interioară a anvelopei) trebuie să fie umplut doar cu aer.

60.1.7 JENȚI

Nu este permisă utilizarea dispozitivelor concepute pentru fixarea anvelopelor pe jenți.

60.1.8 MONTAJUL ANVELOPELOR

Presiunea maximă admisă pentru montarea anvelopelor pe jenți este de 8 bari la 20°C. Această presiune trebuie să permită anvelopei să adere la pereții exteriori ai jantei.

60.1.9 ANVELOPE DE ASFALT (USCAT ȘI UD)

Pe întreaga desfășurare a raliului, adâncimea profilului anvelopelor de asfalt montate pe automobile nu trebuie să fie mai mică de 1.6 mm pe cel puțin trei sferturi banda de rulare. Producătorul anvelopelor trebuie să prevadă marcaje de control vizibile. Anvelopele de asfalt trebuie să fie conforme cu

no tyres homologated before 1/05/2013 are allowed. In CNRD 2017 only tyres with the same print for both dry and rain conditions, complying with FIA eligible tyre list. Modification of tyre prints (hand cutting) it is allowed in CNRD 2017 Please refer to the list of eligible asphalt tyres published on the FIA website. 60.1.10 TARMAC TYRE FOR SNOW If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the supplementary regulations. 60.1.10 ASPHALT TYRES FOR SNOW "Monte Carlo" type tyres are allowed to be used within CNRD 2017 at asphalt stages where the surface is covered by snow. They are homologated for the use in such competitions and therefore this must be mentioned in the particularity regulation. 60.1.11 GRAVEL TYRE See Appendix J. 60.1.12 STUDED GRAVEL TYRE FOR SNOW If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the supplementary regulations. 60.1.13 TYPE OF TYRES TO BE USED The make of tyres is free.	prevederile Anexei V și să fie omologate de FIA. Important: nu sunt permise pneuri omologate înainte de 1/05/2013. În CNRD 2018 se vor folosi doar anvelope cu aceeași amprentă atât pentru condiții uscate cât și pentru condiții de ploaie, în conformitate cu lista de anvelope eligibile FIA. Modificarea amprentei anvelopelor eligibile FIA (hand-cutting) este permisă în CNRD 2018. Vă rugăm să consultați lista de anvelope admise pentru asfalt de pe site-ul FIA (www.fia.com). 60.1.10 ANVELOPE DE ASFALT PENTRU ZĂPADĂ În cadrul CNRD 2018, la etapele de asfalt unde suprafața este acoperită de zăpadă, se admite folosirea anvelopelor de tip "Monte Carlo", omologate/admise pentru utilizarea în acest gen de competiții. Acest lucru trebuie să apară în regulamentul particular. 60.1.11 ANVELOPE DE MACADAM Vezi Anexa J. 60.1.12 ANVELOPE DE MACADAM PENTRU ZĂPADĂ Dacă într-un raliu este permisă utilizarea anvelopelor cu cuie, regulile și metodele de control trebuie prevăzute în regulamentul particular. 60.1.13 TIPURI DE ANVELOPE CARE POT FI FOLOSITE Mărcile de anvelope sunt la liber.
60.2 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A WRC CAR Applicable only for WRC 60.3 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A S2000-RALLY CAR ALL COMPETITORS ENTERED WITH R5 AND R4 CARS ALL PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A GROUP N CAR Applicable only for WRC 60.4 NON-PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 4X4 GROUP N CAR NON-PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR Applicable only for WRC 60.5 PRIORITY DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR Applicable only for WRC 60.6 DRIVERS ENTERED WITH RGT CARS Applicable only for WRC	60.2 TOȚI CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE WRC Aplicabil doar pentru WRC 60.3 - CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE S-2000 - CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE R4 ȘI R5 - CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE S-2000 - CONCURENȚII PRIORITARI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE DE GRUPA N Aplicabil doar pentru WRC 60.4 – PILOȚI NEPRIORITARI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE 4X4 DE GRUPA N – PILOȚI NEPRIORITARI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE CU 2 ROȚI MOTRICE Aplicabil doar pentru WRC 60.5 – PILOȚI PRIORITARI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE

	CU 2 ROȚI MOTRICE Aplicabil doar pentru WRC 60.6 – PILOȚI ÎNSCRIȘI CU AUTOMOBILE R-GT Aplicabil doar pentru WRC
60.7 CONTROL At any time during the rally, controls may be carried out to check the conformity of the tyres. Any tyre which is not in conformity will be marked with a special stamp and must not be used. 60.8 TYRE MARKING / CONTROL ZONES A wheel/tyre marking / barcode reading zone may be established at the exit of the authorised service parks or remote service zones and at the start of the shakedown. For the sole purpose of assisting the tyre marking procedure, one team member for each crew may access this zone. The crew has to stop its car and wait for the instructions of the scrutineers and/or marshal. In the absence of scrutineers or marshals, the crew may leave the zone without stopping. A tyre mark checking zone may be established at the entrance of the authorised service parks and remote service zones. 60.9 ROAD SECTIONS When no Special Stages are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections. 60.10 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT The adjustment of tyre pressure is permitted: - When the start of a stage is delayed by more than 10 minutes for any competitor. - In regroupings of more than 10 minutes duration for any competitor, if followed by a special stage or super special stage. 60.11 SPARE WHEELS Cars may carry a maximum of two spare wheels. Any complete wheel fitted on the car or installed inside the car during servicing must reach the next service park or the next service area where a tyre change is authorised. No complete wheel may be loaded on or taken off the car elsewhere than in the service parks or the areas where a tyre change is authorised. 60.12 TYRE SUPPLIER AT SPECIAL STAGE STOP POINT The presence of representatives of the FRAS designated tyre supplier(s) is/are authorised at the stop point of the special stages. At that point, visual and temperature checks may be carried out and the data relating to the company's products collected.	60.7 CONTROL Se pot efectua controale pentru verificarea conformității anvelopelor oricând în timpul unui raliu. Orice pneu care nu este găsit neconform va fi marcat cu o ștampilă specială și nu poate fi utilizat. 60.8 ZONELE DE MARCARE / CONTROL A ANVELOPELOR Vor fi prevăzute zone de marcare roți/anvelope / citire coduri de bare la ieșirea din parcurile de service sau service îndepărtat și la startul shakedown-ului. Cu unicul scop de a ajuta la procedura de marcare a anvelopelor, este permis accesul unui membru al echipei în aceasta zonă. Echipajul trebuie să-și oprească mașina și să aștepte instrucțiunile comisarilor tehnici sau a arbitrilor. În lipsa comisarilor tehnici și a arbitrilor, echipajul poate părăsi zona fără să oprească. La intrarea în parcurile de service și service îndepărtat pot fi prevăzute zone de verificare a anvelopelor. 60.9 SECTOARE DE LEGĂTURĂ Când nu sunt prevăzute probe speciale, pot fi utilizate pe drumurile publice anvelope cu profil neautorizat. 60.10 REGLAREA PRESIUNII DIN PNEURI Ajustarea presiunii în pneuri este permisă: - atunci când startul unei probe speciale este întârziat cu mai mult de 10 minute pentru toți concurenții; - în regrupări mai lungi de 10 minute pentru toți concurenții, dacă sunt urmate de o probă specială sau super specială. 60.11 ROȚI DE REZERVĂ Automobilele pot transporta maxim două roți de rezervă. Orice roată completă montată pe mașină sau instalată în interiorul mașinii în timpul service-ului trebuie să ajungă în următorul parc de service sau în următoarea zonă în care este autorizat schimbul de roți. Nicio roată completă nu poate fi încărcată sau descărcată din mașină altundeva decât în parcurile de service sau în zonele în care este permis schimbul de roți. 60.12 PREZENȚA FURNIZORILOR DE PNEURI LA PUNCTUL STOP AL PROBELOR SPECIALE Prezența reprezentanților furnizorilor de anvelope desemnați de FRAS este permisă în punctul stop al probelor speciale. În acest punct, pot fi efectuate verificări vizuale, verificarea temperaturii și pot fi colectate date referitoare la produsele companiei.

60.13 AVAILABILITY OF TYRES All tyres used in the Regional Rally Championships must be readily available commercially.	60.13 DISPONIBILITATEA PNEURILOR Toate anvelopele utilizate în Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2017 trebuie să fie disponibile comercial.
61. TYRE SUPPLY Applicable only for WRC	61. FURNIZORI DE ANVELOPE Aplicabil doar pentru WRC
62. TYRE QUANTITIES Applicable only for WRC & ERC.	62. NUMĂRUL DE PNEURI Aplicabil doar pentru WRC și ERC
MECHANICAL COMPONENTS	COMPONENTE MECANICE
63. MECHANICAL COMPONENTS 63.1 ENGINE REPLACEMENT 63.1.1 In the case of engine failure between scrutineering and the first time control, it is permitted to replace the engine. However, a 5-minute penalty will be applied by the clerk of the course. 63.1.2 Other than above, the same engine block must be used from passing scrutineering until the finish of the rally. 63.2 TURBOCHARGERS 63.2.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as 'compressor'. 63.2.2 The regulations in force concerning the air restrictor and marking remain applicable (Articles 254-6.1 and 255-5.1.8.3 of Appendix J, except for N+ and R4 cars when the use of different restrictors is permitted (other than the ones mentioned in J Appendix). ERT registered crews will submit to FIA RRSR 2017 regulation and J Appendix stipulations. 63.2.3 The compressor fitted to the car and one spare compressor will be checked and sealed with seals bearing the same number at pre-rally scrutineering. 63.2.4 The compressors will bear the car's number and be used exclusively on that car. 63.2.5 All used compressors must remain sealed from pre-rally scrutineering until the end of the rally in order that scrutineers may check their conformity. 63.2.6 The above rules are also compulsory for all cars whose compressors are not equipped with an air restrictor. In this case, the compressors will be marked only for the purpose of counting them. 63.3 TRANSMISSIONS An unrestricted number of gearboxes can be used for each rally car, as well as differential backup sets (front, center, rear).	63. COMPONENTE MECANICE 63.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI 63.1.1 În cazul în care motorul se defectează între verificările tehnice inițiale și primul control orar, este permisă înlocuirea motorului. Totuși, o penalizare de 5 minute va fi aplicată de către directorul sportiv. 63.1.2 Cu excepția cazului de mai sus, același bloc motor trebuie utilizat de la verificările tehnice inițiale și până la finalul raliului. 63.2 TURBOCOMPRESOARE 63.2.1 Turbocompresorul și compresorul vor fi în continuare definite prin termenul 'compresor' 63.2.2 Reglementările în vigoare privind restrictorul de aer și marcarea rămân aplicabile (Art 254-6.1 și 255-5.1.8.3 din Anexa J , cu excepția mașinilor de Grupa N+ și Grupa R4 acolo unde este permisă utilizarea unor restrictoare diferite de cele prevăzute în Anexa J). De asemenea, echipajele înscrise în etapele ERT se vor alinia regulamentului FIA RRSR 2018 și prevederilor din Anexa J. 63.2.3 Compresorul montat pe mașină și cel de rezervă vor fi verificate și sigilate cu sigilii purtând același număr la verificările inițiale. 63.2.4 Compresoarele vor purta numărul mașinii și vor putea fi utilizate exclusiv pe acea mașină. 63.2.5 Toate compresoarele utilizate trebuie să rămână sigilate de la verificările inițiale și până la finalul raliului pentru a putea să le poată fi verificată conformitatea. 63.2.6 Regulile de mai sus sunt valabile și pentru automobilele ale căror compresoare nu sunt echipate cu restrictor de aer. În acest caz, compresoarele vor fi marcate doar în scopul numărării lor. 63.3 TRANSMISIA Pentru fiecare mașină, pot fi utilizate în fiecare raliu un număr nerestricționat de cutii de viteze de rezervă și seturi de diferențiale de rezervă (față și/sau de centru, precum și/sau din spate).
64. MECHANICAL COMPONENTS – MANUFACTURERS AND WRC TEAMS Applicable only for WRC	64. COMPONENTE MECANICE – PRODUCĂTORI ȘI ECHIPE WRC. Aplicabil doar pentru WRC

65. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS 65.1 ON-BOARD CAMERAS 65.1.1 If required by the organiser or Championship Promoter (if applicable), the competition car must carry an on-board camera or other recording device. This will be fitted by the organiser or Championship Promoter and approved by the scrutineer. 65.1.2 The competitor of any car which carries an on-board camera must have the prior agreement of the organiser or Championship Promoter (if any). Authorised cameras will be identified by an adhesive decal and must be mounted in the car at the time of scrutineering. Also, mounting the cameras must be done before the initial scrutineering. The cameras must be checked and approved by the scrutineers. 65.1.3 Competitors wishing to use a camera must inform the officials. On demand, recordings can be given to FRAS specialized commissions (Technical Commission, Competition Commission, Stewards Committee, Federal Bureau etc.). 65.2 TRACKING SYSTEM In CNRD 2017, all cars must be fitted with a safety tracking system. The installation will be checked at scrutineering. Instructions regarding collection, return and fitment will be issued by FRAS. Any interference with the system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards. Each crew will pay the fees for GPS rental to FRAS representative at the Competition's secretariat cash before taking the documents (lei equivalent of € 20). Loss or destruction shall be paid by competitors. 65.3 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES For safety reasons, on special stages only, the possibility of bypassing the exhaust silencer is recommended, provided that the exit of the exhaust gases is in conformity with Appendix J and, for cars fitted with a catalytic converter, that the gases themselves pass through this catalytic converter. At any time on the road sections, the noise level must be in conformity with Appendix J. TESTING	65. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MAȘINA 65.1 CAMERE ON-BOARD 65.1.1 Dacă organizatorul sau Promotorul Campionatului (dacă se aplică) solicită, mașinile de competiție trebuie să fie echipate cu camere on-board sau cu alte dispozitive de înregistrare. Acestea vor fi montate de organizator sau de către Promotorul Campionatului și vor fi aprobate de comisarii tehnici. 65.1.2 Concurentul a cărui mașină este echipată cu cameră on-board trebuie să obțină acordul prealabil al organizatorului sau al Promotorului Campionatului (dacă există). Camerele autorizate vor fi identificate printr-un autocolant adeziv și trebuie montate în mașină în timpul verificărilor tehnice. De asemenea, prinderile camerelor on-board trebuie montate în mașină înaintea verificărilor tehnice inițiale, iar acestea trebuie verificate și aprobate de către comisarii tehnici. 65.1.3 Concurenții care doresc să utilizeze camere trebuie să informeze șeful verificărilor tehnice. La cerere, înregistrările vor fi puse la dispoziția comisiilor de specialitate FRAS (Comisia Tehnică, Comisia de Competiții, CCS, Biroul Federal etc.) 65.2 MONITORIZAREA GPS În etapele Campionatului Național de Raliuri Dunlop, toate automobilele trebuie dotate cu sisteme de monitorizare GPS. Instalarea lor va fi verificată la verificările tehnice inițiale. Instrucțiuni privind distribuirea, returnarea și instalarea acestor sisteme vor fi publicate de FRAS. Orice interferență cu funcționarea acestor sisteme va fi raportată Comisarilor Sportivi. Închirierea GPS-ului va fi achitată de către fiecare echipaj în parte reprezentantului FRAS/Organizatorului aflat la secretariatul competiției, în numerar odată cu ridicarea documentelor sau înscrierea pentru recunoașteri. (echivalentul a 20 de euro în lei). Pierderea sau distrugerea (inclusiv a sistemului de prindere) va fi suportată de concurent. 65.3 NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE Din considerente de securitate, și numai pe probele speciale, se recomandă bypass-area tobei finale de eșapament (amortizor de zgomot) cu condiția ca evacuarea gazelor din eșapament să fie în conformitate cu Anexa J iar pentru mașinile echipate cu un convertor catalitic gazele să treacă prin acesta. În orice moment, pe secțiunile de legătură, nivelul de zgomot trebuie să fie în conformitate cu Anexa J. TESTE
--	---

ANEXA:

FROM RRSR 2017/ ERC-ERT Regulations**4. CARS ELIGIBLE TO ENTER ERC/ERT RALLIES****4.1 ADDITIONAL REQUIREMENTS**

4.1.1 As from 1 January 2016, Super 2000-Rally cars (1.6L turbo) conforming to Article 255A of the 2013 Appendix J are not allowed to participate in ERC rallies.

4.1.2 Drivers or Teams registered in the FIA ERC Championships as per ERC Art. 7.2.1 or 7.2.2 may only take part in the Championship rallies with the following cars:

- Group R5 cars conforming to the 2017 Appendix J, Art. 261 or
- S2000 cars conforming to the 2013 Appendix J, Art. 254A.
- Nationally homologated cars may participate in the European Rally Trophy rallies of the countries where the car is homologated, without eligibility to score Trophy points.

4.1.3 Drivers in the FIA ERT may only take part in rallies with the following cars :

- Group R5 cars conforming to the 2017 Appendix J, Art. 261 or
- S2000 cars conforming to the 2013 Appendix J, Art. 254A.
- Nationally homologated cars may participate in the European Rally Trophy rallies when they fit into a national group/class of the organising country and the ASN will allow this participation, without eligibility to score Trophy points.

4.2 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR CARS TO PARTICIPATE IN THE FIA ERC 2 CHAMPIONSHIP AND ERT 2 TROPHY

All cars must comply with the 2017 FIA Appendix J regulations for:

- Four-wheel drive Group N cars (complying with Art. 254)

4.3 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR CARS TO PARTICIPATE IN THE FIA ERC 3 CHAMPIONSHIP AND ERT 3 TROPHY

All cars must comply with the 2017 FIA Appendix J regulations for:

- 2WD Group R cars (complying with Art. 260 and Art. 260D).
- Super 1600 cars
- Group A Kit Cars with a corrected cylinder capacity of less than 1600cc

ANEXA: URMĂTOARELE SPECIFICAȚII NU SUNT OBLIGATORII, DAR SUNT UTILE CONCURENȚILOR CARE SE VOR ÎNSCRIE ÎN FIA/RALLY TROPHY EXTRAS DIN Regulamentul ERT 2017. Se afișează doar varianta în engleză.



- 2WD Group A cars up to 2000cc
- 2WD Group N cars up to 2000cc

5.3 NUMBER OF CHAMPIONSHIP/TROPHY RALLIES

5.3.1 The FIA European Rally Championship comprises a maximum of 10 rallies.

5.3.2 Each FIA European Rally Trophy are shall have a minimum of 4 rallies and not exceed 8 rallies. A maximum of 3 may take place in the same country.

5.4 EUROPEAN RALLY TROPHY

5.4.1 General Provisions

The European Rally Trophy is composed of the following areas

- **FIA Balkan Rally Trophy** (*Turkey, Bulgaria, Greece, Romania, Cyprus, Serbia*)
- **FIA Alpine Rally Trophy** (*Southern-East France, Switzerland, Italy, San Marino*)
- **FIA Iberian Rally Trophy** (*Southern-West France, Spain, Portugal, Azores, Madeira, Canary Islands*)
- **FIA Benelux Rally Trophy** (*Belgium, Netherlands, Luxembourg, Northern France, West Germany, Northern Germany*)
- **FIA Celtic Rally Trophy** (*Great Britain, Ireland, Isle of Man*)
- **FIA Baltic Rally Trophy** (*Estonia, Latvia, Lithuania, Finland*)
- **FIA Scandinavian Rally Trophy** (*Norway, Sweden, Denmark, Iceland*)
- **FIA Central Rally Trophy** (*Czech Republic, Slovakia, Austria, Hungary, Poland, Slovenia, Croatia, Southern Germany*)

The composition of each Trophy area remains subject to FIA approval. FIA may decide to count a rally for more than one area.

5.4.2 Rally Trophy Final

The Rally Trophy Final will declare the winners of the FIA European Rally Trophy, FIA ERT 2 Trophy, FIA ERT 3 Trophy and FIA ERT Junior Trophy. Prizes will be awarded only to the winners.

The following drivers and co-drivers will be eligible in the Trophy Final:

- The 5 highest scoring ERT drivers and co-drivers from each area
- The 5 highest scoring ERT 2 drivers and co-drivers from each area
- The 5 highest scoring ERT 3 drivers and co-drivers from each area
- The 5 highest scoring ERT Junior drivers from each area

9. JUNIOR ERC CHAMPIONSHIP/TROPHY

9.2.5 To score points for the ERT Junior Trophy, drivers



must be born on or after 1 January 1990.

13.3 CHARACTERISTICS OF EUROPEAN TROPHY RALLIES

The minimum total distance of special stages in gravel rallies shall be 120 km.

The minimum total distance of special stages in tarmac rallies shall be 150 km.

60.7 HAND CUTTING

The intentional modification of the design of the tyre or the number of studs on the tyres on or in the car is strictly forbidden.

TYRE QUANTITY FOR THE EUROPEAN RALLY TROPHY

62.3.1 There is no maximum quantity of tyres for rallies in the ERT.

