

2018 Dunlop National Historic Rally Championship Regulation	Regulamentul Campionatului Național de Raliuri Istorice – DUNLOP 2018
INDEX	CUPRINS
GENERAL PRINCIPLES	PRINCIPII GENERALE 9
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 PROHIBITED SERVICE	2.6 SERVICE INTERZIS
2.7 RECONNAISSANCE	2.7 RECUNOAȘTERI
2.8 REGROUP	2.8 REGRUPARE
2.9 ROAD SECTION	2.9 SECTOR DE LEGĂTURĂ
2.10 SECTION OF THE RALLY	2.10 SECȚIUNE
2.11 SERVICE	2.11 SERVICE
2.12 SUPER SPECIAL STAGE	2.12 PROBA SUPER SPECIALĂ
2.13 TIME CARD	2.13 CARNET DE CONTROL
2.14 TECHNICAL ZONE	2.14 ZONA TEHNICĂ
2.15 YELLOW CARD	2.15 CARTONAȘ GALBEN
OFFICIALS	OFICIALI 11
3. OFFICIALS AND DELEGATES	3. OFICIALI ȘI DELEGAȚI
3.1 STEWARDS	3.1 COMISARII SPORTIVI
3.2 FRAS DELEGATES	3.2 DELEGAȚI FRAS
3.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER(S) (CRO)	3.3 RESPONSABIL RELAȚII CU CONCURENȚII (RRC)
ELIGIBLE CARS	AUTOMOBILE ADMISE 13
4. CARS ELIGIBLE TO ENTER IN FIA CHAMPIONSHIP RALLIES	4. AUTOMOBILE ADMISE IN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI ISTORICE
4.1 SUMMARY	4.1 SUMAR
4.2 CLASSES	4.2 CLASE
4.3 ADDITIONAL PROVISIONS	4.3 PREVEDERI SUPLIMENTARE
CHAMPIONSHIPS & POINTS	CAMPIONATE ȘI PUNCTE 19
5. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS	5. FORMATUL CAMPIONATULUI
5.1 ATTRIBUTION OF 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
6. ISTARIC DUNLOP NATIONAL HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP 2018	6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI ISTORICE DUNLOP 2018

6.1 LICENSES 6.2 ONE-EVENT LICENSE 7. DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP 7.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS 8. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY 8.1 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME 9. RALLY CHARACTERISTICS 9.1 RALLY CONFIGURATION 9.2 PROGRAMME FOR THE RALLIES 9.3 POWER STAGE 9.4 PRESS CONFERENCES	6.1 LICENȚE 6.2 LICENȚE ONE-EVENT 7. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT 7.1 PILOȚI ȘI COPILOȚI 8. PROCEDURI PRIVIND ALEGEREA TRASELUI 8.1 RESPECTAREA PLANULUI ORAR OFICIAL ȘI PROGRAMULUI SPORTIV 9. CARACTERISTICILE UNUI RALIU 9.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU 9.2 PROGRAM 9.3 'POWER STAGE' 9.4 CONFERINȚE DE PRESĂ
STANDARD DOCUMENTS	DOCUMENTE STANDARD 19
10. FRAS STANDARDISED DOCUMENTS 10.1 GENERAL 10.2 ROAD BOOK 10.3 TIME CARD 11. ISSUING OF A FRAS VISA	10. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS 10.1 GENERALITĂȚI 10.2 ROAD BOOK 10.3 CARNET DE CONTROL 11. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS
INSURANCE	ASIGURĂRI 20
12. INSURANCE COVER 12.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER 12.2 PUBLIC LIABILITY COVER 12.3 EXCLUSION OF COVER	12. ACOPERIRE 12.1 DESCRIEREA ARIEI DE ACOPERIRE 12.2 ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ 12.3 NEACOPERITE DE ASIGURARE
CAR IDENTIFICATION	IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR 21
13. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS 14. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING 14.1 GENERAL 14.2 FRONT DOOR PANELS 14.3 REAR WINDOW 14.4 SIDE WINDOWS 14.5 ROOF PANEL 14.6 RESTRICTIONS ON ADVERTISING 14.7 FRAS MANDATORY ADVERTISING 15. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES 15.1 REAR SIDE WINDOWS	13. NUMERE ALOCATE PENTRU ÎNTREG SEZONUL 14. NUMERE DE COMPETIȚIE ȘI PUBLICITATE 14.1 GENERALITĂȚI 14.2 PORTIERELE DIN FAȚĂ 14.3 LUNETĂ 14.4 GEAMURI LATERALE 14.5 PANOU FRONTAL (CĂMILĂ) 14.6 RESTRICȚII PRIVIND PUBLICITATEA 14.7 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS 15. NUMELE PILOTULUI ȘI COPILOTULUI 15.1 ARIPILE FATA

19.1 REAR SIDE WINDOWS 19.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVER'S NAMES	19.1 GEAMURI LATERALE SPATE 19.2 PORTIERE / NUMERELE DE COMPETIȚIE / NUMELE CONCURRENTILOR
DRIVING CONDUCT	CONDUITA LA VOLAN 23
16. BEHAVIOUR 16.1 GENERAL RULES 16.2 DURING RECONNAISSANCE 16.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY 16.4 TRAFFIC LAWS	16. COMPORTAMENT 16.1 REGULI GENERALE 16.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERILOR 16.3 VITEZA EXCESIVĂ ÎN TIMPUL RALIULUI 16.4 CODUL RUTIER
ENTRIES	ÎNSCRIERI 24
17. ENTRY PROCEDURE 17.1 GENERAL 17.2 SUBMISSION OF ENTRY FORMS 17.3 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM 17.4 ASN AUTHORISATIONS 17.5 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S) 17.6 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS 18. ENTRY CLOSING DATES 19. ENTRY FEES 19.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM 19.2 REFUND OF ENTRY FEES 19.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES 20. CLASSES 20.1 CHANGE OF CLASS ENTERED	17. PROCEDURA DE ÎNSCRIERE 17.1 GENERALITĂȚI 17.2 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE 17.3 MODIFICAREA CERERII DE ÎNSCRIERE 17.4 ACCEPTUL ASN 17.5 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI /SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI 17.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI 18. DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR 19.1 DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR 19.1 CUANTUM 19.2 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE 19.3 RESTITUIREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE 20. CLASE 20.1 SCHIMBAREA CLASEI
RECONNAISSANCE	RECUNOAȘTERI 26
21. RECONNAISSANCE 21.1 RECONNAISSANCE CARS 21.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS 21.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE 21.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE	21. RECUNOAȘTERI 21.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERI 21.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE DE RECUNOAȘTERI 21.3 RESTRICȚII 21.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR
SCRUTINEERING CHECKS	VERIFICĂRI TEHNICE 29
22. BEFORE THE START OF THE COMPETITIVE ELEMENT OF THE RALLY 22.1 GENERAL 22.2 TIMETABLE 23. DURING THE RALLY	26. ÎNAINTEA STARTULUI ELEMENTELOR COMPETITIVE ALE RALIULUI 22.1 GENERALITĂȚI 22.2 PROGRAM 23. ÎN TIMPUL RALIULUI

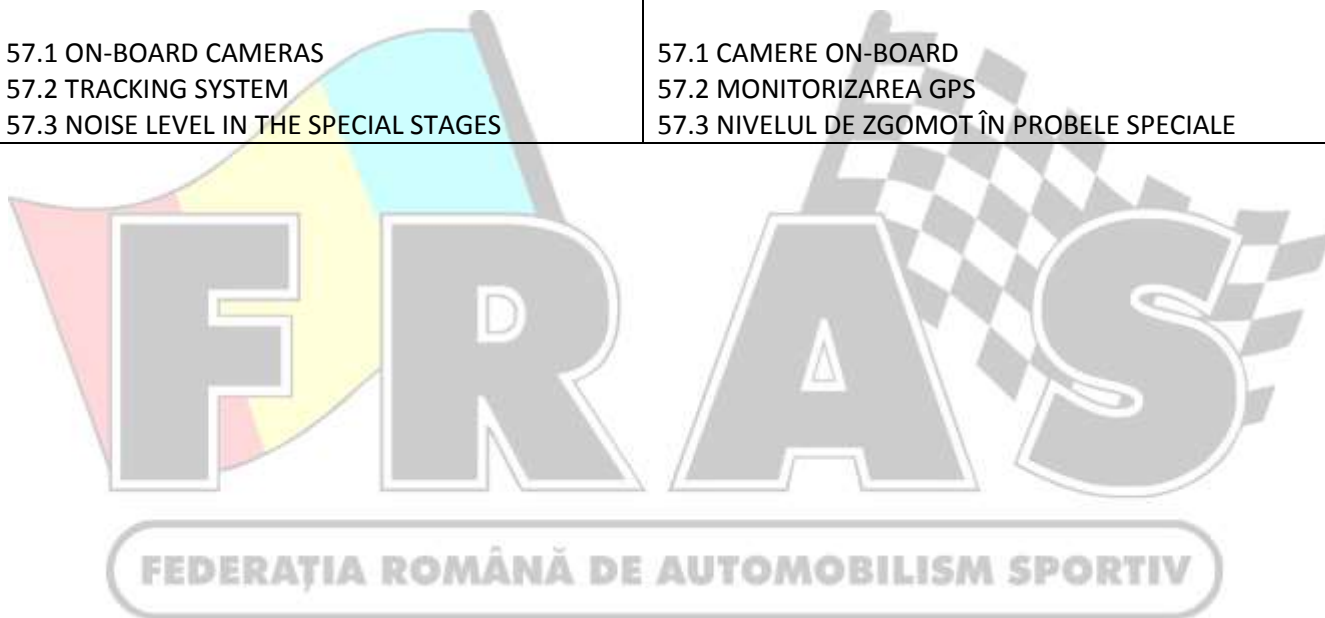
23.1 ADDITIONAL CHECKS 23.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR	23.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE 23.2 RESPONSABILITATEA CONCURENȚILOR
24. FINAL CHECKS	24. VERIFICĂRI FINALE
24.1 FINAL PARC FERMÉ 24.2 SELECTION OF CARS 24.3 HOMOLOGATION FORM	24.1 PARC ÎNCHIS FINAL 24.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR 24.3 FIȘA DE OMOLOGARE
SHAKEDOWN	SHAKEDOWN 31
25. SHAKEDOWN REQUIREMENTS	25. CERINȚE PRIVIND SHAKEDOWN-UL
25.1 GENERAL 25.2 RUNNING OF SHAKEDOWN 25.3 DISCLAIMER 25.4 TECHNICAL REQUIREMENTS 25.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN 25.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER 25.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN	25.1 GENERALITĂȚI 25.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI 25.3 PROPRIA RĂSPUNDERE 25.4 CERINȚE TEHNICE 25.5 DEFEȚIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI 25.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI A INVITAȚILOR 25.7 SERVICE
26. FREE PRACTICE / QUALIFYING	26. ANTRENAMENTE LIBERE / CALIFICĂRI
CONTROLS	POSTURI DE CONTROL (CONTROALE) 32
27. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS	27. CONTROALE – CERINȚE GENERALE
27.1 SIGNAGE OF CONTROLS 27.2 PROTECTIVE BARRIERS 27.3 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS 27.4 READINESS TO WORK 27.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION	27.1 SEMNALIZAREA POSTURILOR DE CONTROL 27.2 BARIERE DE PROTECȚIE 27.3 TIMPUL DE STAȚIONARE ÎN ZONELE DE CONTROL 27.4 PERIOADA DE FUNCȚIONARE 27.5 SUCCESIUNEA ȘI SENSUL DE PARCURGERE A CONTROALELOR 27.6 INDICAȚIILE ARBITRILOR 27.7 ZONE MEDIA 27.8 PUNCTE DE SCHIMB A DATELOR DE PE CAMERELE ON-BOARD
27.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS 27.7 MEDIA ZONES 27.8 ON-BOARD CAMERA TAPE EXCHANGE POINTS	
28. PASSAGE CONTROLS	28. CONTROALE DE TRECERE
29. TIME CONTROLS	29. CONTROALE ORARE
29.1 OPERATION 29.2 CHECK-IN PROCEDURE 29.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE	29.1 FUNCȚIONAREA 29.2 PROCEDURA DE PONTARE 29.3 CONTROL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ
30. LATENESS	30. ÎNTÂRZIEREA
30.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS 30.2 EARLY ARRIVAL 30.3 NOTIFICATION OF LATENESS	30.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMA ADMISĂ 30.2 SOSIREA ÎN AVANS 30.3 NOTIFICAREA PENTRU ÎNTÂRZIERE

31. REGROUPING CONTROLS	31. CONTROALE DE REGRUPARE	
31.1 PROCEDURE AT A REGROUP	31.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎN REGRUPARE	
31.2 EXIT FROM A REGROUP	31.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE	
SPECIAL STAGES	PROBE SPECIALE	36
32. GENERAL	32. GENERALITĂȚI	
32.1 TIMING	32.1 CRONOMETRARE	
33. SPECIAL STAGE START	33. STARTUL ÎN PROBA SPECIALĂ	
33.1 START POINT	33.1 PUNCTUL DE START	
33.2 START PROCEDURE	33.2 PROCEDURA DE START	
33.3 MANUAL START PROCEDURE	33.3 PROCEDURA DE START MANUAL	
33.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW	33.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI	
33.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE	33.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE	
33.6 FALSE START	33.6 START ANTICIPAT	
34. SPECIAL STAGE FINISH	34. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ	
34.1 FINISH LINE	34.1 LINIA DE SOSIRE	
34.2 STOP POINT	34.2 PUNCTUL STOP	
35. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE	35. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE	
36. COMPETITOR SAFETY	36. SIGURANȚA CONCURRENTILOR	
36.1 EQUIPMENT OF THE CREWS	36.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR	
36.2 SOS/OK SIGNS	36.2 SEMNELE SOS / OK	
36.3 ACCIDENT REPORTING	36.3 RAPORTAREA ACCIDENTELOR	
36.4 RED TRIANGLE	36.4 TRIUNGHIUL ROȘU	
36.5 USE OF RED FLAGS	36.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII	
36.6 CHICANES	36.6 ȘICANE	
37. SUPER SPECIAL STAGES	37. PROBE SUPER SPECIALE	
37.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE	37.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE	
37.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE	37.2 DERULAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE	
37.3 SAFETY PLAN	37.3 PLANUL DE SECURITATE	
PARC FERMÉ	PARC ÎNCHIS	41
38. RULES OF PARC FERMÉ	38. REGULILE PARCULUI ÎNCHIS	
38.1 APPLICATION	38.1 APLICARE	
38.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ	38.2 PERSONAL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS	
38.3 PUSHING A CAR IN PARC FERMÉ	38.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS	
38.4 CAR COVERS	38.4 HUSE	
38.5 TECHNICAL CHECKS	38.5 VERIFICĂRI TEHNICE	
38.6 REPAIRS IN PARC FERME	38.6 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS	
38.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY	38.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ FINALUL RALIULUI	
STARTS AND RESTARTS	STARTUL ȘI RE-STARTUL	42

39. CEREMONIAL START	39. STARTUL FESTIV
40. RALLY START	40. STARTUL RALIULUI
40.1 START AREA	40.1 ZONA DE START
40.2 MAXIMUM LATENESS AT START	40.2 ÎNTÂRZIAREA MAXIMĂ ADMISĂ LA START
41. START ORDERS AND INTERVALS	41. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START
41.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT	41.1 NOILE EXIGENȚE PRIVIND ORDINEA DE START
41.2 REPOSITIONING OF DRIVERS	41.2 REPOZIȚIONAREA CONCURENȚILOR
41.3 START ORDER LEG 1	41.3 STARTUL ÎN ZIUA 1
41.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS	41.4 STARTUL ÎN ETAPELE (ZILELE) URMĂTOARE
41.5 START INTERVAL	41.5 INTERVALUL DE START
42 RE-START AFTER RETIREMENT / RALLY 2	42 RE-START DUPĂ ABANDON / RALLY 2
42.1 GENERAL	42.1 GENERALITĂȚI
42.2 PENALTIES	42.2 PENALIZĂRI
42.3 REPAIRS AND SCRUTINEERING	42.3 REPARAȚII ȘI RE-VERIFICARE TEHNICĂ
43. REPAIRS PRIOR TO A RESTART	43. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START
SERVICE	SERVICE 45
44. SERVICING – GENERAL CONDITIONS	44. SERVICE - CONDIȚII GENERALE
44.1 PERFORMING OF SERVICE	44.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI
44.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS	44.2 PERSONALUL ECHIBEI ȘI SERVICE RESTRIȚIONAT
45. SERVICE PARKS	45. PARCURILE DE SERVICE
45.1 GENERAL	45.1 GENERALITĂȚI
45.2 SERVICE PARK SCHEDULE	45.2 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE
45.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION	45.3 IDENTIFICAREA PARCURILOR DE SERVICE
45.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS	45.4 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR
45.5 LAYOUT OF SERVICE PARKS	45.5 DISPUNEREA ÎN PARCURILE DE SERVICE
46. EMPTYING THE TANK AND/OR REFILLING IN THE SERVICE PARK	46. GOLIREA ȘI/SAU UMLEREA REZERVORULUI ÎN PARCUL DE SERVICE
47. FLEXISERVICE – 45'	47. FLEXISERVICE – 45'
47.1 GENERAL	47.1 GENERALITĂȚI
47.2 RUNNING OF FLEXISERVICE AND TIME SCHEDULES	47.2 FUNCȚIONAREA ȘI PROGRAMUL FLEXISERVICE
48. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ)	48. ZONELE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (ZSÎ)
48.1 GENERAL	48.1 GENERALITĂȚI
48.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL	48.2 NUMĂRUL DE MEMBRI AI ECHIBEI
48.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS	48.3 ECHIPAMENTE ȘI SCULE PERMISE

48.4 RSZ VEHICLE PASS 48.5 TYRE FITTING ZONE (TFZ) 48.6 LIGHT FITTING ZONE (LFZ)	48.4 IDENTIFICAREA VEHICULELOR ADMISE ÎN ZSÎ 48.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (TFZ) 48.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (ZMF)
RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY	REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DUPĂ RALIU 51
49. RALLY RESULTS 49.1 ESTABLISHING RESULTS 49.2 PUBLICATION OF RESULTS 49.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY 49.4 FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE 49.5 PROMOTION OF RESULTS 50. PROTESTS AND APPEALS 50.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL 50.2 PROTEST FEES 50.3 DEPOSIT 50.4 EXPENSES 50.5 APPEALS 51. RALLY PRIZE-GIVINGS 51.1 PODIUM CEREMONY 51.2 PRIZE-GIVING 52. FRAS CHAMPIONS' GALA 52.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS 52.2 ABSENCE	49. REZULTATE 49.1 STABILIREA REZULTATELOR 49.2 PUBLICAREA REZULTATELOR 49.3 EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU 49.4 ACOPERIREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ 49.5 PROMOVAREA REZULTATELOR 50. PROTESTE ȘI APELURI 50.1 DEPUNEREA UNUI PROTEST SAU A UNUI APEL 50.2 TAXELE DE PROTEST 50.3 DEPOZIT 50.4 CHELTUIELI 50.5 APELURI 51. DECERNAREA PREMIILOR UNUI RALIU 51.1 FESTIVITATEA DE PREMIERE 51.2 DECERNAREA PREMIILOR 52. GALA CAMPIONILOR F.R.A.S 52.1 CERINȚE PRIVIND PARTICIPAREA 52.2 ABSENȚA
FUEL – REFUELLING	COMBUSTIBIL – ALIMENTARE 5554
53. REFUELLING AND PROCEDURES 53.1 LOCATION 53.2 PROCEDURE IN RZ 53.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS 54. FUEL USE	53. PROCEDURA DE ALIMENTARE 53.1 LOCAȚIE 53.2 PROCEDURA ÎN ZONELE DE ALIMENTARE 53.3 PROCEDURA DE ALIMENTARE DIN STAȚIILE COMERCIALE 54. COMBUSTIBIL ADMIS
TYRES AND WHEELS	PNEURI ȘI ROȚI 56
55. GENERAL 55.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS 55.2 CONTROL 55.3 TYRE MARKING / CONTROL ZONES 55.4 ROAD SECTIONS 55.5 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT	55. GENERALITĂȚI 55.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE MAȘINI ȘI TOȚI CONCURENȚII 55.2 CONTROL 55.3 ZONELE DE 55.4 SECTOARE DE LEGĂTURĂ 55.5 REGLAREA PRESIUNII DIN PNEURI

55.6 SPARE WHEELS	55.6 ROȚI DE REZERVĂ
55.7 TYRE SUPPLIER A SPECIAL STAGE STOP POINT	55.7 PREZENȚA FURNIZORILOR DE PNEURI LA PUNCTUL STOP AL PROBELOR SPECIALE
55.8 AVAILABILITY OF TYRES	55.8 DISPONIBILITATEA PNEURILOR
MECHANICAL COMPONENTS	COMPONENTE MECANICE 58
56. MECHANICAL COMPONENTES	56. COMPONENTE MECANICE
56.1 ENGINE REPLACEMENT	56.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI
56.2 TURBOCHARGERS	56.2 TURBOCOMPRESORUL
56.3 TRANSMISSIONS	56.3 TRANSMISIA
57. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS	57. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MAȘINA
57.1 ON-BOARD CAMERAS	57.1 CAMERE ON-BOARD
57.2 TRACKING SYSTEM	57.2 MONITORIZAREA GPS
57.3 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES	57.3 NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE



2018 Dunlop National Historic Rally Championship	Regulamentul Campionatului Național de Raliuri Istorice - DUNLOP 2018
GENERAL PRINCIPLES	PRINCIPII GENERALE
<p>1. GENERAL CONDITIONS</p> <p>The Romanian Federation Of Motorsport organizes in 2018 the following competitions which are property of FRAS regulated by the International Sporting Code of FIA (CODE) together with its appendixes and the present regulation.</p> <p>DUNLOP NATIONAL HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP 2018 (CNRI-2018).</p> <p>All CNRI rounds may be organized both separate and within a CNRD-2018 stage.</p>	<p>1. CONDIȚII GENERALE</p> <p>Federația Română de Automobilism Sportiv organizează în anul 2018 următoarele competiții sportive, care sunt proprietatea FRAS , reglementate de prezentul Regulament, de Codul Sportiv Internațional al FIA (Codul), de anexele acestuia.</p> <p>Campionatul Național de Raliuri ISTORICE Dunlop 2018 (CNRI 2018). Primează prezentul regulament.</p> <p>Etapele din „CNRI” se organizează concomitent cu o etapă de CNRD-2018, dar pot fi și etape distincte (separate).</p>
<p>1.1 APPLICATION</p> <p>1.1.1 Only the FRAS may grant waivers to these regulations.</p> <p>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).</p> <p>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.</p> <p>1.1.3 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.</p>	<p>1.1 APLICARE</p> <p>Doar FRAS poate acorda derogări de la prezentul regulament.</p> <p>Orice încălcări ale acestor regulamente vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizări conform 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).</p> <p>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 sa informeze Comisarii Sportivi despre orice incident important apărut, care necesită aplicarea acestui regulament sau a regulamentului particular.</p> <p>1.1.3 Tot ce nu este autorizat în mod expres in acest regulament este interzis.</p>
<p>1.2 OFFICIAL LANGUAGE</p> <p>1.2.1</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1.2 LIMBA OFICIALĂ</p> <p>1.2.1</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
<p>1.3 INTERPRETATION</p> <p>Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only FRAS has the authority to</p>	<p>1.3 INTERPRETARE</p> <p>În cazul unor divergențe de interpretare a acestor regulamente, doar Comisia de Raliuri sau dacă e cazul</p>

make a decision.	Consiliul Federal, are autoritatea să ia o decizie.
1.4 DATE OF APPLICATION These regulations come into force on 01 January 2018.	1.4 VALABILITATE Aceste regulamente sunt valabile începând cu data de 01 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 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 of two persons on board each car nominated as driver and co-driver. Both members of the crew can drive on road sections. Both members of the crew may drive on liaison sections. Unless an injured person must be transported, if this is possible and if the situation asks for it, 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 Historic Rally Championship 2018 must have sports licenses issued by FRAS, available for the respective year. Drivers and co-drivers who can be accepted are Romanian residents or non-residents, citizens of a EU member state, with a valid FRAS sports license, valid for the current competition.	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 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. 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 ISTORICE – 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.
2.6 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.	2.6 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

<p>2.7 RECONNAISSANCE The presence on a special stage in any way whatsoever of a 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.</p> <p>2.8 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.</p> <p>2.9 ROAD SECTION The parts of an itinerary which are not used for special stages.</p> <p>2.10 SECTION OF THE RALLY Each part of the rally separated by a regroup.</p> <p>2.11 SERVICE Service is considered any work on a competition car except where limited in these regulations.</p> <p>2.12 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 having more than one car starting at the same time.</p> <p>2.13 TIME CARD A card intended for the entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary.</p> <p>2.14 TECHNICAL ZONE A zone separated by two time controls for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers.</p> <p>2.15 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.</p>	<p>conform definițiilor din prezentul regulament.</p> <p>2.7 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.</p> <p>2.8 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.</p> <p>2.9 SECTOR DE LEGĂTURĂ Parte a traseului care nu este folosită pentru probele speciale.</p> <p>2.10 SECȚIUNE Fiecare parte a raliului separată de o regroupare.</p> <p>2.11 SERVICE Este considerat service orice intervenție (lucru) la mașina cu excepția cazurilor stipulate în acest regulament.</p> <p>2.12 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 posibilitatea de a avea mai mult de o mașină la start în același timp.</p> <p>2.13 CARNET DE CONTROL Carnet folosit pentru înscrierea timpilor înregistrați în diversele puncte de control prevăzute pe traseul raliului.</p> <p>2.14 ZONA TEHNICĂ Zonă delimitată de două posturi de control orar în care comisarii tehnici au posibilitatea de a efectua verificări tehnice.</p> <p>2.15 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.</p>
OFFICIALS	OFICIALI
<p>3. OFFICIALS AND DELEGATES</p> <p>3.1 STEWARDS The panel of stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Stewards are proposed by the Central Committee</p>	<p>3. OFICIALI ȘI DELEGAȚI</p> <p>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</p>

of Referees of the Executive Office of FRAS which approves the Panel'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 FRAS Sporting delegate. The President or Vicepresident of the Rally Commission and/or the FRAS Sports Director

The President of the Rally Commission or the FRAS Sports Director will liaise with the clerk of the course and all other appointed FRAS delegates on the Officials List with every rights and obligations towards FRAS or the organizers, without being on the payment list.

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 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.

The FRAS Observer(s) will review all aspects of the rally and complete the appropriate FRAS report form, in which all organizing aspects will be presented. He will be informed of all decisions and how they may have an impact on the results and classifications of that specific round. Based on the points received for each rally, a championship classification will be established. In case any new projects occur for new

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 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

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.

În cazul apariției unor proiecte noi de etape sau dacă se va pune problema reducerii numărului de etape,

<p>rounds or if some rounds need to be eliminated, the last two qualified rallies will be replaced. For severe non-compliance to the Organizer's Handbook or the Collaboration Contract between FRAS and the Organizer, the Federal Council can eliminate, suspend or replace in any moment the Organizing Permit of any organizer, based on a report issued by the Rally Commission.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>																																																
<p>ELIGIBLE CARS</p> <p>4. CARS ELIGIBLE TO ENTER THE NATIONAL HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP</p> <p>4.1 SUMMARY These are the cars according to Appendix K for Historic Competition Cars which are mentioned in their specific Technical Regulations.</p> <p>4.2 CLASSES <u>Group A (C, D, G1,) in classifications known as I1</u> Group A (SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, GT 1-17, TC 1-15, GTS 1-17)</p> <table border="0"> <tr><td>A1</td><td>up to</td><td>1300 cc</td></tr> <tr><td>A2</td><td>over</td><td>1600 cc</td></tr> <tr><td>A3</td><td>up to</td><td>2000 cc</td></tr> <tr><td>A4</td><td>over</td><td>2000 cc</td></tr> </table> <p><u>Group B (G2, H1,H2,I) in classifications known as I2</u> Group B (T 16-35, TC 16-35, GT 18-37, GTS 18-37)</p> <table border="0"> <tr><td>B1</td><td>up to</td><td>1300 cc</td></tr> <tr><td>B2</td><td>over</td><td>1600 cc</td></tr> <tr><td>B3</td><td>up to</td><td>2000 cc</td></tr> <tr><td>B4</td><td>over</td><td>2000 cc</td></tr> </table> <p>In the 2018 season, all cars will be in one single class, regardless of their group or engine capacity.</p>	A1	up to	1300 cc	A2	over	1600 cc	A3	up to	2000 cc	A4	over	2000 cc	B1	up to	1300 cc	B2	over	1600 cc	B3	up to	2000 cc	B4	over	2000 cc	<p>AUTOMOBILE ADMISE</p> <p>4. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI ISTORICE</p> <p>4.1 SUMAR Acestea sunt automobile conform anexei K pentru vehicule istorice de competiție ce se află în Regulamentul Tehnic al acestora.</p> <p>4.2 CLASE <u>Categoria A (C, D, G1,) numită în clasamente I1</u> Categoria A (SAL 1-4, OT 1-4, OS 1-8, T 1-15, GT 1-17, TC 1-15, GTS 1-17)</p> <table border="0"> <tr><td>A1</td><td>până la</td><td>1300 cm³</td></tr> <tr><td>A2</td><td>până la</td><td>1600 cm³</td></tr> <tr><td>A3</td><td>până la</td><td>2000 cm³</td></tr> <tr><td>A4</td><td>peste</td><td>2000 cm³</td></tr> </table> <p><u>Categoria B (G2, H1,H2,I) numită în clasamente I2</u> Categoria B (T 16-35, TC 16-35, GT 18-37, GTS 18-37)</p> <table border="0"> <tr><td>B1</td><td>până la</td><td>1300 cm³</td></tr> <tr><td>B2</td><td>până la</td><td>1600 cm³</td></tr> <tr><td>B3</td><td>până la</td><td>2000 cm³</td></tr> <tr><td>B4</td><td>peste</td><td>2000 cm³</td></tr> </table> <p>Pentru sezonul 2018 toate autovehiculele vor fi într-o singură clasă indiferent de apartenența la o categorie sau cilindree.</p>	A1	până la	1300 cm ³	A2	până la	1600 cm ³	A3	până la	2000 cm ³	A4	peste	2000 cm ³	B1	până la	1300 cm ³	B2	până la	1600 cm ³	B3	până la	2000 cm ³	B4	peste	2000 cm ³
A1	up to	1300 cc																																															
A2	over	1600 cc																																															
A3	up to	2000 cc																																															
A4	over	2000 cc																																															
B1	up to	1300 cc																																															
B2	over	1600 cc																																															
B3	up to	2000 cc																																															
B4	over	2000 cc																																															
A1	până la	1300 cm ³																																															
A2	până la	1600 cm ³																																															
A3	până la	2000 cm ³																																															
A4	peste	2000 cm ³																																															
B1	până la	1300 cm ³																																															
B2	până la	1600 cm ³																																															
B3	până la	2000 cm ³																																															
B4	peste	2000 cm ³																																															
<p>4.3 ADDITIONAL PROVISIONS Historic Competition cars meet the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> Are according to Appendix K – FIA, up to period I (31/12/1981) with exception to monoposts or prototypes. Mentions in the technical regulations of group I. Are according to the FIA homologation form (during the availability period of the homologation). 	<p>4.3 PREVEDERI SUPLIMENTARE Automobile istorice de competiție îndeplinesc următoarele cerințe:</p> <ol style="list-style-type: none"> sunt conforme cu anexa K - FIA, până la perioada I (31/12/1981) cu excepția monoposturilor sau prototipurilor. Precizări în regulamentul tehnic al grupei I. sunt conforme cu fișa de omologare FIA (din perioada de valabilitate a omologării). 																																																

<p>c. Are according to Appendix J – FIA (in the homologation availability period). The historic cars will use the same documentation as competitors in CNRD, will follow the same competition track and will follow the same rules in regards to the run of the competition.</p>	<p>c. sunt în acord cu Anexa J-FIA (din perioada de valabilitate a omologării) "Vehicule Istorice" vor folosi aceeași documentație ca și concurenții din CNRD, vor parcurge același traseu de concurs și se vor supune aceluiași reguli ce privesc desfășurarea competiției.</p>																																																																																																																																				
<p>CHAMPIONSHIPS & POINTS</p>	<p>CAMPIONATE ȘI PUNCTE</p>																																																																																																																																				
<p>5. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS</p>	<p>5. FORMATUL CAMPIONATULUI</p>																																																																																																																																				
<p>5.1 ATTRIBUTION OF POINTS</p>	<p>5.1 PUNCTAJ</p>																																																																																																																																				
<p>5.1.1 Attribution of championship points</p>	<p>5.1.1 Atribuirea punctelor</p>																																																																																																																																				
<p>For each Championship title, points will be awarded for each rally taking into account the general classification according to the following scale:</p>	<p>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 :</p>																																																																																																																																				
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>≥ 5</th> <th>4</th> <th>3</th> <th>2</th> <th>1</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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					<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>≥ 5</th> <th>4</th> <th>3</th> <th>2</th> <th>1</th> </tr> </thead> <tbody> <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> </tbody> </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				
	≥ 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	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																																																																																																																																				
<p>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.</p>	<p>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.</p>																																																																																																																																				
<table border="1"> <tbody> <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> <tr> <td>Locul 7</td> <td>1 punct</td> </tr> </tbody> </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	Locul 7	1 punct	<table border="1"> <tbody> <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> <tr> <td>Locul 7</td> <td>1 punct</td> </tr> </tbody> </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	Locul 7	1 punct																																																																																																								
Locul 1	7 puncte																																																																																																																																				
Locul 2	6 puncte																																																																																																																																				
Locul 3	5 puncte																																																																																																																																				
Locul 4	4 puncte																																																																																																																																				
Locul 5	3 puncte																																																																																																																																				
Locul 6	2 puncte																																																																																																																																				
Locul 7	1 punct																																																																																																																																				
Locul 1	7 puncte																																																																																																																																				
Locul 2	6 puncte																																																																																																																																				
Locul 3	5 puncte																																																																																																																																				
Locul 4	4 puncte																																																																																																																																				
Locul 5	3 puncte																																																																																																																																				
Locul 6	2 puncte																																																																																																																																				
Locul 7	1 punct																																																																																																																																				
<p>To be eligible for bonus points, the car must remain in the parc fermé at the end of the Leg.</p>	<p>Pentru a obține punctele bonus, mașina trebuie să rămână în parcul închis la finalul zilei.</p>																																																																																																																																				
<p>5.1.3 For the FIA General Ranking additional points as per the following scale will be awarded according to the classification of the 'Power Stage' as in Art 9.3.</p>	<p>5.1.3 Pentru Clasamentul General vor fi atribuite puncte suplimentare pentru clasarea în Power Stage (Art.9.3) conform următorului tabel :</p>																																																																																																																																				

<table border="1" data-bbox="345 153 521 264"> <tr><td>Locul 1</td><td>3</td></tr> <tr><td>Locul 2</td><td>2</td></tr> <tr><td>Locul 3</td><td>1</td></tr> </table> <p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>This is applicable to championship and bonus points</p> <p>5.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION</p> <p>5.2.1 For establishing the final individual rankings of CNRI 2018 Championship Clasification, the number of rounds taken into consideration will be $N_a + N_m$, where N_a are the number of rounds on tarmac and N_m are the number of rounds on gravel. If a round is cancelled, the N-1 rule will no longer apply and all rounds will count in the classification. The driver and the co-driver having totalled the highest number of points will be declared the relevant champion/winner.</p> <p>5.2.2 The best result in $N_a - 1$ + best result in $N_m - 1$ will be considered, regardless if the crew participated or not in all rounds.</p> <p>5.2.3 NUMBER OF CHAMPIONSHIP RALLIES Dunlop National Historic Rally Championship 2018 will consist of 7 rallies.</p>	Locul 1	3	Locul 2	2	Locul 3	1	<table border="1" data-bbox="1027 153 1203 264"> <tr><td>Locul 1</td><td>3</td></tr> <tr><td>Locul 2</td><td>2</td></tr> <tr><td>Locul 3</td><td>1</td></tr> </table> <p>5.1.4 Punctaj redus Daca un raliu nu s-a putut desfășura în totalitate, punctele vor fi acordate în funcție de clasamentul stabilit pentru probele desfășurate astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Aceasta se aplică atât pentru punctele din campionat cât și pentru punctele bonus.</p> <p>5.2 NUMĂRUL DE REZULTATE LUATE ÎN CALCUL PENTRU CLASAMENTUL FINAL</p> <p>5.2.1 Numărul etapelor care vor conta pentru alcătuirea clasamentelor finale individuale ale CNRI-2018 va fi $N_a + N_m$ unde N_a este numărul de etape de asfalt și N_m numărul de etape de macadam din CNRI. În cazul în care o etapă este anulată, nu se mai păstrează regula n-1, toate etapele vor conta în clasament. Pilotul (și copilotul) care au totalizat cel mai mare număr de puncte vor fi declarați Campioni Naționali.</p> <p>5.2.2 Se vor lua în considerare cel mai bun Punctaj la ($N_a - 1$) + cel mai bun Punctaj la ($N_m - 1$), indiferent dacă echipajul a participat sau nu la toate etapele organizate .</p> <p>5.2.3 NUMĂRUL DE RALIURI DIN CAMPIONAT Campionatul Național de Raliuri Istorice Dunlop 2018 va fi alcătuit din 7 raliuri.</p>	Locul 1	3	Locul 2	2	Locul 3	1
Locul 1	3												
Locul 2	2												
Locul 3	1												
Locul 1	3												
Locul 2	2												
Locul 3	1												
<p>6. DUNLOP NATIONAL HISTORIC RALLY CHAMPIONSHIP</p> <p>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. The annual license, the one with which points in any annual championship can be received, must be obtained by 30 June 2018. A competitor with annual license will receive points in all classifications.</p> <p>6.2 One-Event License Drivers recorded in a rally on an One-Event license basis will be ranked and awarded in the respective</p>	<p>6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI ISTORICE DUNLOP 2018</p> <p>6.1 Licențe Nu se vor elibera licențe pilot/copilot/dacă cluburile la care sunt legitimați au la data solicitării restanțe financiare la FRAS . 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.</p> <p>6.2 Licențe One-Event Piloții înscriși într-un raliu pe baza unei licențe One-Event vor fi clasați, premiați la etapa respectivă, însă</p>												

<p>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.</p>	<p>nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele anuale ale Campionatului, inclusiv ale clasamentului pe echipe. În aceste cazuri, piloți clasați 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.</p>
<p>7. DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP 7.1 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The driver who ran the oldest car (according to art. 3 of Appendix K) will be the winner. If a driver uses more than one competition vehicle, then when deciding on the age the car with most points will be considered (Scrutineering Stewards will handle any debate on the vehicle's age) 2. If the tie persists, the specific drivers will be placed on the same position. <p>FRAS may refuse awarding the title in case of too few presences.</p> <p>In order to establish the final classifications of the championship, the rules which will separate crews with a similar number of points will be:</p> <p>7.1.1 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;</p> <p>7.1.2 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 etc.</p> <p>7.1.3 In the event of a further tie, the FRAS 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.</p>	<p>7. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT 7.1 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 următoarele :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pilotul care a condus vehiculul mai vechi (conform art. 3 al Anexei K) va fi desemnat câștigător. Dacă un pilot folosește mai mult de un vehicul, la stabilirea vechimii va fi luat în considerare acela cu care s-au obținut cele mai multe puncte (comisarii tehnici ai CTVI vor rezolva orice litigiu privind vechimea vehiculelor). 2. Dacă egalitatea persista, piloții respectivi vor fi clasati pe aceeași poziție. <p>FRAS poate refuza acordarea titlului în caz de prezență insuficientă.</p> <p>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 :</p> <p>7.1.1 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.</p> <p>7.1.2 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.</p> <p>7.1.3 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.</p>
<p>8. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY 8.1 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND</p>	<p>8. PROCEDURI PRIVIND ALEGEREA TRASEULUI 8.1 RESPECTAREA PLANULUI ORAR OFICIAL ȘI</p>

<p>SPORTING PROGRAMME</p> <p>8.1.1 Except in a case of force majeure, the clerk of the course must ensure that the itinerary is respected.</p> <p>8.1.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the FRAS Safety Delegate.</p>	<p>PROGRAMULUI SPORTIV</p> <p>8.1.1 Cu excepția cazurilor de forță majoră, Directorul Sportiv trebuie să se asigure că traseul este respectat.</p> <p>8.1.2 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.</p>
<p>9. RALLY CHARACTERISTICS</p> <p>9.1 RALLY CONFIGURATION</p> <p>9.1.1 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.</p> <p>9.1.2 The total distance of the special stages shall be 120 Km minimum</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 three in a rally, super special stages excluded. <p>9.2 PROGRAMME FOR THE RALLIES</p> <p>Other than respecting the following criteria, organisers are encouraged to evolve their own rally characteristics and may devise their own rally programme/itinerary.</p> <p>9.2.2 The competitive part of the rally will take place over 1.5 days. Any modification of this format can be done only with FRAS and Rally Commission approval.</p> <p>9.2.3 The reconnaissance itinerary must contain only Thursday and Friday for CNRI.</p> <p>The reconnaissance for Superspecial Stage will be:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Free of any restrictions, with respecting the traffic legislation - Free of restrictions, by foot - Pace notes will be provided to the crews, which will be done by a designated crew - During a schedule, with the car (even the competition car), if possible <p>9.2.4 The schedule for rallies included in the FIA calendar will be established according to the FIA RRSR regulations. Any request to modify the schedule must be well stated (with arguments) by the organizer and approved by FRAS and the Rally Commission.</p> <p>9.3 POWER STAGE</p>	<p>9. CARACTERISTICILE UNUI RALIU</p> <p>9.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU</p> <p>9.1.1 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.</p> <p>9.1.2 Distanța totală a probelor speciale va fi de minim 120km .</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>9.2 PROGRAM</p> <p>În afara respectării următoarelor criterii, organizatorii sunt încurajați să dezvolte caracteristicile proprii ale raliului lor.</p> <p>9.2.2 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 Raliuri.</p> <p>9.2.3 Programul recunoașterilor trebuie să fie cuprins doar în ziua de joi și vineri pentru CNRI.</p> <p>Recunoașterile la Superspeciala se vor face:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>9.2.4 Programul raliurilor înscrise și în calendarul FIA 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.</p> <p>9.3 'POWER STAGE'</p>

<p>9.3.1 During every Dunlop National Historic Rally Championship 2018 the organizers must include a special stage called Power Stage, with the purpose of advertising the event through media.</p> <p>9.3.2 Characteristics This stage must:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Be the last stage of the rally. - Be run at a time in agreement with FRAS; - Be run as a stage of the event for all classified competitors; <ul style="list-style-type: none"> - Be representative of the rally; - Be of a distance of at least 6 km; - Be chosen in consultation with and after the approval of FRAS Rally Commission. <p>9.3.3 Details of the running of the stage must be included in the Supplementary regulations.</p> <p>9.3.4 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 definitely stopped before all competitors run it, no bonus points will be provided for the Power Stage.</p> <p>9.4 PRESS CONFERENCES</p> <p>9.4.1 Pre-rally Press Conference At each Championship rally, a maximum of 6 drivers/co-drivers/team personnel will be selected by the Media delegate to attend a press conference. This will take place in the media centre at a time agreed between the organiser and the Media delegate, as detailed in the supplementary regulations.</p> <p>9.4.2 Post-rally Press Conference The top 3 crews 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:</p> <p>9.4.3 '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</p>	<p>9.3.1 În fiecare etapă a Campionatului Național de Raliuri Istorice Dunlop 2018 organizatorii trebuie să includă o probă specială numită 'Power Stage' cu scopul creșterii mediatizării raliului.</p> <p>9.3.2 Caracteristici Aceasta probă trebuie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - să fie ultima probă specială a raliului; - 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. <p>9.3.3 Detalii privind desfășurarea probei trebuie incluse în Regulamentul Particular.</p> <p>9.3.4 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, nu se acordă punctele.</p> <p>9.4 CONFERINȚE DE PRESĂ</p> <p>9.4.1 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.</p> <p>9.4.2 Conferința de presă finală Primele 3 echipaje din clasament trebuie să participe la conferința de presă care se va desfășura la centrul media la finalul fiecărei etape de raliu. În scopul creșterii mediatizării, organizatorii sunt îndemnați să includă în programul raliurilor și următoarele aspecte :</p> <p>9.4.3 "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</p>
---	--

<p>service park after the Shakedown and at a time and location advised to the relevant teams by the Media delegate during the rally. Other selected drivers and team personnel could be requested to attend.</p> <p>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.</p> <p>9.4.4 Autograph Signing Session</p> <p>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.</p> <p>9.4.5 Organiser's Promotional Activities</p> <p>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 before the beginning of the rally. Organizers must, however, send to FRAS the detailed explanation for the itinerary modifications needed.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>9.4.4 Sesiuni de autografe.</p> <p>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.</p> <p>9.4.5 Acțiunile promoționale</p> <p>Organizatorii pot solicita federației participarea echipajelor și a membrilor echipelor la diverse acțiuni 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.</p>
<p>STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA</p>	<p>DOCUMENTE STANDARD ȘI PERMISUL DE ORGANIZARE</p>
<p>10. FRAS STANDARDISED DOCUMENTS</p> <p>10.1 GENERAL</p> <p>The format and procedure of the following documents as in Appendix II must be followed:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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</p>	<p>10. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS</p> <p>10.1 GENERALITĂȚI</p> <p>Pentru următoarele documente trebuie respectate formatul și procedura prevăzute în Anexa II :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>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</p>

<p>publication shall not be amended without approval from the FIA.</p> <p>10.2 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.</p> <p>10.3 TIME CARDS 10.3.1 Each crew is responsible for: - Its time card. - Submitting the time card at the controls and for the 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. 10.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make entries on the time card, except for the sections marked "for competitor's use". 10.3.3 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. 10.3.4 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.</p>	<p>Înainte de publicare nu vor fi modificate fără acordul FRAS.</p> <p>10.2 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.</p> <p>10.3 CARNET DE CONTROL 10.3.1 Fiecare echipaj este responsabil pentru : - 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. 10.3.2 Doar oficialii din posturi au dreptul să completeze carnetul de control, cu excepția câmpurilor din rubrica "pentru uz concurent". 10.3.3 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. 10.3.4 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.</p>
<p>11. ISSUING OF A FRAS VISA See Appendix IX – Organisational Requirement Specifications</p>	<p>11. 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.</p>
<p>INSURANCE</p>	<p>ASIGURĂRI</p>
<p>12. INSURANCE COVER 12.1 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</p>	<p>12. ACOPERIRE 12.1 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</p>

<p>amount covered should be expressed in USD or Euros.</p> <p>The insurance will be handled by FRAS and it is mandatory for all organizers. The Insurer for all CNRI 2018 rounds is "GENERALI", FRAS partner.</p> <p>12.2 PUBLIC LIABILITY COVER</p> <p>12.2.1 The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability).</p> <p>12.2.2 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.</p> <p>12.2.3 The insurance cover must at least be in effect 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.</p> <p>12.3 EXCLUSION OF COVER</p> <p>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.</p>	<p>acoperite). Suma asigurată trebuie să fie exprimată în USD sau Euro.</p> <p>Asigurarea va fi intermediată de către FRAS și este obligatorie pentru toți organizatorii. Asiguratorul tuturor etapelor din CNRD 2018 este societatea "GENERALI", partener FRAS.</p> <p>12.2 ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ</p> <p>12.2.1 Asigurarea premium care trebuie inclusă în taxa de înscriere trebuie să garanteze o acoperire corespunzătoare pentru eventualele pagube produse unor terțe părți (răspundere civilă).</p> <p>12.2.2 Asigurarea de răspunderea 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 rally.</p> <p>12.2.3 Asigurarea trebuie acoperi cel puțin perioada 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.</p> <p>12.3 NEACOPERITE DE ASIGURARE</p> <p>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.</p>
<p>CAR IDENTIFICATION</p>	<p>IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR</p>
<p>13. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS</p> <p>For the rallies which count only in CNRI-2018 the competition numbers will be the same as the drivers' license number, provided by the FRAS Secretariat by the end of 01 March 2018, based on the overall 2017 classifications, the licensing regulation and the preferential number requests.</p> <p>Regarding the rallies registered in ERT FIA calendar also, the organizers can distribute other competition numbers, according to FIA regulations.</p> <p>The entire competition numbers set, sideway panels from doors (containing the Championship's logo), as well as the mandatory advertising provided by FRAS will be given by FRAS, when receiving the license. The price for these numbers will be paid when paying the license. The co-driver's name will be as well provided.</p> <p>For each of the following rounds, the competitors may request a new set of numbers with at least 7 days before the start of a round.</p>	<p>13. NUMERE ALOCATE PENTRU ÎNTREG SEZONUL</p> <p>Pentru raliurile care contează doar pentru CNRI 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 licențiere și a cererilor de număr preferential.</p> <p>În cazul raliurilor înscrise și în calendarul FIA-ERT, organizatorii pot distribui alte numere de concurs, conform prevederilor FIA.</p> <p>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 deasemenea comunicat. Pentru oricare din etapele următoare concurenții pot solicita un nou set de numere cu cel puțin 7 zile înaintea startului în etapă.</p>
<p>14. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING</p>	<p>14. NUMERE DE CONCURS ȘI PUBLICITATE</p>

<p>14.1 GENERAL</p> <p>14.1.1 Any advertising within this identification is obligatory and may not be refused by the competitors. No modifications are allowed to these panels.</p> <p>14.2 FRONT DOOR PANELS</p> <p>The competition numbers will be black on a white circle, with a diameter between 440 and 500 mm, by choice, depending on the car's size. It is mandatory to post them on the side doors and optional on the engine's cover and the back of the car.</p> <p>14.3 REAR WINDOW</p> <p>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, reserved for FRAS.</p> <p>14.4 SIDE WINDOWS</p> <p>Two numbers for each rear side window which shall be 20 cm high with a stroke width of at least 25 mm, black color.</p> <p>14.4.1 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.</p> <p>14.4.2 It is at the organisers' discretion to distribute roof panels to the competitors.</p> <p>14.5 FRONT PLATE</p> <p>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.</p> <p>14.6 RESTRICTIONS ON ADVERTISING</p> <p>14.6.1 Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. - It does not interfere with the crew's vision through the windows. <p>14.6.2 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.</p> <p>14.7 MANDATORY FRAS ADVERTISING</p> <p>All competitors signed in Dunlop National Historic Rally Championship are required to post the mandatory FRAS advertising which can be:</p> <p>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</p>	<p>14.1 GENERALITĂȚI</p> <p>14.1.1 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.</p> <p>14.2 PORTIERELE DIN FAȚĂ</p> <p>Numerele de concurs vor fi de culoare neagra pe fondul unei buline albe cu diametru cuprins între 440 mm și 500 mm, la alegere, în funcție de mărimea automobilului. Este obligatorie postarea lor pe portiere și optional pe capota motorului și portbagaj.</p> <p>14.3 LUNETĂ</p> <p>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.</p> <p>14.4 GEAMURI LATERALE</p> <p>Două numere pe fiecare geam lateral spate, de cel puțin 20 cm înălțime și grosime de cel puțin 25 mm de culoare neagra.</p> <p>14.4.1 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.</p> <p>14.4.2 Distribuirea panourilor de acoperiș către concurenți este la latitudinea organizatorului.</p> <p>14.5 PANOUL FRONTAL (CĂMILĂ)</p> <p>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.</p> <p>14.6 RESTRIȚII PRIVIND PUBLICITATEA</p> <p>14.6.1 Concurenților le este permis să aplice în mod liber orice publicitate pe automobile, cu următoarele condiții :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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; - să nu-i blocheze echipajului vizibilitatea prin ferestre. <p>14.6.2 Textul publicității obligatorii a fiecărui organizator trebuie clar indicat în regulamentul particular, sau într-un buletin înainte de închiderea înscrierilor în raliu.</p> <p>14.7 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS</p> <p>Toți concurenții înscriși în Campionatul Național de Raliuri Istorice Dunlop sunt obligați să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, care poate fi :</p> <p>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</p>
--	---

<p>other tyer companies;</p> <p>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;</p> <p>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.</p>	<p>echipajele care nu au contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope;</p> <p>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;</p> <p>c.- In lateralul 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).</p>
<p>15. DRIVER’S AND CO-DRIVER’S NAMES</p> <p>15.1 REAR SIDE WINDOWS</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>The driver’s name shall be the upper name on both sides of the car.</p>	<p>15. NUMELE PILOTULUI ȘI COPILOTULUI</p> <p>15.1 ARIPILE FATA</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pe aripile fata in partea superioara a lor 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. <p>Numele trebuie să fie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - scrise cu caractere Helvetica, culoare alba; - Inițialele și prima literă a fiecarui nume cu majuscule, restul cu litere mici; -6 cm înălțime (majusculele) și o grosime de 1 cm. <p>Numele pilotului trebuie să fie poziționat deasupra numelui copilotului, pe ambele laturi ale automobilului.</p>
<p>DRIVING CONDUCT</p>	<p>CONDUITA LA VOLAN</p>
<p>16. BEHAVIOUR</p> <p>16.1 GENERAL RULES</p> <p>16.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.</p> <p>16.1.2 When cars are subject to parc fermé rules (Art. 38), 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.</p> <p>16.1.3 Crews must always drive in the direction of the special stage (exception solely when effecting a turn around).</p> <p>16.1.4 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.</p> <p>16.2 DURING RECONNAISSANCE</p> <p>16.2.1 It is emphasised that reconnaissance is not</p>	<p>16. COMPORAMENT</p> <p>16.1 REGULI GENERALE</p> <p>16.1.1 Concurenții trebuie să se comporte întotdeauna într-o manieră compatibilă cu spiritul sportiv.</p> <p>16.1.2 Atât timp cat automobilele sunt în regim de parc închis (Art. 38), 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 altfel în acest Regulament.</p> <p>16.1.3 Echipajele trebuie să se deplaseze întotdeauna în sensul de parcurgere a probelor speciale (cu excepția manevrelor de reintrare pe probă).</p> <p>16.1.4 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.</p> <p>16.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERILOR</p> <p>16.2.1 Se accentuează faptul că recunoașterile nu sunt</p>

<p>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.</p> <p>16.2.2 Speeding during reconnaissance will incur a fine applied by the clerk of the course as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - For crossing the speed with 10-20 km/h the fine is of 25 EUR. In this case the speed limit must have been exceeded for at least 10 seconds. - For exceeding the speed limit for more than 20 km/h, 50 EUR fine - For exceeding the speed limit for more than 50 km/h, 100 EUR fine - Other penalties applied by the Clerk of the Course <p>The fines are to be paid towards FRAS by the end of the first Stewards Meeting, otherwise start will be refused.</p> <p>For two or more fines, the total amount to be paid will be doubled.</p> <p>16.2.3 Other traffic infringements during reconnaissance will incur a fine applied by the Stewards.</p> <p>16.2.4 The amount of this fine will be unaltered by any fine imposed by the police.</p> <p>16.2.5 The fine will be doubled in case of a second offence committed during reconnaissance in the same rally.</p> <p>16.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY According to the supplementary regulations (optional).</p> <p>16.4 TRAFFIC LAWS</p> <p>16.4.1 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.</p> <p>16.4.2 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.</p>	<p>antrenamente. Toate regulile de circulație trebuie strict respectate, siguranța și drepturile celorlalți participanți la trafic trebuie respectate.</p> <p>16.2.2 Viteza excesivă în timpul recunoașterilor va atrage o amendă aplicată de Directorul Sportiv după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 <p>Amenzile se plătesc către FRAS până la prima ședință CCS, sub sancțiunea refuzului startului.</p> <p>Pentru a doua sau pentru următoarele amenzi cuantumului acestora se dublează.</p> <p>16.2.3 Orice alte abateri de la regulile de circulație în timpul recunoașterilor vor atrage o amendă aplicată de către Comisarii Sportivi.</p> <p>16.2.4 Valoarea acestei amenzi nu va fi modificată în cazul unei amenzi aplicate de poliție.</p> <p>16.2.5 Valoarea amenzii va fi dublată în cazul unei o a doua abateri în timpul aceluiași raliu.</p> <p>16.3 VITEZA EXCESIVĂ ÎN TIMPUL RALIULUI Conform regulamentului particular (opțional).</p> <p>16.4 CODUL RUTIER</p> <p>16.4.1 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.</p> <p>16.4.2 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.</p>
ENTRIES	ÎNSCRIERI
<p>17. ENTRY PROCEDURE</p> <p>17.1 GENERAL Entries must be made according to Articles 3.8 – 3.20 of the Code.</p> <p>17.2 SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION) Any FRAS competition licence-holder wishing to take part in a rally must send the due entry fee and the</p>	<p>17. PROCERURA DE ÎNSCRIERE</p> <p>17.1. GENERALITĂȚI Înscrierile trebuie să se desfășoare în conformitate cu Articolele 3.8 - 3.20 din Cod.</p> <p>17.2 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</p>

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 show the original signed document at the administrative verifications.

All competitors who have debts towards FRAS will not have the entry form validated for the specific round. The refuse of validation can be also given if the clubs in which the crew is member have financial debts towards FRAS. Partial payments towards FRAS (proven with documents) are not considered debts.

In case there are any unclear details or if there are any doubts regarding the competence or the eligibility of registered competitors on the team license, the competition secretariat will collaborate with FRAS secretariat present at the event for following the CNRI regulations follow. The competition Chief Secretary will request any information about the registered competitors or teams to the FRAS secretary on duty, will collaborate with him in all registrations and entries matters.

17.3 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.

17.4 ASN AUTHORISATIONS

For foreign competitors, drivers and co-drivers, authorisation must be given according to Art. 3.9 of the Code.

17.5 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:

- the organisers, before 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.

17.6 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS

By the very fact of signing the entry form, the

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.

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 CNRI. 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.

17.3 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.

17.4 ACCEPTUL ASN

Pentru concurenții străini, piloți și copiloți, autorizația poate fi acordată conform Art 3.9 din Cod.

17.5 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI/SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI

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.

17.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI

Prin semnarea cererii de înscriere, participanții se

<p>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.</p>	<p>supun jurisdicției sportive specificate în Cod și anexe sale, în acest regulament și în regulamentul particular al raliului.</p>
<p>18. ENTRY CLOSING DATE</p> <p>Entry closing date will be Friday, the week before the competition, by 20:00 o'clock. No other license requests after this time are accepted. After this date, only One-Event licenses may be issued as an exception.</p> <p>Application forms arrived after this date can be accepted with the payment of a premium fee of + 20% from the initial value.</p>	<p>18. DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR</p> <p>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 data. După această data, în cazuri excepționale se pot elibera doar licențe One- Event.</p> <p>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.</p>
<p>19. ENTRY FEES</p> <p>19.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM</p> <p>An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees.</p> <p>19.1.1 CREW</p> <p>-300 euro</p> <p>19.2 REFUND OF ENTRY FEES</p> <p>Entry fees will be refunded in full:</p> <ul style="list-style-type: none"> - To candidates whose entry has not been accepted. - In the case of the rally not taking place. <p>19.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES</p> <p>Entry fees will be partially refunded:</p> <ul style="list-style-type: none"> -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. 	<p>19. TAXE DE ÎNSCRIERE</p> <p>19.1 CUANTUM</p> <p>Un formular de înscriere va fi acceptat doar dacă este însoțit de plata tuturor taxelor de înscriere.</p> <p>19.1.1 ECHIPAJ</p> <p>- 300 euro</p> <p>19.2 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE</p> <p>Taxele de înscriere vor fi restituite în totalitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> - concurenților a căror înscriere nu a fost acceptată - în cazul în care raliul nu are loc <p>19.3 RESTITUIREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE</p> <p>Taxele de înscriere vor fi restituite parțial:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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.
<p>20. CLASSES</p> <p>20.1 CHANGE OF CLASS ENTERED</p> <p>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.</p>	<p>20. CLASE</p> <p>20.1 SCHIMBAREA CLASEI</p> <p>Dacă la verificările tehnice inițiale se constată că o mașină nu corespunde grupei și/sau clasei în care a fost înscrisă, Comisarii Sportivi o pot transfera în grupa / clasa corespunzătoare recomandate de comisarii tehnici.</p>
<p>RECONNAISSANCE</p>	<p>RECUNOAȘTERI</p>
<p>21. RECONNAISSANCE</p> <p>21.1 RECONNAISSANCE CARS</p> <p>21.1.1 Common requirements:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Cars which conform to the following specifications</p>	<p>21. RECUNOAȘTERI</p> <p>21.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERI</p> <p>21.1.1 Prevederi comune:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Pot fi folosite următoarele tipuri de automobile :</p>

may be used:

21.1.2 Standard Cars

- Totally unmodified standard cars as offered for sale to the general public.

21.1.3 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.

21.2 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.

21.3 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.

21.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE

21.4.1 Timetable

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

21.4.2 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.

21.4.3 Number of passages

21.1.2 Automobile standard

- Automobile standard nemodificate, cele oferite spre vânzare publicului larg.

21.1.3 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.

21.2 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

21.3 RESTRICȚII

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.

21.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR

21.4.1 Program

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

21.4.2 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.

21.4.3 Numărul de treceri

<p>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.</p> <p>21.4.4 Speed during reconnaissance</p> <p>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.</p> <p>21.4.5 Shakedown stage</p> <p>It is not mandatory to include shakedown in the reconnaissance schedule. Shakedown is considered as a special event. At least a "O" 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.</p> <p>The co-driver's seat can be taken during the shakedown by anyone above 18, based on a signed declaration, together with a copy of the ID. The form must be approved by the Clerk of the Course.</p> <p>In order to allow different specific adjustments for the competition cars, the Shakedown timetable will be established as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - The entire timetable, cars in classes 2, 3, 4, 5, 11 - Restricted (reduced) timetable for others <p>21.4.6 Number of persons</p> <p>During each passage through a special stage, only the crew is permitted in the car.</p>	<p>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.</p> <p>21.4.4 Viteza la recunoașteri</p> <p>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.</p> <p>21.4.5 Shakedown</p> <p>Nu este obligatorie includerea shakedown-ului în programul de recunoașteri. Shakedown-ul este considerată ca o probă specială. Cel puțin o mașină "O" 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.</p> <p>Pentru a oferi posibilitatea de reglaje, ajustări specific la mașinile de concurs, programul Shakedown-ului va fi făcut astfel:</p> <ul style="list-style-type: none"> - întreg programul, mașinile din clasele 2, 3, 4, 5, 11 - program restricționat (reduc) pentru celelalte clase <p>21.4.6 Numărul de persoane</p> <p>Pe probele speciale, la bordul automobilului sunt admiși doar membrii echipajului.</p>
<p>ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING</p>	<p>VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE și TEHNICE</p>
<p>22. BEFORE THE START OF THE COMPETITIVE ELEMENT OF THE RALLY</p> <p>22.1 GENERAL</p> <p>22.1.1 The administrative checks can be made during the reconnaissance registration, if this was mentioned in the supplementary regulations.</p> <p>A delay of the administrative checks above the specified hour can only be done by the Chief Secretary, with the payment of 20 EUR.</p> <p>The crews who come for the first time at CNRD 2018 will provide during the administrative checks the following:</p> <ul style="list-style-type: none"> - FRAS licence for driver and co-driver, valid for 2018 - Driver's license for driver and co-driver, or a valid 	<p>22. ÎNAINTEA STARTULUI ELEMENTELOR COMPETITIVE ALE RALIULUI</p> <p>22.1 GENERALITĂȚI</p> <p>22.1.1 Verificările administrative pot fi făcute și la înscrierile pentru recunoașteri, dacă acest lucru a fost specificat în regulamentul particular.</p> <p>Amânarea verificărilor administrative peste ora programată poate fi făcută doar cu aprobarea șefului secretariatului și contra unei sume de 20 euro.</p> <p>Echipajele/sportivii care se prezintă pentru prima dată la o etapă din CNRI 2018 vor prezenta cu ocazia verificărilor administrative următoarele documente :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Licența pilot/copilot valabilă pe anul 2018 - Permisul de conducere pilot și copilot, sau dovadă înlocuitoare valabilă. (Sunt exceptați concurenții

<p>replacement proof (except competitors under 18)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Car's documents: car ID, insurance cover - Declaration on personal responsibility / rent contract, if the competition car is not a personal property <p>The entry form must be signed by both driver and co-driver.</p> <p>After this, at the following rounds only the documents not related to the first presentation are required. The Driver's license and the car's insurance are mandatory to present.</p> <p>For the international stages, the specific regulations will be followed.</p> <p>During the competition the officials inside the secretariat can request additional documents verifications. The competitors must have the above-stated documents at all times with them or in the service park. The absence, non-declaration or non-compliance of these documents during spontaneous controls at the specific round will be penalized with a fee of at least 100 EUR at the specific competition, going up to exclusion, requested by the Clerk of the Course.</p> <p>22.1.2 Cars may be presented at scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in supplementary regulations. The organisers may 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.</p> <p>22.1.3 At scrutineering, competitors must present all items of their equipment at their first CNRI 2018 round.</p> <p>The presentation of their equipment at the following rounds is no longer mandatory (if the supplementary regulations does not say otherwise), except when a part of the equipment is replaced.</p> <p>The supplementary regulations or a bulletin issued by the organizer or Clerk of the Course may request verifications of the clothing, helmets, HANS etc. during the initial scrutineering.</p> <p>An individual file with details about the crew's equipment will be completed and sent to the FRAS scrutineering commission, by the end of the closing of entries of the first round where the competitor participates. Any non-compliance found in this file found during the entire competition season by the</p>	<p>sub 18 ani).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Documentele mașinii de concurs : talon, RCA - Declarație pe propria răspundere/contract de închiriere, dacă mașina de concurs nu este proprietate personală. <p>Cererea de înscriere va fi obligatoriu semnată de către pilot și copilot.</p> <p>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.</p> <p>Pentru etapele internaționale se vor respecta regulamentele specifice.</p> <p>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 100 euro, până la excludere, pronunțată de către Directorul Sportiv.</p> <p>22.1.2 Automobilele pot fi prezentate la verificările tehnice inițiale de către un membru al echipei, dacă 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.</p> <p>22.1.3 Sportivii care se prezintă pentru prima dată la o etapă din CNRI 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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>
--	---

<p>scrutineering stewards will be penalized with a fee of at least 50 EUR, decided by the Clerk of the Course, or with any other penalties decided by the Stewards Panel.</p> <p>22.1.4 The crew must show the cars' complete original FIA homologation form.</p> <p>22.1.5 Scrutineers will require the chassis and cylinder block to be marked.</p> <p>22.1.6 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.</p> <p>22.1.7 At the initial scrutineering will be verified first the identification of the car, the chassis and the engine block.</p> <p>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.</p> <p>22.2 TIMETABLE</p> <p>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.</p> <p>22.2.1—The delay for initial scrutineering will be penalized as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - under 15 min delay – 50 EUR fine - between 30 min and 1 hour – 150 EUR - over 1 hour – 200 EUR and/or another penalty applied by the Clerk of the Course <p>The fees will be paid at the Secretariat towards FRAS, by the first Stewards Meeting, otherwise the start will be refused.</p> <p>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.</p> <p>23. DURING THE RALLY</p> <p>23.1 ADDITIONAL CHECKS</p> <p>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.</p>	<p>către comisarii tehnici va fi sancționată cu amendă de minim 50 euro pronunțată de către directorul sportiv sau cu alte sancțiuni la latitudinea CCS.</p> <p>22.1.4 Trebuie prezentată în original fișa completă de omologare FIA/FRAS a automobilului.</p> <p>22.1.5 Comisarii tehnici vor solicita marcarea șasiului și a blocului motor.</p> <p>22.1.6 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.</p> <p>22.1.7 La controlul tehnic inițial vor fi verificate identificarea automobilului, a șasiului și a blocului motor.</p> <p>La verificările tehnice automobilele de competiții trebuie să corespundă Pașaportului Tehnic și fișei de omologare FIA.</p> <p>Echipele care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiție, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admise.</p> <p>22.2 PROGRAM</p> <p>Sigilarea componentelor, verificarea greutății automobilelor și verificările tehnice inițiale se vor desfășura conform unui program stabilit prin regulamentul particular sau printr-un buletin emis de organizator.</p> <p>22.2.1 Întârzierea la VTI va fi sancționată astfel :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>Amenzile vor fi achitate la secretariat, până la prima ședință a CCS sub refuzul startului în concurs.</p> <p>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</p> <p>23. ÎN TIMPUL RALIULUI</p> <p>23.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE</p> <p>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-</p>
--	--

<p>23.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR</p> <p>23.2.1 The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the rally.</p> <p>23.2.2 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.</p> <p>23.2.3 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.</p> <p>23.2.4 Any fraud discovered, and in particular identification marks presented as original which have been tampered with, will be reported to the Stewards.</p> <p>24. FINAL CHECKS</p> <p>24.1 FINAL PARC FERMÉ After finish formalities, cars must be placed in a parc fermé where they shall remain until released by the Stewards.</p> <p>24.2 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.</p> <p>24.3 HOMOLOGATION FORM The complete original FIA homologation form and other necessary certifications must be available for final checks. For regional cars the corresponding original ASN documents must be available.</p>	<p>ului.</p> <p>23.2 RESPONSABILITATEA CONCURENȚILOR</p> <p>23.2.1 Concurentul este responsabil pentru conformitatea tehnică a automobilului pe toată durata raliului.</p> <p>23.2.2 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.</p> <p>23.2.3 Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului să verifice reinstalarea corectă a oricărui element al mașinii demontat la verificări.</p> <p>23.2.4 Orice fraudă descoperită și în special semnele de identificare prezentate ca originale și care au fost modificate, va fi raportată Comisarilor Sportivi.</p> <p>24. VERIFICĂRI FINALE</p> <p>24.1 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.</p> <p>24.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR Automobilele demontate la verificările tehnice finale vor fi selectate fie la discreția Comisarilor Sportivi fie ca urmare a unei contestații sau a recomandării Directorului Sportiv.</p> <p>24.3 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.</p>
SHAKEDOWN	SHAKEDOWN

<p>25. SHAKEDOWN REQUIREMENTS</p> <p>25.1 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.</p> <p>25.2 RUNNING OF SHAKEDOWN</p> <p>25.2.1 The shakedown stage shall be run as if it were a stage run during the rally and include all the appropriate safety measures.</p> <p>25.2.2 The shakedown stage may be run using a super special stage or part of a stage of the itinerary of the rally.</p> <p>25.2.3 For the application of Art. 21.3, the shakedown is considered to be part of reconnaissance.</p> <p>25.2.4 The surface of the shakedown should be the same as the surface of the majority of the special stages.</p> <p>25.3 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.</p> <p>25.4 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.</p> <p>25.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN A competitor whose car breaks down during the shakedown shall nevertheless be required to attend the ceremonial start.</p> <p>25.6 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.</p> <p>25.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN Service may be carried out only in the main service park, unless otherwise permitted in the supplementary regulations of the rally.</p>	<p>25. CERINȚE PRIVIND SHAKEDOWN-UL</p> <p>25.1 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. Incluzerea shakedown-ului în programul raliului este opțiunea organizatorului.</p> <p>25.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI</p> <p>25.2.1 Desfășurarea shakedown-ului va fi identică cu cea a unei probe speciale a raliului, inclusiv toate măsurile de securitate necesare.</p> <p>25.2.2 Shakedown-ul se poate desfășura pe traseul unei probe super-speciale sau pe o parte a traseului unei probe speciale a raliului.</p> <p>25.2.3 Pentru aplicarea Art 21.3, shakedown-ul este considerat ca făcând parte din recunoașteri.</p> <p>25.2.4 Suprafața de desfășurare a shakedown-ului trebuie să fie aceeași ca suprafața majorității probelor speciale.</p> <p>25.3 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.</p> <p>25.4 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.</p> <p>25.5 DEFECȚIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI Concurenții ale căror mașini s-au defectat în timpul shakedown-ului trebuie totuși să participe la startul festiv.</p> <p>25.6 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.</p> <p>25.7 SERVICE 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.</p>
<p>26. FREE PRACTICE / QUALIFYING For these regulations, please refer to the regulations of the relevant championship (if applicable).</p>	<p>26. ANTRENAMENTE LIBERE / CALIFICĂRI Nu sunt prevăzute.</p>
<p>CONTROLS</p>	<p>POSTURI DE CONTROL (CONTROALE)</p>

<p>27. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS</p> <p>27.1 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.</p> <p>27.2 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.</p> <p>27.3 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS The stopping time within any control area is limited to the time necessary for carrying out control operations.</p> <p>27.4 READINESS TO WORK</p> <p>27.4.1 Controls shall be ready to function at least 30 minutes before the target time for the passage of the first competing car.</p> <p>27.4.2 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.</p> <p>27.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION</p> <p>27.5.1 Crews must check in in the correct sequence of controls and in the direction of the rally route.</p> <p>27.5.2 It is prohibited to re-enter a control area.</p> <p>27.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS</p> <p>27.6.1 Crews are obliged to follow the instructions of the marshals of any control. Failure to do so will be reported to the Stewards.</p> <p>27.6.2 All control officials must be identifiable. At each control, the chief official must wear a distinctive tabard.</p> <p>27.7 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 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.</p> <p>27.8 ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE AND CAMERA MAINTENANCE POINTS The organisers may establish on-board camera (OBC)</p>	<p>27. CONTROALE – CERINȚE GENERALE</p> <p>27.1 SEMNALIZAREA POSTURILOR DE CONTROL Toate posturile de control, adică controalele orare și de trecere, începutul și sfârșitul probelor speciale, zonele de regrupare, vor fi semnalizate prin panouri conform standardelor aprobate de FIA conform schițelor și distanțelor prevăzute în Anexa I.</p> <p>27.2 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.</p> <p>27.3 TIMPUL DE STAȚIONARE ÎN ZONELE DE CONTROL Perioada de staționare în zonele de control este limitată la timpul necesar efectuării operațiunii de control.</p> <p>27.4 PERIOADA DE FUNCȚIONARE</p> <p>27.4.1 Controalele trebuie să fie funcționale cu cel puțin 30 de minute înainte de timpul programat pentru trecerea primului automobil din competiție.</p> <p>27.4.2 Dacă Directorul Sportiv nu decide altceva, controalele își vor încheia activitatea la 15 minute după timpul ideal al ultimului concurent plus întârzierea maximă admisă.</p> <p>27.5 SUCCESIUNEA ȘI SENSUL DE PARCURGERE A CONTROALELOR</p> <p>27.5.1 Concurenții sunt obligați să respecte succesiunea corectă a controalelor și direcția de parcurs a raliului.</p> <p>27.5.2 Este interzis să se reentre într-o zonă de control.</p> <p>27.6 INDICAȚIILE ARBITRILOR</p> <p>27.6.1 Concurenții sunt obligați să respecte instrucțiunile arbitrilor din orice post de control.</p> <p>27.6.2 Toți oficialii din posturi trebuie să poată fi identificați. În fiecare post de control, șeful de post va purta o vestă distinctivă.</p> <p>27.7 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 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 echipajele să poată petrece cel puțin 15 minute în zona media.</p> <p>27.8 PUNCTE DE SCHIMB A DATELOR DE PE CAMERELE ON-BOARD Organizatorii pot stabili pe traseul raliului puncte de</p>
---	--

<p>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.</p> <p>Video data may also be exchanged and cameras maintained in the media zone, in regroupings 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.</p> <p>All such work carried out will be done under the supervision of a marshal or rally official.</p>	<p>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.</p> <p>Toate aceste operațiuni pot fi efectuate doar sub supravegherea unui arbitru sau oficial.</p>
<p>28. PASSAGE CONTROLS</p> <p>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.</p>	<p>28. CONTROALE DE TRECERE</p> <p>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.</p>
<p>29. TIME CONTROLS</p> <p>29.1 OPERATION</p> <p>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.</p> <p>29.2 CHECK-IN PROCEDURE</p> <p>29.2.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the time control area entry board.</p> <p>29.2.2 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.</p> <p>29.2.3 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.</p> <p>29.2.4 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.</p> <p>29.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the card the actual time at which the card was handed in, and nothing else.</p> <p>29.2.6 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.</p> <p>29.2.7 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</p>	<p>29. CONTROALE ORARE</p> <p>29.1 FUNCȚIONAREA</p> <p>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.</p> <p>29.2 PROCEDURA DE PONTARE</p> <p>29.2.1 Procedura de pontare începe în momentul în care mașina trece de panoul de intrare în zonă.</p> <p>29.2.2 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.</p> <p>29.2.3 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.</p> <p>29.2.4 Timpul de pontare corespunde momentului exact în care unul dintre membrii echipajului înmânează carnetul de control arbitrului din post.</p> <p>29.2.5 Acesta înscrie în carnet, fie manual fie cu ajutorul unui dispozitiv de imprimare, timpul efectiv de pontaj și nimic altceva.</p> <p>29.2.6 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.</p> <p>29.2.7 Timpul de pontare este numai responsabilitatea echipajului, care poate consulta cronometrul oficial de pe masa de control. Arbitrii nu trebuie să le dea nicio</p>

<p>information on this check-in time.</p> <p>29.2.8 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.</p> <p>29.2.9 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.</p> <p>29.2.10 Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows:</p> <p>a) For late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute.</p> <p>b) For early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute.</p> <p>29.2.11 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.</p> <p>29.2.12 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.</p> <p>29.2.13 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.</p> <p>29.3 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:</p> <p>29.3.1 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.</p> <p>29.3.2 If two or more crews check in on the same 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.</p> <p>29.3.3 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</p>	<p>informație cu privire la acest timp.</p> <p>29.2.8 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.</p> <p>29.2.9 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru întârziere dacă actul înmânării carnetului către arbitrul din post are loc în timpul minutului ideal de pontare.</p> <p>29.2.10 Orice diferență dintre timpul efectiv și timpul ideal de pontaj va fi penalizată după cum urmează :</p> <p>a) Pentru întârziere : 10 secunde pe minut sau fracțiune de minut.</p> <p>b) Pentru avans : 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.</p> <p>29.2.11 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.</p> <p>29.2.12 Dacă se constată că un echipaj nu a respectat regulile procedurii de pontare, arbitrul șef de post va face un raport scris care va fi trimis imediat Directorului Sportiv</p> <p>29.2.13 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.</p> <p>29.3 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:</p> <p>29.3.1 La controlul orar de la finalul unei secțiuni de legătura, arbitrul 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.</p> <p>29.3.2 Dacă două sau mai multe echipaje pondează în 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.</p> <p>29.3.3 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</p>
--	---

<p>according to the procedure laid down in these regulations.</p> <p>29.3.4 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.</p> <p>29.3.5 The stage start time shall then be the start time for calculating the check-in time for the next time control.</p> <p>29.3.6 The time card shall be given back to the crew in the minute preceding the start.</p>	<p>conform procedurii descrise în acest regulament.</p> <p>29.3.4 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.</p> <p>29.3.5 Timpul de start în proba specială va fi timpul de referință pentru calcularea timpului de pontare la următorul control orar.</p> <p>29.3.6 Carnetul de control va fi redat echipajului în minutul precedent startului.</p>
<p>30. LATENESS</p> <p>30.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS</p> <p>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.</p> <p>30.2 EARLY ARRIVAL</p> <p>Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce the lateness.</p> <p>30.3 NOTIFICATION OF LATENESS</p> <p>Exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a section.</p> <p>31. REGROUPING CONTROLS</p> <p>31.1 PROCEDURE AT A REGROUP</p> <p>31.1.1 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.</p> <p>31.1.2 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.</p> <p>31.1.3 When a regroup does not exceed 15 minutes, crews may remain in this regroup.</p> <p>31.2 EXIT FROM A REGROUP</p> <p>After a regroup during a Leg, the cars shall restart in the order of arrival at the regroup.</p>	<p>30. ÎNTÂRZIERE</p> <p>30.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ</p> <p>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 condițiile prevăzute de regulament. Pentru calcularea acestei întârzieri, se folosește timpul efectiv și nu penalizările (10 secunde pe minut) aplicate.</p> <p>30.2 SOSIREA ÎN AVANS</p> <p>Pontarea in avans nu le va permite sub nicio formă echipajelor să-și reducă întârzierea.</p> <p>30.3 NOTIFICAREA PENTRU ÎNTÂRZIERE</p> <p>Depășirea întârzierii maxime admise poate fi anunțată doar la sfârșitul unei secțiuni.</p> <p>31. CONTROALE DE REGRUPARE</p> <p>31.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎN REGRUPARE</p> <p>31.1.1 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.</p> <p>31.1.2 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.</p> <p>31.1.3 Când o regrupare nu depășește 15 minute, echipajele pot rămâne în interiorul acesteia.</p> <p>31.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE</p> <p>După o regrupare din timpul unei zile, concurenții vor lua startul în ordinea intrării în regrupare.</p>
<p>SPECIAL STAGES</p>	<p>PROBE SPECIALE</p>
<p>32. GENERAL</p> <p>32.1 TIMING</p>	<p>32. GENERALITĂȚI</p> <p>32.1 CRONOMETRARE</p>

<p>For special stages and Power Stage, timing will be to the tenth of a second.</p>	<p>Pentru probele speciale și Power Stage, cronometrarea se efectuează la zecime de secundă.</p>
<p>33. SPECIAL STAGE START</p> <p>33.1 START POINT Special stages commence from a standing start, with the car placed on the starting line.</p> <p>33.2 START PROCEDURE</p> <p>33.2.1 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.</p> <p>33.2.2 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.</p> <p>33.3 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.</p> <p>33.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW</p> <p>33.4.1 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.</p> <p>33.4.2 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.</p> <p>33.4.3 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.42.</p> <p>33.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE When the running of a stage has been delayed for 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.</p> <p>33.6 FALSE START A false start, particularly one made before the signal</p>	<p>33. STARTUL ÎN PROBA SPECIALĂ</p> <p>33.1 PUNCTUL DE START Startul în probele speciale se dă de pe loc, cu mașina plasată la linia de start.</p> <p>33.2 PROCEDURA DE START</p> <p>33.2.1 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.</p> <p>33.2.2 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.</p> <p>33.3 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.</p> <p>33.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI</p> <p>33.4.1 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.</p> <p>33.4.2 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.</p> <p>33.4.3 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 re-poziționat într-un loc sigur. Acest automobil va putea relua startul în ziua următoare conform prevederilor Art.42.</p> <p>33.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE Când derularea unei probe a fost întârziată cu mai 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.</p> <p>33.6 START ANTICIPAT Startul anticipat, în special cel făcut înaintea anunțării</p>

<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>34. SPECIAL STAGE FINISH 34.1 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.</p> <p>34.2 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.</p>	<p>34. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ 34.1 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</p> <p>34.2 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.</p>
<p>35. 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.</p>	<p>35. 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.</p>
<p>36. COMPETITOR SAFETY 36.1 EQUIPMENT OF THE CREWS 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</p>	<p>36. SIGURANȚA CONCURENȚILOR 36.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR 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.</p>

clerk of the course who may also refer the matter to the Stewards.

36.2 SOS/OK SIGNS

36.2.1 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).

36.2.2 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.

36.2.3 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.

36.2.4 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.

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

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

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

36.2.8 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.

36.3 ACCIDENT REPORTING

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

36.2 SEMNELE SOS / OK

36.2.1 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.

36.2.2 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.

36.2.3 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 timp.

36.2.4 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.

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

36.2.6 Orice echipaj care ar fi putut respecta aceste reguli dar nu a făcut-o, va fi raportat Directorului Sportiv.

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

36.2.8 Orice echipaj care abandonează trebuie să anunțe organizatorul despre aceasta cât se poate de repede, cu excepția cazurilor de forță majoră. 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 penalizări la discreția Comisarilor Sportivi.

36.3 RAPORTAREA ACCIDENTELOR

Dacă un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană din public a suferit o vătămare corporală, pilotul sau copilul implicat trebuie să rămână la locul accidentului și să-l oprească pe următorul concurent, acesta trebuind să anunțe evenimentul la următorul post radio specificat în road book și semnalizat pe traseu. Trebuie de asemenea respectate

<p>procedures at accidents. All crews stopped by this procedure will be allocated a.</p> <p>36.4 RED TRIANGLE</p> <p>36.4.1 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.</p> <p>36.4.2 This triangle must be placed even if the stopped car is off the road.</p> <p>36.5 USE OF RED FLAGS</p> <p>36.5.1 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.</p> <p>36.5.2 A crew which has been shown the yellow flag will be allocated a time.</p> <p>36.6 CHICANES</p> <p>36.6.1 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.</p> <p>36.6.2 Moving the barriers or crossing through them will be sanctioned by the Stewards.</p> <p>36.6.3 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.</p>	<p>legile rutiere referitoare la procedura în caz de accident. Tuturor echipajelor oprite prin aceasta procedura li se vor atribui timp.</p> <p>36.4 TRIUNGHIUL ROȘU</p> <p>36.4.1 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.</p> <p>36.4.2 Triunghiul trebuie plasat chiar și în cazul în care mașina este în afara drumului.</p> <p>36.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII</p> <p>36.5.1 La vederea unui steag roșu afișat, piloții trebuie să reducă imediat viteza, să rămână la viteza 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.</p> <p>36.5.2 Echipajului căruia i-a fost arătat steagul roșu i se va atribui un timp.</p> <p>36.6 ȘICANE</p> <p>36.6.1 Pentru a micșora viteza în zonele periculoase și în zonele unde se circulă 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.</p> <p>36.6.2 Deplasarea barierelor din care sunt alcătuite șicanele sau trecerea prin acestea vor fi sancționate de către Comisarii Sportivi.</p> <p>36.6.3 În cazul în care o barieră dintr-o șicană a fost deplasată din poziția originală și astfel împiedică trecerea concurenților următori, Comisarii Sportivi pot atribui concurenților afectați un alt timp pe proba specială.</p>
<p>37. SUPER SPECIAL STAGES</p> <p>37.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE</p> <p>37.1.1 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.</p> <p>37.1.2 The inclusion of a super special stage in the rally itinerary is mandatory.</p>	<p>37. PROBE SUPER SPECIALE</p> <p>37.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE</p> <p>37.1.1 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.</p> <p>37.1.2 Includerea unei super speciale în programul raliului este obligatorie.</p>

<p>37.2 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.</p> <p>37.3 SAFETY PLAN</p> <p>37.3.1 A separate safety plan complying with the standard safety plan must be submitted to the FIA for approval.</p> <p>37.3.2 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.</p>	<p>37.2 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.</p> <p>37.3 PLANUL DE SECURITATE</p> <p>37.3.1 Un plan de securitate separat și în conformitate cu standardele trebuie trimis spre aprobare către FRAS</p> <p>37.3.2 Din considerente de securitate, automobilele concurenților care nu reușesc să termine proba vor fi transportate de organizatori dincolo de finalul probei.</p>
<p>PARC FERMÉ</p>	<p>PARC ÎNCHIS</p>
<p>38. RULES OF PARC FERMÉ</p> <p>38.1 APPLICATION Cars are subject to parc fermé rules:</p> <p>38.1.1 From the moment they enter a regroup park until they leave it.</p> <p>38.1.2 From the moment they enter and/or check in at a control area until they leave it.</p> <p>38.1.3 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.</p> <p>38.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ</p> <p>38.2.1 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.</p> <p>38.2.2 Crews may enter the parc fermé 10 minutes before their starting time.</p> <p>38.3 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.</p> <p>38.4 CAR COVERS Car covers may not be used.</p> <p>38.5 TECHNICAL CHECKS Technical checks may be carried out within the parc fermé by the scrutineers.</p> <p>38.6 REPAIRS IN PARC FERMÉ</p> <p>38.6.1 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-</p>	<p>38. REGULILE PARCULUI ÎNCHIS</p> <p>38.1 APLICARE Automobilele sunt supuse regulilor parcului închis:</p> <p>38.1.1 Din momentul în care intră într-un parc de regroupare și până când îl părăsesc.</p> <p>38.1.2 Din momentul în care intră și/sau poartă o zonă de control și până o părăsesc.</p> <p>38.1.3 Din momentul în care au ajuns la finalul ultimului element competitiv al raliului și până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea parcului închis.</p> <p>38.2 PERSONAL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS</p> <p>38.2.1 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.</p> <p>38.2.2 Echipajele pot intra în parcul închis cu 10 minute înaintea timpului lor de start.</p> <p>38.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS Doar oficialii din post și/sau membrii echipajului sunt autorizați să împingă automobilele de competiție în interiorul parcului închis.</p> <p>38.4 HUSE Nu pot fi folosite husele auto.</p> <p>38.5 VERIFICĂRI TEHNICE Comisarii tehnici pot efectua verificări tehnice în interiorul parcului închis.</p> <p>38.6 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS</p> <p>38.6.1 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</p>

<p>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,).</p> <p>38.6.2 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).</p> <p>38.6.3 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.</p> <p>38.6.4 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.</p> <p>38.7 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.</p>	<p>lista tehnică FIA și montate în mașină (ex.: centuri, stingător...).</p> <p>38.6.2 Cu aprobarea Directorului Sportiv și sub supravegherea unui arbitru sau a unui comisar tehnic, echipajul și maxim 3 membri ai echipei pot schimba geamurile.</p> <p>38.6.3 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.</p> <p>38.6.4 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.</p> <p>38.7 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.</p>
<p>STARTS AND RE-STARTS</p>	<p>STARTUL ȘI RE-STARTUL</p>
<p>39. 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 wearing overalls and at their due time.</p> <p>40. RALLY START 40.1 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.</p>	<p>39. 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.</p> <p>40. STARTUL RALIULUI 40.1 ZONA DE START Înaintea startului elementelor competitive ale raliului, organizatorii pot strânge toate automobilele de competiție într-o zonă de start, automobilele intrând în aceasta zonă înaintea orei 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</p>

<p>40.2 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.</p>	<p>În zona de start. 40.2 ÎNTÂRZIAREA 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.</p>
<p>41. START ORDER AND INTERVALS 41.1 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. 41.2 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. 41.3 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; -CNRI drivers (Historic) - Rally 2 * 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. 41.4 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 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. 41.5 START INTERVAL At asphalt rallies the start interval will be of at least 1</p>	<p>41. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START 41.1 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. 41.2 REPOZIȚIONAREA CONCURRENTILOR Directorul Sportiv poate, din considerente de securitate și cu informarea Comisarilor Sportivi, să repositioneze piloții sau să modifice intervale dintre mașini. 41.3 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 CNRI (Istorice) - 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. 41.4 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 CNRI, 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 repositionare, aceștia vor păstra avantajul celor două minute (la start) față de pilotul precedent. Comisarii Sportivi pot repositiona 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. 41.5 INTERVALUL DE START La raliurile de asfalt intervalul de start va fi de cel puțin</p>

minute and at macadam ones of at least 2 minutes.	1 minut, iar la cele de macadam de cel puțin 2 minute.
<p>42. RE-START AFTER RETIREMENT / RALLY 2 (FORMER SUPER RALLY)</p> <p>42.1 GENERAL</p> <p>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.</p> <p>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, 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.</p> <p>Any crew which has retired from a section on the last day of the rally will not be classified.</p> <p>42.2 PENALTIES</p> <p>For all crews which re-start a time penalty will be applied. This time penalty will be as follows:</p> <p>42.2.1 For every stage or super special stage missed: - - rallies registered in ERT FIA calendar – 7 minutes - rallies registered only in FRAS calendar – 7 minutes</p> <p>42.2.2 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 - rallies registered only in FRAS calendar – 10 minutes This 10 minute penalty can be applied only once in a rally.</p> <p>42.2.3 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.</p> <p>42.2.4 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</p>	<p>42. RE-START DUPĂ ABANDON / RALLY 2 (FOSTUL SUPER RALLY)</p> <p>42.1 GENERALITĂȚI</p> <p>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.</p> <p>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 Comisarilor Sportivi. În cazul excluderii, concurentul va fi acceptat la start în ziua următoare. Penalizarea se va aplica începând cu CO-ul unde a fost înregistrată depășirea întârzierii maxime.</p> <p>Orice concurent care abandonează în ultima zi de raliu nu va fi clasificat.</p> <p>42.2 PENALIZĂRI</p> <p>Toate echipajele care reiau startul a doua zi vor primi o penalizare în timp. Aceste penalizări sunt:</p> <p>42.2.1 Pentru fiecare probă specială sau super specială ratată : - raliurile din calendarul FIA-ERT - 7 minute - raliurile doar din calendarul CNRI– 7 minute</p> <p>42.2.2 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 - raliurile doar din calendarul CNRI - 10 minute</p> <p>Această penalizare de 10 minute poate fi aplicată o singură dată în timpul raliului.</p> <p>42.2.3 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.</p> <p>42.2.4 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.</p> <p>42.3 REPARAȚII ȘI RE-VERIFICARE TEHNICĂ</p>

<p>42.3 REPAIRS AND SCRUTINEERING</p> <p>42.3.1 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.</p> <p>42.3.2 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 .</p> <p>42.3.3 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.</p>	<p>42.3.1 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.</p> <p>42.3.2 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.</p> <p>42.3.3 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 lua 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.</p>
<p>43. REPAIRS PRIOR TO A RESTART See Art 42.3</p>	<p>43. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START Vezi Art 42.3</p>
<p>SERVICE</p>	<p>SERVICE</p>
<p>44. SERVICING – GENERAL CONDITIONS</p> <p>44.1 PERFORMING OF SERVICE</p> <p>44.1.1 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.</p> <p>44.1.2 The crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited.</p> <p>44.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS</p> <p>44.2.1 The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometre of its competing car except:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 	<p>44. SERVICE - CONDIȚII GENERALE</p> <p>44.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI</p> <p>44.1.1 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.</p> <p>44.1.2 Echipajul, folosind numai echipamentul de la 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.</p> <p>44.2 PERSONALUL ECHIBEI ȘI SERVICE RESTRICTIONAT</p> <p>44.2.1 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 spălătoriilor.

<p>beginning of the time control to the stop sign at the end of the special stage)</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>44.2.2 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.</p> <p>44.2.3 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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>44.2.2 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.</p> <p>44.2.3 Dacă o mașină nu pornește și nu poate fi condusă 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</p>
<p>45. SERVICE PARKS</p> <p>45.1 GENERAL</p> <p>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".</p> <p>45.2 SERVICE PARK SCHEDULES</p> <p>The schedule for each car in the service park will be according to the rally itinerary with the following suggestion:</p> <p>45.2.1 15 minutes before the first SS following an overnight regroup.</p> <p>Not mandatory for section 1, except after a competitive element of the rally and an overnight parc fermé.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Technical checks may be carried out within the parc fermé. <p>45.2.2 30 minutes between two groups of stages</p> <ul style="list-style-type: none"> - Optional if remote service zone(s) is/are used. - Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup. <p>45.2.3 45 minutes at the end of each section before an overnight regroup except after the final section of the rally.</p>	<p>45. PARCURILE DE SERVICE</p> <p>45.1 GENERALITĂȚI</p> <p>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"</p> <p>45.2 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE</p> <p>Programul fiecărei mașini în parcurile de service trebuie să fie în concordanță cu planul orar, cu următoarele sugestii:</p> <p>45.2.1 15 minute înaintea primei PS a zilei care urmează unei regrupări de noapte.</p> <p>Nu este obligatorie pentru secțiunea 1, decât dacă urmează după un element competitiv al raliului și după un parc închis.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verificările tehnice, pentru echipajele care reiau startul sub regula Rally2 (super rally), se pot desfășura în interiorul parcului închis. <p>45.2.2 30 de minute între două grupuri de probe.</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 regrupări. <p>45.2.3 45 de minute la finalul fiecărei zile, cu excepția secțiunii finale a raliului.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Verificările tehnice - 10 minute - se vor efectua în

<p>- 10-minute technical checks to be carried out in the parc fermé.</p> <p>45.2.4 10-minute service prior to the finish.</p> <p>- Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup.</p> <p>45.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION</p> <p>Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit.</p> <p>45.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS</p> <p>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.</p> <p>45.5 LAYOUT OF SERVICE PARKS</p> <p>45.5.1 The organiser must allocate a 'Service Park Zone' (defined by length, width and location) to each competing team within the service park.</p> <p>45.5.2 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.</p> <p>45.5.3 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.</p>	<p>parcul închis.</p> <p>45.2.4 10 minute înainte de finalul raliului</p> <p>- Precedate de o zonă tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei regrupări.</p> <p>45.3 IDENTIFICAREA PARCURILOR DE SERVICE</p> <p>Parcurile de service sunt indicate în planul orar printr-un control orar de intrare și unul de ieșire.</p> <p>45.4 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR</p> <p>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.</p> <p>45.5 DISPUNEREA ÎN PARCURILE DE SERVICE</p> <p>45.5.1 Organizatorul trebuie să aloce fiecărei echipe o 'Zonă de service' (definită prin lungime, lățime și localizare) în interiorul parcului de service.</p> <p>45.5.2 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.</p> <p>45.5.3 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 spațiul organizatorii vor asigura o zonă de parcare pentru vehiculele auxiliare, în imediata vecinătate a parcului de service.</p>
<p>46. EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK</p> <p>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:</p> <p>- The work is carried out with the knowledge of the organiser.</p> <p>- Fire extinguisher with operator on standby to be provided by the competitor.</p> <p>- No other work is carried out on the car while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation.</p>	<p>46. GOLIREA ȘI/SAU REUMPLEREA REZERVORULUI ÎN PARCUL DE SERVICE</p> <p>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:</p> <p>- operațiunile să fie desfășurate după ce organizatorul a fost informat;</p> <p>- concurentul să asigure un stingător cu un operator pregătit să intervină;</p> <p>- nicio altă activitate să nu se efectueze asupra mașinii cât timp circuitul combustibilului este deschis și/sau în</p>

<p>- A suitable safety perimeter is established around the car.</p> <p>- Only sufficient fuel is added to reach the next refuel zone.</p>	<p> timpul operațiunilor de golire și/sau reumplere;</p> <p>- să fie stabilită o zonă de securitate corespunzătoare în jurul mașinii;</p> <p>- să se adauge doar combustibilul necesar pentru ca mașina să ajungă la următoarea zonă de alimentare.</p>
<p>47. FLEXI-SERVICE - 45'</p> <p>47.1 GENERAL</p> <p>Flexi-servicing of 45' shall permit the removal of the competing cars from a parc fermé to an adjacent service park.</p> <p>47.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES</p> <p>47.2.1 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.</p> <p>47.2.2 Crews may then either enter the service park or leave their car in the parc fermé.</p> <p>47.2.3 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.</p> <p>47.2.4 The competing car may be returned to the parc fermé before the 45 minutes have elapsed without penalty.</p> <p>47.2.5 The operational window of flexi-servicing time is left to the discretion of the organiser but must be declared on the rally itinerary.</p>	<p>47. FLEXISERVICE – 45'</p> <p>47.1 GENERALITĂȚI</p> <p>Flexi-service-ul de 45' permite mutarea automobilelor de competiție dintr-un parc închis într-un parc de service adiacent.</p> <p>47.2 FUNCȚIONAREA ȘI PROGRAMUL FLEXISERVICE</p> <p>47.2.1 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 sa împingă sau să tracteze mașina în parcul de service”.</p> <p>47.2.2 După aceea, echipajele pot fie să intre în parcul de service fie să-și lase mașina în parcul închis.</p> <p>47.2.3 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.</p> <p>47.2.4 Automobilul de competiție poate fi readus în parcul închis înaintea expirării celor 45 de minute fără penalizări.</p> <p>47.2.5 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.</p>
<p>48. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ)</p> <p>48.1 GENERAL</p> <p>Remote service zones may be created which must:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Be defined by a time control at their entrance and 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. 	<p>48. ZONELE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (RSZ)/(ZSI)</p> <p>48.1 GENERALITĂȚI</p> <p>Pot fi prevăzute zonele de service îndepărtat, și acestea trebuie :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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

<p>- To increase promotional value, organisers are encouraged to locate RSZs in towns or centres of population.</p> <p>48.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL</p> <p>48.2.1 At a remote service zone, the following may work on their car(s):</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>48.2.2 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.</p> <p>48.2.3 No team personnel other than those permitted under Art. 48.2.1 may be in the zone.</p> <p>48.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS</p> <p>48.3.1 Whilst in a remote service zone the following is permitted:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>48.3.2 Tilts must be used to protect the soil.</p> <p>48.3.3 It is allowed to use connections through cable between the car and a computer located in the remote service park, operated by someone else than the 4 team members. This person is not allowed to touch the car or the parts which will be installed.</p> <p>48.3.4 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 transported to the RSZ in a service car.</p> <p>48.3.5 Any equipment or parts from the car may be left in the RSZ and removed after the departure of the car.</p>	<p>raliului și a reprezentanților media acreditați.</p> <p>48.2 NUMĂRUL DE MEMBRI AI ECHIPEI</p> <p>48.2.1 În zonele de service îndepărtat, următoarele persoane pot lucra la mașini :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>48.2.2 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.</p> <p>48.2.3 Nu este permisă prezența în zonă a altor membri ai echipei cu excepția celor prevăzuți la Art. 48.2.1.</p> <p>48.3 ECHIPAMENTE ȘI SCULE PERMISE</p> <p>48.3.1 În zonele de service îndepărtat sunt permise :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>48.3.2 Trebuie folosite prelate de protecție a solului.</p> <p>48.3.3 Este permisă conectarea prin cablu a automobilului la un computer aflat în zona de service 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.</p> <p>48.3.4 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.</p> <p>48.3.5 Orice echipamente sau părți ale automobilului de competiție pot fi lăsate în zonele de service îndepărtat și îndepărtate după plecarea acestuia.</p>
--	--

<p>48.4 RSZ VEHICLE PASS</p> <p>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.</p> <p>48.5 TYRE FITTING ZONE (TFZ)</p> <p>At each tyre fitting zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 48.2.1. - 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. <p>The transportation of the tyres to the TFZ will be specified in the supplementary regulations of each rally.</p> <p>48.6 LIGHT FITTING ZONE (LFZ)</p> <p>At each light fitting zone:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<p>48.4 IDENTIFICAREA VEHICULELOR ADMISE ÎN RSZ/(ZSÎ)</p> <p>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.</p> <p>48.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (TFZ)/(ZMR)</p> <p>În fiecare zonă de montare roți :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. 48.2.1 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. <p>Modalitatea de transport a roților în aceste zone va fi specificată în regulamentul particular al fiecărui raliu.</p> <p>48.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (LFZ)/(ZMF)</p> <p>În fiecare zonă de montare faruri :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 pot necesare pot fi transportate în zonă cu o mașină de service.
<p>RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY</p>	<p>REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DE DUPĂ RALIU</p>
<p>49. RALLY RESULTS</p> <p>49.1 ESTABLISHING RESULTS</p> <p>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.</p> <p>49.2 PUBLICATION OF RESULTS</p> <p>During the rally, the classifications to be published will be as follows:</p> <p>49.2.1 Unofficial Classifications: classifications distributed by the organiser during the rally</p>	<p>49. REZULTATE</p> <p>49.1 STABILIREA REZULTATELOR</p> <p>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.</p> <p>49.2 PUBLICAREA REZULTATELOR</p> <p>În timpul raliului, vor fi publicate următoarele clasamente :</p> <p>49.2.1 Clasamente Neoficiale: clasamente distribuite de organizator în timpul raliului.</p>

<p>49.2.2 Partial Unofficial Classifications: classifications published at the end of a Leg.</p> <p>49.2.3 Provisional Final Classification: classification published by the organiser at the end of the rally.</p> <p>49.2.4 The OPEN classifications will include all classes (including 11 and 12).</p> <p>49.2.5 Official Final Classification: classification approved by the Stewards.</p> <p>49.2.6 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).</p> <p>49.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY</p> <p>49.3.1 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.</p> <p>49.3.2 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.</p> <p>49.4 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.</p> <p>49.5 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.</p>	<p>49.2.2 Clasamente Parțiale Neoficiale: clasamente publicate la finalul unei zile.</p> <p>49.2.3 Clasament Final Provizoriu: clasament publicat de organizator la finalul raliului.</p> <p>49.2.4 Clasament OPEN care cuprinde toate clasele (inclusiv 11 și 12).</p> <p>49.2.5 Clasament Final Oficial: clasament aprobat de Comisarii Sportivi.</p> <p>49.2.6 În cazul amânării publicării Clasamentului Final Provizoriu, un nou timp trebuie anunțat printr-un Comunicat pe panoul oficial de afișaj.</p> <p>49.3 EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU</p> <p>49.3.1 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.</p> <p>49.3.2 În eventualitatea unei egalități la finalul unui raliu, va fi proclamat câștigător concurentul care a stabilit timpul cel mai bun pe prima proba 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.</p> <p>49.4 ACOPERIREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ Organizatorul unui raliu trebuie să se asigure că orice reportaj este corect și imparțial și că nu denaturează rezultatele raliului.</p> <p>49.5 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.</p>
<p>50. PROTESTS AND APPEALS</p> <p>50.1 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. Any protests to the decisions given by the Clerk of the Course will be submitted to the secretariat or through the Competitors Relations Officer and will be judged by the Stewards Panel, together with a protest fee of 200 EUR. These protests will be immediately analyzed and will be published not later than the publishing of the second leg’s start list. The protests to the decisions given by the Stewards will be submitted to the</p>	<p>50. PROTESTE ȘI APELURI</p> <p>50.1 DEPURAREA 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</p>

competition secretariat and will be judged within 7 days by the FRAS Competition Commission. The fee for this protest is according to the Art. 50.2/Protest fees and will be paid by Monday, the next week, to FRAS.

Any decision given by the Clerk of the Course or the Stewards Panel will be given to the sanctioned/penalized competitor who will sign for acknowledgement, on the decision itself, mentioning at least one witness.

Any decision taken by any of the competition's officials which affects or modifies the provisional classifications or the final classifications must be taken after hearing the crew. For other decisions this hearing is not mandatory, but it is recommended to be done at least over the phone.

The competition's folder must contain a detailed report from the official who noticed the breakings of the regulations.

50.2 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

50.3 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 requested.

50.4 EXPENSES

50.4.1 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.

50.4.2 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.

50.5 APPEALS

7 zile de către Comisia de Competiții FRAS. Taxa aferentă acestei contestații este de, vezi Art. 50.2/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.

50.2 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

50.3 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 Comisia Sportivă 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 controale.

50.4 CHELTUIELI

50.4.1 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.

50.4.2 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.

50.5 APELURI

<p>Appeal fees are established as follows:</p> <ul style="list-style-type: none"> - for protest at the Competition Commission – € 400 - for protest at the Disciplinary Commission - € 400 - for addressing to the Board of Appeal - € 500 <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Taxele de recurs sunt următoarele :</p> <ul style="list-style-type: none"> - pentru proteste la Comisia de Competiții - 400 euro - pentru proteste la Comisia de Disciplină - 400 euro - pentru apeluri la Comisia de Apel - 500 euro <p>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.</p> <p>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 in vigoare.</p>
<p>51. RALLY PRIZE-GIVINGS 51.1 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.</p> <p>51.2 PRIZE-GIVING At the end of each round within the Dunlop National Historic Rally Championship – 2018, it is recommended that all participants, crews, club teams, manufacture teams, drivers, co-drivers, sponsors or marshals who participated in the competition to attend the Awarding Ceremony.</p> <p>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 hour after the first race car enters thefinal service park. On the award podium, it is mandatory to present only the named crews, without any other persons.</p>	<p>51. DECERNAREA PREMIILOR UNUI RALIU 51.1 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.</p> <p>51.2 DECERNAREA PREMIILOR La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri Istorice 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. Premiarea celorlalte clasamente se va face după afișarea oficială a acestora. Se vor acorda cupe, premii, diplome etc. Festivitatea de premiere trebuie obligatoriu sa aiba loc la o ora după ce ultimul automobil de concurs intră în parcul inchis de final. Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai echipajele nominalizate, fără alte persoane.</p>
<p>52. FRAS CHAMPIONS’ GALA 52.1 The highest scored crew within CNRI-2018 General Ranking will be declared Absolute National Champion (it is mandatory for the competitor to participate in at least four rounds)</p> <p>52.2 Participation at Champions’ Gala is a matter of</p>	<p>52. GALA CAMPIONILOR F.R.A.S 52.1 Echipajul care a realizat cel mai mare punctaj în clasamentul general al Campionatului Național de Raliuri ISTORICE – Dunlop 2018, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT(Startul în minim 4 etape este obligatoriu)</p> <p>52.2 Participarea la GALA CAMPIONILOR este o</p>

<p>honor for every competitor in the National Rally Championship - Dunlop 2018, under the authority of the Romanian Federation of Motorsport.</p> <p>Therefore, all crews and teams awarded with first three places in the Overall CNRD 2018 classifications must be present at the Champions' Gala, the annual awarding festivity.</p> <p>This obligation is valid also for sports clubs declared winners in CNRD 2018. These will be represented by a named person, preferably by the President of the specific club.</p> <p>During the Champions' Gala all National Champions and places 2 and 3 will be awarded, in each group, class and trophée, as well as all National Champion Teams. Everyone mentioned will receive Cups, medals and prizes during the festivity.</p> <p>Asides from cases announced as force-majeur, any competitor declared a Champion or Winner of the first, second or third place for each class, group and trophée who will not attend the Champions' Gala will be fined with 500 EUR on behalf of the Romanian Motorsport Federation.</p> <p>Also, asides from emergency situations, any sports club declared a Champion or Winner for first, second or third place who will not be attending or be represented at the Champions' Gala will support a fine of 500 EUR on behalf of the Romanian Motorsport Federation.</p>	<p>chestiune de onoare pentru fiecare sportiv participant in Campionatul Național de Raliuri Istorice - Dunlop 2018, desfășurat sub autoritatea Federației Române de Automobilism Sportiv.</p> <p>De aceea, toate echipele și toți sportivii clasate pe primele 3 locuri în Clasamentele Generale CNRI 2018, trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR, festivitatea anuală oficială de premiere.</p> <p>Această obligație este valabilă și pentru cluburile sportive declarate câștigătoare în CNRI 2018. Acestea vor fi reprezentate de câte o persoană împuternicită, preferabil de către Președinții respectivelor cluburi.</p> <p>În cadrul GALEI CAMPIONILOR se vor premia Campionii Naționali și câștigătorii locurilor 2 și 3 pe fiecare clasă/grupă/trofeu, ca și Echipele Campioane Naționale și cele de pe locurile 2 și 3. Toți cei menționați vor primi Cupe, Medalii și Premii în cadrul festivității Galei.</p> <p>În afara cazurilor de forță majoră, orice sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 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.</p> <p>Deasemenea, în afara cazurilor de forță majoră, orice Club sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 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.</p>
<p>FUEL – REFUELLING</p>	<p>COMBUSTIBIL – REALIMENTARE</p>
<p>53. REFUELLING AND PROCEDURES</p> <p>53.1 LOCATION</p> <p>53.1.1 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.</p> <p>The refuel zones may be located at:</p> <ul style="list-style-type: none"> - the exit of service parks - the exit of remote service zones - other points on the rally itinerary (remote locations on the rally route). <p>53.1.2 Any refuel zone shall feature on the itinerary of the rally and in the road book.</p> <p>53.1.3 The entry/exit of refuel zones shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations.</p>	<p>53. PROCEDURA DE REALIMENTARE</p> <p>53.1 LOCAȚIE</p> <p>53.1.1 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.</p> <p>Zonele de alimentare pot fi situate :</p> <ul style="list-style-type: none"> - la ieșirea din parcurile de service; - la ieșirea din parcurile de service îndepărtat; - alte puncte de pe traseul raliului (zone de alimentare îndepărtată). <p>53.1.2 Toate zonele de alimentare trebuie indicate în planul orar și în road book.</p> <p>53.1.3 Intrarea / ieșirea în zonele de alimentare (cu excepția stațiilor comerciale) trebuie semnalizate cu panouri albastre reprezentând o canistră sau o pompă</p>

53.1.4 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).

53.1.5 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.

53.1.6 A car may be pushed out of the RZ by the crew, officials and/or the two team members without incurring a penalty.

53.2 PROCEDURE IN RZ

53.2.1 Only actions inside an RZ directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted.

53.2.2 In all RZs, a 5 kph speed limit will apply.

53.2.3 The relevant personnel must be wearing clothing which will provide adequate protection against fire.

53.2.4 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.

53.2.5 The responsibility for refuelling is incumbent on the competitor alone.

53.2.6 Engines must be switched off throughout the refuelling operation.

53.2.7 It is recommended that the crew remain outside the car during refuelling; however, should they remain inside, their safety belts must be unfastened.

53.2.8 Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their car, two team members of each crew may access the RZ.

53.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS

53.3.1 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.

53.3.2 The crew must use solely the equipment on board and only the pumps with no external physical assistance.

de benzină.

53.1.4 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).

53.1.5 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.

53.1.6 Automobilele pot fi împinse în afara zonelor de alimentare de echipaj, oficiali și/sau doi membri ai echipei fără penalizări.

53.2 PROCEDURA ÎN ZONELE DE ALIMENTARE

53.2.1 Singurele acțiuni permise în interiorul ZA sunt cele direct implicate în realimentarea autovehiculelor de competiție.

53.2.2 În toate ZA, viteza maximă admisă este de 5 km/h.

53.2.3 Personalul implicat trebuie să poarte îmbrăcăminte care oferă protecție adecvată împotriva focului.

53.2.4 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.

53.2.5 Responsabilitatea pentru realimentare este numai a concurenților.

53.2.6 Motoarele trebuie să fie oprite pe întreaga operațiune de realimentare.

53.2.7 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.

53.2.8 Doar pentru a ajuta la realimentarea propriei mașini, este permis accesul mecanicilor în ZA pentru fiecare echipaj.

53.3 PROCEDURA DE REALIMENTARE DIN STAȚIILE COMERCIALE

53.3.1 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.

53.3.2 Echipajul poate folosi doar echipamentul de la bord și pompele, fără ajutor fizic din afară.

<p>53.3.3 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.</p>	<p>53.3.3 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.</p>
<p>54. FUEL USE All CNRI-2018 participating crews will necessary use fuel sold in gas stations throughout Romania.</p> <p>At ERT/CNRD common stages the competitors will be allowed to use (optional) fuel according to FIA RRS 2018 and Appendix J.</p>	<p>54. COMBUSTIBIL ADMIS Toate echipajele participante la etapele Campionatului National de Raliuri Istorice Dunlop 2018 vor folosi obligatoriu combustibil comercializat în statiile de carburant de pe teritoriul României. La etapele commune ERT/CNRI concurenții vor putea folosi (opțional) combustibil conform FIA RRSR 2018 și Anexa J.</p>
<p>TYRES AND WHEELS</p>	<p>PNEURI ȘI ROȚI</p>
<p>55. GENERAL 55.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS</p> <p>55.1.1 COMPLIANCE All tyres must comply with this article, together with the Technical Regulations for Historic Competition Cars.</p> <p>55.1.2 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.</p> <p>55.1.3 TYRE QUANTITIES There is no maximum quantity of tyres for rallies in CNRI 2018.</p> <p>55.1.4 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.</p> <p>55.1.5 RIMS Any device designed to clamp the tyre to the rim is not permitted.</p> <p>55.1.6 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. Please consult the allowed Tyres List for tarmac on FIA website (www.fia.com).</p>	<p>55. GENERALITĂȚI 55.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE MAȘINI ȘI TOȚI CONCURENȚII</p> <p>55.1.1 CONFORMITATE Toate pneurile trebuie să respecte prevederile acestui articol coroborat cu Regulamentul tehnic ptr Autovehiculele Istorice de Competitie.</p> <p>55.1.2 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.</p> <p>55.1.3 NUMĂRUL DE ANVELOPE În etapele CNRI-2018 nu este prevăzut un număr maxim de anvelope care pot fi utilizate într-un raliu.</p> <p>55.1.4 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 atmosfera. Interiorul anvelopei (spațiul dintre jantă și partea interioară a anvelopei) trebuie să fie umplut doar cu aer.</p> <p>55.1.5 JANTE Nu este permisă utilizarea dispozitivelor concepute pentru fixarea anvelopelor pe jante.</p> <p>55.1.6 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. Vă rugăm să consultați lista de anvelope admise pentru asfalt de pe site-ul FIA (www.fia.com).</p>

<p>55.1.7 TARMAC TYRE FOR SNOW "Monte Carlo" type tyres are allowed to be used within CNRD 2018 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 particular regulation.</p> <p>55.1.8 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.</p> <p>55.1.9 TYPE OF TYRES TO BE USED The make of tyres is free.</p>	<p>55.1.7 ANVELOPE DE ASFALT PENTRU ZĂPADĂ În cadrul CNRI 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.</p> <p>55.1.8 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.</p> <p>55.1.9 TIPURI DE ANVELOPE CARE POT FI FOLOSITE Mărcile de anvelope sunt la liber.</p>
<p>55.2 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.</p> <p>55.3 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.</p> <p>55.4 ROAD SECTIONS When no Special Stages are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections.</p> <p>55.5 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.</p> <p>55.6 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</p>	<p>55.2 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.</p> <p>55.3 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-si 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.</p> <p>55.4 SECTOARE DE LEGĂTURĂ Când nu sunt prevăzute probe speciale, pot fi utilizate pe drumurile publice anvelope cu profil neautorizat.</p> <p>55.5 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 regroupări mai lungi de 10 minute pentru toți concurenții, dacă sunt urmate de o probă specială sau super specială.</p> <p>55.6 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</p>

<p>authorised.</p> <p>55.7 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.</p> <p>55.8 AVAILABILITY OF TYRES All tyres used in the Regional Rally Championships must be readily available commercially.</p>	<p>din mașină altundeva decât în parcurile de service sau în zonele în care este permis schimbul de roți.</p> <p>55.7 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.</p> <p>55.8 DISPONIBILITATEA PNEURILOR Toate anvelopele utilizate în Campionatul Național de Raliuri Dunlop ISTORICE 2018 trebuie să fie disponibile comercial.</p>
<p>MECHANICAL COMPONENTS</p>	<p>COMPONENTE MECANICE</p>
<p>56. MECHANICAL COMPONENTS</p> <p>56.1 ENGINE REPLACEMENT</p> <p>56.1.1 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.</p> <p>56.1.2 Other than above, the same engine block must be used from passing scrutineering until the finish of the rally.</p> <p>56.2 TURBOCHARGERS</p> <p>56.2.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as 'compressor'.</p> <p>56.2.2 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.</p> <p>56.2.3 The compressors will bear the car's number and be used exclusively on that car.</p> <p>56.2.4 All used compressors must remain sealed from pre-rally scrutineering until the end of the rally in order that scrutineers may check their conformity.</p> <p>56.2.5 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.</p> <p>56.3 TRANSMISSIONS An unrestricted number of gearboxes can be used for each rally car, as well as differential backup sets (front, center, rear).</p>	<p>56. COMPONENTE MECANICE</p> <p>56.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI</p> <p>56.1.1 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.</p> <p>56.1.2 Cu excepția cazului de mai sus, același bloc motor trebuie utilizat de la verificările tehnice inițiale și până la finalul raliului.</p> <p>56.2 TURBOCOMPRESOARE</p> <p>56.2.1 Turbocompresorul și compresorul vor fi în continuare definite prin termenul 'compresor'</p> <p>56.2.2 Compresorul montat pe mașină și cel de rezervă vor fi verificate și sigilate cu sigilii purtând același număr la verificările inițiale.</p> <p>56.2.3 Compresoarele vor purta numărul mașinii și vor putea fi utilizate exclusiv pe acea mașină.</p> <p>56.2.4 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.</p> <p>56.2.5 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.</p> <p>56.3 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).</p>
<p>57. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS</p> <p>57.1 ON-BOARD CAMERAS</p> <p>57.1.1 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</p>	<p>57. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MAȘINA</p> <p>57.1 CAMERE ON-BOARD</p> <p>57.1.1 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</p>

<p>Promoter and approved by the scrutineer.</p> <p>57.1.2 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.</p> <p>57.1.3 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.).</p> <p>57.2 TRACKING SYSTEM In CNRI 2018, 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). Loos or destruction (including the fixing system) shall be paid by competitors.</p> <p>57.3 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.</p>	<p>montate de organizator sau de către Promotorul Campionatului și vor fi aprobate de comisarii tehnici.</p> <p>57.1.2 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.</p> <p>57.1.3 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.)</p> <p>57.2 MONITORIZAREA GPS În etapele Campionatului Național de Raliuri Istorice 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 Comisariilor Sportivi. Închirierea GPS-ului va fi achitată de către fiecare echipaj în parte reprezentantului FRAS aflat la secretariatul competiției, în numerar până la afișarea ordinei de start din prima zi. (echivalentul a 20 de euro în lei). Pierderea sau distrugerea (inclusiv a sistemului de prindere) va fi suportată de concurent.</p> <p>57.3 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.</p>
---	---