

2018 Dunlop Romanian Rally Championship Regulation	Regulamentul Campionatului Național de Raliuri – DUNLOP 2018
INDEX	CUPRINS
GENERAL PRINCIPLES	PRINCIPII GENERALE 10
1. GENERAL CONDITIONS	1. CONDIȚII GENERALE
1.1 APPLICATION	1.1 APLICARE
1.2 OFFICIAL LANGUAGE	1.2 LIMBA OFICIALĂ
1.3 INTERPRETATION	1.3 INTERPRETARE
1.4 DATE OF APPLICATION	1.4 VALABILITATE
2. DEFINITIONS	2. DEFINIȚII
2.1 BEGINNING OF THE RALLY	2.1 ÎNCEPEREA RALIULUI
2.2 BULLETIN	2.2 BULETIN
2.3 COMMUNICATION	2.3 COMUNICAT
2.4 CONTROL AREAS	2.4 ZONA DE CONTROL
2.5 CREW	2.5 ECHIPAJ
2.6 DECISION	2.6 DECIZIE
2.7 FRAS	2.7 FRAS
2.8 END OF THE RALLY	2.8 FINALUL RALIULUI
2.9 LEG	2.9 ZIUA
2.10 MEDIA ZONE	2.10 ZONA MEDIA
2.11 NEUTRALISATION	2.11 NEUTRALIZARE
2.12 PARC FERME	2.12 PARC ÎNCHIS
2.13 PROHIBITED SERVICE	2.13 SERVICE INTERZIS
2.14 RECONNAISSANCE	2.14 RECUNOAȘTERI
2.15 REGROUP	2.15 REGRUPARE
2.16 ROAD SECTION	2.16 SECTOR DE LEGĂTURĂ
2.17 SECTION OF THE RALLY	2.17 SECȚIUNE
2.18 SERVICE	2.18 SERVICE
2.19 SUPER SPECIAL STAGE	2.19 PROBA SUPER SPECIALĂ
2.20 TIME CARD	2.20 CARNET DE CONTROL
2.21 TECHNICAL ZONE	2.21 ZONA TEHNICĂ
2.22 YELLOW CARD	2.22 CARTONAȘ GALBEN
OFFICIALS	OFICIALI 14
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 OFFICERS	3.3 RESPONSABIL RELAȚII CU CONCURENȚII
ELIGIBLE CARS	AUTOMOBILE ADMISE 15
4. CARS ELIGIBLE TO ENTER IN FIA CHAMPIONSHIP RALLIES	4. AUTOMOBILE ADMISE IN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI
4.1 SUMMARY	4.1 SUMAR
4.2 CLASSES OF CARS	4.2 CLASE
4.3 ADDITIONAL PROVISIONS	4.3 DISPOZIȚII SUPLIMENTARE
4.4 NATIONAL CARS	4.4 CLASE NAȚIONALE
CHAMPIONSHIPS & POINTS	CAMPIONATE ȘI PUNCTE 19

5. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS 5.1 CHAMPIONSHIP POINTS 5.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION 5.3 NUMBER OF CHAMPIONSHIP RALLIES 6. DUNLOP NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP 2018 7. NATIONAL TEAMS RALLY CHAMPIONSHIP 8. JUNIORS AND ROOKIES NATIONAL CHAMPIONSHIPS 9. DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP 10. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS 10.1 FRAS PRIORITY DRIVERS 10.2 REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS 11. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY 11.1 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME 12. RALLY CHARACTERISTICS 12.1 RALLY CONFIGURATION 12.2 PROGRAMME FOR THE RALLIES 12.3 POWER STAGE 12.4 PRESS CONFERENCES	5. FORMATUL CAMPIONATULUI 5.1 PUNCTAJ 5.2 NUMĂRUL DE REZULTATE LUATE ÎN CALCUL PENTRU CLASAMENTUL FINAL 5.3 NUMĂRUL DE RALIURI DIN CAMPIONAT 6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2018 7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI - ECHIPE 8. CAMPIONATELE NAȚIONALE DE JUNIORI ȘI DEBUTANȚI 9. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT 10. CRITERII PENTRU PILOȚII PRIORITARI 10.1 PILOȚI PRIORITARI FRAS 10.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR PRIORITARI 11. PROCEDURI PRIVIND ALEGEREA TRASEULUI 11.1 RESPECTAREA PLANULUI ORAR OFICIAL ȘI PROGRAMULUI SPORTIV 12. CARACTERISTICILE UNUI RALIU 12.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU 12.2 PROGRAM 12.3 POWER STAGE 12.4 CONFERINȚE DE PRESĂ
STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA	DOCUMENTE STANDARD ȘI PERMISUL DE ORGANIZARE 29
13. FRAS STANDARDISED DOCUMENTS 13.1 GENERAL 13.2 ROAD BOOK 13.3 TIME CARD 14. ISSUING OF A FIA VISA	13. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS 13.1 GENERALITĂȚI 13.2 ROAD BOOK 13.3 CARNET DE CONTROL 14. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS
INSURANCE	ASIGURĂRI 30
15. INSURANCE COVER 15.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER 15.2 PUBLIC LIABILITY COVER 15.3 EXCLUSION OF COVER	15. ACOPERIRE 15.1 DESCRIEREA ARIEI DE ACOPERIRE 15.2 ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ 15.3 NEACOPERITE DE ASIGURARE
CAR IDENTIFICATION	IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR 31
16. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS	16. NUMERE ALOCATE PENTRU ÎNTREG SEZONUL

17. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING	17. NUMERE DE COMPETIȚIE ȘI PUBLICITATE
17.1 GENERAL	17.1 GENERALITĂȚI
17.2 FRONT DOOR PANELS	17.2 PORTIERELE DIN FAȚĂ
18.3 REAR WINDOW	17.3 LUNETĂ
18.4 SIDE WINDOWS	17.4 GEAMURI LATERALE
18.5 ROOF PANEL	17.5 PLAFON
18.6 FRONT PLATE	17.6 PANOUL FRONTAL (CĂMILĂ)
18.7 RESTRICTIONS ON ADVERTISING	17.7 RESTRICȚII PRIVIND PUBLICITATEA
18. FRAS MANDATORY ADVERTISING	18 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS
19. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES	19. NUMELE PILOTULUI ȘI COPILOTULUI
19.1 REAR SIDE WINDOWS	19.1 GEAMURI LATERALE SPATE
19.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVER'S NAMES	19.2 PORTIERE / NUMERELOR DE COMPETIȚIE / NUMELE CONCURANȚILOR
DRIVING CONDUCT	CONDUITA LA VOLAN 35
20. BEHAVIOUR	20. COMPORTAMENT
20.1 GENERAL RULES	20.1 REGULI GENERALE
20.2 DURING RECONNAISSANCE	20.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERILOR
20.3 TRAFFIC LAWS	20.3 CODUL RUTIER
ENTRIES	ÎNSCRIERI 37
21. ENTRY PROCEDURE	21. PROCEDURA DE ÎNSCRIERE
21.1 GENERAL	21.1 GENERALITĂȚI
21.2 SUBMISSION OF ENTRY FORMS	21.2 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE
21.3 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM	21.3 MODIFICAREA CERERII DE ÎNSCRIERE
21.4 ASN AUTHORISATIONS	21.4 ACCEPTUL ASN
21.5 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S)	21.5 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI /SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI
21.6 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS	21.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI
22. ENTRY CLOSING DATES	22. DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR
23. ENTRY FEES	23. TAXA DE ÎNSCRIERE
23.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM	23.1 ACCEPTAREA CERERII DE ÎNSCRIERE
23.2 REFUND OF ENTRY FEES	23.2 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE
23.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES	23.3 RESTITUIREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE
24. CLASSES	24. CLASE
24.1 CHANGE OF CLASS ENTERED	24.1 SCHIMBAREA CLASEI
RECONNAISSANCE	RECUNOAȘTERI 38
25. RECONNAISSANCE	25. RECUNOAȘTERI
25.1 RECONNAISSANCE CARS	25.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERI
25.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS	25.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE DE RECUNOAȘTERI

25.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE	25.3 RESTRICȚII
25.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE	25.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR
SCRUTINEERING CHECKS	VERIFICĂRI TEHNICE
	40
26. BEFORE THE START OF THE COMPETITIVE ELEMENT OF THE RALLY	26. ÎNAINTEA STARTULUI ELEMENTELOR COMPETITIVE ALE RALIULUI
26.1 GENERAL	26.1 GENERALITĂȚI
26.2 TIMETABLE	26.2 PROGRAM
27. DURING THE RALLY	27. ÎN TIMPUL RALIULUI
27.1 ADDITIONAL CHECKS	27.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE
27.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR	27.2 RESPONSABILITATEA CONCURENȚILOR
28. FINAL CHECKS	28. VERIFICĂRI FINALE
28.1 FINAL PARC FERMÉ	28.1 PARC ÎNCHIS FINAL
28.2 SELECTION OF CARS	28.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR
28.3 HOMOLOGATION FORM	28.3 FIȘA DE OMOLOGARE
SHAKEDOWN	SHAKEDOWN
	44
29. SHAKEDOWN REQUIREMENTS	29. CERINȚE PRIVIND SHAKEDOWN-UL
29.1 GENERAL	29.1 GENERALITĂȚI
29.2 RUNNING OF SHAKEDOWN	29.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI
29.3 DISCLAIMER	29.3 PROPRIA RĂSPUNDERE
29.4 TECHNICAL REQUIREMENTS	29.4 CERINȚE TEHNICE
29.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN	29.5 DEFECTIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI
29.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD	29.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI A INVITAȚILOR
29.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN	29.7 SERVICE SHAKEDOWN
30. FREE PRACTICE / QUALIFYING	30. ANTRENAMENTE LIBERE / CALIFICĂRI
CONTROLS	POSTURI DE CONTROL (CONTROALE)
	454
31. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS	31. CONTROALE – CERINȚE GENERALE
31.1 SIGNAGE OF CONTROLS	31.1 SEMNALIZAREA POSTURILOR DE CONTROL
31.2 PROTECTIVE BARRIERS	31.2 BARIERE DE PROTECȚIE
31.3 STOPPING TIME IN CONTROL AREAS	31.3 TIMPUL DE STAȚIONARE ÎN ZONELE DE CONTROL
31.4 READINESS TO WORK	31.4 PERIOADA DE FUNCȚIONARE
31.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION	31.5 SUCCESIUNEA ȘI SENSUL DE PARCURGERE A CONTROALELOR
31.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS	31.6 INDICAȚIILE ARBITRILOR
31.7 MEDIA ZONES	31.7 ZONE MEDIA
32. PASSAGE CONTROLS	32. CONTROALE DE TRECERE
33. TIME CONTROLS	33. CONTROALE ORARE

33.1 OPERATION 33.2 CHECK-IN PROCEDURE 33.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE 34. LATENESS 34.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS 34.2 EARLY ARRIVAL 34.3 NOTIFICATION OF LATENESS 35. REGROUPING CONTROLS 35.1 PROCEDURE AT A REGROUP 35.2 EXIT FROM A REGROUP	33.1 FUNCȚIONAREA 33.2 PROCEDURA DE PONTARE 33.3 CONTROL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ 34. ÎNTÂRZIEREA 34.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ 34.2 SOSIREA ÎN AVANS 34.3 NOTIFICAREA PENTRU ÎNTÂRZIERE 35. CONTROALE DE REGRUPARE 35.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎN REGRUPARE 35.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE
SPECIAL STAGES	PROBE SPECIALE 47
36. GENERAL 36.1 TIMING 37. SPECIAL STAGE START 37.1 START POINT 37.2 START PROCEDURE 37.3 MANUAL START PROCEDURE 37.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW 37.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE 37.6 FALSE START 38. SPECIAL STAGE FINISH 38.1 FINISH LINE 38.2 STOP POINT 39. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE 40. COMPETITOR SAFETY 40.1 EQUIPMENT OF THE CREWS 40.2 SOS/OK SIGNS 40.3 ACCIDENT REPORTING 40.4 RED TRIANGLE 40.5 THE USE OF YELLOW FLAGS 40.6 CHICANES 41. SUPER SPECIAL STAGES 41.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE 41.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE	36. GENERALITĂȚI 36.1 CRONOMETRARE 37. STARTUL ÎN PROBA SPECIALĂ 37.1 PUNCTUL DE START 37.2 PROCEDURA DE START 37.3 PROCEDURA DE START MANUAL 37.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI 37.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE 37.6 START ANTICIPAT 38. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ 38.1 LINIA DE SOSIRE 38.2 PUNCTUL STOP 39. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE 40. SIGURANȚA CONCURENȚILOR 40.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR 40.2 SEMNELE SOS / OK 40.3 RAPORTAREA ACCIDENTELOR 40.4 TRIUNGHIUL ROȘU 40.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII 40.6 ȘICANE 41. PROBE SUPER SPECIALE 41.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE 41.2 DERULAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE

41.3 SAFETY PLAN	41.3 PLANUL DE SECURITATE
PARC FERMÉ	PARC ÎNCHIS 53
42. RULES OF PARC FERMÉ	42. REGULILE PARCULUI ÎNCHIS
42.1 APPLICATION	42.1 APLICARE
42.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ	42.2 PERSONAL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS
42.3 PUSHING A CAR IN PARC FERMÉ	42.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS
42.4 CAR COVERS	42.4 HUSE
42.5 TECHNICAL CHECKS	42.5 VERIFICĂRI TEHNICE
42.6 REPAIRS IN PARC FERME	42.6 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS
42.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY	42.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ FINALUL RALIULUI
STARTS AND RESTARTS	STARTUL ȘI RE-STARTUL 54
43. CEREMONIAL START	43. STARTUL FESTIV
44. RALLY START	44. STARTUL RALIULUI
44.1 START AREA	44.1 ZONA DE START
44.2 MAXIMUM LATENESS AT START	44.2 ÎNTÂRZIAREA MAXIMĂ ADMISĂ LA START
45. START ORDER AND INTERVALS	45. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START
45.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT	45.1 NOILE EXIGENȚE PRIVIND ORDINEA DE START
45.2 REPOSITIONING OF DRIVERS	45.2 REPOZIȚIONAREA CONCURENȚILOR
45.3 START ORDER LEG 1	45.3 STARTUL ÎN ZIUA 1
45.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS	45.4 STARTUL ÎN ZILELE URMĂTOARE
45.4 START INTERVAL	45.4 INTERVALUL DE START
46 RE-START AFTER RETIREMENT / RALLY 2	46 RE-START DUPĂ ABANDON / RALLY 2
46.1 GENERAL	46.1 GENERALITĂȚI
46.2 PENALTIES	46.2 PENALIZĂRI
46.3 REPAIRS AND SCRUTINEERING	46.3 REPARAȚII ȘI RE-VERIFICARE TEHNICĂ
47. REPAIRS PRIOR TO A RESTART	47. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START
SERVICE	SERVICE 57
48. SERVICING – GENERAL CONDITIONS	48. SERVICE - CONDIȚII GENERALE
48.1 PERFORMING OF SERVICE	48.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI
48.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS	48.2 PERSONALUL ECHIPEI ȘI SERVICE RESTRICȚIONAT
49. SERVICE PARKS	49. PARCURILE DE SERVICE
49.1 GENERAL	49.1 GENERALITĂȚI
49.2 SERVICE PARK SCHEDULE	49.2 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE
49.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION	49.3 IDENTIFICAREA PARCURILOR DE SERVICE
49.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS	49.4 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR
49.5 LAYOUT OF SERVICE PARKS	49.5 DISPUNEREA ÎN PARCURILE DE SERVICE
50. EMPTYING THE TANK AND/OR REFILLING IN THE	50. GOLIREA ȘI/SAU UMLEREA REZERVORULUI ÎN

SERVICE PARK	PARCUL DE SERVICE	
51. FLEXISERVICE – 45'	51. FLEXISERVICE – 45'	
51.1 GENERAL	51.1 GENERALITĂȚI	
51.2 RUNNING OF FLEXISERVICE AND TIME SCHEDULES	51.2 FUNCȚIONAREA ȘI PROGRAMUL FLEXISERVICE	
52. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ)	52. ZONELE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (ZSÎ)	
52.1 GENERAL	52.1 GENERALITĂȚI	
52.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL	52.2 NUMĂRUL DE MEMBRI AI ECHIPEI	
52.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS	52.3 ECHIPAMENTE ȘI SCULE PERMISE	
52.4 RSZ VEHICLE PASS	52.4 IDENTIFICAREA VEHICULELOR ADMISE ÎN ZSÎ	
52.5 TYRE FITTING ZONE (TFZ)	52.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (TFZ)	
52.6 LIGHT FITTING ZONE (LFZ)	52.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (ZMF)	
RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY	REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DUPĂ RALIU	62
53. RALLY RESULTS	53. REZULTATE	
53.1 ESTABLISHING RESULTS	53.1 STABILIREA REZULTATELOR	
53.2 PUBLICATION OF RESULTS	53.2 PUBLICAREA REZULTATELOR	
53.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY	53.3 EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU	
53.4 FAIR AND IMPARTIAL COVERAGE	53.4 ACOPERIREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ	
53.5 PROMOTION OF RESULTS	53.5 PROMOVAREA REZULTATELOR	
54. PROTESTS AND APPEALS	54. PROTESTE ȘI APELURI	
54.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL	54.1 DEPUNEREA UNUI PROTEST SAU A UNUI APEL	
54.2 PROTEST FEES	54.2 TAXELE DE PROTEST	
54.3 DEPOSIT	54.3 DEPOZIT	
54.4 EXPENSES	54.4 CHELTUIELI	
54.5 APPEALS	54.5 APELURI	
55. RALLY PRIZE-GIVINGS	55. DECERNAREA PREMIILOR UNUI RALIU	
55.1 PODIUM CEREMONY	55.1 FESTIVITATEA DE PREMIERE	
55.2 PRIZE-GIVING	55.2 DECERNAREA PREMIILOR	
56. ANNUAL FRAS PRIZE-GIVING	56. GALA CAMPIONILOR F.R.A.S	
56.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS	56.1 CERINȚE PRIVIND PARTICIPAREA	
56.2 ABSENCE	56.2 ABSENȚA	
FUEL – REFUELLING	COMBUSTIBIL – ALIMENTARE	67
57. REFUELLING AND PROCEDURES	57. PROCEDURA DE ALIMENTARE	
57.1 LOCATION	57.1 LOCAȚIE	
57.2 PROCEDURE	57.2 PROCEDURA	
57.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS	57.3 PROCEDURA DE ALIMENTARE DIN STAȚIILE COMERCIALE	
58. FUEL USE		

	58. COMBUSTIBIL ADMIS	
TYRES AND WHEELS	PNEURI ȘI ROȚI	68
59. GENERAL	59. GENERALITĂȚI	
59.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS	59.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE MAȘINI ȘI TOȚI	
59.2 CONTROL	CONCURENȚII	
59.3 TYRE MARKING / CONTROL ZONES	59.2 CONTROL	
59.4 ROAD SECTIONS	59.3 ZONELE DE MARCARE/CONTROL ANVELOPE	
59.5 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT	59.4 SECTOARE DE LEGĂTURĂ	
59.6 SPARE WHEELS	59.5 REGLAREA PRESIUNII DIN PNEURI	
59.7 TYRE SUPPLIER AT SPECIAL STAGE STOP POINT	59.6 ROȚI DE REZERVĂ	
59.8 AVAILABILITY OF TYRES	59.7 PREZENȚA FURNIZORILOR DE PNEURI LA	
	PUNCTUL STOP AL PROBELOR SPECIALE	
	59.8 DISPONIBILITATEA PNEURILOR	
MECHANICAL COMPONENTS	COMPONENTE MECANICE	72
60. MECHANICAL COMPONENTES	60. COMPONENTE MECANICE	
60.1 ENGINE REPLACEMENT	60.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI	
60.2 TURBOCHARGERS	60.2 TURBOCOMPRESORUL	
60.3 TRANSMISSIONS	60.3 TRANSMISIA	
61. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS	61. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MAȘINA	
61.1 ON-BOARD CAMERAS	61.1 CAMERE ON-BOARD	
61.2 TRACKING SYSTEM	61.2 MONITORIZAREA GPS	
61.3 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES	61.3 NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE	
APPENDICES	ANEXE	73
APPENDIX: FROM RRSR 2017/ ERC-ERT Regulations		
INDEX	CUPRINS	
APPENDIX I CONTROL SIGNS	ANEXA I PANOURI	
APPENDIX II STANDARD DOCUMENTS	ANEXA II DOCUMENTE STANDARD	
1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS	1. REGULAMENT PARTICULAR	
2. BULLETINS	2. BULETINE	
3. RALLYE GUIDE 1 & 2	3. RALLY GHID 1 & 2	
4. ITINERARY	4. PLAN ORAR	
5. ROAD BOOK	5. ROAD BOOK	
6. TIME CARD	6. CARNET DE CONTROL	
7. STANDARD ENTRY FORM	7. CERERE DE ÎNSCRIERE	
8. ENTRY LISTS	8. LISTA DE ÎNSCRIERI	
9. START LISTS & RESULTS OF THE RALLY	9. LISTE DE START ȘI REZULTATELE RALIULUI	
APPENDIX III SAFETY (Code Appendix H)	ANEXA III PLAN DE SECURITATE (Anexa H Codul Sportiv	
	Internațional)	
	ANEXA IV ANVELOPE	

APPENDIX IV TYRES	
APPENDIX V ORGANISATIONAL REQUIREMENT SPECIFICATIONS (for organisers only - no regulatory value for competitors)	ANEXA V CERINȚE ORGANIZATORICE (doar pentru organizatori - fără putere regulamentară pentru concurenți)
APPENDIX VI CHICANES	ANEXA VI ȘICANE
APPENDIX VII SANCTIONS AND PENALTIES	ANEXA VII CENTRALIZATOR SANȚIUNI



2018 DUNLOP National Rally Championship Regulations	Regulamentul Campionatului Național de Raliuri – DUNLOP 2018
GENERAL PRINCIPLES	PRINCIPII GENERALE
1. GENERAL CONDITIONS ROMANIAN MOTORSPORT FEDERATION organizes in 2018 the following competitions which are property of FRAS, regulated by this present Regulation, the International Sporting Code of FIA (CODE) and its appendices. The order in which facts will be judged in the National Rally Championship are: Supplementary Regulation, this current Regulation and other regulations. 1.0.1 DUNLOP NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP 2018 (CNRD-2018). The following Championships, Cups and Trophies are included in CNRD 2018: -National Rally Championship (FIA), H Group, for drivers and co-drivers. - National Rally Championship for Teams. - National 2WFD Rally (cars with two-wheel front drive, regardless of the class) for drivers and co-drivers - National 2WRD Rally (cars with two-wheel rear drive, regardless of the class) for drivers and co-drivers. - National Rally Championships for Juniors and Rookies. -National Rally Championships for classes. - Single Brand Cups. 1.0.2 National „Rally 2” Championship „Rally 2” stages may be organized both separate and within a CNRD-2018 stage. 1.0.3 The National Championship for Historic Vehicles (CNRVI). The CNRVI stages will run together with a CNRD-2018 stage, but they can also take place as separate stages. A calendar with each competition will be issued by FRAS together with a relevant regulation.	1. CONDIȚII GENERALE Federația Română de Automobilism Sportiv organizează în anul 2018 următoarele competiții sportive, care sunt proprietatea FRAS , reglementate de prezentul Regulament, Codul Sportiv Internațional al FIA (Codul), de anexele acestuia. Ordinea după care se vor judeca faptele în CNRD va fi: Regulamentul Particular al etapei, Prezentul regulament și celelalte regulamente. Astfel, primează prezentul regulament. 1.0.1 Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2018 (CNRD 2018). În cadrul CNRD 2018 sunt incluse următoarele Campionate, Cupe și Trofee : - Campionatul Național de Raliuri (FIA), Gr H, pentru Piloți și Copiloți. - Campionatul Național de Raliuri pentru Echipe. - Campionatul Național de Raliuri 2WFD (mașini cu două roți motrice tracțiune față – indiferent de clasă), pentru piloți și copiloți. - Campionatul Național de Raliuri 2WRD (mașini cu două roți motrice tracțiune spate – indiferent de clasă), pentru piloți și copiloți. - Campionatele Naționale de Raliuri pentru piloți Juniori și Debutanți. - Campionatele Naționale de Raliuri pentru Clase - Cupe Monomarcă. 1.0.2 Campionatul Național de „Rally 2” Etapete de CNRally 2 se pot organiza atât separat cât și în cadrul unei etape CNRD-2018. 1.0.3 Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice (CNRVI). Etapetele din „CNRVI” se organizează concomitent cu o etapă de CNRD-2018, dar pot fi și etape distincte (separate). Un calendar al fiecărei competiții și un regulament specific va fi publicat de către FRAS
1.1 APPLICATION 1.1.1 Only FRAS may grant waivers to these regulations. Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty according to the present regulations, the supplementary regulation or as in Articles 12.2 and 12.3 of the International Sporting Code. Any case not provided for in the	1.1 APLICARE 1.1.1 Doar FRAS poate acorda derogări de la prezentul regulament. Orice încălcări ale acestor regulamente vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizări conform prezentului regulament sau regulamentului particular al competiției, Art.12.2 și Art.12.3 din Codul Sportiv Internațional. Cazurile care nu sunt prevăzute

regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to make decisions (Art. 11.9 of the Code). 1.1.2 The clerk of the course is in charge of the application of these regulations and the rally supplementary regulations before and during the running of the rally. He must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the rally supplementary regulations. 1.1.3 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.	În acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a lua decizii (Art 11.9 din Cod). 1.1.2 Directorul Sportiv este responsabil cu aplicarea acestui regulament și al regulamentului particular al raliului înainte și în timpul desfășurării raliului. El trebuie să informeze Comisarii Sportivi despre orice incident important apărut, care necesită aplicarea acestui regulament sau a regulamentului particular. 1.1.3 Tot ce nu este autorizat în mod expres în acest regulament este interzis.
1.2 OFFICIAL LANGUAGE The various documents, and in particular the supplementary regulations and any bulletins, must be written at least in Romanian. The documents written in other languages remain at the discretion and responsibility of the organiser. Regarding the competitions which take part in European Rally Championships, Cups or Trophies also, the documents will be issued in English and Romanian. In case of any dispute, the English text will prevail.	1.2 LIMBA OFICIALĂ Diversele documente, în mod special regulamentele particulare și buletinele, trebuie redactate cel puțin în limba Română. Documentele redactate în alte limbi sunt la discreția și responsabilitatea organizatorului. În cazul competițiilor înscrise și în Campionatele, Cupele sau Trofee Europe de Raliuri, documentele vor fi elaborate în limbile Engleză și Română, iar în cazul unei dispute, textul în Engleză va prevala.
1.3 INTERPRETATION Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only FRAS Rally Commission or the Federal Council have the authority to make a decision.	1.3 INTERPRETARE În cazul unor divergențe de interpretare ale acestor regulamente, doar Comisia de Raliuri sau dacă e cazul Consiliul Federal, are autoritatea să ia o decizie.
1.4 DATE OF APPLICATION These regulations come into force on 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 earliest). 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 up of two persons on board each car	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

nominated as driver and co-driver. Both members of the crew can drive on road sections. A crew member registered as co-driver can drive on special stages only in the following events: - Has a FRAS driver's licence, valid for the current year. He can't drive for more than 20% of the total Special Stages length during the rally. - Without a valid FRAS driver's license (but with a regular driver's license), in case of a proven medical emergency, only until reaching the first time check or until reaching the service park. 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 Rally Championship 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. 2.5.2 Teams which present available FRAS licenses are admitted.	fiecărui automobil de raliu, nominalizate ca pilot și copilot. Ambii membri ai echipajului pot conduce pe sectoarele de legătură. Sportivul nominalizat ca și copilot poate conduce pe probele speciale doar în următoarele condiții: - Are licență FRAS, de pilot, valabilă pe anul în curs. Acesta nu poate conduce mai mult de 20 % din numărul total de km de probă specială parcurși în cadrul raliului. - Fără a deține licență de pilot valabilă (dar cu permis de conducere), în situații excepționale de natură medicală dovedită, până la următorul control orar sau parc de service. Cu excepția transportării unei persoane rănite, dacă acest lucru este posibil și dacă situația o impune, în afara membrilor echipajului este interzisă admiterea oricărei alte persoane la bordul automobilului de competiții, sub sancțiunea excluderii din competiție. 2.5.1 Membrii echipajelor care participă în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2018 trebuie să fie posesori ai Licențelor de sportiv eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru raliu. Sunt admiși piloți și copiloți - rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene - care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă. 2.5.2 Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.
2.6 DECISION A document issued by the clerk of the course or the Stewards to announce their findings following an enquiry, hearing or investigation. 2.7 FRAS Any mention to the FRAS refers to the FRAS Rally Commission. 2.8 END OF THE RALLY The rally ends with the posting of the Final Official Classification. The competition element of the rally finishes at the final time control. 2.9 LEG Each competitive part of the rally, separated by an overnight regroup (parc fermé). If Super Special Stages are organised on the evening before Leg 1, this shall be considered to be Section 1 of Leg 1. 2.10 MEDIA ZONE A zone established for the media prior to the time control at the entrance of service parks, remote	2.6 DECIZIE Un document emis de către Directorul Sportiv sau de către Comisarii Sportivi prin care se anunță concluziile unei anchete, audieri sau investigații. 2.7 FRAS Orice referire la FRAS se referă la Comisia de Raliuri FRAS. 2.8 FINALUL RALIULUI Raliul se termină cu afișarea Clasamentelor Finale Oficiale. Elementele competiționale ale raliului se termină la ultimul control orar. 2.9 ZIUA Fiecare parte competitivă a raliului, separată printr-o regrupare (parc închis) de noapte. Dacă în seara dinaintea Zilei 1 a fost organizată o probă Super Specială, aceasta va fi considerată ca Secțiunea 1 a Zilei 1. 2.10 ZONA MEDIA Spațiu destinat pentru media, înaintea posturilor de control orar de intrare în parcurile de service, service

services or regroup parks.

2.11 NEUTRALISATION

Time during which crews are stopped by the organizers for whatever reason, during which parc fermé rules apply.

2.12 PARC FERMÉ

An area in which any operation, checking, tuning or repair on the car is not allowed unless expressly provided for by these regulations or by the supplementary regulations of the rally and where only authorised officials are admitted.

2.13 PROHIBITED SERVICE

The use or receipt by the crew of any manufactured materials (solid or liquid, unless if supplied by the organisers), spare parts, tools or equipment other than those carried in the competing car or the presence of team personnel as defined in these regulations.

2.14 RECONNAISSANCE

The presence on a special stage in any way whatsoever of an FIA priority driver and / or co-drivers at any time or of any non-priority crew member intending to enter a rally after the announcement of the itinerary.

2.15 REGROUP

A stop scheduled by the organisers under parc fermé conditions having a time control at the entrance and exit to enable the schedule to be followed and/or to regroup the cars still in the rally. The stopping time may vary from crew to crew.

2.16 ROAD SECTION

The parts of an itinerary which are not used for special stages.

2.17 SECTION OF THE RALLY

Each part of the rally separated by a regroup.

2.18 SERVICE

Any work on a competing car except where limited in these regulations.

2.19 SUPER SPECIAL STAGE

Any variation from the running of a special stage as described in these regulations and detailed in the rally supplementary regulations and/or a special stage designed for spectator viewing with the possibility of having more than one car starting at the same time.

2.20 TIME CARD

A card intended for the entry of times recorded at the different control points scheduled on the itinerary.

îndeprătat sau regrupare.

2.11 NEUTRALIZARE

Perioadă în care echipajele sunt oprite de organizatori pentru un anumit motiv, în care se aplică regulile parcului închis.

2.12 PARC ÎNCHIS

Zonă în care orice operație, verificare, pregătire sau reparație la mașină nu este permisă decât în cazul în care este expres prevăzută de acest regulament sau de regulamentul particular al raliului și în care este permisă prezența doar a oficialilor autorizați.

2.13 SERVICE INTERZIS

Se consideră service interzis utilizarea sau primirea de către echipaj a oricăror materiale fabricate (solide sau lichide, cu excepția celor furnizate de organizatori), a pieselor de schimb, a uneltelor sau echipamentelor, altele decât cele transportate în automobilul de competiție precum și prezența personalului echipei conform definițiilor din prezentul regulament.

2.14 RECUNOAȘTERI

Este definită ca recunoaștere prezența, în orice condiții, pe probele speciale, a oricărui pilot sau copilot care intenționează să se înscrie în raliu după anunțarea traseului.

2.15 REGUPARE

Oprire prevăzută de organizatori, în regim de parc închis, cu un control orar la intrare și unul la ieșire, care are rolul de a permite respectarea programului și/sau regruparea automobilelor rămase în competiție. Perioada de oprire poate varia de la un echipaj la altul.

2.16 SECTOR DE LEGĂTURĂ

Parte a traseului care nu este folosită pentru probele speciale.

2.17 SECȚIUNE

Fiecare parte a raliului separată de o regrupare.

2.18 SERVICE

Este considerat service orice intervenție (lucru) la mașina cu excepția cazurilor stipulate în acest regulament.

2.19 PROBA SUPER SPECIALĂ

Orice probă specială ale cărei reguli de desfășurare diferă de cele prevăzute în prezentul regulament și sunt detaliate în regulamentul particular și/sau o probă specială concepută special pentru spectatori cu posibilitatea de a avea mai mult de o mașină la start în același timp.

2.20 CARNET DE CONTROL

Carnet folosit pentru înscrierea timpilor înregistrați în diversele puncte de control prevăzute pe traseul

2.21 TECHNICAL ZONE A zone separated by two time controls for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers. 2.22 YELLOW CARD A serious lack of spectator safety in rallies may lead to a yellow card being given by the Rally Commission to an event organiser who has committed such an offence. After two yellow cards within two consecutive years, a penalty will be given by the Rally Commission.	raliului. 2.21 ZONA TEHNICĂ Zonă delimitată de două posturi de control orar în care comisarii tehnici au posibilitatea de a efectua verificări tehnice. 2.22 CARTONAȘ GALBEN Pentru probleme grave de securitate la raliuri Comisia de Raliuri poate aplica un cartonaș galben unui organizator care a comis această abatere. După 2 cartonașe galbene acumulate în 2 ani consecutivi, organizatorul va fi penalizat de către Comisia de Raliuri.
OFFICIALS	OFICIALI
3. OFFICIALS AND DELEGATES 3.1 STEWARDS The panel of stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Stewards are proposed by the Central Committee of Referees of the Executive Office of FRAS which approves the Colegium's componsence 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 Comission and/or the FRAS Sports Director The President of the Rally Comission 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	3. OFICIALI ȘI DELEGAȚI 3.1 COMISARIII SPORTIVI Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS) este întotdeauna compus din trei membri. Comisarii Sportivi ai unui raliu sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aprobă componența Colegiului și stabilește Președintele acestuia. Între CCS și Directorul Sportiv trebuie să existe o comunicație permanentă. În timpul desfășurării raliului, cel puțin unul dintre Comisarii Sportivi trebuie să fie în imediata apropiere a comandamentului raliului. 3.2 DELEGAȚI FRAS Următorii delegați pot fi numiți de FRAS și fiecare dintre ei va întocmi un raport cu privire la aspectele acoperite de responsabilitățile sale din timpul raliului: 3.2.1 Delegatul Sportiv FRAS. Președintele sau vicepreședintele Comisiei de Raliuri și/sau Directorul Sportiv FRAS. Președintele Comisiei de Raliuri sau Directorul Sportiv FRAS va figura în dispozitivul de oficiali cu toate drepturile și obligațiile ce revin atât acestuia cât și organizatorului, fără însă a figura pe statul de plată. 3.2.2 Delegatul Tehnic FRAS Delegatul Tehnic FRAS va fi Șeful Comisarilor Tehnici, responsabil pentru toate aspectele tehnice și va ține legătura cu Directorul Sportiv. 3.2.3 Delegatul Securitate FRAS Delegatul Securitate FRAS este responsabil în special cu monitorizarea siguranței publicului și a media. Are puterea să amâne startul unei probe speciale cu maxim 30 de minute în cazul în care apreciază că condițiile de securitate nu sunt satisfăcătoare. 3.2.4 Delegatul Media FRAS

The FRAS Media delegate will be in charge of all the media matters including pre-rally and post rally FRAS 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) / Coeficients 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. Beginning with 2019, the first two qualified rallies (in 2018) will receive a coefficient of 1,2%, places 3, 4 and 4 will receive the coefficient of 1% and places 6 and 7 will receive 0,8%. The 1,2% coefficient is applied towards entry fees and points awarded in all classifications. The coefficient of 0,8% applies only to the points awarded to competitors, without having any influence on the entry fees. In case any new projects occur for new 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. 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.	Delegatul Media FRAS este responsabil cu toate aspectele referitoare la media inclusiv conferințele de presă pre și post raliu. 3.2.5 Delegatul Medical FRAS Delegatul Medical FRAS va colabora cu Medicul Șef al raliului în privința tuturor aspectelor medicale inclusiv briefingul dinaintea raliului. 3.2.6 Observatorul FRAS/ Coeficienți Observatorul FRAS va inspecta și verifica toate aspectele raliului și va completa un raport în care sunt evidențiate toate aspectele referitoare la organizarea raliului. Va fi informat despre toate deciziile, care prin efectul acestora se modifică rezultatele sau clasamentul etapei respective. În urma punctajelor obținute de către fiecare raliu, se va întocmi un clasament al campionatului. Începând cu anul 2019, primele 2 raliuri clasate (în 2018) vor beneficia de un coeficient de 1,2 %, locurile 3,4,5 vor avea coeficient 1, locurile 6 și 7 de un coeficient de 0,8%. Coeficientul 1,2 % se aplică atât taxelor de înscriere cât și punctajului acordat în toate clasamentele. Coeficientul de 0,8% se aplică doar punctajului acordat concurenților, fără a influența taxele de înscriere . În cazul apariției unor proiecte noi de etape sau dacă se va pune problema reduceri numărului de etape, etapele aflate pe ultimele două locuri vor putea fi înlocuite. Pentru cazuri grave de nerespectare a caietului de sarcini sau al contractului de colaborare FRAS/Organizator, Consiliul Federal, în urma unui raport al Comisiei de Raliuri poate înlocui, anula sau suspenda în orice moment permisul de organizare al oricărui organizator. 3.3 RESPONSABIL RELAȚII CU CONCURENȚII (RRC) Misiunea principală a ofițerului RRC este să ofere concurenților informații sau clarificări privind regulamentele și desfășurarea raliului. La fiecare raliu trebuie să fie delegat cel puțin un responsabil pentru relațiile cu concurenții. Aceștia trebuie să fie ușor de identificat de către concurenți și vor fi prezenți în diversele puncte, conform programului stabilit.
ELIGIBLE CARS	AUTOMOBILE ADMISE
4. CARS ELIGIBLE TO ENTER FIA REGIONAL CHAMPIONSHIP RALLIES 4.1 SUMMARY - Group A Cars with a corrected cylinder capacity of up to 2000cc conforming to the 2018 Appendix J, Art. 255 - Group A Kit Cars with a corrected cylinder capacity of less than 1600cc on condition that the	4. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI 4.1 SUMAR - Grupa A – Automobile cu o capacitate cilindrică corectată mai mică de 2000 cmc., conform Art. 255 din Anexa J FIA 2018; - Grupa A Kit Cars dacă sunt echipate cu motor cu o capacitate cilindrică corectată mai mică de 1600 cmc și

homologation is accepted by the FIA as eligible for the Championship concerned - Group RGT cars conforming to the 2018 FIA Appendix J, Art. 256 - Group R cars (R1/R2/R3/R3T/R3D) conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260 and 260D - Group R4 cars conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260 The cars registered in CNRD 2018 at R4 Group can use the following optional alternatives: a) Restrictor's internal diameter can have max. 34 mm.; b) sequential gearbox, in accordance with the reports referred in the VR4/VO approval form; - Group R5 cars conforming to the 2018 Appendix J, Art. 261 - Group N cars conforming to the 2018 Appendix J, Art. 254. - Group N+ (Appendix J – FIA, Art. 254); The cars signed up in CNRD 2018 in N+Group must comply with Appendix J-FIA, Art. 254 and with the following characteristics: a) engine capacity of max. 2000 ccm, supercharged; b) restrictor's inside diameter can have max. 34 mm.; c) can have composite rear and side windows complying with approval form no. N-5688, extension 18/02-VR4; minimum weight of 1.300 kg. - Super 2000 cars (according to the 2018 Appendix J, Article 254A). - Super 2000-Rally cars (conforming to the 2017 Appendix J, Art. 255A) fitted with a restrictor complying with Art. 255A-5.1.1-b except for the following points: a) the maximum internal diameter of the restrictor is 28 mm, b) The external diameter of the restrictor at its narrowest point must be less than 34 mm. The diameter must be maintained over a distance of 5 mm to each side of the narrowest point. The diameter of the turbo compressor restrictor may be revised by the FRAS at any time without notice. - National cars (class 11-12) Remark concerning R4 cars: - These regulations will not be continued after 2014. - As from 01.01.2015, R4 cars will be eligible only in the rallies of non-European FIA regional	dacă omologarea FIA este valabilă pentru raliuri; - Grupa RGT automobile conforme cu Anexa J 2018 – FIA, Art. 256; - Grupa R (R1/R2/R3/R3T/R3D) (Anexa J - FIA, Articolul 260 și 260D); - Grupa R4 conform Anexa J 2018 - FIA, Articolul 260. Mașinile înscrise în CNRD 2018 la Grupa R4 pot folosi următoarele variante opționale : a) diametrul interior al restrictorului poate să fie de max. 34 mm; b) cutie de viteze cu comanda secvențială ce respectă rapoartele prevăzute în fișa de omologare VR4 și/sau VO; - Grupa R5 conform Anexa J 2018 - FIA, articolul 261; - Grupa N (Anexa J - FIA, Articolul 254); - Grupa N+ (Anexa J - FIA, Articolul 254); Mașinile înscrise CNRD 2018 la Grupa N+ trebuie să respecte prevederile Anexa J – FIA, Articolul 254 și următoarele caracteristici : a) motor de până la 2.000 cmc, supraalimentat; b) diametrul interior al restrictorului poate să fie de max. 34 mm.; c) pot utiliza geamuri laterale și luneta din material compozit în conformitate cu fișa de omologare Nr. N-5688, extensia 18/02-VR4; greutate minimă 1.300 kg. - Mașini Super 2000 (Anexa J 2018 - FIA, Articolul 254A). - Mașini Super 2000 automobile Rally (conform cu Articolul 255A Anexa J 2018) cu motor 1.6 turbo echipate cu un restrictor conform cu Art 255A- 5.1.1-b cu precizarea următoarelor puncte : a) diametrul interior al restrictorului să fie de max. 28 mm.; b) diametrul exterior al restrictorului, măsurat la nivelul gâtuirii interioare, trebuie să fie de maximum 34 mm., valoare care trebuie să fie menținută pe o lungime de 5 mm. de o parte și de alta a gâtuirii. Diametrul restrictorului turbocompresorului poate fi modificat de FRAS oricând și fără preaviz. - Clase naționale (clasele 11-12). Remarci privind automobilele R4 - Aceste regulamente nu vor fi continuate după 2014. - Din 01.01.2015 automobilele R4 vor fi eligibile doar în raliurile regionale FIA din afara Europei.
--	---

championships. - Cars with a National R4 homologation will also be eligible in these rallies as from 01.01.2015.		- Automobilele cu omologare R4 vor fi de asemenea eligibile în aceste raliuri începând cu 01.01.2015.	
4.2 CLASSES		4.2 CLASE	
CLASSES	GROUPS	CLASA	GRUPA
2 (RC2)	S2000-Rally: 1.6T engine with a 28 mm restrictor S2000-Rally: 2.0 Atmospheric Group R4 Group R5	2 (RC2)	S2000-Rally: motor 1.6 Turbo cu restrictor de 28 mm S2000-Rally: 2.0 Atmosferic Grupa R4 Grupa R5
3 (RC2)	Group N; competition cars over 2000cc (former N4) Group N+; national homologation	3 (RC2)	Grupa N; automobile cu cilindrul peste 2000 cmc (fostul N4) Grupa N+; omologare națională
4	RGT	4	RGT
5/6 (RC3)	Group A – over 1600cc and up to 2000cc Super 1600 R2C (atmo over 1600cc up to 2000cc - VR2C and turbo over 1067cc and up to 1333cc – VRC2) R3 (atmo over 1600cc up to 2000cc - VR3C and turbo over 1067cc and up to 1333cc – VRC3) R3T (turbo/ up to 1620cc / nominal VR3T) R3D (diesel up to 2000cc / nominal VR3D)	5/6 (RC3)	Grupa A – peste 1600 cmc și până la 2000 cmc Super 1600 R2C (aspirat peste 1600 cmc până la 2000 cmc – VR2C și turbo peste 1067 cmc până la 1333 cmc – VRC2) R3 (aspirat peste 1600 cmc până la 2000 cmc – VR3C și turbo peste 1067 cmc până la 1333 cmc – VRC3) R3T (turbo, până la 1620 cmc /cilindrul nominală VR3T) R3D (diesel, până la 2000 cmc /cilindrul nominală VR3D)
7/8 (RC4)	Group A up to 1600cc R2 (atmo over 1390cc up to 1600cc VR2B and turbo over 927cc and up to 1067cc – VR2B) Kit Car up to 1600cc Group N over 1600cc up to 2000	7/8 (RC4)	Grupa A - până la 1600 cmc R2 (aspirat peste 1390 cmc până la 1600 cmc- VR2B și turbo peste 927 cmc până la 1067 cmc – VR2B) Kit-car până la 1600 cmc Grupa N - automobile cu cilindrul peste 1600 cmc și până la 2000 cmc
9/10 (RC5)	Group N up to 1600cc R1 (normal aspirated engines up to 1600cc - VR1A/VR1B and turbo up to 1067cc – VR1A/VR1B) R1A (up to 1400cc)	9/10 (RC5)	Grupa N - automobile cu cilindrul până la 1600 cmc R1 (aspirat până la 1600 cmc – VR1A/VR1B și turbo până la 1067 cmc – VR1A/VR1B) R1A (până la 1400 cmc)
11	Group H – 4WD (4-wheel drive)	11	Grupa H - 4WD (patru roți motrice)
12	Group H – 2WD (2-wheel drive)	12	Grupa H - 2WD (două roți motrice)
4.3 ADDITIONAL PROVISIONS - Cars homologated as Kit cars, where the capacity is between 1400 and 1600cc, may be accepted if they		4.3 PREVEDERI SUPLIMENTARE: - Automobilele omologate drept Kit Car care au capacitatea cilindrică cuprinsă între 1400 și 1600 cmc,	

also comply with Article 255-6.2 "Weight" of Appendix J.

- Two-wheel drive cars equipped with a supercharged diesel engine with a nominal cylinder capacity of less than 2000cc are accepted in Groups A and N based on their nominal (geometric) capacity.

- For drivers entered with a Super 2000-Rally car complying with 2013 Appendix J, Art. 255A, it will be possible to use lapsed errata without any penalty.

- For Super 1600 homologated cars, it will be possible to use lapsed errata without any penalty.

- An FIA technical passport is mandatory for S2000, R5, Super 1600 cars. (optional for cars entered in a rally of an FIA Cup or Trophy)

-For all the other cars presentation of technical FRAS passport is mandatory.

4.4 ADDITIONAL STIPULATIONS REGARDING NATIONAL CLASSES

-The cars with expired homologation but complying with a certain stage provided in the homologation form and according with the actual security standards, can be taken into consideration and can participate within the Dunlop National Rally Championship 2018, in the respective class in which they were considered, only after a solicitation made for the FRAS Technical Committee. The Technical Committee will accept/ reject the solicitation, after consulting with the National Rally Commission. FRAS Technical Committee can grant the extension of national homologation for the cars which were approved by FIA within N and A Groupes, excluding their derivations (for instance A8, WRC, Kit Car, etc) for which a notice issued by the National Rally Committee is mandatory. Once the national homologation or the extension of homologation is established, it can not be withdrawn throughout the season for which it has been granted.

-Group H – cars with expired homologation or without FIA homologation. These cars with supercharged engines and cylinders of over 2000 ccm will be equipped with **34 mm** restrictor. **A car with valid homologation which does not respect the homologation file specifications may be registered for Group H (classes 11 and 12). Registering for Group H can be done only at the initial scrutineering, after the start of the rally it is not possible to change the group registry.**

-Regarding R4 cars, the mandatory changes made in the homologation form for N Group must be taken into consideration (will not be permitted that only a

pot fi acceptate dacă respectă Articolul 255-6.2 "Greutăți" din Anexa J - FIA.

- Automobilele cu două roți motrice echipate cu un motor turbodiesel cu o capacitate cilindrică mai mică de 2000 cm³ sunt acceptate în grupele A și N după capacitatea nominală (geometrică).

- Mașinile Super 2000 Rally conforme cu Art.255A, pot utiliza specificații corectate anterior fără penalizare.

- Mașinile omologate Super 1600, pot utiliza specificații corectate anterior fără penalizare.

- Prezentarea pașaportului tehnic FIA este obligatorie pentru mașinile din grupele S2000, R5, Super 1600 și RGT cars (opțional pentru mașinile înscrise într-un raliu contând pentru Cupele sau Trofee FIA) .

- Pentru toate celelalte mașini este obligatorie prezentarea pașaportului tehnic FRAS .

4.4 PREVEDERI SUPLIMENTARE PRIVIND CLASELE NAȚIONALE

- Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată) dar rămân conforme cu un anumit stadiu certificat de fișa de omologare și care corespund din punctul de vedere al normelor de securitate actuale, pot fi asimilate și pot participa în cadrul Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2018 la clasa cu care au fost asimilate, în baza unei cereri adresate Comisiei Tehnice a FRAS. Comisia Tehnică va aviza/respinge cererea, după consultarea Comisiei Naționale de Raliuri. Comisia Tehnică a FRAS poate acorda această prelungire de omologare pe plan național pentru automobilele care au fost omologate FIA la gr. N și A, exclus derivatele acestora (de exemplu A8, WRC, Kit Car etc.), pentru care avizul Comisiei Naționale de Raliuri este obligatoriu. Odată stabilită asimilarea și/sau prelungirea omologării pe plan național, aceasta nu mai poate fi retrasă pe parcursul sezonului competițional pentru care a fost acordată.

- Grupa H – automobile cu omologare expirată sau fără omologare FIA. Automobilele încadrate la această grupă, cu motoare supraalimentate a căror cilindree echivalentă depășește 2000 cmc, vor fi echipate cu restrictor de **34 mm**. **Un automobil cu omologare valabilă , dar care nu respectă prevederile din fișa de omologare, poate fi înscris în cadrul grupei H(clasele 11 și 12). Încadrarea la grupa H se va face numai la verificările tehnice inițiale, după startul raliului nefiind posibilă schimbarea încadrării.**

- Pentru automobilele din Grupa R4 trebuie respectate modificările impuse obligatoriu în fișa de omologare față de Grupa N (nu se acceptă doar o parte din

part of the changes to be considered and the rest to remain those available for the N Group).

A N Group car which uses at least one of VR4 extensions will be considered in R4 Group, due to the respectance of the requirement of this article's first paragraph.

Group I is being replaced with the National Rally Championship for Historic Vehicles – CNRVI

A separate regulation will be provided. Competitors who register for the CNRVI will use the same documentation as competitors in CNRD, will follow the same itinerary and will respect the same rules in regards to the run of the competition.

modificările impuse iar restul să rămână conform Grupei N).

Un automobil de grupa N care utilizează cel puțin una din extensiile VR4, va fi încadrat la grupa R, ca urmare supunându-se obligativității de la primul alineat al acestui articol.

GRUPA "I" este înlocuită de "Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice" - CNRVI

Un regulament separat va fi redactat. Concurenții care se înscriu în "Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice" vor folosi aceeași documentație ca și concurenții din CNRD, vor parcurge același traseu de concurs și se vor supune acelorași reguli ce privesc desfășurarea competiției.

CHAMPIONSHIPS & POINTS

5. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS

5.1 ATTRIBUTION OF POINTS

5.1.1 Attribution of championship points

For each Championship title, points will be awarded for each rally taking into account the general classification according to the following scale:

	≥ 5	4	3	2	1
1 st Place	25	18	15	12	10
2 nd Place	18	15	12	10	
3 rd Place	15	12	10		
4 th Place	12	10			
5 th Place	10				
6 th Place	8				
7 th Place	6				
8 th Place	4				
9 th Place	2				
10 th Place	1				

5.1.2 Bonus points 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.

1 st	7 points
2 nd	6 points
3 rd	5 points
4 th	4 points
5 th	3 points
6 th	2 points
7 th	1 points

CAMPIONATE ȘI PUNCTE

5. FORMATUL CAMPIONATULUI

5.1 PUNCTAJ

5.1.1 Atribuirea punctelor

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 :

	≥ 5	4	3	2	1
Locul 1	25	18	15	12	10
Locul 2	18	15	12	10	
Locul 3	15	12	10		
Locul 4	12	10			
Locul 5	10				
Locul 6	8				
Locul 7	6				
Locul 8	4				
Locul 9	2				
Locul 10	1				

5.1.2 În 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.

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

To be eligible for bonus points, the car must remain in the parc fermé at the end of the Rally. In the event of a car not being present in the final parc fermé for the purpose of scoring bonus points, no points will be reallocated to the subsequent competitors.

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 13.3.

Locul 1	3
Locul 2	2
Locul 3	1

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 classifications.

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

5.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION

5.2.1 For establishing the final individual rankings of CNRD-2018 Championship Clasificatiion N-1 (6) results will be taken into consideration. The best 6 results will be taken into consideration. A result means all points received during a round (points within the overall classifications or class classifications, with daily bonus points and power stage points(if applicable).

The result from a round where the competitor was excluded for technical reasons or for non-compliant fuel will not be withdrawn.

Ex: If a competitor ran 7 rounds and received no points at one round for being excluded for tehcnical or non-compliant fuel, he must withdraw the results from another round.

The driver and the co-driver having totalled the highest number of points will be declared the relevant champion/winner. The title of Overall National Champion in the general FIA classification is

Pentru a obține punctele bonus, mașina trebuie să rămână în parcul închis la finalul raliului. În cazul în care o masina nu se afla în parcul închis la final de raliu în vederea atribuirea punctelor, nu se vor realoca puncte pentru concurentii urmatori.

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

Locul 1	3
Locul 2	2
Locul 3	1

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:

- toate punctele dacă s-a desfășurat peste 50% din lungimea programată a probelor speciale.
 - jumătate din puncte dacă s-a desfășurat între 25% și 50% din lungimea programată a probelor speciale.
 - niciun punct, dacă s-a desfășurat mai puțin de 25% din lungimea programată a probelor speciale.
- Aceasta se aplică atât pentru punctele din campionat cât și pentru punctele bonus.

5.2 NUMĂRUL DE REZULTATE LUATE ÎN CALCUL PENTRU CLASAMENTUL FINAL

5.2.1 Numărul etapelor care vor conta pentru alcătuirea clasamentelor finale individuale ale CNRD-2018 va fi...N-1 (6 rezultate) din 7 etape. Se vor aduna cele mai bune 6 rezultate. Rezultat înseamnă, punctele totale adunate la o etapă(puncte din clasamentul general sau clasă, plus puncte bonus pe zile plus puncte power stage(dacă acestea există).

NU se poate scădea un rezultat de la o etapă la care concurentul a fost exclus din motive tehnice sau combustibil neconform.

Ex: Dacă un concurent a luat startul la 7 etape și a luat zero puncte la o etapă, pentru că a fost exclus din motive tehnice sau combustibil neconform, acesta este obligat să scadă punctele de la altă etapă. Pilotul (și copilotul) care au totalizat cel mai mare număr de puncte vor fi declarați Campioni Naționali. Ttlul de Campion Național Absolut în clasamentul general FIA, se obține dacă pilotul respectiv a luat

given only if the competitor ran at least 6 rounds in the 2018 National Rally Championship. In order to obtain the title of a Class National Championship the competitor must have participated in at least 5 rounds. For 4 participations (starts) during the 2018 season he receives the title of Champion, without the use of "National" title. A driver/codriver who started less than 3 rounds (included) during 2018 will not receive any title at the end of the year. Competitors with less than 2 participations (included) will not receive any annual prize for places 1, 2 or 3. Explanations: - A driver who ran 7 rounds will have the best 6 rounds considered - A driver who ran 4,5 or 6 rounds will have all results considered. 5.3 NUMBER OF CHAMPIONSHIP RALLIES Dunlop National Rally Championship 2018 will consist of 7 rallies.	startul la minim 6 etape în cadrul Campionatului Național de Raliuri 2018. Pentru a obține titlul de Campion Național la o clasă, startul la minim 5 etape, este obligatoriu. Pentru 4 participări (starturi) în cadrul sezonului 2018, se acordă titlul de câștigător, fără sintagma național. Un pilot/copilot care a luat startul la mai puțin de 3 etape (inclusiv) pe parcursul anului 2018 nu va putea obține la sfârșitul anului nici un titlu. Sportivii cu mai puțin de 2 participări (inclusiv) nu vor putea obține nici un premiu anual aferent locurilor 1,2 sau 3. Explicații : - Un pilot care a luat startul la 7 etape va puncta cu cele mai bune 6 rezultate. - Un pilot care a luat startul la 4,5 sau 6 etape va puncta cu toate rezultatele acumulate. 5.3 NUMĂRUL DE RALIURI DIN CAMPIONAT Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2018 va fi alcătuit din 7 raliuri.
6. DUNLOP NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP 2018 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. Competitors registered for national classes (11, 12) will receive points in all classifications (including Juniors, Rookies, 2WFD and 2WRD), except the general FIA classifications. 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. 6.2 Licențe One-Event Drivers recorded in a rally on a One-Event license basis will be ranked and awarded in the respective stage, without retrieving the points available for annual Championship rankings. In these cases, drivers which were ranked behind one of more drivers which do not score points in the Championship's general rankings will be put up in the official final ranking. Thus they will be granted with the score corresponding to the available remaining positions.	6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI DUNLOP 2018 6.1 Licențe Nu se vor elibera licențe pilot/copilot/dacă cluburile la care sunt legitimați au la data solicitării restanțe financiare la FRAS. Sportivii înscriși la clasele naționale (11,12) vor puncta în toate clasamentele (inclusiv juniori, debutanți, 2WFD și 2WRD) cu excepția clasamentului general individual FIA. Licența anuală, cea pe baza căreia se pot acumula puncte în orice clasament anual, trebuie luată cel târziu până la 30 iunie 2018. Un sportiv cu licență anuală va puncta în toate clasamentele. 6.2 Licențe One-Event Piloții înscriși într-un raliu pe baza unei licențe One-Event vor fi clasaiți, premiați la etapa respectivă, însă nu li se vor reține puncte valabile pentru clasamentele anuale ale Campionatului, inclusiv ale clasamentului pe echipe. În aceste cazuri, piloți clasaiți în spatele unuia sau a mai multor piloți ce nu punctează în clasamentele generale ale Campionatului, vor urca în clasamentele de sfârșit de an, atribuindu-li-se punctajul corespunzător pozițiilor rămase libere.
7. NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR TEAMS 7.1 LICENSING THE TEAMS 7.1.1 A team can participate and will be ranked within the Championship only on the basis of FRAS team license.	7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PT.ECHIPE 7.1 LICENȚIEREA ECHIPELOR 7.1.1 O echipă poate participa și se va clasa în campionat numai pe baza LICENȚEI DE ECHIPĂ FRAS.

7.1.2 In a team at least 3 and no more than 5 crews can be nominated and will be inscribed on the Team License. During a competition year a number of maximum 6 crews can be registered for a team. FRAS secretariat must ensure this and follow if any non-compliance occurs. 7.1.3 Any modification applied to the componence of a team can be made during the Championship after paying the amount of 200 euro (the equivalent in Lei of the exchange rate available in the billing day), after the issue of a new license. Modification means changing, at request, of one or more than one crews or completing the team. Changing the team's name is not considered a modification, if the same crew structure as the one from before the solicitation is maintained. Changing the team's structure or name cannot be made earlier than 48 hours before the respective stage's closing hour. Changing the car of a competitor during the championship is not considered a modification, if the second car follows the same specifications and the same class with the one noted in the crew's Team License. CAUTION, according to the previous paragraph, changing the competition car with another class is considered to be a team modification and must be registered at FRAS secretariat with the specified payment. If inside a team more modifications are done at the same time, a new modification fee must be paid. On the Team License Form will also be written the class in which the driver will register for 2018 or for one round. The driver can not be part of two separate teams during the same competition year. It is strictly forbidden to modify the team componence at any of the last two rounds of the championship (as presented in the FRAS calendar). A driver with a One-Event license will not receive points for the Team Classifications. 7.1.4 The fusion between two or more teams results in a new team. The fee for obtaining the Team License is 300 euro (the lei equivalent at the BNR exchange rate from the respective biling day). The fee for the Team License available for a single stage is 100 euro (the lei equivalent at the BNR exchange rate from the respective biling day). 7.2 TEAMS STRUCTURE Teams must consist of: Team consisting of 3 crews: no more than 1 crew	7.1.2 Pot fi nominalizate într-o echipă minimum 3, maximum 5 echipaje, care vor fi înscrise pe Licența de Echipă. Pe parcursul unui an competițional pot fi nominalizati maxim 6 piloți diferiți care să facă parte dintr-o echipă. Secretariatul FRAS trebuie să se asigure și să urmărească acest lucru. 7.1.3 Orice modificare a componenței unei echipe poate fi făcută pe timpul Campionatului cu plata a 200 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării), urmând a se elibera o nouă licență. Prin modificare se înțelege înlocuirea, la cerere, a unui sau a mai multor echipaje sau completarea echipei. Schimbarea numelui echipei nu se consideră modificare, dacă păstrează aceeași structură a echipajelor dinainte de solicitare. Modificările structurii și/sau a numelui unei echipe nu pot fi făcute cu mai puțin de 48 de ore înaintea orei închiderii înscrierilor, oră publicată în regulamentul particular inițial la etapa respectivă. Schimbarea automobilului unui echipaj în timpul Campionatului nu este considerată « modificare », dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași clasă cu cel cu care echipajul a fost nominalizat pe Licența de Echipă. ATENȚIE, conform paragrafului precedent, schimbarea automobilului de concurs cu unul din altă clasă este considerată modificare de echipă, se înregistrează la secretariatul FRAS și se achită taxa aferentă. Dacă în cadrul unei echipe se efectuează mai multe schimbări în același timp se va percepe o singură taxă de modificare. Pe cererea de licență de echipă se va trece obligatoriu și clasa la care pilotul se va înscrie în anul 2018, sau în cadrul unei etape. Un pilot nu poate face parte în același an din două echipe diferite. Se interzice modificarea componenței echipei la oricare din ultimele două etape din campionat (conform calendarului FRAS). Un pilot cu licență One event nu va puncta în clasamentul pe echipe. 7.1.4 Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe. Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ este de 300 euro. (echivalentul în lei la cursul BNR din ziua facturării). Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ numai pentru o etapă este de 100 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării). 7.2 COMPONENTA ECHIPELOR Echipele trebuie să fie formate din: Echipă formată din 3 echipaje : maxim 1 echipaj din
--	--

from 2nd or 3rd class.

Team consisting of 4 crews: no more than 1 crew from 2nd or 3rd class. Mandatory a crew in "single brand cup".

Team consisting of 5 crews: no more than 1 crew from 2nd or 3rd class (but no more than 2 crews from 2nd class). Mandatory a crew in "single brand cup".

7.3 TEAM RANKING

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

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

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

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

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

General Ranking points will be:

- 1st place - 15 points; 2nd place - 13 points, 3rd place - 10 points, 4th place - 8 points, 5th place - 6 points, 6th place - 5 points, 7th place - 4 points, 8th place - 3 points, 9th place - 2 points, 10th place - 1 point.

For each team will be counted:

- points obtained in the desired rank by the team's 3 drivers which obtained the higher number of points;
- points from General Ranking (15 points from the 1st place, 13 points for the 2nd place etc).

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

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

7.4 For the annual classification all points obtained by the team in all rounds will be considered.

7.5 If a crew is excluded due to technical reasons (use

clasa 2 sau 3.

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

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

7.3 CLASAMENTUL PE ECHIBE

În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult 3 echipaje.

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

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

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

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

Punctele din clasamentul general vor fi :

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

Pentru fiecare echipă se vor aduna :

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

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

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

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

7.5. În cazul în care la un raliu un echipaj înscris într-o

of improper fuel, the car does not comply with the homologation form etc), prohibited service or prohibited reconnaissances, the team will also be excluded from the rally's ranking.	echipă este exclus din motive tehnice (utilizare de carburant neconform, automobil neconform cu fișa de omologare etc.), service interzis sau recunoașteri interzise, echipa din care acesta face parte va fi exclusă la rândul ei din clasamentul acelui raliu.
8. JUNIOR / ROOKIES NATIONAL CHAMPIONSHIPS 8.1 a. Junior competitors (under 25 years old) who wish to compete in CNRD, beginning with 2019 must complete a competition year (at least 4 rounds) in the National Rally 2 Championship with a car that does not exceed 140 bhp (max. 185 bhp for those above 25 years old). b. A driver participating for the first time in CNRD after a competition year in Rally 2 will compete for an equivalent class (the competition car's specifications must be similar) to the one he used in Rally 2 during the previous year. In both cases presented above, the driver is no longer considered a ROOKIE. c. A driver who participated 2 years (at least 8 rounds) in CNRD – Rally 2 can compete in CNRD at any class, without being considered a ROOKIE. d. ROOKIES in CNRD are the drivers coming from other championships (Paralel Slalom, Hillclimb, Drift etc.) and who have NOT followed the prepare-stage in Rally 2. These drivers can register in the first year in CNRD only in SINGLE BRAND CUP. e. ROOKIES in CNRD are the drivers who register in CNRD for the first time, with no other prepare-stage in any other championship. Registering these drivers can only be done in SINGLE BRAND CUP. Drivers born starting with 1st of January 1993 may register in the Championship. Registering for the National Junior Championship is done automatically if they meet the age restriction, except when the driver has already received this trophy. The competitor who received in a competition year the title of "National Junior Champion" will no longer be nominated in any other Junior championship after receiving this title. 8.2 Juniors/ drivers that are also rookies/ "Junior 1" between 16 and 18 years old (at 31 December 2017) may register in CNRD 2018 only within a Single Brand	8. CAMPIONATELE NAȚIONALE DE JUNIORI ȘI DEBUTANȚI 8.1 a.- Sportivii juniori (sub 25 de ani) care doresc să se înscrie în CNRD, începând cu anul 2019 sunt obligați să facă un an de stagiul (minim 4 etape) în Campionatul Național de "Rally 2" cu o mașină care nu depășește 140 cp (max. 185 cp pentru cei peste 25 ani). b. Participarea unui pilot pentru prima oară în CNRD, după un stagiul de un an la Rally 2, se va face maxim la o clasă echivalentă (mașină de putere similară) cu cea cu care a concurat în Rally 2 în anul precedent. In ambele cazuri de mai sus, pilotul nu mai este considerat DEBUTANT. c. Un pilot care a participat 2 ani (minim 8 etape) în CNRD2-Rally 2 se poate înscrie în CNRD la orice clasă, fără să mai fi considerat DEBUTANT. d. Sunt considerați DEBUTANȚI în CNRD piloții care provin din alte campionate (Slalom Paralel, Viteză în Coastă, drift, etc) și care NU au stagiul de pregătire în Rally 2. Acești piloți se pot înscrie în primul an, în CNRD, doar într-o CUPĂ MONOMARCĂ. e. Sunt considerați DEBUTANȚI și piloții care se înscriu în CNRD pentru prima oară, fără nici un stagiul de pregătire în alte campionate. Înscrierea acestor piloți se poate face doar într-o CUPĂ MONOMARCĂ. Se pot înscrie în Campionatul Național de Juniori piloții născuți începând cu 01.01.1993. Înscrierea în Campionatul Național rezervat Juniorilor se face automat dacă se îndeplinesc criteriile de vârstă, cu excepția cazului când sportivul a cucerit odată acest trofeu. Sportivul care a obținut într-un an titlul de, "Campion Național de Juniori" nu mai va figura în nici un clasament rezervat juniorilor ulterior obținerii acestui titlu. 8.2 Juniorii, Pilot/Copilot și în același timp debutanți cu vârste cuprinse între 16 și 18 ani/ "Juniori 1" (împliniți până la 31 Decembrie 2017) se pot înscrie în CNRD 2018 numai în 2WD (două roți motrice) și

Cup (2RM) and having as co-driver an experienced co-driver that must be noticed at least ten days earlier than the beginning of the rally stage. Only these drivers do not need probation period for Rally 2 stages. The race car must not exceed 140 hp, the registration can only be done in a Single Brand Cup. 8.3 A rookie junior between 18 and 25 year old "Junior 2" will be considered under the terms stipulated at point. 8.1 8.4 Juniors 1 and 2, Rookies in CNRD can register for CNRD with cars that do not exceed 140 bhp and only for a Single Brand Cup. Other entry facilitations for the specific cups will be provided additionally. The Junior registered in Classes 2, 3 or 11 does not score points in "Junior" Ranking.	doar având drept copilot/pilot un sportiv experimentat (minim 5 ani cu licență) care trebuie anunțat cu minim 10 zile înaintea înscrierii în etapa de raliu. O evaluare din partea comisiei de licențiere este necesară. Doar pentru acești piloți nu este nevoie de stagiul în etapele de Rally 2. Automobilul de concurs nu trebuie să depășească 140 cp, înscrierea se poate afce doar într-o cupă monomarcă. 8.3 Unui junior debutant cu vârsta cuprinsă între 18 și 25 de ani „Junior 2” I se aplică prevederile de la pct 8.1 8.4 Juniorii 1 și 2, debutanți în CNRD se pot inscrie în CNRD cu automobile ce nu depășesc 140 cp și doar într-o cupă monomarcă. Facilități de înscriere la cupele respective vor fi oferite suplimentar. Juniorul înscris la o etapă la clasa 2, 3 sau 11 nu punctează în clasamentul "Juniori".
9. DEAD HEAT IN A CHAMPIONSHIP 9.1 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: 9.1.1 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; 9.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the final classifications on their respective Championship, counting only those rallies in which each of the drivers and co-drivers concerned have taken part, one 11th place being worth more than any number of 12th places, one 12th place being worth more than any number of 13rd places, and so on. 9.1.3 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. 9.2 TEAMS The rule for deciding between registered manufacturers or registered teams which have scored exactly the same points total shall be as follows: 9.2.1 According to the greater number of highest places achieved in the rounds for each team, taking into account only the highest place per rally. 9.2.2 According to the number of 9th, 10th places etc., one 9th place being worth more than any number of	9. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT 9.1 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: 9.1.1 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. 9.1.2 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. 9.1.3 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. 9.2 ECHIPE Regulile pentru departajarea în clasamentul echipelor care au înregistrat exact același număr de puncte sunt următoarele : 9.2.1 În funcție de numărul mai mare al celei mai bune poziții obținute în Campionat, luându-se în considerare doar cel mai bun loc obținut de o echipă la un raliu. 9.2.2 În funcție de numărul de locuri 9, 10 etc, un loc 9 valorând mai mult decât orice număr de locuri 10 și

10th places and so on. 9.2.3 In the event of a further tie, the FRAS itself will decide the winner and decide between any other tying manufacturers or teams on the basis of whatever other considerations it thinks appropriate.	așa mai departe. 9.2.3 În eventualitatea unei noi egalități, FRAS va decide câștigătorul și va departaja echipele aflate la egalitate, pe baza considerentelor considerate ca adecvate.
10. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS 10.1 FRAS PRIORITY DRIVERS FRAS priority drivers are the ones established according to the previous year's ranking and to the following: - Priority drivers designated by FIA, if it is the case; - "En-titre" Champion - drivers placed on 2nd and 5th places within FIA General Ranking, if they won at least one CNRD stage from the previous year; - 1st place driver, established on the basis of most won stages appointed from the drivers in the overall standings. 10.2 REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS 10.2.1 FRAS Priority Drivers and FIA Priority Drivers are the first ones that take the start in the rally's 1st day. The following day the start will be taken regarding the ranking from the provisory rank of the 1st day of the rally, having 2 minutes advantage at start over the previous driver. 10.2.2 The Stewards may reposition an FIA priority driver when he has entered in a car which, in the opinion of the Stewards, does not justify him benefiting from his priority in the initial starting order.	10. CRITERII PENTRU PILOȚII PRIORITARI 10.1 PILOȚI PRIORITARI FRAS Piloții prioritari FRAS sunt cei stabiliți conform clasamentului anului anterior și a criteriilor următoare: - piloții prioritari desemnați de către FIA, dacă este cazul; - campionul "en titre" - piloții clasați pe locurile 2-5 în clasamentul general (FIA), dacă au câștigat cel puțin o etapă a CNR Dunlop din anul precedent; - Pilotul de pe primul loc, stabilit pe baza criteriului celor mai multe probe speciale câștigate, desemnat din rândul piloților din clasamentul general. 10.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR PRIORITARI 10.2.1 Piloții prioritari FRAS și piloții prioritari desemnați de FIA iau startul primii în prima zi a raliului iar în următoarea zi vor lua startul în funcție de poziția din clasamentul provizoriu al primei zile de raliu, păstrându-și avantajul celor două minute la start față de pilotul precedent. 10.2.2 Comisarii Sportivi pot re poziționa piloții prioritari FRAS când se înscriu cu un automobil care, în opinia CCS, nu justifică faptul că trebuie să beneficieze de un avantaj pe ordinea de start.
11. PROCEDURE CONCERNING THE CHOICE OF ITINERARY 11.1 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME 11.1.1 Except in a case of force majeure, the clerk of the course must ensure that the itinerary is respected. 11.1.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the FRAS Safety Delegate.	11. PROCEDURI PRIVIND ALEGEREA TRASEULUI 11.1 RESPECTAREA PLANULUI ORAR OFICIAL ȘI PROGRAMULUI SPORTIV 11.1.1 Cu excepția cazurilor de forță majoră, Directorul Sportiv trebuie să se asigure că traseul este respectat. 11.1.2 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.
12. RALLY CHARACTERISTICS 12.1 RALLY CONFIGURATION 12.1.1 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 FRAS Rally Commission. 12.1.2 The total distance of the special stages shall be	12. CARACTERISTICILE UNUI RALIU 12.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU 12.1.1 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. 12.1.2 Distanța totală a probelor speciale va fi de

at least 120 km long(140 km coef. 1,2).

- 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.

12.2 PROGRAMME FOR THE RALLIES

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

12.2.1 The timetable of a rally must be approved by the Rally Comission. It is recommended that the timetable to contain a briefing with drivers and co-drivers, depending on the topics. The briefing will be held by the Clerk of the Course (or his Assistant) and the Stewards Panel President (or a Steward). At least one member of the crew must be present at the briefing. The briefing should not exceed 20 minutes. For the absence of a crew a penalty of 25 EUR will be applied, the fee being doubled at the next absences. The organizer will make a list of presence and will give it to the secretariat.

- For rounds common with Rally 2, the timetable will be decided by the organizer. This timetable can be identical to specific activities.

- The rally itself will end with a "Power Stage" according to Art. 13.3.

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

12.2.3 Reconnaissance for the SS Stage will be done:

- without restrictions, free, in compliance with the national regulations
- without restrictions, on foot
- crews will receive a pace note done by a designated crew on behalf of the organizer
- during the timetable, with the car (even the competition car) if possible

12.2.4 The programe of all rallies that are registered in FIA calendar will be established in accordance with FIA RRSR stipulations.

Any change to the program must be argued by the Organizer and approved by FRAS and by the Rally Commission.

12.3 'POWER STAGE'**minim 120 km lungime (140 km coefficient 1,2).**

- 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.

12.2 PROGRAM

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

12.2.1 Programul va trebui aprobat de către Comisia de Raliuri. Este recomandat ca programul să conțină obligatoriu un briefing cu sportivi, piloți sau copiloți, în funcție de tematică. Briefing-ul va fi susținut de către directorul sportiv(sau adjunctul său) și șeful CCS (sau un membru CCS). Cel puțin un membru al echipajului trebuie să fie prezent la briefing. Briefing-ul nu trebuie să dureze mai mult de 20 de minute. Pentru neapareare echipajul va fi amendat cu 25 de euro, sumă ce se va dubla la următoarele neapareări. Organizatorul va face prezența și o va preda secretariatului.

- Pentru etapele comune cu CNRally 2, programul acestuia este la latitudinea organizatorului. Acest program poate fi identic pentru anumite activități.
- Raliul propriu-zis se termină în mod obligatoriu cu „Power Stage” conform. Art 13.3.

12.2.2 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.

12.2.3 Reconoșterile la Superspeciala se vor face :

- fără restricții, la liber, cu respectarea regulilor de circulație
- fără restricții, pe jos
- se va pune la dispoziția echipajelor o dictare făcută de un echipaj desemnat de organizator
- în cadrul unui program, cu mașina(chiar și cu mașina de concurs), dacă este posibil

12.2.4 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.

12.3 'POWER STAGE'**12.3.1**

12.3.1 Announcement: On each Dunlop National Rally Championship's stage, the organiser shall include one special stage called a 'Power Stage' with the purpose of media coverage. 12.3.2 Characteristics This stage shall: - Be the last stage of the rally. If the final Special Stage is the Superspecial Stage, then the Power Stage will be the stage ran before the SS. - Be run at a time in agreement with FRAS; - 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. 12.3.3 Details of the running of the stage must be included in the Supplementary regulations. 12.3.4 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. Bonus points for the overall classification are provided if at least competitors in Classes 2, 3, 4, 5/6 (RC2/RC3) have started before the stage was cancelled. 12.4 PRESS CONFERENCES 12.4.1 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. 12.4.2 Post-rally Press Conference The top 3 crews must attend a press conference to take place in the media centre or at the podium, after the finish of each Championship rally. In order to increase the media coverage the Organizers are urged to include in the program the following aspects: 13.4.3 'Meet the Crews' At the end of the shakedown and of each section	În fiecare etapă a Campionatului Național de Raliuri Dunlop organizatorii trebuie să includă o probă specială numită 'Power Stage' cu scopul creșterii mediatizării raliului. 12.3.2 Caracteristici Aceasta probă trebuie : - să fie ultima probă specială a raliului; Dacă ultima probă specială este Superspeciala, Power Stage-ul va fi proba specială desfășurată înaintea Superspecialiei. - să fie desfășurată la o oră acceptată de FRAS; - să fie reprezentativă pentru raliu; - să aibă o distanță de minim 6 km; - alegerea ei să se facă după consultarea și aprobarea Comisiei de Raliuri. 12.3.3 Detalii privind desfășurarea probei trebuie incluse în Regulamentul Particular. 12.3.4 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. Punctele bonus în clasamentul individual general se acordă dacă minim concurenții claselor 2,3,4,5/6(RC2,RC3) au luat startul înainte ca proba să fie întreruptă definitiv. 12.4 CONFERINȚE DE PRESĂ 12.4.1 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. 12.4.2 Conferința de presă finală Primele 3 echipaje din clasament trebuie să participe la conferința de presă care se va desfășura la centrul media, sau la podium, la finalul fiecărei etape de raliu. În scopul creșterii mediatizării, organizatorii sunt îndemnați să includă în programul raliurilor și următoarele aspecte : 13.4.3 "Întâlnire cu echipajele" La finalul shakedown-ului și a fiecărei secțiuni înaintea unei regrupări de noapte, primii 3 piloți din clasament pot fi solicitați să participe la sesiuni de „întâlnire cu
--	--

before an overnight regroup, the top 3 drivers classified must attend a 'Meet the Crews' session for media and spectators. This will take place in the service park 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. 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. 12.4.4 Autograph Signing Session All priority drivers and their co-drivers must be available for signing autographs in front of their team area for at least 10 minutes following their arrival at their service bay. 12.4.5 Organiser's Promotional Activities Organisers may liaise with the Promoter to organise the participation of crews and team members in reasonable promotional activities during reconnaissance or the rally. Adequate time for such requests must be allowed for in any schedules, and those involved must be notified at least 15 days before the beginning of the rally. . Organisers may, however, submit justification to vary this to the FIA.	echipajele" pentru media și spectatori. Acestea se vor desfășura în parcul de service la orele stabilite de ofițerul de presă în colaborarea cu delegații principalelor echipe. Alți piloți și membri ai echipelor pot fi solicitați să participe la aceste sesiuni. Organizatorii pot opta pentru a înlocui aceste sesiuni cu interviuri în zona de service a concurenților cu condiția ca acestea să fie transmise live pe internet și pe televizoare / ecrane amplasate în parcul de service și în centrul media. 12.4.4 Sesiuni de autografe. Pot fi nominalizați un număr de piloți care urmează să fie disponibili pentru sesiuni de autografe, în fața standurilor proprii, cel puțin 10 minute după sosirea lor în zona de service. 12.4.5 Acțiunile promoționale 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.
STANDARD DOCUMENTS AND FIA VISA	DOCUMENTE STANDARD ȘI PERMISUL DE ORGANIZARE
13. FIA STANDARDISED DOCUMENTS 13.1 GENERAL The format and procedure of the following documents as in Appendix II must be followed: - Supplementary regulations (electronic and printed format (compulsory for the officials, optional for the competitors) - 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 - Road Book (electronically or printed) for Technical Teams (for Far Refuelling or Service Park)	13. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS 13.1 GENERALITĂȚI Pentru următoarele documente trebuie respectate formatul și procedura prevăzute în Anexa II : - Regulamentul Particular (în format electronic, și tipărit obligatoriu pentru oficiali, opțional pentru echipaje) - Buletinele (în format electronic și tipărit) - Rally Ghid 1 și/sau 2 (în format electronic) - Planul Orar (în format electronic și tipărit) - Road Book (tipărit) - Carnet de Control (tipărit) - Cerere de înscriere (în format electronic și tipărit) - Lista de înscrieri (în format electronic) - Liste de start și rezultatele raliului (în format electronic și tipărit) - Media safety book (în format electronic și tipărit, opțional) - Road Book(în format electronic sau tipărit) pentru echipele de asistență(Pentru Alimentare îndepărtată și

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 FRAS approval prior to publication shall not be amended without approval from the FRAS. 13.2 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. Also, 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. 13.3 TIME CARDS 13.3.1 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. 13.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make entries on the time card, except for the sections marked "for competitor's use". 13.3.3 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. 13.3.4 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.	Service Îndepărtat) Documentele care sunt publicate electronic, odată publicate nu vor putea fi modificate pe website-ul organizatorului decât în cazul în care toți concurenții și oficialii sunt informați iar modificările sunt evidențiate. Toate documentele care necesită aprobarea FRAS înainte de publicare nu vor fi modificate fără acordul FRAS. 13.2 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. 13.3 CARNET DE CONTROL 13.3.1 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. 13.3.2 Doar oficialii din posturi au dreptul să completeze carnetul de control, cu excepția câmpurilor din rubrica "pentru uz concurent". 13.3.3 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. 13.3.4 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.
14. ISSUING OF AN FRAS VISA See Appendix IX – Organisational Requirement Specifications. The Organizing Visa will be provided by FRAS only with the Rally Commission's approval and the FRAS Sports Director.	14. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS Vezi Anexa IX - Cerințe Organizatorice. Permisul de Organizare va fi acordat de către FRAS doar cu avizul Comisia de Raliuri și al directorului sportiv FRAS.
INSURANCE	ASIGURĂRI
15. INSURANCE COVER	15. ACOPERIRE
15.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER	15.1 DESCRIEREA ARIEI DE ACOPERIRE

The supplementary regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the competitors and crews, FRAS and the officials of the rally (description of the risks and sums covered). The amount covered should be expressed in USD or Euros. 15.2 PUBLIC LIABILITY COVER 15.2.1 The insurance premium which must be included in the entry fee must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability). 15.2.2 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. 15.2.3 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. 15.3 EXCLUSION OF COVER The service vehicles and cars used for reconnaissance, even those bearing special plates issued by the organisers, are not covered by the insurance policy of the rally.	În Regulamentul Particular trebuie oferite detalii referitoare la aria de acoperire a asigurării raliului făcute de către organizator. Pe poliță trebuie menționați concurenții și echipajele, FRAS și oficialii raliului (descrierea riscurilor asigurate și sumele acoperite). Suma asigurată trebuie să fie exprimată în USD sau Euro. 15.2 ASIGURAREA DE RĂSPUNDERE CIVILĂ 15.2.1 Asigurarea premium care trebuie inclusă în taxa de înscriere trebuie să garanteze o acoperire corespunzătoare pentru eventualele pagube produse unor terțe părți (răspundere civilă). 15.2.2 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 raliu. 15.2.3 Asigurarea trebuie acopere 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. 15.3 NEACOPERITE DE ASIGURARE Vehiculele de service și mașinile folosite pentru recunoașteri, chiar și cele care identificate cu plăci speciale distribuite de către organizatori, nu sunt acoperite de polița de asigurare a raliului.
CAR IDENTIFICATION	IDENTIFICAREA AUTOVEHICULELOR
17. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS For the rallies which count only in CNRD 2018 the competition numbers will be the same as the drivers' license number provided by 01 March 2018, according to the 2017 annual classifications, the Rookie Regulations and the requests for a preferential competition number. Regarding the rallies registered in FIA calendar also, the organizers can distribute other competition numbers, according to FIA regulations.	17. NUMERE ALOCATE PENTRU ÎNTREG SEZONUL Pentru raliurile care contează doar pentru CNRD 2018, numerele de concurs vor fi aceleași cu numărul de licență al pilotului alocate de secretariatul FRAS până la data de 01 martie 2018, conform clasamentului general pe 2017, a regulamentului de debutanerie și a cererilor de număr preferential. În cazul raliurilor înscrise și în calendarul FIA, organizatorii pot distribui alte numere de concurs, conform prevederilor FIA.
17. COMPETITION NUMBERS AND ADVERTISING 17.1 GENERAL 17.1.1 Any advertising within this identification is obligatory and may not be refused by the competitors. No modifications are allowed to these panels. 17.2 FRONT DOOR PANELS 17.2.1 Two front door panels measuring 67 cm wide by 17 cm high including a 1 cm white surround. Each of these panels shall comprise a matt black	17. NUMERE DE CONCURS ȘI PUBLICITATE 17.1 GENERALITĂȚI 17.1.1 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. 17.2 PORTIERELE DIN FAȚĂ 17.2.1 Două panouri măsurând 67 cm lungime și 17 cm înălțime inclusiv 1 cm de bordură albă de jur împrejur. Fiecare dintre aceste panouri trebuie să

competition number box which shall always be at the front of the panel. Under these panels a sticker will be posted, having the same length and a width of 8 cm will be reserved for the 2018 Dunlop National Rally Championship logo. This sticker will be provided by FRAS, it is mandatory for all crews who compete and this place can't be replaced or changed (see Art. 18.9.c).

Numerals will be fluorescent yellow (PMS 803), 14 cm high and with a stroke width of 2 cm. The remainder of this door panel is reserved for the organiser.

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

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

17.3 REAR WINDOW

One rear window panel measuring a maximum of 90 cm wide and 10 cm high shall be positioned at the top of the rear window, and positioned left or right as indicated in the supplementary regulations. An adjacent area of 15 cm x 15 cm shall contain a fluorescent orange (PMS 804) 14 cm high competition number on a clear background. This number may be reflective and must be visible from the rear at eye level.

17.4 SIDE WINDOWS

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

17.5 ROOF PANEL

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

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

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

17.6 FRONT PLATE

One plate fitting into a rectangle 43 cm wide by 21.5 cm high which shall include at least the competition

conțină un spațiu negru mat pentru numerele de competiție, întotdeauna în partea din față. Sub aceste panouri cu aceeași lungime și cu o lățime de 8 cm va fi amplasat logo-ul Campionatului Național de Raliuri 2018. Acest autocolant va fi furnizat de către FRAS, este obligatoriu pentru toate echipajele care iau startul iar locul acestuia nu poate fi schimbat. (vezi. Art 18.9.c)

Cifrele vor fi de culoarea galben fosforescent (PMS 803), 14 cm înălțime și 2 cm grosime. Suprafața rămasă din panou este la dispoziția organizatorului.

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

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

17.3 LUNETĂ

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

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

17.4 GEAMURI LATERALE

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

17.5 PLAFON

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

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

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

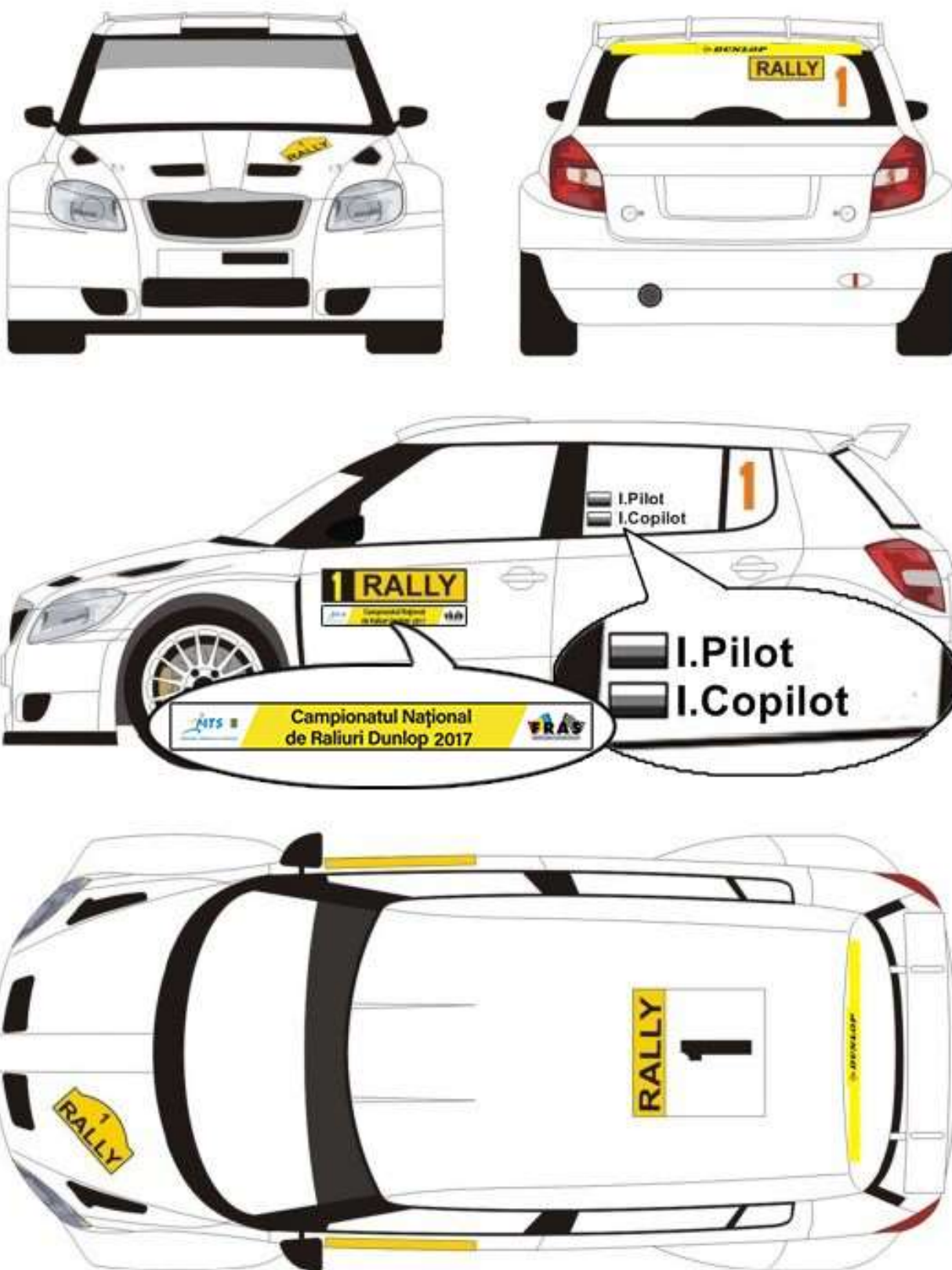
17.6 PANOU FRONTAL (CĂMILĂ)

Un panou care se încadrează într-un dreptunghi de 43 cm lungime și 21.5 lățime care include cel puțin

number and full name of the rally. 17.7 RESTRICTIONS ON ADVERTISING 17.7.1 Competitors are allowed to affix any kind of advertising to their cars, provided that: - It is authorised by the national laws and the FIA regulations. - It is not likely to give offence. - It is not political or religious in nature. - It respects the regulations on competition numbers. - It does not interfere with the crew's vision through the windows. 17.7.2 The text of any obligatory organiser advertising must be clearly indicated in the supplementary regulations, or in an official bulletin before the close of entries for the rally. 18. MANDATORY FRAS ADVERTISING All competitors signed in Dunlop National Rally Championship are required to post the mandatory FRAS advertising which can be: a – on top of the rear windows, "DUNLOP" logo (10 cm x 100 cm) according to the available model for the crews that don't have sponsorship contracts with other tyre companies; b - on top of the rear windows, www.fras.ro logo of (10 cm x 100 cm) according to the available model provided by FRAS, for crews that have and show sponsorship contracts with other tyre companies; c – under the side doors (which contain the competition number and the Organizer's advertising), a panel with the same height and 8 cm long with the Championship's titlature together with FRAS and MTS logos. d. – on the rear window or in any other place decided by the competitor, the T.E.L.L. sticker of 10 x 21 cm.	numărul de competiție și numele complet al raliului. 17.7 RESTRIȚII PRIVIND PUBLICITATEA 17.7.1 Concurenților le este permis să aplice în mod liber orice publicitate pe automobile, cu următoarele condiții : - să fie autorizată de legislația națională și de regulamentele FIA și FRAS; - să nu fie de natură ofensatoare; - să nu fie de natură politică sau religioasă; - să respecte regulile privind numerele de concurs; - să nu-i blocheze echipajului vizibilitatea prin ferestre. 17.7.2 Textul publicității obligatorii a fiecărui organizator trebuie clar indicat în regulamentul particular, sau într-un buletin înainte de închiderea înscrierilor în raliu. 18. PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS Toți concurenții înscriși în Campionatul Național de Raliuri Dunlop sunt obligați să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, care poate fi: a. pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla "DUNLOP" de dimensiuni (10 cm x 100 cm), conform modelului pus la dispoziție, pentru echipajele care nu au contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope; b. pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla „www.fras.ro” de dimensiuni (10 cm x 100 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru echipajele care prezintă contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope; c. sub panourile de pe ușile laterale (care conțin numărul de concurs și publicitatea organizatorului), un panou de aceeași lungime și cu lățimea de 8 cm cu denumirea Campionatului, și siglele FRAS și MTS). d. pe luneta automobilului de concurs, sau în alt loc stabilit de fiecare concurent, un autocolant de 10x21 cm cu sigla T.E.L.L.
19. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES 19.1 REAR SIDE WINDOWS The first initial(s) and surname of both driver and co-driver, followed by the national flags of the country of the ASN from which they have obtained their licences, must appear on the rear side window on both sides of the car, adjacent to the competition number. The names must be:	19. NUMELE PILOTULUI ȘI COPILOTULUI 19.1 GEAMURI LATERALE SPATE Pe geamurile laterale spate trebuie să apară inițialele și numele de familie atât al pilotului cât și al copilotului, alături de steagul național al țării de licențiere a acestora. Numele trebuie să fie:

- In white Helvetica. - In upper case for the initial(s) and first letter of each name with the remainder in lower case. - 6 cm high (upper case letters) and with a stroke width of 1.0 cm. The driver's name shall be the upper name on both sides of the car.	- scrise cu caractere Helvetica, culoare alba; - inițialele și prima literă a fiecărui nume cu majuscule, restul cu litere mici; - 6 cm înălțime (majusculele) și o grosime de 1 cm. Numele pilotului trebuie să fie poziționat deasupra numelui copilotului, pe ambele laturi ale automobilului.
19.2 DOOR PLATES / COMPETITION NUMBERS / DRIVERS' NAMES	19.2 PORTIERE / NUMERELE DE COMPETIȚIE / NUMELE CONCURENȚILOR.





DRIVING CONDUCT	CONDUITA LA VOLAN
20. BEHAVIOUR	20. COMPORTAMENT
20.1 GENERAL RULES	20.1 REGULI GENERALE

20.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.

20.1.2 When cars are subject to parc fermé rules (Art. 42.1), they may only be moved by crews and officials; at all other times anyone may push a car by hand. Other than under its own power and by hand, any other manner of moving a car is prohibited or as otherwise permitted in these Regulations.

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

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

20.2 DURING RECONNAISSANCE

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

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

- 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
- The fines are to be paid towards FRAS by the end of the first Stewards Meeting, otherwise start will be refused.

For two or more fines, the total amount to be paid will be doubled.

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

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

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

20.3 TRAFFIC LAWS

20.3.1 Throughout the rally, both crew members must have a valid driving licence and must observe

20.1.1 Concurenții trebuie să se comporte întotdeauna într-o manieră compatibilă cu spiritul sportiv.

20.1.2 Atât timp cat automobilele sunt în regim de parc închis (Art 42.1), pot fi împinse doar de către echipaj și oficiali; în orice alte cazuri oricine poate împinge cu mâna mașina. Orice modalitate de a deplasa mașina, alta decât prin propriile mijloace sau împinsul cu mâna este interzisă, dacă nu este prevăzut altfel în acest Regulament.

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

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

20.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERILOR

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

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

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

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

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

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

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

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

20.3 CODUL RUTIER

20.3.1 Pe întreaga durată a raliului, ambii membri ai echipajului trebuie să fie în posesia unui permis de

the national traffic laws. Infringements will be referred to the clerk of the course. 20.3.2 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.	conducere valabil și să respecte codul rutier. Abaterile vor fi aduse la cunoștința Directorului Sportiv. 20.3.2 Ofițerii de poliție sau oficialii care observă o încălcare a regulilor de circulație comise de un echipaj participant la raliu, trebuie să-l informeze pe acesta, în aceeași manieră ca pe un orice alt participant la trafic.
ENTRIES	ÎNSCRIERI
21. ENTRY PROCEDURE 21.1 GENERAL Entries must be made according to the supplementary regulations of each round. 21.2 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 completed entry form to the rally secretariat before the closing date, as specified in the supplementary regulations. All application forms will be submitted online. The crews must present the original entry form signed at the administrative checks. 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. FRAS Secretary must send to the Chief Secretary of the competition, once the Entry List was published, the name of competitors or clubs with debts. 21.3 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM A competitor may freely replace the car declared on the entry form with another from the same group and the same class, up to the moment of scrutineering. 21.4 ASN AUTHORISATIONS For foreign competitors, drivers and co-drivers, authorisation must be given according to Art. 3.9 of the Code. 21.5 CHANGE OF COMPETITOR AND/OR CREW MEMBER(S) A change of competitor is permitted up to the close of entries. After the close of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of: - the organisers, before the administrative checks. - the Stewards, after the commencement of these checks and before the publication of the list of crews	21. PROCERURA DE ÎNSCRIERE 21.1. GENERALITĂȚI Înscrierile trebuie să se desfășoare în conformitate cu regulamentul particular al etapei. 21.2 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE Orice echipaj sau echipă posesoare de licență FRAS care dorește să ia parte într-un raliu trebuie să plătească taxa de înscriere datorată și să transmită cererea de înscriere completată la secretariatul raliului înainte de data închiderii înscrierilor, așa cum este aceasta specificată în regulamentul particular. Toate cererile de înscriere se vor trimite on-line. Concurenții trebuie să prezinte originalul semnat corespunzător al cererii de înscriere la verificările administrative. Concurenților care au restanțe financiare nu li se vor valida înscrierea la etapa respectivă. Refuzul validării înscrierii se produce și dacă cluburile la care sportivii sunt membrii au restanțe financiare la FRAS. Eșalonarea unor plăți de către FRAS (probată cu documente) nu se consideră restanță financiară. Secretariatul FRAS trebuie să trimită secretarului șef al competiției, imediat ce lista de înscrieri a fost publicată, numele piloților, sau al cluburilor cu datorii. 21.3 MODIFICAREA CERERII DE ÎNSCRIERE Concurenții pot modifica / înlocui automobilul declarat în cererea de înscriere cu altul din aceeași grupă și clasă, până în momentul verificărilor tehnice inițiale. 21.4 ACCEPTUL ASN Pentru concurenții străini, piloți și copiloți, autorizația poate fi acordată conform Art 3.9 din Cod. 21.5 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI/SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI 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

eligible to take the start. Only FRAS may authorise the replacement of both crew members or the competitor. 21.6 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS By the very fact of signing the entry form, the competitor and the crew submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the Code and its appendices, these regulations and the supplementary regulations of the rally.	admise la start. Doar FRAS și Comisia de Raliuri poate autoriza înlocuirea ambilor membri sau a competitorului. 21.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI Prin semnarea cererii de înscriere, participanții se supun jurisdicției sportive specificate în Cod și anexele sale, în acest regulament și în regulamentul particular al raliului.
22. ENTRY CLOSING DATE Entry closing date can be established no longer than the Friday before the Rally Week, at 20:00. No other team license requests will be approved after this time. As an exception, only One-Event licenses may be approved after this date. Application forms arrived after this date can be accepted with the payment of a premium fee of + 20% from the initial value.	22. DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR Data închiderii înscrierilor va fi ziua de vineri în săptămâna dinaintea raliului, ora 20:00. Nu se acceptă cereri de eliberare a licenței echipelor după această data. După această data, în cazuri excepționale se pot elibera doar licențe One-Event. Cererile de înscriere, doar pentru echipaje, sosite după această dată pot fi acceptate cu plata taxei de înscriere majorată cu 20% din valoarea ei inițială.
23. ENTRY FEES 23.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM An entry application will be accepted only if accompanied by the total entry fees 23.1.1 CREW • 2nd to 8th, 11th classes and CNRVI – 300 euros • 9th, 10th, 12th and Single Brand – 200 euros. • Juniors over 18 – 200 euros • Juniors under 18 - free 23.1.2 TEAMS • Team consisting of 3 crews – 100 euro. • Team consisting of 4 crews – 150 euro. • Team consisting of 5 crews – 200 euro. All amounts will be paid in lei, at the BNR exchange rate of the billing day. 23.2 REFUND OF ENTRY FEES Entry fees will be refunded in full: - To candidates whose entry has not been accepted. - In the case of the rally not taking place. 23.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES Entry fees will be partially refunded: - 75% to the competitors with invalid applications - 50% to the crews/competitors that cannot take the start, due to <i>force majeure</i> reasons which are attested by FRAS.	23. TAXE DE ÎNSCRIERE 23.1 CUANTUM Un formular de înscriere va fi acceptat doar dacă este însoțit de plata tuturor taxelor de înscriere. 23.1.1 ECHIPAJ • Clasele 2-8,11 și CNRVI (istorice) – 300 euro • Clasele 9,10,12 și cupe monomarcă – 200 euro • Juniori peste 18 ani – 200 euro • Juniori sub 18 de ani – gratis 23.1.2 ECHIPE • Echipa formată din 3 echipaje - 100 euro. • Echipa formată din 4 echipaje - 150 euro. • Echipa formată din 5 echipaje - 200 euro. Toate sumele vor fi plătite în lei, la cursul BNR din ziua plății. 23.2 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE Taxele de înscriere vor fi restituite în totalitate: - concurenților a căror înscriere nu a fost acceptată - în cazul în care raliul nu are loc 23.3 RESTITUIREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE Taxele de înscriere vor fi restituite parțial: - 75% concurenților a căror înscriere nu a fost validată - 50% echipajelor/concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.
24. CLASSES 24.1 CHANGE OF CLASS ENTERED At the time of scrutineering, if a car as presented does not correspond to the group and/or class in	24. CLASE 24.1 SCHIMBAREA CLASEI Dacă la verificările tehnice inițiale se constată că o mașină nu corespunde grupei și/sau clasei în care a

which it was entered, the Stewards may transfer it to the appropriate group and/or class recommended by the scrutineers.	fost înscrisă, Comisarii Sportivi, la recomandarea Comisiei Tehnice, o pot transfera în grupa / clasa corespunzătoare recomandate de comisarii tehnici.
RECONNAISSANCE	RECUNOAȘTERI
25. RECONNAISSANCE 25.1 RECONNAISSANCE CARS 25.1.1 Common requirements: - Underbody protection is authorised (complying with the Group N regulations). - Two additional road-homologated headlamps are authorised. - The crew may use a "light" intercommunication system (without helmets). - On-board navigation equipment may be fitted. Cars which conform to the following specifications may be used: 25.1.2 Standard Cars - Totally unmodified standard cars as offered for sale to the general public. 25.1.3 Production Cars - The engine shall be a series production engine (complying with the Group N regulations). - The gearbox shall be a series production gearbox (complying with the Group N regulations). - The exhaust shall be a series production exhaust with a maximum noise level within the permitted legal tolerances of the organising country. - Suspensions shall comply with the Group N regulations. - The fitting of a steel safety rollbar complying with Articles 253-8.1 to 8.3 of Appendix J is authorised. - Bucket seats in colours similar to those of the interior of the car are authorised. - The rims are free within the limits of Appendix J, Group N. 25.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS Tyres used for reconnaissance shall be: a) Road-homologated series production tyres for asphalt. b) Free tyres for gravel, unless otherwise detailed in the supplementary regulations. 25.3 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	25. RECUNOAȘTERI 25.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERI 25.1.1 Prevederi comune : - Sunt permise scuturile de protecție (conform regulamentului Grupei N). - Este permisă folosirea a două faruri suplimentare omologate. - Echipajul poate folosi un sistem "light" de intercomunicație (fără căști). - Pot fi montate echipamente de navigație. Pot fi folosite următoarele tipuri de automobile : 25.1.2 Automobile standard - Automobile standard nemodificate, cele oferite spre vânzare publicului larg. 25.1.3 AUTOMOBILE DE PRODUCȚIE - Motorul trebuie să fie producție de serie (conform regulamentelor Grupei N). - Cutia de viteze trebuie să fie producție de serie (conform regulamentelor Grupei N). - Evacuarea trebuie să fie producție de serie cu un nivel maxim de zgomot cuprins în toleranțele legale ale țării organizatoare. - Suspensiile trebuie să se conformeze regulamentelor Grupei N. - Este autorizată montarea unui rollbar din oțel conform cu prevederile Art. 253-8.1 - 8.3 din Anexa J. - Sunt autorizate scaune „cupă” în aceeași culoare cu interiorul mașinii - Jantele sunt la liber în limitele Anexei J Grupa N. 25.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE DE RECUNOAȘTERI Anvelopele utilizate la recunoașteri pot fi: a) Pentru asfalt - anvelope de serie omologate conform legislației rutiere b) Pentru macadam - la liber, dacă în regulamentul particular nu este prevăzut altceva 25.3 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

when the person is known to live in the area. Failure to respect this rule shall result in the driver being reported to the Stewards. 25.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE 25.4.1 Timetable Reconnaissance must take place according to a timetable set by the organiser. Participation in reconnaissance is not compulsory. 25.4.2 Respect of reconnaissance timetable Only with the express authorisation of the clerk of the course may any person connected with an entered crew travel on or over the route of a special stage of the rally (except on foot) from the publication of the rally supplementary regulations. 25.4.3 Number of passages Each crew is limited to two passages on each special stage or, when applicable, section (special stages run twice are considered to be one special stage). During reconnaissance there shall be control marshals at the start and optional of the stop point of each special stage to record the number of passages. Crews will only be permitted to enter and leave special stages through the start and finish controls. Further checks may also be carried out within special stages. 25.4.4 Speed during reconnaissance The organiser may determine a speed limit in the special stages. Such limits must appear in the supplementary regulations and may be checked at any time during reconnaissance. 25.4.5 Shakedown stage It is not mandatory to include shakedown in the reconnaissance schedule. Shakedown is considered as a special event. At least a "0" car and a "S1"/"S2" security car must go through the route. The clerk of the course or a deputy must control the shakedown's development. 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. In order to allow different specific adjustments for the competition cars, the Shakedown timetable will be established as follows: - The entire timetable, cars in classes 2, 3, 4, 5, 11 - Restricted (reduced) timetable for others 25.4.6 Number of persons During each passage through a special stage, only the crew is permitted in the car. SCRUTINEERING CHECKS	semnalată Comisarilor Sportivi. 25.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR 25.4.1 Program Recunoașterile trebuie să se desfășoare conform programului stabilit de organizator. Participarea la recunoașteri nu este obligatorie. 25.4.2 Respectarea programului de recunoașteri Deplasarea (altfel decât pe jos), după publicarea regulamentului particular, pe traseul probelor speciale ale raliului a oricărei persoane legate de un echipaj înscris este permisă doar cu acordul expres al Directorului Sportiv. 25.4.3 Numărul de treceri Fiecare echipaj are dreptul la două treceri pe fiecare probă specială sau, când este cazul, sector de probă (probele speciale care se parcurg de două ori se consideră o probă). Recunoașterile vor fi monitorizate cu arbitri amplasați la startul și opțional la stopul fiecărei probe, care vor nota numărul de treceri. Concurenții pot intra pe probe doar pe la start și pot ieși doar pe la sosire. Pe traseul probelor speciale se pot efectua și alte controale. 25.4.4 Viteza la recunoașteri Organizatorii pot specifica limitele de viteză permise pe probele speciale. Aceste limite trebuie consemnate în regulamentul particular și pot fi verificate oricând, pe perioada desfășurării recunoașterilor. 25.4.5 Shakedown Nu este obligatorie includerea shakedown-ului în programul de recunoașteri. Shakedown-ul este considerată ca o probă specială. Cel puțin o mașină "0" și o mașină de securitate "S1", "S2" trebuie să parcurgă traseul. Directorul Sportiv sau un adjunct trebuie să monitorizeze (conducă) desfășurarea shakedown-ului. Locul copilotului la shakedown poate fi ocupat doar de persoanele cu vârsta peste 18 ani, pe bază de declarație pe propria răspundere însoțită de copia după cartea de identitate. Cererea trebuie aprobată de către directorul sportiv. Pentru a oferi posibilitatea de reglaje, ajustări specific la mașinile de concurs, programul Shakedown-ului va fi făcut astfel : - întreg programul, mașinile din clasele 2,3,4,5,11 - program restricționat (reducus) pentru celelalte clase 25.4.6 Numărul de persoane Pe probele speciale, la bordul automobilului sunt admiși doar membrii echipajului. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE și TEHNICE
---	---

26. BEFORE THE START OF THE COMPETITIVE ELEMENT OF THE RALLY**26.1 GENERAL**

26.1.1 The administrative checks can be made during the reconnaissance registration, if this was mentioned in the supplementary regulations. A delay of the administrative checks above the specified hour can only be done by the Chief Secretary, with the payment of 20 EUR. If the delay also means a delay for the initial scrutineering (or outside its schedule), the fee is of 220 EUR. The crews who come for the first time at CNRD 2018 will provide during the administrative checks the following:

- FRAS licence for driver and co-driver, valid for 2018
- Driver's license for driver and co-driver, or a valid replacement proof (except competitors under 18)
- Car's documents: car ID, insurance cover
- Declaration on personal responsibility / rent contract, if the competition car is not a personal property

The entry form must be signed by both driver and co-driver.

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.

For the international stages, the specific regulations will be followed.

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 will be penalized with a fee of at least 50 EUR at the specific competition.

26.1.2 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.

26.1.3 At scrutineering, competitors must present all

26. ÎNAINTEA STARTULUI ELEMENTELOR COMPETITIVE ALE RALIULUI**26.1 GENERALITĂȚI**

26.1.1 Verificările administrative pot fi făcute și la înscrierile pentru recunoașteri, dacă acest lucru a fost specificat în regulamentul particular.

Amânarea verificărilor administrative peste ora programată poate fi făcută doar cu aprobarea șefului secretariatului și contra unei sume de 20 euro. Dacă amânarea presupune și o amânare a VTI(sau în afara programului) suma este de 220 euro.

Echipajele/sportivii care se prezintă pentru prima dată la o etapă din CNRD 2018 vor prezenta cu ocazia verificărilor administrative următoarele documente :

- Licența pilot/copilot valabilă pe anul 2018
- Permisul de conducere pilot și copilot, sau dovadă înlocuitoare valabilă. (Sunt exceptați concurenții sub 18 ani).
- Documentele mașinii de concurs : talon, RCA
- Declarație pe propria răspundere/contract de închiriere, dacă mașina de concurs nu este proprietate personală.

Cererea de înscriere va fi obligatoriu semnată de către pilot și copilot.

Ulterior, la următoarele etape vor fi prezentate doar documentele care nu mai corespund cu ocazia primei verificări administrative. Permisul de Conducere și RCA-ul mașinii de concurs sunt obligatorii de prezentat.

Pentru etapele internaționale se vor respecta regulamentele specifice.

Pe parcursul competiției oficiali din cadrul secretariatului competiției pot face verificări ale documentelor. Concurenții sunt obligați să dețină în permanență la ei sau în parcul de service documentele amintite mai sus. Neconformitatea, nedeclararea lipsei unui document sau imposibilitatea de a prezenta documentele solicitate cu ocazia controalelor inopinate la etapa respectivă va fi penalizată cu amendă de minim 50 euro.

26.1.2 Automobilele pot fi prezentate la verificările tehnice inițiale de către un membru al echipei, dacă regulamentul particular nu prevede altceva. Organizatorii pot folosi acest prilej ca o oportunitate de a prezenta publicului prezent echipajele și automobilele de concurs. În acest caz, toți membrii echipajelor trebuie să participe la verificările tehnice inițiale conform programului anunțat în regulamentul particular sau într-un buletin emis de organizator.

26.1.3 Sportivii care se prezintă pentru prima dată la o

items of their equipment at their first CNRD 2018 round.

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.

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.

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 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.

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

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

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

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

At the scrutineering racing cars must comply with the Technical Passport and the FIA homologation form.

The crews that don't present the race car's Technical Passport filled and signed will not be admitted.

26.2 TIMETABLE

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

26.2.1 The delay for initial scrutineering will be penalized as follows:

- 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

etapă din CNRD 2018 sunt obligați să prezinte întreg echipamentul cu ocazia verificărilor tehnice.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

26.2 PROGRAM

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

26.2.1 Întârzierea la VTI va fi sancționată astfel :

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

The fees will be paid at the Secretariat towards FRAS, by the first Stewards Meeting, otherwise the start will be refused.

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

27. DURING THE RALLY

27.1 ADDITIONAL CHECKS

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

27.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR

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

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

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

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

28. FINAL CHECKS

28.1 FINAL PARC FERMÉ

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

28.2 SELECTION OF CARS

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

28.3 HOMOLOGATION FORM

The complete original FIA homologation form and other necessary certifications must be available for final checks. For regional cars the corresponding original ASN documents must be available.

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

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

27. ÎN TIMPUL RALIULUI

27.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE

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

27.2 RESPONSABILITATEA CONCURENȚILOR

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

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

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

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

28. VERIFICĂRI FINALE

28.1 PARC ÎNCHIS FINAL

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

28.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR

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

28.3 FIȘA DE OMOLOGARE

La verificările tehnice finale trebuie puse la dispoziție fișa de omologare FIA completă, în original precum și toate celelalte certificări necesare. Pentru mașinile cu omologare națională trebuie puse la dispoziție documentele corespondente emise de FRAS.

SHAKEDOWN	SHAKEDOWN
29. SHAKEDOWN REQUIREMENTS 29.1 GENERAL A shakedown stage may be organised with the purpose of being both a media and promotional opportunity and for competitors to trial their cars. It is optional for the organiser to include the shakedown in the rally programme. 29.2 RUNNING OF SHAKEDOWN 29.2.1 The shakedown stage shall be run as if it were a stage run during the rally and include all the appropriate safety measures. 29.2.2 The shakedown stage may be run using a super special stage or part of a stage of the itinerary of the rally. 29.2.3 For the application of Art. 20.2, the shakedown is considered to be part of reconnaissance. 29.2.4 The surface of the shakedown should be the same as the surface of the majority of the special stages. 29.3 DISCLAIMER Any passenger on board the car during shakedown who is not entered for the rally must have signed a disclaimer provided by the organiser. 29.4 TECHNICAL REQUIREMENTS Before the shakedown the cars must pass scrutineering. For applicable cars, the engine block, the complete transmission and the mechanical parts mentioned in these regulations must be sealed. 29.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN A competitor whose car breaks down during the shakedown shall nevertheless be required to attend the ceremonial start. 29.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD During the shakedown, any person on board must wear a homologated crash helmet, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety harness correctly fastened. Any infringement will be penalised. 29.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN Service may be carried out only in the main service park, unless otherwise permitted in the supplementary regulations of the rally.	29. CERINȚE PRIVIND SHAKEDOWN-UL 29.1 GENERALITĂȚI Shakedown-ul poate fi organizat atât ca o oportunitate de mediatizare și promovare cât și pentru a da concurenților posibilitatea de a-și testa mașinile. Includerea shakedown-ului în programul raliului este opțiunea organizatorului. 29.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI 29.2.1 Desfășurarea shakedown-ului va fi identică cu cea a unei probe speciale a raliului, inclusiv toate măsurile de securitate necesare. 29.2.2 Shakedown-ul se poate desfășura pe traseul unei probe super-speciale sau pe o parte a traseului unei probe speciale a raliului. 29.2.3 Pentru aplicarea Art 20.2, shakedown-ul este considerat ca făcând parte din recunoașteri. 29.2.4 Suprafața de desfășurare a shakedown-ului trebuie să fie aceeași ca suprafața majorității probelor speciale. 29.3 PROPRIE RĂSPUNDERE Orice persoană aflată la bordul unui automobil în timpul shakedown-ului, care nu este înscrisă în raliu, trebuie să semneze o declarație pe propria răspundere, pusă la dispoziție de către organizator. 29.4 CERINȚE TEHNICE Înainte de shakedown mașinile trebuie să treacă de verificările tehnice inițiale. Acolo unde se aplică, blocul motor, transmisia și părțile mecanice prevăzute în acest regulament trebuie sigilate. 29.5 DEFECTIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI Concurenții ale căror mașini s-au defectat în timpul shakedown-ului trebuie totuși să participe la startul festiv. 29.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI A INVITAȚILOR Orice persoană aflată la bordul automobilelor participante la shakedown trebuie să poarte cască omologată, îmbrăcămintea și întregul echipament de securitate prevăzute în Capitolul III al Anexei L - Echipamentul concurenților și să aibă centurile de siguranță corect fixate. Orice abatere va fi penalizată. 29.7 SERVICE SHAKEDOWN În timpul shakedown-ului operațiunile de service se pot desfășura în parcul principal de service sau în alt parc adițional de service dacă acesta este prevăzut în regulamentul particular.
30. FREE PRACTICE / QUALIFYING For these regulations, please refer to the regulations	30. ANTRENAMENTE LIBERE / CALIFICĂRI Nu sunt prevăzute.

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

32. PASSAGE CONTROLS At these controls, identified by the signs shown in Appendix I, the marshals must simply stamp and/or sign the time card as soon as it is handed in by the crew, without mentioning the time of passage.	32. CONTROALE DE TRECERE La aceste controale, identificate prin panouri conform Anexei I, arbitri trebuie doar să ștampileze și/sau semneze carnetul de control, imediat după ce l-a primit de la echipaj, fără a menționa timpul trecerii.
33. TIME CONTROLS 33.1 OPERATION At these controls, the marshals shall mark on the time card the time at which the card was handed in. Timing will be recorded to the complete minute. 33.2 CHECK-IN PROCEDURE 33.2.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the time control area entry board. 33.2.2 Between the area entry board and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed. 33.2.3 The actual timing and entry of the time on the time card may only be carried out if the two crew members and the car are in the control area and within the immediate vicinity of the control table. 33.2.4 The check-in time shall correspond to the exact moment at which one of the crew members hands the time card to the appropriate marshal. 33.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the card the actual time at which the card was handed in, and nothing else. 33.2.6 The check-in time is the time obtained by adding the target time to the special stage start time or the previous TC time, these times being expressed to the minute. 33.2.7 The check-in time is the responsibility of the crews alone, who may consult the official clock on the control table. The marshals may not give them any information on this check-in time. 33.2.8 The crew will not incur any penalty for checking in before time if the car enters the control area during the target check-in minute or the minute preceding it. 33.2.9 The crew will not incur any penalty for lateness if the act of handing the card to the appropriate marshal takes place during the target check-in minute. 33.2.10 Any difference between the actual check-in time and the target check-in time shall be penalised as follows: a) For late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute. b) For early arrival: 1 minute per minute or fraction of	33. CONTROALE ORARE 33.1 FUNCȚIONAREA În aceste controale, arbitri vor completa în carnetul de control ora și minutul când acesta a fost predat. Înregistrarea timpului se face la minut împlinit. 33.2 PROCEDURA DE PONTARE 33.2.1 Procedura de pontare începe în momentul în care mașina trece de panoul de intrare în zonă. 33.2.2 Între panoul de intrare în zona și punctul de control, echipajului îi este interzis să se oprească din mers sau să conducă cu o viteză anormal de mică, indiferent de motiv. 33.2.3 Cronometrarea și înscrierea timpului în carnetul de control poate fi efectuată doar dacă ambii membrii ai echipajului și mașina sunt în zona de control și în imediata vecinătate a mesei de control. 33.2.4 Timpul de pontare corespunde momentului exact în care unul dintre membrii echipajului înmânează carnetul de control arbitrului din post. 33.2.5 Acesta înscrie în carnet, fie manual fie cu ajutorul unui dispozitiv de imprimare, timpul efectiv de pontaj și nimic altceva. 33.2.6 Timpul de pontare se obține adunând timpul ideal la timpul de start în proba specială sau la timpul de pontare în precedentul CO, timpii fiind exprimați în minute. 33.2.7 Timpul de pontare este numai responsabilitatea echipajului, care poate consulta cronometrul oficial de pe masa de control. Arbitrii nu trebuie să le dea nicio informație cu privire la acest timp. 33.2.8 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru pontare în avans dacă mașina intră în zona de control în timpul minutului de pontare sau a minutului anterior. 33.2.9 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru întârziere dacă actul înmânării carnetului către arbitru din post are loc în timpul minutului ideal de pontare. 33.2.10 Orice diferență dintre timpul efectiv și timpul ideal de pontaj va fi penalizată după cum urmează : a) Pentru întârziere : 10 secunde pe minut sau fracțiune de minut. b) Pentru avans : 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.

a minute.

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

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

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

33.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE

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

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

33.3.2 If two or more crews check in on the same minute, their provisional start times for that special stage shall be in the order of their relative arrival times at the preceding time control. If the arrival times at the preceding time control are the same, then the times at the time control previous to that one will be taken into account, and so on.

33.3.3 Having checked in at the time control, the competing car shall be driven to the start control of the special stage from where the crew shall start according to the procedure laid down in these regulations.

33.3.4 If there is a difference between the provisional and actual start times, the time entered by the marshal at the start of the special stage shall be binding, unless the Stewards decide otherwise.

33.3.5 The stage start time shall then be the start time for calculating the check-in time for the next time control.

33.3.6 The time card shall be given back to the crew in the minute preceding the start.

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

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

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

33.3 CONTROLUL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ

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

33.3.1 La controlul orar de la finalul unei secțiuni de legătura, 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.

33.3.2 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.

33.3.3 După ce a pontat în controlul orar, automobilul de competiție trebuie condus în postul de start al probei speciale, de unde echipajul va lua startul conform procedurii descrise în acest regulament.

33.3.4 În cazul în care exista o diferență între timpul previzionat și timpul efectiv de start, va fi luat în considerare timpul înscris de arbitrul de la startul probei speciale, cu excepția cazurilor în care Comisarii Sportivi decid altceva.

33.3.5 Timpul de start în proba specială va fi timpul de referință pentru calcularea timpului de pontare la următorul control orar.

33.3.6 Carnetul de control va fi redat echipajului în minutul precedent startului.

34. LATENESS 34.1 MAXIMUM PERMITTED LATENESS Any lateness exceeding 15 minutes of any individual target time (between two successive controls or at the start of a section) or an accumulative lateness exceeding 30 minutes at the end of each section or of a leg will result in the competitor concerned being removed from the classification by the clerk of the course. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions specified for the relevant Championship, if applicable. In calculating such lateness, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies. 34.2 EARLY ARRIVAL Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce the lateness. 34.3 NOTIFICATION OF LATENESS Exceeding the maximum permitted lateness may only be announced at the end of a section. 35. REGROUPING CONTROLS 35.1 PROCEDURE AT A REGROUP 35.1.1 On arrival at regrouping controls, crews will receive instructions concerning their starting time. They must then drive their car as directed by marshals. Afterwards the engines must be stopped and the crew must leave the parc fermé. 35.1.2 All crews must be prepared to be present for up to 5 minutes in an autograph zone, organised adjacent to the TC and accessible to the public. 35.1.3 When a regroup does not exceed 15 minutes, crews may remain in this regroup. 35.2 EXIT FROM A REGROUP After a regroup during a Leg, the cars shall restart in the order of arrival at the regroup.	34. ÎNTÂRZIERE 34.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ Orice întârziere care depășește cu peste 15 minute orice timp ideal individual (între două controale succesive sau la startul unei secțiuni) sau care depășește 30 de minute la finalul unei secțiuni sau zile, va avea ca efect scoaterea din clasamente a concurentului respectiv, de către Directorul Sportiv. Echipajul poate totuși relua startul în raliu, în condițiile prevăzute de regulament. Pentru calcularea acestei întârzieri, se folosește timpul efectiv și nu penalizările (10 secunde pe minut) aplicate. 34.2 SOSIREA ÎN AVANS Pontarea în avans nu le va permite sub nicio formă echipajelor să-și reducă întârzierea. 34.3 NOTIFICAREA PENTRU ÎNTÂRZIERE Depășirea întârzierii maxime admise poate fi anunțată doar la sfârșitul unei secțiuni. 35. CONTROALE DE REGRUPARE 35.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎN REGRUPARE 35.1.1 La intrarea într-o regrupare, echipajele vor primi instrucțiuni privind ora lor de ieșire din regrupare. După aceea, vor parca mașina conform indicațiilor arbitrilor. Motoarele vor fi oprite și echipajele trebuie să părăsească parcul închis. 35.1.2 Toate echipajele trebuie să fie pregătite să se prezinte pentru maxim 5 minute într-o zonă de autografe, organizată lângă controlul orar și accesibilă publicului. 35.1.3 Când o regrupare nu depășește 15 minute, echipajele pot rămâne în interiorul acesteia. 35.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE După o regrupare din timpul unei zile, concurenții vor lua startul în ordinea intrării în regrupare.
SPECIAL STAGES	PROBE SPECIALE
36. GENERAL 36.1 TIMING For special stages and Power Stage, timing will be to the tenth of a second.	36. GENERALITĂȚI 36.1 CRONOMETRARE Pentru probele speciale și Power Stage, cronometrarea se efectuează la zecime de secundă.
37. SPECIAL STAGE START 37.1 START POINT Special stages commence from a standing start, with the car placed on the starting line. 37.2 START PROCEDURE 37.2.1 The electronic start procedure shall be clearly visible to the crew from the start line and may be displayed as a countdown clock and/or a sequential light system or a regular functioning digital watch. In either case the system must be described in the rally	37. STARTUL ÎN PROBA SPECIALĂ 37.1 PUNCTUL DE START Startul în probele speciale se dă de pe loc, cu mașina plasată la linia de start. 37.2 PROCEDURA DE START 37.2.1 Procedura de start electronică trebuie clar vizibilă pentru echipajul de pe linia de start. Se poate utiliza un ceas cu numărătoare inversă, un sistem secvențial de lumini sau un ceas digital care funcționează în ordine normală. În oricare dintre

supplementary regulations. 37.2.2 The electronic start procedure may be coupled to a device to detect and record if a car leaves the start line ahead of the correct signal (false start). This device should be 40 cm after the start line. 37.3 MANUAL START PROCEDURE In the event of having to use a manual start procedure after handing the time card back to the crew, the start marshal will count down aloud: 30" - 15" - 10" and the last five seconds one by one. When the last 5 seconds have elapsed, the starting signal shall be given. 37.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW 37.4.1 In the event of a start delayed through a fault of the crew, the marshal will enter a new time on the time card, the penalty then being 1 minute per minute or fraction of a minute late. 37.4.2 Any crew refusing to start a special stage at the time allocated to it will be reported to the Stewards, whether the special stage is run or not. 37.4.3 Any car not able to start from the start line within 20 seconds after the start signal will be considered as retired and immediately moved to a safe place. This car will be allowed to re-start on the next day as per Art. 46 of the Regional Championship Regulations. 37.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE When the running of a stage has been delayed for more than 20 minutes, the spectators must be advised that the stage is about to recommence before the passage of the next competing car. Alternatively the stage shall be stopped. 37.6 FALSE START A false start, particularly one made before the signal has been given, will be penalised as follows: 1st offence: 10 seconds. 2nd offence: 1 minute. 3rd offence: 3 minutes. Further offences: at the Stewards' discretion. These penalties do not prevent the Stewards from imposing heavier penalties if they judge it necessary. For the time calculation the actual start time must be used.	cazuri, sistemul trebuie descris în regulamentul particular. 37.2.2 Procedura de start electronică poate fi cuplată cu un dispozitiv de detecție și înregistrare a mașinilor care pleacă de pe linia de start înaintea semnalului corect (start anticipat). Acest dispozitiv trebuie poziționat la 40cm după linia de start. 37.3 PROCEDURA DE START MANUAL În cazul în care se folosește procedura de start manual, după returnarea carnetului de control către echipaj, starterul va număra invers cu voce tare : 30" - 15" - 10" și ultimele cinci secunde una câte una. Când ultimele 5 secunde au trecut, va fi dat semnalul de start. 37.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI 37.4.1 În cazul unui start întârziat din vina echipajului, arbitrul va înscrie un nou timp de start în carnetul de control, penalizarea fiind de 1 minut pe minut sau fracțiune de minut întârziere. 37.4.2 Orice echipaj care refuză startul într-o probă specială la timpul alocat va fi raportat Comisarilor Sportivi, indiferent dacă proba specială este în desfășurare sau nu. 37.4.3 Orice automobil care nu poate să pornească de pe linia de start în termen de 20 de secunde după semnal va fi considerat abandonat și va fi imediat re-poziționat într-un loc sigur. Acest automobil va putea relua startul în ziua următoare conform prevederilor Art.46. 37.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE Când derularea unei probe a fost întârziată cu mai mult de 20 de minute, spectatorii trebuie anunțați că proba este pe punctul de a fi reluată înaintea trecerii următorului automobil de competiție. Altfel, proba va fi oprită. 37.6 START ANTICIPAT Startul anticipat, în special cel făcut înaintea anunțării semnalului de start, va fi penalizat după cum urmează: - prima abatere : 10 secunde; - a doua abatere : 1 minut; - a treia abatere : 3 minute. Următoarele abateri : la discreția Comisarilor Sportivi. Aceste penalizări nu-i împiedică pe Comisarii Sportivi să impună penalizări mai drastice, dacă ei consideră necesar. Pentru calculul timpului se va folosi timpul efectiv de start.
38. SPECIAL STAGE FINISH 38.1 FINISH LINE Special stages must end in a flying finish which should be located at a point where cars can be expected to	38. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ 38.1 LINIA DE SOSIRE Probele speciale se termină cu o sosire lansată, care ar trebui poziționată într-un loc în care se așteaptă ca

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.	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. Cronometrării trebuie să se poziționeze în dreptul liniei de sosire, semnalizată prin panouri reprezentându un steag cadrilat pe fundal roșu
38.2 STOP POINT The crew must report to the stop point indicated by a red "STOP" sign to have its finishing time entered on the time card (hour, minute, second, tenth of a second and, when applicable, thousandth of a second). If the timekeepers cannot give the exact finishing time to the marshals immediately, the latter may only stamp the crew's time card and the time will be entered at the next regrouping control.	38.2 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 regrupare.
39. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE When a special stage is interrupted or stopped for any reason, each crew affected will be allocated by the clerk of the course a time which is judged the fairest. However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a stage may benefit from this measure.	39. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE Când o probă specială este întreruptă sau oprită, indiferent de motiv, fiecărui echipaj afectat îi va fi alocat de către Directorul Sportiv un timp, considerat a fi cel mai echitabil. Totuși, niciun echipaj care este responsabil sau co-responsabil pentru oprirea probei nu va beneficia de această măsură.
40. COMPETITOR SAFETY 40.1 EQUIPMENT OF THE CREWS 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. 40.2 SOS/OK SIGNS 40.2.1 Each competing car shall carry a red "SOS" sign and on the reverse a green "OK" sign measuring at least 42 cm x 29.7 cm (A3). 40.2.2 In the case of an accident where urgent medical attention is required, when possible the red "SOS" sign should be immediately displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist. 40.2.3 Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them, or which sees a car which has suffered a major accident where both crew members are seen inside the car but are not displaying the red	40. SIGURANȚA CONCURENȚILOR 40.1 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. 40.2 SEMNELE SOS / OK 40.2.1 Fiecare automobil de competiție trebuie să aibă la bord un panou (carton), cu dimensiunile de cel puțin 42 x 29.7cm (A3), inscripționat cu „SOS” roșu pe o parte și cu „OK” verde pe cealaltă parte. 40.2.2 În cazul în care se necesită îngrijire medicală de urgență, dacă este posibil, semnul „SOS” roșu trebuie afișat imediat către următoarele mașini și către orice elicopter care încearcă să intervină. 40.2.3 Orice echipaj căruia îi este arătat semnul „SOS” roșu, sau care vede o mașină care a suferit un accident major cu ambii membri ai echipajului în interiorul mașinii dar nu afișează semnul „SOS” roșu, trebuie

“SOS” sign, shall immediately and without exception stop to render assistance. All following cars shall also stop. The second car at the scene shall proceed to inform the next radio point. Subsequent cars shall leave a clear route for emergency vehicles. All crews stopped by this procedure will be allocated a time according to Art. 39.

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

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

40.2.6 Any crew which is able but fails to comply with the above rules will be reported to the clerk of the course. Not showing the OK sign – see Appendix Sanctions.

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

40.2.8 Any crew retiring from a rally must report such final retirement to the organisers as soon as possible, save in a case of force majeure. For not following the regulations regarding pressing the “OK / SOS” button they will be penalized according to the Appendix Sanctions. In this case the time card must be handed in at the next control post or to the Official from the opening car.

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

40.3 ACCIDENT REPORTING

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

40.4 RED TRIANGLE

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

imediat și fără excepție să oprească pentru a acorda ajutor. A doua mașină ajunsă la locul accidentului va pleca să informeze următorul post radio. Următoarele automobile trebuie să lase drumul liber pentru autovehiculele de urgență. Tuturor echipajelor oprite prin aceasta procedură li se vor atribui timpi conform prevederilor Art.39.

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

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

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

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

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

Orice echipaj care nu respectă această regulă va fi subiectul unei penalizări la discreția Comisarilor Sportivi.

40.3 RAPORTAREA ACCIDENTELOR

Dacă un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană din public a suferit o vătămare corporală, pilotul sau copilotul implicați trebuie să rămână la locul accidentului și să-l 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 legile rutiere referitoare la procedura în caz de accident. Tuturor echipajelor oprite prin aceasta procedură li se vor atribui timpi conform prevederilor Art.39.

40.4 TRIUNGHIUL ROȘU

40.4.1 Fiecare automobil de competiție trebuie să aibă 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

a penalty at the discretion of the Stewards. 40.4.2 This triangle must be placed even if the stopped car is off the road. 40.5 USE OF RED FLAGS 40.5.1 On passing a displayed red flag, the driver must immediately reduce speed, maintain this reduced speed until the end of the special stage, and follow the instructions of any marshals or intervention car drivers. Flags will be displayed at all radio points preceding the incident. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the Stewards. 40.5.2 A crew which has been shown the yellow flag will be allocated a time according to Art. 39. 40.6 CHICANES 40.6.1 Organizers may set artificial features (chicanes) for lowering the speed in dangerous areas and on distances where maximum speed is used for a long time. Chicanes must meet the specifications set out in Appendix VI. 40.6.2 Moving the barriers or crossing through them will be sanctioned by the Clerk of the Course, based on the Judge of Facts' report . 40.6.3 If a chicane barrier was moved from its initial position thus preventing the oncoming competitors' passage, the Clerk of the Course can grant other time frame at special stages.	respectă această regulă poate fi subiectul unei penalizări la discreția Comisarilor Sportivi. 40.4.2 Triunghiul trebuie plasat chiar și în cazul în care mașina este în afara drumului. 40.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII 40.5.1 La vederea unui steag roșu afișat, piloții trebuie să reducă imediat viteza, să rămână la viteză redusă până la sfârșitul probei speciale, și să respecte indicațiile oricărui arbitru sau conducător al unei mașini de intervenție. Steagurile vor fi afișate la toate punctele de intermediar radio dinaintea incidentului. Nerespectarea acestei reguli va atrage o penalizare la discreția Comisarilor Sportivi. 40.5.2 Echipajului căruia i-a fost arătat steagul roșu i se va atribui un timp conform prevederilor Art.39. 40.6 ȘICANE 40.6.1 Pentru a micșora viteza în zonele periculoase și în zonele unde se 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. 40.6.2 Deplasarea barierelor din care sunt alcătuite șicanele sau trecerea prin acestea vor fi sancționate de către Directorul Sportiv , în urma raportului arbitrului de post . 40.6.3 În cazul în care o barieră dintr-o șicană a fost deplasată din poziția originală și astfel împiedică trecerea concurenților următori, Directorul Sportiv poate atribui concurenților afectați un alt timp pe proba specială.
41. SUPER SPECIAL STAGES 41.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE 41.1.1 When more than one car starts at the same time, the track design at each starting point must be similar. The same starting procedure must apply to each car. It is permitted to stagger the starting line for the cars to equalise the length of the stage from the different starting positions. 41.1.2 The inclusion of a super special stage in the rally itinerary is mandatory. 41.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE The specific regulations regarding the running, starting order and time intervals of a super special stage are entirely at the discretion of the organiser. However, this information must be included in the supplementary regulations of the rally. 41.3 SAFETY PLAN 41.3.1 A separate safety plan complying with the	41. PROBE SUPER SPECIALE 41.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE 41.1.1 Când mai multe mașini iau startul în același timp, aspectul traseului în toate zonele de start trebuie să fie identic. Aceeași procedură de start trebuie să se aplice fiecărei mașini. Este permis ca linia de start să fie decalată între poziții de start diferite, pentru ca lungimea traseului să fie aceeași din toate pozițiile de start. 41.1.2 Includerea unei super speciale în programul raliului este obligatorie. 41.2 DERULAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE Regulamentele specifice privind derularea, ordinea și intervalele de start pentru probele super speciale sunt în totalitate la latitudinea organizatorului. Totuși, aceste informații trebuie incluse în regulamentul particular. 41.3 PLANUL DE SECURITATE 41.3.1 Un plan de securitate separat și în conformitate

standard safety plan must be submitted to the FIA for approval. 41.3.2 To ensure safety, the car of a competitor who fails to complete the stage will be transported to the end of the stage by the organisers.	cu standardele trebuie trimis spre aprobare către FRAS 41.3.2 Din considerente de securitate, automobilele concurenților care nu reușesc să termine proba vor fi transportate de organizatori dincolo de finalul probei.
PARC FERMÉ	PARC ÎNCHIS
42. RULES OF PARC FERMÉ 42.1 APPLICATION Cars are subject to parc fermé rules: 42.1.1 From the moment they enter a regroup park until they leave it. 42.1.2 From the moment they enter and/or check in at a control area until they leave it. 42.1.3 From the moment they reach the end of the competitive element of the rally until the Stewards have authorised the opening of the parc fermé. 42.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ 42.2.1 As soon as they have parked their car in the parc fermé, the drivers must stop the engine and the crew must leave the parc fermé. Nobody, except the officials of the rally carrying out a specific function, is allowed in the parc fermé. 42.2.2 Crews may enter the parc fermé 10 minutes before their starting time. 42.3 PUSHING A CAR IN THE PARC FERMÉ Only the officials on duty and/or the members of the crew are authorised to push a competing car inside a parc fermé. 42.4 CAR COVERS Car covers may not be used. 42.5 TECHNICAL CHECKS Technical checks may be carried out within the parc fermé by the scrutineers. 42.6 REPAIRS IN PARC FERMÉ 42.6.1 If the scrutineers consider that the state of a car has become sufficiently defective that safety might be affected, with the permission of the FRAS Technical Delegate / chief scrutineer together with the clerk of the course and in the presence of a scrutineer the car may be repaired in the parc fermé. One team member will be allowed to repair, or exchange FIA-homologated safety items in conformity with Appendix J, which are included in an FIA technical list and mounted on the car (i.e. seat belt, extinguisher,). 42.6.2 With the prior consent of the clerk of the course and under the supervision of an authorised marshal or scrutineer, the crew and up to 3 team personnel may change the window(s).	42. REGULILE PARCULUI ÎNCHIS 42.1 APLICARE Automobilele sunt supuse regulilor parcului închis: 42.1.1 Din momentul în care intră într-un parc de regroupare și până când îl părăsesc. 42.1.2 Din momentul în care intră și/sau montează într-o zonă de control și până o părăsesc. 42.1.3 Din momentul în care au ajuns la finalul ultimului element competitiv al raliului și până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea parcului închis. 42.2 PERSONAL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS 42.2.1 Imediat după ce și-au parcat mașina în parcul închis, piloții trebuie să oprească motorul și echipajul trebuie să părăsească parcul închis. Nimeni, cu excepția oficialilor care-și exercită funcțiile specifice, nu are acces în parcul închis. 42.2.2 Echipajele pot intra în parcul închis cu 10 minute înaintea timpului lor de start. 42.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS Doar oficialii din post și/sau membrii echipajului sunt autorizați să împingă automobilele de competiție în interiorul parcului închis. 42.4 HUSE Nu pot fi folosite husele auto. 42.5 VERIFICĂRI TEHNICE Comisarii tehnici pot efectua verificări tehnice în interiorul parcului închis. 42.6 REPARAȚII ÎN PARC ÎNCHIS 42.6.1 În cazul în care comisarii tehnici consideră că defecțiunile apărute la un automobil pot afecta securitatea, acesta poate fi reparat în parcul închis cu permisiunea Șefului Verificărilor Tehnice și a Directorului Sportiv. Un membru al echipei va fi autorizat să repare, sau să schimbe elementele de securitate omologate FIA conform Anexei J, incluse în lista tehnică FIA și montate în mașină (ex.: centuri, stingător...). 42.6.2 Cu aprobarea Directorului Sportiv și sub supravegherea unui arbitru sau a unui comisar tehnic, echipajul și maxim 3 membri ai echipei pot schimba geamurile.

42.6.3 If the time taken for completion of the above repairs results in delay beyond the originally scheduled start time, the crew will be given a new start time from completion of the repair, the penalty for which is 1 minute per minute or fraction of a minute. 42.6.4 Inside the parks fermé, before the start of the day, replacement by the crew members with the means at board of no more than two wheels (only in cases of flat tyre) may be allowed under the supervision the marshal or scrutineer. Also starting the race car is allowed with an auxiliary battery. 42.7 PARC FERME AFTER THE END OF THE RALLY Tracking system devices and on-board cameras may be removed in the parc fermé only with the agreement of the FIA Technical Delegate and under the control of the marshals.	42.6.3 Dacă timpul necesar pentru a efectua reparațiile descrise mai sus cauzează o întârziere dincolo de ora de start programată inițial, echipajul va primi un nou timp de start după finalizarea reparațiilor, penalizarea fiind de 1 minut pe minut sau fracțiune de minut. 42.6.4 În parcurile închise înaintea startului unei Zile, sub supravegherea unui Comisar tehnic sau de parc, este permisă înlocuirea a cel mult două roți numai dacă acestea sunt pe pană, de către echipaj, cu mijloacele avute la bord și, de asemenea, îi este permisă pornirea automobilului de concurs cu ajutorul unei baterii auxiliare. 42.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ FINALUL RALIULUI Dispozitivele de localizare GPS și camerele on-board pot fi scoase în parcul închis doar cu acordul Șefului Verificărilor Tehnice și sub supravegherea arbitrilor.
STARTS AND RE-STARTS	STARTUL ȘI RE-STARTUL
43. CEREMONIAL START A ceremonial start may be organised to improve the promotional and media interest of the rally. The start interval and order for a ceremonial start are at the discretion of the organiser. The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the supplementary regulations. Where a crew in its competing car is unable to participate in the ceremonial start, it shall be permitted to start the remainder of the rally at its allocated start time provided that the Stewards are notified and subject to passing the necessary scrutineering checks. The crew concerned must still attend the ceremonial start wearing overalls and at their due time. 44. RALLY START 44.1 START AREA Before the start of the competitive element of the rally, the organisers may assemble all the competing cars in a starting area, into which cars must be driven before the start time as detailed in the supplementary regulations. The exclusively pecuniary penalties for late arrival in the starting area shall be specified in the supplementary regulations. No service is allowed in the start area. 44.2 MAXIMUM LATENESS AT A START Any crew reporting more than 15 minutes late at the start of a section shall not be allowed to start that section.	43. STARTUL FESTIV Poate fi organizat un start festiv pentru a îmbunătăți promovarea și interesul media pentru raliu. Intervalul și ordinea de start pentru startul festiv sunt la discreția organizatorului. Programul și locul de desfășurare trebuie indicate în regulamentul particular. Unui echipaj care nu poate fi prezent la startul festiv cu automobilul de competiție, îi va fi permis să ia în mod normal startul în restul raliului, cu condiția informării Comisariilor 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. 44. STARTUL RALIULUI 44.1 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 regulamentulului particular. Penalizările pentru sosirea cu întârziere în zona de start pot fi exclusiv pecuniare și vor fi precizate în regulamentul particular. Nicio operațiune de service nu este permisă în zona de start. 44.2 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.
45. START ORDER AND INTERVALS 45.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT	45. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START 45.1 NOILE EXIGENTE PRIVIND ORDINEA DE START

The start order shall remain unchanged until at least 10% of the total distance of the special stages detailed in the final itinerary has been completed. 45.2 REPOSITIONING OF DRIVERS The clerk of the course may, for reasons of safety and with the knowledge of the Stewards, reposition drivers or change the time interval between cars. 45.3 START ORDER LEG 1 - FIA+FRAS priority drivers, in general Ranking order*; -the other drivers from 2 to 10 class, in general ranking order*; from 10th place down with cars from 11th-12th classes (H Group) interspersed through cars from 2nd to 10th classes; -drivers from the historic championship (CNRVI) -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 previou year ranking. 45.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS The start order for subsequent Legs shall be based on the classification at the finish of the final special stage of the previous Leg excluding any super special stage. From the 10th place down cars from 11th to 12th classes (H group) will be interspersed within the start order. Then the drivers in CNRVI will follow, the last ones being the crews in Rally 2. 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. 45.5 START INTERVAL At asphalt rallies the start interval will be of at least 1 minute and at macadam ones of at least 2 minutes.	Ordinea de start trebuie să rămână neschimbată până când a fost parcursă cel puțin 10% din distanța totală a probelor speciale. 45.2 REPOZIȚIONAREA CONCURENȚILOR Directorul Sportiv poate, din considerente de securitate și cu informarea Comisarilor Sportivi, să re poziționeze piloții sau să modifice intervale dintre mașini. 45.3 STARTUL ÎN ZIUA 1 - piloții prioritari (FIA+FRAS), în ordinea clasamentului general*; - ceilalți piloți din clasele 2-10, în ordinea clasamentului general* iar de la minim locul 10 în jos cu automobilele din clasele 11 - 12 (grupa H) intercalate între automobilele din clasele 2-10 - piloții CNRVI (Istorie) - Rally2 *prin clasament general se înțelege clasamentul provizoriu la zi din anul curent. La prima etapă ordinea de start se face pe baza clasamentului din anul precedent. 45.4 STARTUL ÎN ZILELE URMĂTOARE Ordinea de start din zilele următoare se va baza pe clasamentul de la finalul ultimei probe parcurse în ziua precedentă, cu excepția cazului când aceasta este o superspecială. De la minimum locul 10 în jos se vor intercala în ordinea de start și automobilele din clasele 11,12 (grupa H). Urmează piloții din CNRVI, ultimii vor lua startul cei din Rally 2. Piloții prioritari se supun la rândul lor prevederilor de mai sus cu precizarea că, indiferent de poziția în care vor lua startul a doua zi sau după o re poziționare, aceștia vor păstra avantajul celor două minute (la start) față de pilotul precedent. Comisarii Sportivi pot re poziționa piloții care doresc să ia startul conform regulii Rally 2 (fostul Super Rally) și în general, pe orice alt pilot, la discreția lor sau la propunerea Directorului Sportiv, în mod special când se anticipează ca diferența de la startul în proba specială dintre două automobile consecutive nu ar fi suficientă. 45.5 INTERVALUL DE START La raliurile de asfalt intervalul de start va fi de cel puțin 1 minut, iar la cele de macadam de cel puțin 2 minute.
46. RE-START AFTER RETIREMENT / RALLY 2 (FORMER SUPER RALLY) 46.1 GENERAL Any crew which has failed to complete a Leg can re-	46 RE-START DUPĂ ABANDON / RALLY 2 (FOSTUL SUPER RALLY) 46.1 GENERALITĂȚI Orice echipaj care a abandonat într-o zi poate relua

start the rally from the start of the next Leg only if they confirm their intention to the clerk of the course one hour prior to the publication of the start list of the subsequent Leg. The competitor must advise the clerk of the course of the reason for retirement (e.g. accident, technical problems, etc.) and the intention to have the car re-scrutineered.

This shall apply to any car which has been not classified on the grounds of exceeding the time limit or has failed to report to a control, but shall not apply where the car has been excluded for breach of eligibility requirements, traffic infringements or by a decision of the stewards. In the case of exclusion under Art. 34 of these regulations, the competitor concerned will be allowed to re-start after the next overnight regroup. The time penalty will be applied from the TC at which the competitor concerned has exceeded the maximum permitted lateness.

Any crew which has retired from a section on the last day of the rally will not be classified.

46.2 PENALTIES

For all crews which re-start a time penalty will be applied. This time penalty will be as follows:

46.2.1 For every stage or super special stage missed, the penalties are:

- rallies registered in FIA calendar – 7 minutes
- rallies registered only in FRAS calendar – 7 minutes

46.2.2 However, should the first special stage or super special stage that is missed be:

- a) that run as Section 1 when followed by an overnight regroup before Section 2 or
- b) the last stage before an overnight regroup, the penalty will be :

- rallies registered in FIA calendar – 10 minutes
 - rallies registered only in FRAS calendar – 10 minutes
- This 10 minute penalty can be applied only once in a rally.

46.2.3 This time penalty will be added to the fastest time of the driver's class for each missed stage, which shall include the special stage or super special stage on which the crew has retired.

46.2.4 Should retirement occur after the last special stage or super special stage before an overnight regroup, the crew will nonetheless be deemed to have missed that last special stage or super special stage

46.3 REPAIRS AND SCRUTINEERING

46.3.1 Service location and time allowed

Any car which fails to finish a Leg in accordance with the above may be repaired at the competitor's

startul în raliu în ziua următoare doar dacă își anunță intenția către Directorul Sportiv cu cel puțin o oră înainte de publicarea listei de start pentru ziua următoare. Concurentul trebuie să-l informeze pe Directorul Sportiv despre motivul abandonului (ex accident, probleme tehnice etc.) și despre intenția de a avea mașina reverificată.

Aceste prevederi se aplică și automobilelor scoase din clasamente din cauza depășirii întârzierii maxime admise sau a ratării unui control, dar nu se aplică concurenților excluși pentru abateri tehnice, încălcări ale legilor rutiere sau prin decizia Comisarilor Sportivi. În cazul excluderii pentru încălcarea Art.34 din prezentul regulament, concurentul va fi acceptat la start în ziua următoare. Penalizarea se va aplica începând cu CO-ul unde a fost înregistrată depășirea întârzierii maxime.

Orice concurent care abandonează în ultima zi de raliu nu va fi clasificat.

46.2 PENALIZĂRI

Toate echipajele care reiau startul a doua zi vor primi o penalizare în timp. Aceste penalizări sunt:

46.2.1 Pentru fiecare probă specială sau super specială ratată :

- raliurile din calendarul FIA - 7 minute
- raliurile doar din calendarul CNRD – 7 minute

46.2.2 Totuși, dacă prima probă specială sau super specială ratată este:

- a) proba desfășurată în Secțiunea 1 urmată de o regroupare de noapte înaintea Secțiunii 2 sau
- b) ultima probă dinaintea unei regroupări de noapte, penalizarea va fi :

- raliurile din calendarul FIA - 10 minute
- raliurile doar din calendarul CNRD - 10 minute

Această penalizare de 10 minute poate fi aplicată o singură dată în timpul raliului.

46.2.3 Această penalizare în timp se va aplica la cel mai bun timp pe probă din clasa sa pentru fiecare probă specială sau superspecială nefinalizată, inclusiv proba în care a abandonat.

46.2.4 Dacă abandonul se produce după ultima probă specială sau super specială de la finalul zilei, se va considera că respectiva probă nu a fost terminată și va fi penalizat în consecință.

46.3 REPARAȚII ȘI RE-VERIFICARE TEHNICĂ

46.3.1 Orice automobil care a abandonat într-o zi și urmează să reia startul poate fi reparat la discreția concurenților. Totuși, mașina trebuie dusă în parcul

discretion. However, the car must report to the overnight regroup prior to the next Leg, no later than 1 hour before the scheduled start of the first car. 46.3.2 Scrutineering of repaired cars The car must retain its original body shell and engine block as marked at pre-rally scrutineering. The competitor must be represented during this re-scrutineering at a time to be advised by the scrutineers . 46.3.3 Repairs to start Leg 1/Section 2 For those cars that failed to complete the super special stage/road section (Section 1 of Leg 1), if applicable, repairs may be carried out in accordance with the above-mentioned article and the competitor may start Section 2 of Leg 1. The competitor will be deemed to have completed the super special stage / road section and will not have retired. The supplementary regulations will specify the time for those competitors who failed to complete the super special stage and/or the road section.	închis de noapte cu cel mult 1 ora înaintea startului primului concurent. 46.3.2 Verificarea tehnică a mașinilor reparate Mașina trebuie să-și păstreze caroseria și motorul marcate la verificările tehnice inițiale. Concurenții trebuie să se prezinte la o reverificare tehnică, la ora stabilită de comisarii tehnici. 46.3.3 Reparații înaintea startului Zilei 1 / Secțiunea 2 Pentru acele mașini care nu au reușit să termine super speciala /sectorul de legătură (Secțiunea 1 a Zilei 1), dacă este cazul, reparațiile vor fi efectuate conform celor de mai sus și concurentul poate relua startul în Secțiunea 2 a Zilei 1. Se va considera că respectivul concurent a terminat proba super specială și sectorul de legătură și nu a abandonat. Regulamentul particular va specifica timpul care va fi acordat concurenților care au abandonat pe traseul super specialei și / sau pe traseul de legătură.
47. REPAIRS PRIOR TO A RESTART See Art 46.3	47. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START Vezi Art 46.3
SERVICE	SERVICE
48. SERVICING – GENERAL CONDITIONS 48.1 PERFORMING OF SERVICE 48.1.1 From the first TC onwards, service of a competing car may be carried out only in service parks and remote service zones with the exception of repairs to retired cars intending to re-start. 48.1.2 The crew, using solely the equipment on board and with no external physical assistance, may perform service on the car at any time, other than where this is specifically prohibited. 48.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS 48.2.1 The presence of team personnel or any team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometre of its competing car except: - In service parks and in remote service zones (RSZ) - In refuel zones - In tyre fitting zones - For one team member per car in official car wash areas - In special stages (from the yellow sign at the beginning of the time control to the stop sign at the end of the special stage) - Whilst the cars are in a media zone - Where the competing cars following the route as prescribed in the road book are required to use the same road(s) at the same time as team personnel,	48. SERVICE - CONDIȚII GENERALE 48.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI 48.1.1 Începând cu primul control orar, service-ul automobilelor de concurs poate fi efectuat doar în interiorul parcurilor de service și a zonelor de service îndepărtat, cu excepția reparării mașinilor abandonate care doresc să reia startul. 48.1.2 Echipajul, folosind numai echipamentul de la bord și fără ajutor fizic extern, poate efectua service la mașină în orice moment, cu excepția cazului în care acest lucru este interzis în mod expres. 48.2 PERSONALUL ECHIPEI ȘI SERVICE RESTRICȚIONAT 48.2.1 Prezența personalului echipei și a oricărui mijloc de transport al echipei (inclusiv elicopterele) este interzisă la mai puțin de 1 km de automobilul de concurs cu următoarele excepții : - În parcurile de service sau service îndepărtat. - În zonele de alimentare. - În zonele de montare anvelope. - Pentru un membru al echipei per mașină în zona spălătoriilor. - 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

provided that they do not stop at the same location at the same time. 48.2.2 The passing of food, drink, clothing and information (data card, road book, etc.) to or from the crew is permitted in service parks, remote service zones, regroupings or whilst the cars are in a media zone. Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay. 48.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.	drumuri ca și membrii echipei, cu condiția să nu se oprească în același loc în același timp. 48.2.2 Transmiterea către și de la echipaj a produselor alimentare, băuturi, articole de îmbrăcăminte sau a informațiilor (carduri de date, road book, etc.) sunt permise în parcurile de service, service îndepărtat, regrupări și în perioadele în care automobilele sunt în zonele media. Dacă, înaintea unui parc de service, o mașină nu reușește să repornească și să fie condusă cu mijloace proprii din parcul închis în parcul de service, arbitrilor și/sau membrilor echipei li se va permite împingerea sau remorcarea ei către standul din parcul de service. 48.2.3 Dacă o mașină nu pornește și nu poate fi 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
49. SERVICE PARKS 49.1 GENERAL The number and locations of service parks are laid down in the supplementary regulations and in the road book. For the maximum distance between the service parks, see the article "Rally Characteristics". 49.2 SERVICE PARK SCHEDULES The schedule for each car in the service park will be according to the rally itinerary with the following suggestion: 49.2.1 15 minutes before the first SS following an overnight regroup. Not mandatory for section 1, except after a competitive element of the rally and an overnight parc fermé. - Technical checks may be carried out within the parc fermé for competitors starting in Super Rally. 49.2.2 30 minutes between two groups of stages - Optional if remote service zone(s) is/are used. - Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup. 49.2.3 45 minutes at the end of each section before an overnight regroup except after the final section of the rally. - 10-minute technical checks to be carried out in the parc fermé. 49.2.4 10-minute service prior to the finish. - Preceded by a 3-minute technical zone which may be within a regroup. 49.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION	49. PARCURILE DE SERVICE 49.1 GENERALITĂȚI Numărul și amplasamentele parcurilor de service sunt descrise în regulamentul particular și în road book. Pentru distanța maximă permisă între parcurile de service, vedeți articolul "Caracteristicile raliului". 49.2 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE Programul fiecărei mașini în parcurile de service trebuie să fie în concordanță cu planul orar, cu următoarele sugestii: 49.2.1 15 minute înaintea primei PS a zilei care urmează unei regrupări de noapte. Nu este obligatorie pentru secțiunea 1, decât dacă urmează după un element competitiv al raliului și după un parc închis. - Verificările tehnice, pentru echipajele care reiau startul sub regula Rally2 (super rally), se pot desfășura în interiorul parcului închis. 49.2.2 30 de minute între două grupuri de probe. - Facultativ dacă au fost folosite una sau mai multe zone de service îndepărtat. - Precedate de o zonă tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei regrupări. 49.2.3 45 de minute la finalul fiecărei zile, cu excepția secțiunii finale a raliului. - Verificările tehnice - 10 minute - se vor efectua în parcul închis. 49.2.4 10 minute înainte de finalul raliului - Precedate de o zonă tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei regrupări. 49.3 IDENTIFICAREA PARCURILOR DE SERVICE

Service parks are indicated in the rally itinerary with a time control at the entrance and exit. 49.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS The speed of competition cars and service vehicles in the service parks may not exceed 30 kph, or less when specified in the supplementary regulations. Failure to comply with this limit shall result in a penalty applied by the Stewards. 49.5 LAYOUT OF SERVICE PARKS 49.5.1 The organiser must allocate a 'Service Park Zone' (defined by length, width and location) to each competing team within the service park. 49.5.2 No more than two service vehicles for one racing car which took the rally start can service throughout the rally. These vehicles must be identified by "service boards" issued by FRAS and placed in the specified areas. Together with issuing the licenses, FRAS will distribute SERVICE boards for auxiliary and technical assistance. 49.5.3 Other vehicles of the team must be identified through "auxiliary" boards, also issued by FRAS. "Auxiliary" vehicles may be allowed inside the park next to service vehicles, if the space is enough. If the space isn't enough, the organizers will provide a parking area for the auxiliary vehicles, next to service park.	Parcurile de service sunt indicate în planul orar printr-un control orar de intrare și unul de ieșire. 49.4 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR Viteza automobilelor de competiție și a celor de service, în interiorul parcurilor de service, poate fi de cel mult 30 km/h sau chiar mai puțin dacă este specificat în regulamentul particular. Nerespectarea acestei reguli va rezulta într-o penalizare aplicată de Comisarii Sportivi. 49.5 DISPUNEREA ÎN PARCURILE DE SERVICE 49.5.1 Organizatorul trebuie să aloce fiecărei echipe o 'Zonă de service' (definită prin lungime, lățime și localizare) în interiorul parcului de service. 49.5.2 Maximum două vehicule de service per automobilul de concurs care a luat startul în raliu pot face service pe tot parcursul raliului. Aceste vehicule trebuie să fie clar identificate prin plăci „Service” emise de către FRAS și aplicate în locurile specificate. Federația Română de Automobilism Sportiv va distribui, odată cu eliberarea licențelor, plăci de SERVICE pentru autovehiculele de asistență tehnică și AUXILIAR. 49.5.3 Alte vehicule ale echipei trebuie să fie identificate prin intermediul plăcilor "auxiliar", plăci emise de FRAS. În cazul în care spațiul o permite, vehiculele "auxiliare" pot avea permisunea în parc lângă vehiculele lor de service admise în parc. În cazul în care nu este suficient spațiu organizatorii vor asigura o zonă de parcare pentru vehiculele auxiliare, în imediata vecinătate a parcului de service.
50. EMPTYING AND/OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK When necessary as part of service, changing of fuel tank, changing of fuel pump, changing of fuel filter, changing of any other item of the fuel circuit), emptying and/or refilling is permitted in a service park provided that: - The work is carried out with the knowledge of the organiser. - Fire extinguisher with operator on standby to be provided by the competitor. - No other work is carried out on the car while the fuel circuit is open and/or during the emptying and/or refilling operation. - A suitable safety perimeter is established around the car. - Only sufficient fuel is added to reach the next refuel zone.	50. GOLIREA ȘI/SAU REUMPLEREA REZERVORULUI ÎN PARCUL DE SERVICE Când este datorită operațiunilor de service (schimbarea rezervorului, schimbarea pompei sau a filtrului de combustibil, schimbarea oricărui alt element din circuitul combustibilului) este permisă golirea și/sau reumplerea rezervorului în parcul de service cu condiția ca: - operațiunile să fie desfășurate după ce organizatorul a fost informat; - concurentul să asigure un stingător cu un operator pregătit să intervină; - nicio altă activitate să nu se efectueze asupra mașinii cât timp circuitul combustibilului este deschis și/sau în timpul operațiunilor de golire și/sau reumplere; - să fie stabilită o zonă de securitate corespunzătoare în jurul mașinii; - să se adauge doar combustibilul necesar pentru ca mașina să ajungă la următoarea zonă de alimentare.
51. FLEXI-SERVICE - 45'	51. FLEXISERVICE – 45'

51.1 GENERAL Flexi-servicing of 45' shall permit the removal of the competing cars from a parc fermé to an adjacent service park. 51.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES 51.2.1 For the operation of 45' flexi-servicing, crews will enter the parc fermé. Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the service area before the flexi-service, the marshals and/or team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay. 51.2.2 Crews may then either enter the service park or leave their car in the parc fermé. 51.2.3 The competing car may be driven by an authorised representative of the competitor only once from the parc fermé to the service park and vice versa, respecting all the formalities of time card presentation and related penalties. 51.2.4 The competing car may be returned to the parc fermé before the 45 minutes have elapsed without penalty. 51.2.5 The operational window of flexi-servicing time is left to the discretion of the organiser but must be declared on the rally itinerary.	51.1 GENERALITĂȚI Flexi-service-ul de 45' permite mutarea automobilelor de competiție dintr-un parc închis într-un parc de service adiacent. 51.2 FUNCȚIONAREA ȘI PROGRAMUL FLEXISERVICE 51.2.1 Pentru operațiunea de flexi-service de 45' echipajele vor intra în parcul închis. Dacă o mașină nu pornește și nu poate fi condusă prin propulsie proprie din parc ferme la zona de service, înainte de flexi-service, li se permite oficialilor și/sau personalul echipei să împingă sau să tracteze mașina în parcul de service” 51.2.2 După aceea, echipajele pot fie să intre în parcul de service fie să-și lase mașina în parcul închis. 51.2.3 Automobilele de competiție pot fi conduse de un reprezentant autorizat al concurentului o singură dată din parcul închis în parcul de service și vice-versa, respectând toate formalitățile de prezentare a carnetului de control și sub sancțiunea penalizărilor aferente. 51.2.4 Automobilul de competiție poate fi readus în parcul închis înaintea expirării celor 45 de minute fără penalizări. 51.2.5 Fereastra operațională a flexi-service-ului este la discreția organizatorului dar trebuie trecută în planul orar al raliului și specificată în Regulamentul Particular al raliului.
52. REMOTE SERVICE ZONES (RSZ) 52.1 GENERAL Remote service zones may be created which must: - Be defined by a time control at their entrance and exit. - Not exceed 15 minutes duration for any one car. - Allow for the changing of tyres supplied from a service vehicle and any service as under these RSZ regulations. - May be preceded by a 3-minute technical zone before the entrance time control. - Incorporate a tyre marking zone after the exit time control. - Admit only authorised team personnel, as under these RSZ regulations, the rally officials and media with appropriate passes. - To increase promotional value, organisers are encouraged to locate RSZs in towns or centres of population. 52.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL 52.2.1 At a remote service zone, the following may work on their car(s):	52. ZONELE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (RSZ)/(ZSI) 52.1 GENERALITĂȚI Pot fi prevăzute zonele de service îndepărtat, și acestea trebuie : - să fie delimitate de un control orar la intrare și unul la ieșire; - să nu depășească 15 minute / mașină; - să permită schimbarea roților cu cele aduse de o mașină de service și alte operațiuni de service prevăzute în prezentul articol; - pot fi precedate de o zonă tehnică de 3 minute înainte de controlul orar de intrare; - să încorporeze o zonă de marcare anvelope după controlul orar de ieșire; - să fie permis accesul doar a personalului autorizat al echipelor, conform prezentului articol, a oficialilor raliului și a reprezentanților media acreditați. 52.2 NUMĂRUL DE MEMBRI AI ECHIPEI 52.2.1 În zonele de service îndepărtat, următoarele persoane pot lucra la mașini :

- For one car, the crew plus up to 4 team personnel. These team personnel shall remain the same while the car is in the zone. -For teams performing the service for several cars and for competitors of priority drivers or competitors running multiple entries, the crew plus up to 4 team personnel per car. These team personnel may be exchanged between cars within the zone. 52.2.2 The zones must be scheduled so that the same team personnel can attend these zones and the service park when using a provided recommended route. The replenishment of driver drink containers shall not be considered as work on a car. 52.2.3 No team personnel other than those permitted under Art. 52.2.1 / 52.2.2 / 52.3.3 may be in the zone. 52.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS 52.3.1 Whilst in a remote service zone the following is permitted: - The use of jacks, chassis stands, ramps, wheel nut spanners, torque wrench, hand tools and plain water - The use of equipment or parts and tools carried on board the competing car - The use of battery-operated tools including any necessary lighting - The addition of plain water to the car systems for which a filling device may be used - The use of brake bleeding and car cleaning equipment/material. 52.3.2 Tilts must be used to protect the soil. 52.3.3 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. 52.3.4 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. 52.3.5 Any equipment or parts from the car may be left in the RSZ and removed after the departure of the car. 52.4 RSZ VEHICLE PASS One vehicle pass per competing car will be issued by the organiser for transport of team personnel and eligible equipment and tools to the RSZ.	- echipajul plus cel mult 4 membri ai echipei pentru o mașină. Acești membri ai echipei trebuie să rămână aceeași în toată perioada în care mașina este în zonă. - Pentru echipele care efectuează service-ul mai multor mașini, echipajul plus maxim 4 membri ai echipei pe mașină. Acești membri ai echipei se pot schimba de la o mașină la alta. 52.2.2 Aceste zone trebuie stabilite în așa fel încât membrii echipei să se poată poată ajunge la ele folosind un traseu recomandat. Umplerea recipientelor cu băutură ale echipajului nu este considerată intervenție la mașină. 52.2.3 Nu este permisă prezența în zonă a altor membri ai echipei cu excepția celor prevăzuți la Art. 52.2.1 / 52.2.2 / 52.3.3. 52.3 ECHIPAMENTE ȘI SCULE PERMISE 52.3.1 În zonele de service îndepărtat sunt permise : - Utilizarea cricurilor, suporturilor de șasiu, rampelor, cheilor de roți, cheilor dinamometrice, sculelor de mână și a apei. - Utilizarea echipamentelor, pieselor de schimb și a sculelor aduse la bordul automobilelor de concurs. - Folosirea sculelor pe bază de baterii, inclusiv orice sursă de lumină necesară. - Completarea cu apă a sistemelor mașinii folosindu-se un sistem de umplere . - Utilizarea echipamentelor / materialelor pentru curățarea frânelor și a mașinii. 52.3.2 Trebuie folosite prelate de protecție a solului. 52.3.3 Este permisă conectarea prin cablu a automobilului la un computer aflat în zona de service îndepărtat, operat de o altă persoană în afara celor 4 membri ai echipei. Această persoană nu are dreptul să atingă mașina sau piesele care urmează să fie montate. 52.3.4 Este permisă montarea farurilor suplimentare în zonele de service îndepărtat. Farurile suplimentare, anvelopele și sculele necesare pentru montarea lor pot fi transportate în zonele de service îndepărtat într-un automobil de service. 52.3.5 Orice echipamente sau părți ale automobilului de competiție pot fi lăsate în zonele de service îndepărtat și îndepărtate după plecarea acestuia. 52.4 IDENTIFICAREA VEHICULELOR ADMISE ÎN RSZ/(ZSÎ) Un singur vehicul de service pentru fiecare automobil de concurs va fi autozat de către organizator pentru
--	---

52.5 TYRE FITTING ZONE (TFZ) At each tyre fitting zone: - No work is allowed within the marked zone other than for the crew alone to change the wheels, and only using equipment carried on board the competing car. - No team personnel may be present in the zone other than as allowed by Art. 60.8. - It is compulsory for all cars to pass through the tyre fitting zone and to stop at the tyre marking zone even if wheels are not changed. - A wheel / tyre marking and barcode reading zone at which each car must stop will be established at the exit of each tyre fitting zone. The transportation of the tyres to the TFZ will be specified in the supplementary regulations of each rally. 52.6 LIGHT FITTING ZONE (LFZ) At each light fitting zone: - No work is allowed within the marked zone other than for 2 team personnel to fit auxiliary lights, using hand-held tools and under the supervision of rally officials at all times. - The 2 team personnel may enter the zone only after their respective car has entered the time control and must leave immediately after the auxiliary lights have been fitted. - The extra lights and tools to fix them may be transported to the zone in a service car.	transportul membrilor echipei, a echipamentului și a sculelor în zonele de service îndepărtat. 52.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (TFZ)/(ZMR) În fiecare zonă de montare roți : - Nicio altă operațiune nu este permisă în zonele delimitate în afara schimbării roților, doar de către echipaj și doar folosind echipamentul de la bordul automobilului de concurs. - Niciun membru al echipei cu excepția celor prevăzuți la Art. 60.8 nu poate fi prezent în zonă. - Este obligatoriu ca toate mașinile să treacă prin zona de schimbare roți și să oprească în zona de marcare anvelope chiar dacă nu schimbă roțile. - O zonă de marcare roți / anvelope și citire coduri de bare (în care trebuie să oprească toate mașinile) va fi amenajată la ieșirea din fiecare zonă de schimbare roți. Modalitatea de transport a roților în aceste zone va fi specificată în regulamentul particular al fiecărui raliu. 52.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (LFZ)/(ZMF) În fiecare zonă de montare faruri : - Nicio altă operațiune nu este permisă în zonele delimitate alta decât montarea farurilor auxiliare, de către maxim doi membri ai echipei, cu ajutorul sculelor de mână și sub supravegherea oficialilor raliului. - Cei doi membri ai echipei pot intra în zonă doar după ce automobilul respectiv a intrat în zonă și trebuie să o părăsească imediat după ce farurile auxiliare au fost montate. - Farurile suplimentare și sculele pot necesare pot fi transportate în zonă cu o mașină de service.
RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY	REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DE DUPĂ RALIU
53. RALLY RESULTS 53.1 ESTABLISHING RESULTS The results are established by adding together all the special stage times and all the time penalties incurred on road sections, together with all other penalties expressed in time. 53.2 PUBLICATION OF RESULTS During the rally, the classifications to be published will be as follows: 53.2.1 Unofficial Classifications: classifications distributed by the organiser during the rally 53.2.2 Partial Unofficial Classifications: classifications published at the end of a Leg. 53.2.3 Provisional Final Classification: classification published by the organiser at the end of the rally. 53.2.4 The OPEN Classification contains all classes	53. REZULTATE 53.1 STABILIREA REZULTATELOR Rezultatele sunt stabilite prin însumarea tuturor timpilor obținuți pe probele speciale și a tuturor penalizărilor primite pe sectoarele de legătură, împreună cu toate celelalte penalizări exprimate în timp. 53.2 PUBLICAREA REZULTATELOR În timpul raliului, vor fi publicate următoarele clasamente : 53.2.1 Clasamente Neoficiale : clasamente distribuite de organizator în timpul raliului. 53.2.2 Clasamente Parțiale Neoficiale: clasamente publicate la finalul unei zile. 53.2.3 Clasament Final Provizoriu: clasament publicat de organizator la finalul raliului. 53.2.4 Clasament OPEN care cuprinde toate clasele

(including 11 and 12). 53.2.5 Official Final Classification: classification approved by the Stewards. 53.2.6 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). 53.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY 53.3.1 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. 53.3.2 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. 53.4 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. 53.5 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.	(inclusiv 11 și 12). 53.2.5 Clasament Final Oficial : clasament aprobat de Comisarii Sportivi. 53.2.6 În cazul amânării publicării Clasamentului Final Provizoriu, un nou timp trebuie anunțat printr-un Comunicat pe panoul oficial de afișaj. 53.3 EGALITATEA ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU 53.3.1 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. 53.3.2 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. 53.4 ACOPERIREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ Organizatorul unui raliu trebuie să se asigure că orice reportaj este corect și imparțial și că nu denaturează rezultatele raliului. 53.5 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.
54. PROTESTS AND APPEALS 54.1 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 competition secretariat and will be judged within 7 days by the FRAS Competition Commission. The fee for this protest is according to the Art. 54.2/Protest fees and will be paid by Monday, the next week, to FRAS.	54. PROTESTE ȘI APELURI 54.1 DEPUNEREA UNEI PROTEST SAU A UNUI APEL Toate protestele și / sau apelurile trebuie depuse în concordanță cu Articolele 13 și 14 din Cod și, dacă este cazul, cu regulamentele judiciare și disciplinare FRAS. Contestațiile la deciziile Directorului Sportiv se depun la secretariat sau prin intermediul “Ofițerului Relații cu Concurenții ” și vor fi judecate de către Colegiului Comisarilor Sportivi, însoțite de taxa de 200 euro. Aceste contestații vor fi analizate de urgență și vor fi publicate nu mai târziu de afișarea ordinei de start pentru ziua doi sau afișarea rezultatelor provizorii. Contestațiile la deciziile Comisarilor Sportivi, se depun la secretariatul competiției și vor fi judecate în maxim 7 zile de către Comisia de Competiții FRAS. Taxa aferentă acestei contestații este conform Art. 54.2/Taxe de Protest și va trebui achitată până luni(în săptămâna următoare) la FRAS. Orice decizie a Directorului Sportiv sau a CCS-ului va

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.

54.2 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

54.3 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 FRAS 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.

54.4 EXPENSES

54.4.1 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.

54.4.2 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.

54.5 APPEALS

Appeal fees are established as follows:

- for protest at the Competition Commission – € 400
- for protest at the Disciplinary Commission - € 400
- for addressing to the Board of Appeal - € 500

The ones who consider themselves discredited by the

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.

54.2 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

54.3 DEPOZIT

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

54.4 CHELTUIELI

54.4.1 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.

54.4.2 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.

54.5 APELURI

Taxele de recurs sunt următoarele :

- pentru proteste la Comisia de Competiții - 400 euro
 - pentru proteste la Comisia de Disciplină - 400 euro
 - pentru apeluri la Comisia de Apel - 500 euro
- Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel

course officials may address a complaint to FRAS. The intention of the complaint must be announced in written to the Stewards Committee, in no more than an hour after the publication of the contested decision. The complaint will not be taken into consideration if the above mentioned terms are not respected. The complaint must be submitted to FRAS Secretariat no later than 48 hours from the Stewards Committee notification date. It is permissible to send it through fax, email etc, together with the copy of the payment order which proves the fee payment calculated in accordance with actual regulations.	care se consideră nedreptățit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar - atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel. Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail etc., însoțită de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementarilor în vigoare.
55. RALLY PRIZE-GIVINGS 55.1 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. 55.2 PRIZE-GIVING It is recommended at the end of each Dunlop National Rally Championship – 2018 for all participants, crews. Club teams, manufacture teams, drivers, co-drivers, sponsors or referees to participate to the Awarding Ceremony. Awarding the other rankings will be made after the official display. Cups, awards and diplomas will be given. The awarding ceremony must take place at one hour after the first race car enters the final service park. Only the nominated crews, without other persons can stand on the awarding podium. At the end of every CNRD 2018 stage the following will be awarded: - general ranking (from 2nd to 10th classes), - classes ranking, - teams ranking, - Junior rankings - Rookies rankings - Single Brand cups rankings, - 2 driving wheels automobiles rankings (2RM). - 2 driving wheels automobiles (2RWD) - OPEN classification (including classes 11 and 12)	55. DECERNAREA PREMIILOR UNUI RALIU 55.1 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. 55.2 DECERNAREA PREMIILOR La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018, este recomandat ca toți participanții, echipaje și echipele de club, de mărci/constructori câștigătoare, precum și ceilalți piloți și copiloți, oficiali, sponsori, arbitri care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere. Premierea celorlalte clasamente se va face după afișarea oficială a acestora. Se vor acorda cupe, premii, diplome etc. Festivitatea de premiere trebuie obligatoriu să aibă loc la o oră după ce ultimul automobil de concurs intră în parcul închis de final. Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai echipajele nominalizate, fără alte persoane. La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri - Dunlop 2018, se vor întocmi și premiile următoarele clasamente: - clasament general (din clasele 2-10), - clasament pe clase, - clasament pe echipe, - clasament juniori, - clasament piloți debutanți - clasamente cupe monomarcă, - clasament automobile două roți motrice tracțiune față (2WFD), - clasament automobile două roți motrice tracțiune

Awarding of the entire podium (places 1, 2 and 3) is not mandatory if the above classifications don't have at least 4 competing crews. It is mandatory to award the first three places for Overall, 2WFD and Teams.	spate(2WRD) - clasament OPEN (toate clasele, inclusiv 11 și 12) Premierea întregului podium (locul 1,2,3) nu este obligatorie dacă în clasamentele de mai sus nu figurează cel puțin 4 automobile care au luat startul în competiție. SE premiază obligatoriu primele 3 locuri din clasamentele: General, 2WFD(2RM), Echipe.
56. FRAS Champions' Gala 56.1 The highest scored crew within CNRD-2018 General Ranking will be declared Absolute National Champion (it is mandatory for the competitor to participate in at least six rounds) 56.2 The FRAS license holder crew that made the highest score within a CNRD-2018 2nd to 12th class will be declared National Class Champion, if in the respective class at least 10 drivers scored and if the class had a minimum of 5 competitors in at least 5 rounds. In any other situation (e.g. less than 10 drivers scored, the class had less than 5 stages for 2nd to 12th classes) the crew will be declared Class Winner and will receive cups, medals, prizes etc. A driver / co-driver who participated in at least 4 rounds (included) during the 2018 competition year will not receive the title of National Class Champion. The competitor can only obtain the title of "Class Winner". Competitors with at least 2 participations (included) will not receive any award for 1st, 2nd or 3rd place. 56.3 The team that reached the highest score from all CNRD-2018 stages will be declared National Champion. 56.4 Participation at Champions' Gala is a matter of honor for every competitor in the National Rally Championship - Dunlop 2018, under the authority of the Romanian Federation of Motorsport. 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. 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. During the Champions' Gala all National Champions and places 1, 2 and 3 will be awarded. Everyone mentioned will receive Cups, medals and prizes during the festivity.	56. GALA CAMPIONILOR F.R.A.S 56.1 Echipajul care a realizat cel mai mare punctaj în clasamentul general al Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT (Startul în minim 6 etape este obligatoriu) 56.2 Echipajul deținător de licență FRAS, care a realizat cel mai mare punctaj în cadrul unei clase 2-12 ale Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL la CLASĂ, dacă la respectiva clasă au participat și punctat pe întreg anul competițional minim 10 piloți și dacă la minim 5 etape au luat startul minim 5 concurenți. In oricare altă situație, (fie nu au punctat minim 10 piloți, fie nu au luat startul minim 5 piloți la cel puțin 5 etape pentru clasele 2- 12 echipajul va fi declarat CÂȘTIGĂTOR AL CLASEI și i se vor acorda cupe, medalii, premii etc. Un pilot/copilot care a luat startul la mai puțin de 4 etape (inclusiv) pe parcursul anului 2018 nu va putea obține titlul de Campion Național la clase sau grupă. Acesta poate obține cel mult titlul de Câștigător de clasă. Sportivii cu mai puțin de 2 participări (inclusiv) nu vor putea obține nici un premiu anual aferent locurilor 1,2 sau 3. 56.3 Echipa care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele Campionatului Național de Raliuri – Dunlop 2018 va fi declarată CAMPIOANĂ NAȚIONALĂ. 56.4 Participarea la GALA CAMPIONILOR este o chestiune de onoare pentru fiecare sportiv participant în Campionatul Național de Raliuri – Dunlop 2018, desfășurat sub autoritatea Federației Române de Automobilism Sportiv. De aceea, toate echipele și toți sportivii clasate pe primele 3 locuri în Clasamentele Generale CNRD 2018, trebuie să fie prezenți la GALA CAMPIONILOR, festivitatea anuală oficială de premiere. Această obligație este valabilă și pentru cluburile sportive declarate câștigătoare în CNRD 2018. Acestea vor fi reprezentate de câte o persoană împuternicită, preferabil de către Președinții respectivelor cluburi. În cadrul GALEI CAMPIONILOR se vor premia Campionii Nationali și câștigătorii locurilor 1,2 și 3 pe fiecare clasă/grupă/trofeu, ca și Echipele Campioane

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. 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.	Naționale și cele de pe locurile 1,2 și 3. Toți cei menționați vor primi Cupe, Medalii și Premii în cadrul festiv al Galei. În afara cazurilor de forță majoră, orice sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 1,2 și 3, pe fiecare grupă/clasă/trofeu care nu este prezent la GALA CAMPIONILOR va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv. Deasemenea, în afara cazurilor de forță majoră, orice Club sportiv declarat Campion sau Câștigător al locurilor 1,2 și 3, care nu este reprezentat la GALA CAMPIONILOR, va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.
FUEL – REFUELLING	COMBUSTIBIL – REALIMENTARE
57. REFUELLING AND PROCEDURES 57.1 LOCATION 57.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank, crews may refuel only in the designated refuelling zones (RZ) or at commercial filling stations on the rally route designated by the organiser in the supplementary regulations and in the road book. The refuel zones may be located at: - the exit of service parks - the exit of remote service zones - remote locations on the rally route. 57.1.2 Any refuel zone shall feature on the itinerary of the rally and in the road book. 57.1.3 The entry/exit of refuel zones shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations. 57.1.4 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). 57.1.5 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. 57.1.6 A car may be pushed out of the RZ by the crew, officials and/or the two team members without incurring a penalty. 57.2 PROCEDURE IN RZ	57. PROCEDURA DE REALIMENTARE 57.1 LOCAȚIE 57.1.1 Cu excepția celor specificate referitor la schimbarea rezervorului de combustibil, echipajele pot alimenta doar în zonele de alimentare (ZA) prevăzute sau în stațiile comerciale de pe traseul raliului indicate de către organizator în regulamentul particular sau în road book. Zonele de alimentare pot fi situate : - la ieșirea din parcurile de service; - la ieșirea din parcurile de service îndepărtat; - alte puncte de pe traseul raliului (zone de alimentare îndepărtată). 57.1.2 Toate zonele de alimentare trebuie indicate în planul orar și în road book. 57.1.3 Intrarea / ieșirea în zonele de alimentare (cu excepția stațiilor comerciale) trebuie semnalizate cu panouri albastre reprezentând o canistră sau o pompă de benzină. 57.1.4 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). 57.1.5 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. 57.1.6 Automobilele pot fi împinse în afara zonelor de alimentare de echipaj, oficiali și/sau doi membri ai echipei fără penalizări. 57.2 PROCEDURA ÎN ZONELE DE ALIMENTARE

57.2.1 Only actions inside an RZ directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted. 57.2.2 In all RZs, a 5 kph speed limit will apply. 57.2.3 The relevant personnel must be wearing clothing which will provide adequate protection against fire. 57.2.4 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. 57.2.5 The responsibility for refuelling is incumbent on the competitor alone. 57.2.6 Engines must be switched off throughout the refuelling operation. 57.2.7 It is recommended that the crew remain outside the car during refuelling; however, should they remain inside, their safety belts must be unfastened. 57.2.8 Solely for the purpose of assisting with the refuelling procedure of their car, two team members of each crew may access the RZ. 57.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS 57.3.1 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. 57.3.2 The crew must use solely the equipment on board and only the pumps with no external physical assistance. 57.3.3 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.	57.2.1 Singurele acțiuni permise în interiorul ZA sunt cele direct implicate în realimentarea autovehiculelor de competiție. 57.2.2 În toate ZA, viteza maximă admisă este de 5 km/h. 57.2.3 Personalul implicat trebuie să poarte îmbrăcăminte care oferă protecție adecvată împotriva focului. 57.2.4 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. 57.2.5 Responsabilitatea pentru realimentare este numai a concurenților. 57.2.6 Motoarele trebuie să fie oprite pe întreaga operațiune de realimentare. 57.2.7 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. 57.2.8 Doar pentru a ajuta la realimentarea propriei mașini, este permis accesul mecanicilor în ZA pentru fiecare echipaj. 57.3 PROCEDURA DE REALIMENTARE DIN STAȚIILE COMERCIALE 57.3.1 Pilotii 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. 57.3.2 Echipajul poate folosi doar echipamentul de la bord și pompele, fără ajutor fizic din afară. 57.3.3 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.
58. FUEL USE All CNRD-2018 participating crews will necessary use fuel sold in gas stations throughout Romania. At FIA INTERNATIONAL /CNRD common stages the competitors will be allowed to use (optional) fuel according to FIA RRS 2018 and Annex J.	58. COMBUSTIBIL ADMIS Toate echipajele participante la etapele Campionatului National de Raliuri Dunlop 2018 vor folosi obligatoriu combustibil comercializat în stațiile de carburant de pe teritoriul României. La etapele comune din calendar FIA, INTERNAȚIONALE/CNRD concurenții vor putea folosi (opțional) combustibil conform FIA RRSR 2018 și Anexa J.
TYRES AND WHEELS	PNEURI ȘI ROȚI
59. GENERAL 59.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL	59. GENERALITĂȚI 59.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE MAȘINI ȘI TOȚI

COMPETITORS**59.1.1 COMPLIANCE**

All tyres must comply with this article, read in conjunction with Appendix IV.

59.1.2 MOULDED TYRES

All cars must be fitted with moulded tyres. Hand cutting or modification of the specified tread pattern is permitted.

59.1.3 TREATMENT OF TYRES

Any chemical and/or mechanical treatment of tyres is prohibited.

Any device for heating the tyres once fitted on the rim is prohibited.

Whether fitted on rims or not, keeping tyres in an artificially heated environment below 35°C is allowed.

59.1.4 BARCODE NUMBER

Each tyre must have either:

- Two identical moulded barcode numbers (one on each side of the tyre / each barcode having a different colour as defined by the FIA) supplied by the 2018 FIA-approved barcode supplier, or:
- A single moulded barcode number supplied by the 2018 FIA-approved barcode supplier.

These barcodes will be used to check that the same tyres remain fitted to a particular car between tyre changes and that competitors are not exceeding the maximum quantities allowed. The tyre barcode must always be visible from outside the car.

59.1.5 TYRE QUANTITIES

There is no maximum quantity of tyres for rallies in the ERT/ CNRD-2018

All drivers may use only the maximum quantity of tyres detailed in the rally supplementary regulations. In CNRD – 2018 the maximum number of tyres which could be used in a rally will be as follows:

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

All tyres used in Shakedown will not be marked or numbered in any way. If a rally has a gravel configuration and the superspecial stage takes part on tarmac, then the competitors can use four tyres which will be marked separately. If these tyres are

CONCURENȚII**59.1.1 CONFORMITATE**

Toate pneurile trebuie să respecte prevederile acestui articol coroborat cu Anexa IV.

59.1.2 ANEVELOPE TURNATE

Toate automobilele trebuie echipate cu anvelope turnate. Modificarea modelului/amprentelor (hand cutting) anvelopelor este permisă.

59.1.3 TRATAMENTUL ANVELOPELOR

Orice tratament chimic și/sau mecanic este interzis. Orice dispozitiv de încălzire a anvelopelor, odată ce acestea au fost montate pe jenți, este interzis.

Este admisă conservarea pneurilor, montate pe jenți sau nu, într-un mediu artificial încălzit la temperaturi sub 35°C.

59.1.4 COD DE BARE

Fiecare anvelopă trebuie să aibă fie:

- două coduri de bare turnate identice (câte una pe fiecare parte a anvelopei / fiecare cod de bare având culori diferite așa cum sunt prevăzute de FIA) furnizate de un furnizor de coduri de bare agreeat FIA-2018
- un singur cod de bare turnat furnizat de un furnizor agreeat FIA-2018.

Aceste coduri de bare vor fi folosite pentru a verifica dacă aceeași anvelopă rămâne montată la o aceeași mașină între schimbările de anvelope și că nu este depășit numărul maxim admis de anvelope.

59.1.5 NUMĂRUL DE ANVELOPE

În etapele comune ERT/CNRD-2018 nu este prevăzut un număr maxim de anvelope care pot fi utilizate într-un raliu.

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

	Automobile cu tracțiune 4WD	Automobile cu tracțiune 2WD
Raliuri CNRD	12	10 anvelope pentru clasele 5-7 8 anvelope pentru restul claselor
Raliuri CNRD+ FIA(etape din calendar FIA)	Fără limită	Fără limită

Anvelopele utilizate pe parcursul Shakedown-ului nu vor fi marcate sau contabilizate în nici un fel. Acestea sunt la liber. Dacă un raliu are configurație de macadam iar SUPERSPECIALA este pe asfalt,

used ONLY at the superspecial stage, these will not be part of the total amount of approved tyres. The organizers must adapt their itinerary, so that the specific tyres could be replaced.

60.1.6 DEVICES FOR MAINTAINING FULL TYRE PERFORMANCE

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

59.1.7 RIMS

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

59.1.8 TYRE FITTING

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

59.1.9 TARMAC TYRE (DRY AND WET)

At all times during the rally, the tread depth of the tarmac tyres fitted on the car must not be less than 1.6 mm over at least three quarters of the tread pattern. The tyre manufacturer must provide visible control marks.

Tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA Important: no tyres homologated before 1/05/2013 are allowed.

In CNRD 2018 only tyres with the same print for both dry and rain conditions, complying with FIA eligible tyre list.

Modification of tyre prints (hand cutting) it is allowed in CNRD 2018.

Please refer to the list of eligible asphalt tyres published on the FIA website.

59.1.10 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.

59.1.11 GRAVEL TYRE

See Appendix J.

59.1.12 STUDED GRAVEL TYRE FOR SNOW

concurenții pot folosi patru anvelope care vor fi marcate separat. Dacă aceste anvelope se folosesc DOAR la SUPERECIALĂ acestea nu vor face parte din numărul total de anvelope admis. Organizatorii trebuie să-și adapteze planul orar astfel încât anvelopele respective să poată fi înlocuite.

59.1.6 DISPOZITIVE PENTRU MENȚINEREA PERFORMANȚEI MAXIME A ANVELOPELOR

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

59.1.7 JENȚI

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

59.1.8 MONTAJUL ANVELOPELOR

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

59.1.9 ANVELOPE DE ASFALT (USCAT ȘI UD)

Pe întreaga desfășurare a raliului, adâncimea profilului anvelopelor de asfalt montate pe automobile nu trebuie să fie mai mică de 1.6 mm pe cel puțin trei sferturi banda de rulare. Producătorul anvelopelor trebuie să prevadă marcaje de control vizibile. Anvelopele de asfalt trebuie să fie conforme cu prevederile Anexei V și să fie omologate de FIA. Important: nu sunt permise pneuri omologate înainte de 1/05/2013.

În CNRD 2018 se vor folosi doar anvelope cu aceeași amprentă atât pentru condiții uscate cât și pentru condiții de ploaie, în conformitate cu lista de anvelope eligibile FIA.

Modificarea amprenteii anvelopelor eligibile FIA (hand-cutting) este permisă în CNRD 2018.

Vă rugăm să consultați lista de anvelope admise pentru asfalt de pe site-ul FIA (www.fia.com).

59.1.10 ANVELOPE DE ASFALT PENTRU ZĂPADĂ

În cadrul CNRD 2018, la etapele de asfalt unde suprafața este acoperită de zăpadă, se admite folosirea anvelopelor de tip "Monte Carlo", omologate/admise pentru utilizarea în acest gen de competiții. Acest lucru trebuie să apară în regulamentul particular.

59.1.11 ANVELOPE DE MACADAM

Vezi Anexa J.

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. 59.1.13 TYPE OF TYRES TO BE USED The make of tyres is free.	59.1.12 ANVELOPE DE MACADAM PENTRU ZĂPADĂ Dacă într-un raliu este permisă utilizarea anvelopelor cu cuie, regulile și metodele de control trebuie prevăzute în regulamentul particular. 59.1.13 TIPURI DE ANVELOPE CARE POT FI FOLOSITE Mărcile de anvelope sunt la liber.
59.2 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. 59.3 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. 59.4 ROAD SECTIONS When no Special Stages are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections. 59.5 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. 59.6 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 authorised. 59.7 TYRE SUPPLIER AT SPECIAL STAGE STOP POINT The presence of representatives of the FRAS	59.2 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. 59.3 ZONELE DE MARCARE/CONTROL ANVELOPE Vor fi prevăzute zone de marcarea 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 marcarea 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. 59.4 SECTOARE DE LEGĂTURĂ Când nu sunt prevăzute probe speciale, pot fi utilizate pe drumurile publice anvelope cu profil neautorizat. 59.5 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 regrupări mai lungi de 10 minute pentru toți concurenții, dacă sunt urmate de o probă specială sau super specială. 59.6 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 din mașină altundeva decât în parcurile de service sau în zonele în care este permis schimbul de roți. 59.7 PREZENȚA FURNIZORILOR DE PNEURI LA PUNCTUL STOP AL PROBELOR SPECIALE

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. 59.8 AVAILABILITY OF TYRES All tyres used in the Dunlop National Rally Championship 2018 must be readily available commercially.	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. 59.8 DISPONIBILITATEA PNEURILOR Toate anvelopele utilizate în Campionatul Național de Raliuri Dunlop 2018 trebuie să fie disponibile comercial.
MECHANICAL COMPONENTS	COMPONENTE MECANICE
60. MECHANICAL COMPONENTS 60.1 ENGINE REPLACEMENT 60.1.1 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. 60.1.2 Other than above, the same engine block must be used from passing scrutineering until the finish of the rally. 60.2 TURBOCHARGERS 60.2.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as 'compressor'. 60.2.2 The regulations in force concerning the air restrictor and marking remain applicable (Articles 254-6.1 and 255-5.1.8.3 of Appendix J, except for N+ and R4 cars when the use of different restrictors is permitted (other than the ones mentioned in J Appendix). ERT / TER registered crews will submit to FIA RRSR 2018 regulation and J Appendix stipulations. 60.2.3 The compressor fitted to the car and one spare compressor will be checked and sealed with seals bearing the same number at pre-rally scrutineering. 60.2.4 The compressors will bear the car's number and be used exclusively on that car. 60.2.5 All used compressors must remain sealed from pre-rally scrutineering until the end of the rally in order that scrutineers may check their conformity. 60.2.6 The above rules are also compulsory for all cars whose compressors are not equipped with an air restrictor. In this case, the compressors will be marked only for the purpose of counting them. 60.3 TRANSMISSIONS An unrestricted number of gearboxes can be used for each rally car, as well as differential backup sets (front, center, rear).	60. COMPONENTE MECANICE 60.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI 60.1.1 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. 60.1.2 Cu excepția cazului de mai sus, același bloc motor trebuie utilizat de la verificările tehnice inițiale și până la finalul raliului. 60.2 TURBOCOMPRESOARE 60.2.1 Turbocompresorul și compresorul vor fi în continuare definite prin termenul 'compresor' 60.2.2 Reglementările în vigoare privind restrictorul de aer și marcarea rămân aplicabile (Art 254-6.1 și 255-5.1.8.3 din Anexa J , cu excepția mașinilor de Grupa N+ și Grupa R4 acolo unde este permisă utilizarea unor restrictoare diferite de cele prevăzute în Anexa J). De asemenea, echipajele înscrise în etapele ERT / TER se vor alinia regulamentului FIA RRSR 2018 și prevederilor din Anexa J. 60.2.3 Compresorul montat pe mașină și cel de rezervă vor fi verificate și sigilate cu sigilii purtând același număr la verificările inițiale. 60.2.4 Compresoarele vor purta numărul mașinii și vor putea fi utilizate exclusiv pe acea mașină. 60.2.5 Toate compresoarele utilizate trebuie să rămână sigilate de la verificările inițiale și până la finalul raliului pentru a putea să le poată fi verificată conformitatea. 60.2.6 Regulile de mai sus sunt valabile și pentru automobilele ale căror compresoare nu sunt echipate cu restrictor de aer. În acest caz, compresoarele vor fi marcate doar în scopul numărării lor. 60.3 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).

61. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS 61.1 ON-BOARD CAMERAS 61.1.1 If required by the organiser or Championship Promoter (if applicable), the competition car must carry an on-board camera or other recording device. This will be fitted by the organiser or Championship Promoter and approved by the scrutineer. 61.1.2 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. 61.1.3 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.). 61.2 TRACKING SYSTEM In CNRD 2018, all cars must be fitted with a safety tracking system. The installation will be checked at the initial scrutineering. Instructions regarding the 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 or Organizer's representative at the Competition's secretariat, in cash before taking the documents or registering for reconnaissance (lei equivalent of € 20). The loss or destruction of the tracking system (including the holding system) shall be paid by competitors. 61.3 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.	61. CERINȚE SUPLIMENTARE PRIVIND MAȘINA 61.1 CAMERE ON-BOARD 61.1.1 Dacă organizatorul sau Promotorul Campionatului (dacă se aplică) solicită, mașinile de competiție trebuie să fie echipate cu camere on-board sau cu alte dispozitive de înregistrare. Acestea vor fi montate de organizator sau de către Promotorul Campionatului și vor fi aprobate de comisarii tehnici. 61.1.2 Concurantul 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. 61.1.3 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.) 61.2 MONITORIZAREA GPS În etapele Campionatului Național de Raliuri Dunlop, toate automobilele trebuie dotate cu sisteme de monitorizare GPS. Instalarea lor va fi verificată la verificările tehnice inițiale. Instrucțiuni privind distribuirea, returnarea și instalarea acestor sisteme vor fi publicate de FRAS. Orice interferență cu funcționarea acestor sisteme va fi raportată Comisarilor Sportivi. Închirierea GPS-ului va fi achitată de către fiecare echipaj în parte reprezentantului FRAS/Organizatorului aflat la secretariatul competiției, în numerar odată cu ridicarea documentelor sau înscrierea pentru recunoașteri. (echivalentul a 20 de euro în lei). Pierderea sau distrugerea (inclusiv a sistemului de prindere) va fi suportată de concurent. 61.3 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.
APPENDIX: FROM RRSR 2018 ERC-ERT	ANEXA: URMĂTOARELE SPECIFICAȚII NU SUNT

Regulations GENERAL CONDITIONS The FIA organises the FIA Regional Rally Championships (the Championships) which are the property of the FIA. The following regulations are applicable to one or more of the following specific Championships, and Trophy: - FIA European Rally Championship for Drivers and Co-Drivers - FIA European Rally Championship for Teams - FIA ERC 2 Championship for Drivers and Co-Drivers - FIA ERC 3 Championship for Drivers and Co-Drivers - FIA ERC Junior Championship U27 for Drivers - FIA ERC Junior Championship U28 for Drivers - FIA European Rally Trophy for Drivers and Co-Drivers: - FIA ERT 2 Trophy (ERT2) for Drivers and Co-Drivers - FIA ERT 3 Trophy (ERT3) for Drivers and Co-Drivers - FIA ERT Junior Trophy (ERTJ) for Drivers The prescriptions for the FIA European Rally Trophy are the same as those contained in the European Rally Championship regulations, except with regards to the specific articles of these regulations. 4. CARS ELIGIBLE TO ENTER ERC/ERT RALLIES 4.1 ADDITIONAL REQUIREMENTS 4.1.1 As from 1 January 2016, Super 2000-Rally cars (1.6L turbo) conforming to Article 255A of the 2013 Appendix J are not allowed to participate in ERC rallies. 4.1.2 Drivers or Teams registered in the FIA ERC Championships as per ERC Art. 7.2.1 or 7.2.2 may only take part and score points in the Championship rallies with the following cars: - Group R5 cars conforming to the 2017 Appendix J, Art. 261 or - S2000 cars conforming to the 2013 Appendix J, Art. 254A. 4.1.3 Nationally homologated cars may participate in the European Rally Trophy rallies when they fit into a national group/class of the organising country and the ASN will allow this participation, without eligibility to score Trophy points. 4.2 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR CARS TO PARTICIPATE IN THE FIA ERC 2	OBLIGATORII, DAR SUNT UTILE CONCURENȚILOR CARE SE VOR ÎNSCRIE ÎN FIA/RALLY TROPHY EXTRAS DIN Regulamentul ERT 2018. Se afișează doar varianta în engleză.  
--	--

CHAMPIONSHIP AND ERT 2 TROPHY

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

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

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

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

- 2WD Group R cars (complying with Art. 260 and Art. 260D).
- Super 1600 cars
- Group A Kit Cars with a corrected cylinder capacity of less than 1600cc
- 2WD Group A cars up to 2000cc
- 2WD Group N cars up to 2000cc.

NUMBER OF CHAMPIONSHIP/TROPHY RALLIES

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

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

5.4 EUROPEAN RALLY TROPHY**5.4.1 General Provisions**

The European Rally Trophy is composed of the following areas:

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

(Czech Republic, Slovakia, Austria, Hungary, Poland, Slovenia, Croatia, Southern Germany, Eastern Germany)

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

5.4.2 Rally Trophy Final

The Rally Trophy Final will declare the winners of the FIA European Rally Trophy, FIA ERT 2 Trophy, FIA ERT 3 Trophy and

FIA ERT Junior Trophy. Prizes will be awarded only to the winners.

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

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

9.1.3 The FIA ERT Junior Trophy is a Trophy for drivers taking part in the qualifying rallies and in the Final using eligible cars of Group R2 or Group R1 (complying with Appendix J, Art. 260).

9.2.5 To score points for the ERT Junior Trophy, drivers must be born on or after 1 January 1991

13.3 CHARACTERISTICS OF EUROPEAN TROPHY RALLIES

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

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

FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV



DUNLOP