



ROMANIAN TOURING MASTERS

CUVÂNT ÎNAINTE	2
1. PREVEDERI GENERALE	3
2. APLICAREA REGULAMENTULUI	3
2.1. REGULAMENTUL	3
2.2 LIMBĂ OFICIALĂ	3
2.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI	4
2.4 VALABILITATE	4
3. DEFINIȚII	4
4. NUMĂR DE COMPETIȚII	4
5. OFICIALII COMPETIȚIEI ȘI RESPONSABILITĂȚI	4
6. AUTOTURISME ADMISE	5
6.1 CLASE/CUPE	5
6.2 ANVELOPE	5
7. LICENȚIAȚI	6
7.1. PILOȚI	6
7.2 JUNIORI	6
7.3 ECHIPĂ	6
8. STRUCTURA COMPETITIEI	7
9. ÎNSCRIERI	7
10. TAXE DE ÎNSCRIERE	8
11. VERIFICĂRI TEHNICE	8
12. NUMERE DE CONCURS	11
13. PUBLICITATE	11
14. SIGURANȚA CONCURSENȚILOR	12
15. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI	12
16. PARC ÎNCHIS	13
17. PROTECȚIA MEDIULUI	13
18. PENALIZĂRI, SANȚIUNI	14
19. REZULTATE SI PUNCTAJ	15
20. CLASAMENTELE ETAPEI / CAMPIONATULUI/ FESTIVITATEA DE PREMIERE	16
21. RECLAMATIE, CONTESTATIE, APEL	16
22. DISPOZITII FINALE	19



CUVÂNT ÎNAINTE

Promotor: ACS de Automobilism Sibiu.

Promotorul poate delega organizarea și altor cluburi care se obligă să respecte cerințele de concept și organizare. Unul dintre cele mai importante obiective ale acestor evenimente este promovarea sportului cu motor în rândul tinerilor și trecerea pentru cei experimnțați la un nivel superior de competitivitate.

Campionatul în sine se va desfășura după un program și mod de desfășurare similar cu cel din DTM sau F1, cu **Antrenamente libere, Calificări și Cursa.**

Promotorul propune Federației Române de Automobilism Sportiv mai mult decât un campionat.

Un **"MOTORSPORT WEEKEND"**, cu :

- **Vineri: Track Day**
- **Sâmbătă: Etapă: Time Attack**
- **Duminică: Etapă: "RTM"- Romanian Touring Masters**

Competițiile se desfășoară pe circuite de asfalt din țară sau străinătate. Promotorul își propune să organizeze un campionat cu 6 etape care se vor desfășura pe TMR și Adâncata. În intenție există și organizarea unei etape în Ungaria pe HUNGARORING.



REGULAMENT

1. PREVEDERI GENERALE

ACS de Automobilism Sibiu organizează Campionatul Național Romanian Touring Masters care va cuprinde etapele înscrise în Calendarul competițional 2026, aprobat de către Consiliul Federal al FRAS. Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă arbitrajul campionatului, pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției.

Scopul Campionatului este stabilirea unor castigatori anuali pe clase sau pe echipe.

2. APLICAREA REGULAMENTULUI

2.1. REGULAMENTUL

2.1.1 Promotorul elaborează acest regulament în concordanță cu regulamentele de licențiere și organizare ale FRAS. Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Directorului Sportiv, care poate impune penalizări. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi soluționate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul competiției.

2.1.2 Directorul de concurs este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării competiției.

2.1.3. Etapele campionatului vor avea un regulament particular, care va completa amănuntele specifice, programul.

2.1.4 Reguli specifice în Parcul de Service: Accesul copiilor sub 12 ani neînsoțiți sau lăsați nesupravegheați este interzis în Padoc și parcul service, iar deplasarea se face cu max. 30km/h.

2.2 LIMBĂ OFICIALĂ

2.2.1 Pentru Campionatul Național "RTM", limba oficială este limba română .

2.2.2 În cazul în care se face apel la reglementări elaborate într-o limbă de circulație internațională, numai traducerea în limba română aprobată de FRAS poate fi utilizată .



2.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI

2.3.1 În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Comisia de Apel) are autoritatea să ia o decizie conform Regulamentului **"RTM 2026"**.

2.3.2 În mod similar, în cazul în care se naște vreo dispută din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament și a textului în limba română, FRAS va soluționa disputa, acordând întâietate prezentului regulament.

2.3.3 Sancțiunile de orice fel prevăzute în prezentul regulament sunt considerate parțial sau integral "disciplinare" în cazurile înaintate spre analiză Comisiei de Disciplină a FRAS.

2.4 VALABILITATE

Acest regulament este valabil pentru **"Campionatul Național Romanian Touring Masters 2026"**.

3. DEFINIȚII

3.1 BULETIN: Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al competiției, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze. Acestea vor fi numerotate și date, fiind documente oficiale ale dosarului etapei.

3.2 COMUNICAT: Document oficial, de natură informativă, care este emis de către Directorul sportiv sau CCS.

4. NUMĂR DE COMPETIȚII

C.N.RTM 2026 va fi alcătuit din 6 etape - **iar pentru acumularea punctelor în clasamentul anual se vor lua în calcul cele mai bune 5 rezultate. Dacă numărul Etapelor organizate va fi mai mic sau egal cu 5 atunci se vor lua în calcul punctele acumulate la toate cele 5 etape. A participa înseamnă a lua startul în minim o manșă de antrenament.**

5. OFICIALII COMPETIȚIEI

Colegiul Comisarilor Sportivi: 3 comisari sportivi

Observator FRAS

Director sportiv



Secretar

Secretar sef

Sef verificare tehnica

Cronometror sef

Responsabilul cu securitatea

Medicul sef

6. AUTOTURISME ADMISE

În cadrul C.N. de Time Attack 2026 pot participa doar **autoturisme de competiție** indiferent de tipul transmisiei. Nu sunt admise în competiție tricicluri sau cvadricicluri sau vehicule care prezintă un risc din punct de vedere tehnic/securitate.

Este obligatoriu ca luminile de pe stopurile de frână să fie funcționale.

6.1 CLASE/CUPE

- Clasa 1: automobile cu cilindrul nominal până la 1600 cmc
- Clasa 2: automobile cu cilindrul nominal de la 1601 până la 2000 cmc
- Clasa 3: automobile cu cilindrul nominal de la 2001 până la 3000 cmc
- Clasa 4: automobile cu cilindrul nominal peste 3001 cmc
- Clasa 5 Prototip: automobile de tipul Kitcar/Kartcross/Buggy

-

Cupa LOGAN (motorizare 1.6 8v ,jante R15)

Cupa Autoturisme Istorice: autoturisme cu vechimea minimă de 30 ani.

Pentru motoarele supraalimentate, cilindrul nominal se va înmulți cu coeficientul de 1,7 pentru benzină și de 1,5 pentru motorină iar automobilul va trece în clasa corespunzătoare cilindrului rezultate. Un automobil poate fi înscris la oricare clasa superioară față de clasa rezultată conform cilindrului motorului dar în nici un caz la o clasa inferioară. O dată înscris la o clasa superioară nu mai poate reveni asupra deciziei pe parcursul anului competițional. O clasa se consideră constituită cu minim 3 concurenți validați, care au trecut verificările tehnice.

6.2 ANVELOPE

Sunt admise orice tip de anvelope.



7. LICENȚIAȚI

7.1. PILOȚI

Doar piloții care dețin o licență FRAS pentru **"RTM"** valabilă pe anul în curs pot acumula puncte în clasamentele anuale.

Sunt acceptați, se echivalează și se pot înscrie ca și ONE EVENT fără a fi nevoie de altă licență, concurenții cu licență anuală CNTA, CNVC, CNA.

Sunt acceptați în limita numărului maxim admis din regulamentul particular concurenți cu licență One Event.

7.2 JUNIORI

Piloții juniori sunt obligați să dețină licența FRAS și pot participa în Campionatul RTM la clasa corespunzătoare capacității motorului cu care este echipat autoturismul cu următoarele condiții

Juniori Start- între 14 și 16 ani :

- doi ani de participare anterioară în CNTA sau
- doi ani de Super Slalom și un an CNTA

Cerință: obligatoriu cu instructor acreditat FRAS în dreptă și capacitate maximă a motorului 1600 cmc.

Juniori Pro - între 16 și 18 ani:

- un an de participare anterioară în CNTA

Capacitatea maximă a motorului este 2000 cmc. Vârsta se calculează la data încrierii în competiție

Totii Juniorii sunt obligați să dețină o diplomă de absolvire a unei școli de pilotaj.

La propunerea Promotorului Campionatului **și cu avizul Directorului Sportiv al FRAS, precum și a Comisiei de licențiere,** se poate admite și participarea unor tineri piloți prin excepție, care au împlinit 13 ani cu condiția să fi participat cel puțin două sezoane de Super Slalom și două sezoane de CNTA, și o școală de pilotaj sportiv **absolvită pentru disciplina CIRCUIT.** Motorizare max admisă 1600cmc.

7.3 ECHIPĂ

În C.N. RTM echipa este formată din minim 3 și maxim 5 piloți licențiați din clase diferite. Pentru echipă, se iau în calcul cele mai bune trei punctaje obținute de componenții acesteia. Participarea



ca echipă se poate face numai prin completarea cererii tip, pe care se va menționa numele și componența echipei.

8. STRUCTURA COMPETITIEI

8.1 Competițiile se desfășoară numai pe Circuite de asfalt omologate din România sau străinătate.

Mod de desfășurare :

- **ANTRENAMENTE LIBERE:**
Pe clase într-un interval de timp
- **CALIFICĂRI:**
Pe clase într-un interval de timp
- **CURSA:**
START din grilă, de pe loc
Doua curse sprint de 8 tururi pentru fiecare clasă/ grupa (aprox 30 km)
RACE 1: cu grila de START dată de "CALIFICĂRI"
RACE 2: cu grila de START dată de RACE 1
Cu un total de 60 km de concurs.

9. ÎNSCRIERI

9.1 Detaliile referitoare la înscrieri înaintea fiecărei etape, vor fi descrise în regulamentul particular.

Inscrierile în CN RTM se fac pe <https://my.fras.ro>

Suport înscriere: 0763656667 Florin Cojocaru.

9.3 Numărul maxim de concurenți este de 60. Înscrierile se fac în ordinea depunerii/înregistrării cererilor la organizator și se suspendă la completarea numărului stabilit. Prioritate au concurenții cu licența anuală de "RTM" sau achita anticipat taxele de înscriere pe anul competițional 2026 până la data închiderii înscrierilor pentru prima etapă din an. Organizatorul poate decide prin regulamentul particular mărirea numărului de participanți stabiliți.

9.4 Prin semnarea cererii de înscriere, pilotul, concurentul (clubul sportiv, echipa) și toți membrii echipei sale sunt de acord cu prevederile prezentului regulament și al Regulamentului Particular și nu pot invoca necunoașterea acestuia și nici faptul că nu le-a fost adus la cunoștință în întregul lui



sau parțial. Deasemenea, orice interpretare a prezentelor reglementări de către cei menționați, alta decât cea oficială a FRAS, nu va fi luată în considerare.

9.5 Participarea în echipaj, cu două persoane la bord, respectiv pilot și copilot, este permisă doar cu acordul organizatorului, cu declarație pe propria răspundere, echipament identic cu al pilotului, iar vârsta sa nu fie mai mică de 18 ani, după achitarea unei taxe suplimentare de 500 lei.

10. TAXE DE ÎNSCRIERE

10.1 Taxele de înscriere sunt:

- Taxa de participare sportiv la o etapă este de 1000 lei .
- Taxa de participare a echipei la o etapă este de 500 lei

10.2 Concurentul care refuză publicitatea organizatorului este obligat să achite dublul taxei de participare

10.3 Taxele de înscriere se returnează :

- 50 % concurenților a căror înscriere nu a fost validată
- 100 % în cazul anulării competiției

11. VERIFICĂRI TEHNICE

11.1 a) Orice automobil înscris în concurs trebuie prezentat de către pilot sau de persoana care îl reprezintă, la verificarea tehnică (se precizează locul și ora verificărilor tehnice în regulamentul particular).

b) Verificarile tehnice pot fi efectuate în ziua precedentă cursei (deschiderea verificărilor tehnice va fi specificată în regulamentul particular al respectivei etape).

11.2 Orice automobil care se prezintă la start cu avarii, elemente de caroserie lipsă, geamuri laterale, parbriz sau lunetă sparte, ori parbriz fisurat în zona de vizibilitate a pilotului, nu va fi acceptat să ia startul. Folosirea Antigelului este interzisă. De asemenea, Comisarii Tehnici pot sesiza CCS și Directorul de concurs în legătură cu orice automobil care pe timpul desfășurării competiției a devenit nesigur sau riscant pentru securitatea competiției. Toate automobilele trebuie să fie dotate cu stingător, accesibil ușor pilotului și sistem de stingere al incendiului automat.

11.3. GENERALITĂȚI

11.3.1. Motor



Sunt permise orice modificări la motor fără să se depășească capacitatea cilindrică a clasei respective.

a) Sistemul de alimentare: la liber. Orice conductă sau furtun de alimentare deteriorat, îmbătrânit sau care prezintă risc de spargere sau scurgere de fluide, va conduce la refuzul admiterii în competiție.

b) Aprinderea: este la libera alegere

c) Sistemul de răcire: este la libera alegere

d) Sistemul de ungere: este la libera alegere

11.3.2. Sistem de evacuare la liber

11.3.3. Transmisia, la liber

11.3.4. Suspensia este la libera alegere.

11.3.5 Roțile și anvelopele sunt la liber.

11.3.6. Sistemul de frânare

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, din fabricația de serie sau să fie construite de constructori specializați.

Levierul frânei de ajutor (de mână) poate fi modificat astfel încât să devină cât mai accesibil, cu condiția să nu prezinte pericol de accidentare a pilotului sau a copilotului, după caz, sau înlocuirea întregului sistem de frână de mână clasic, cu cel de frână de mână hidraulic, cu condiția efectuării acestei operații de înlocuire de către constructori specializați.

11.3.7. Direcția

Este obligatoriu ca toate componentele utilizate să provină de la automobile omologate, din fabricația de serie sau să fie construite de producători autorizați. Este permisă deconectarea sistemului de direcție asistată .

11.3.8. Habitaclu

În interiorul habitaculului se permite numai instalarea echipamentului de securitate sau a ceasurilor de bord suplimentare. Orice alt obiect trebuie fixat și asigurat corespunzător.

11.3.9 Instalatia electrica

Este la liber pentru toate clasele.



11.3.10. Rezervorul de combustibil, indiferent că este cel original sau altul omologat, ori provenind de la alt automobil de serie sau de la constructori specializați, trebuie fixat ferm și protejat la impact, împotriva deteriorării mecanice sau a incendiului. Nu este permisă utilizarea rezervoarelor confecționate artizanal ori adaptarea altor recipiente.

11.3.11. Echipamentul sportivului:

Pilotul este obligat să poarte pe toată perioada în care se afla pe circuit următoarele:

- Casca, cagula, combinezon, lenjeria de sub combinezon, manusi, ciorapi și ghete, acestea având omologare încă valabilă sau expirată (maxim 5 ani) pentru automobilism.

11.3.12. Dispoziții finale

Situațiile neprecizate în aceste reglementări tehnice se supun deciziei CCS pe baza consultării cu Comisarii Tehnici ai FRAS. Modificările aduse prezentului regulament tehnic care privesc securitatea competiției vor avea aplicabilitate imediată.

11.4. După efectuarea verificărilor tehnice concurenții validați sunt obligați să participe la ședința cu piloții (BRIEFING); neparticiparea la briefing aducând cu sine excluderea din concurs al concurentului, doar situațiile de forță majoră fiind acceptate. Aceștia din urmă, sunt obligați să intre în contact cu un comisar CCS sau cu Directorul de concurs pentru a i se face instructajul separat.

Un automobil neadmis la verificarea tehnică nu poate lua startul. Totuși, dacă este posibilă o remediere în timp rezonabil a neconformităților constatate, fără a fi afectată încadrarea în programul de desfășurare anunțat, oficialii vor permite acest lucru, pe baza unei contra-revizii tehnice.

11.5. Alimentarea cu combustibil se face numai în zonele permise de organizator, din canistre metalice, cu motorul oprit, cu ușile deschise. Piloții trebuie să aibă pe parcursul alimentării centurile decuplate, sub sancțiunea unei penalizări în bani în valoare de 500 ron. Sub nici un motiv alimentarea nu se va face în parcul închis.

11.6. Este permisă utilizarea oricărui tip de combustibil, indiferent de producătorul acestuia.

11.7. Pentru minorii participanți în orice calitate la competițiile de RTM, responsabilitatea aparține reprezentantului legal, care îl reprezintă. Toți competitorii, concurenții, structurile sportive și



echipele acestora au obligația să obțină în acest sens consimțământul scris de la părinții sau de la reprezentanții legali ai minorului respectiv.

12. NUMERE DE CONCURS

Fiecare participant este obligat să aibă pe automobilul de competiție numerele de concurs. Două numere, unul pe fiecare parte, cu o înălțime de 250 mm și o grosime a cifrelor de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804), fontul ARIAL, vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate, laterale sau pe cele doua portiere față si un numar pe parbriz in dreapta sus. Este indicata si înscrierea numelui pilotului (sau porecla) sub numarul de concurs si/sau pe aripile de fata ale automobilului (conform Regulamentului de inscripționare FRAS a automobilelor de competiție).

13. PUBLICITATE

13.1. Este permisă publicitatea pe automobilele participante la competiție, cu condiția să fie autorizate de legile naționale și de reglementările FRAS, să nu fie ofensatoare, să nu fie de natură politică sau religioasă, să nu se suprapună cu spațiile rezervate identificării automobilului sau echipajelor din concurs și să nu obtureze vizibilitatea pilotului și a copilotului.

13.2. Spațiile de publicitate de pe panourile de pe portiere, lunetă sau parasolar, așa cum se specifică în regulamentul particular, sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor și/sau a FRAS. Acest tip de publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat decât în situații speciale.

13.3. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie. Dreptul de expunere a materialelor publicitare pe timpul desfasurarii competitiei il detine exclusiv organizatorul. Participantii la competitie pot afisa materialele publicitare doar pe autoturismul de competitie si pe masina de asistenta special nominalizata, pe cort si pe prelata de protectie.

13.4. Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentar față de cea de la art.13.2 13.3. În cazul în care, un concurent refuză această publicitate sub motivația lipsei spațiului disponibil, sau a conflictului de interese cu o firmă din domeniul auto (marca de automobile, pneuri, lubrifianți, altele asemenea), acesta este obligat sa plateasca o taxa suplimentara care sa nu depaseasca valoarea taxei de înscriere. Oficialii pot solicita în orice moment documente (contracte de publicitate, sponsorizare, etc) pentru publicitatea afișată de concurenți pe automobile sau în



paddock, ori în zonele adiacente competiției, cu deosebire în cazul conflictului de interese, dar fără clauzele confidențiale, valoarea contractului, etc.

14. SIGURANȚA CONCURENȚILOR

14.1. Deplasarea mașinilor de concurs, pe toată perioada desfășurării etapei respective se va face numai la indicațiile oficialilor și sub directa lor supraveghere, cu viteză foarte mică , 30km/h

14.2. Fiecare pilot trebuie :

a) Să poarte o cască conformă cu una din normele aprobate de FIA; este strict interzisă utilizarea căștilor de tip moto-velo sau altele decât cele destinate competițiilor auto, moto.

Casca trebuie legată și asigurată .

b) Să fie corect menținut în scaun atât prin modelul constructiv al scaunului cât și de centura de siguranță care trebuie sa fie minim in 5 puncte de prindere.(posibil cu omologare expirata)

c) Să păstreze închis geamul sau cel mult întredeschis la circa 2 cm

d) Echipamentul de protecție al piloților trebuie să fie ignifug și să cuprindă obligatoriu casca, cagula, combinezon, lenjerie sub combinezon, manusi, sosete si ghete, specifice competițiilor auto.

15. DESFĂȘURAREA COMPETIȚIEI

15.1. Ședinta cu piloții va avea loc după verificările tehnice și până la sesiunea de antrenamente. Participarea este obligatorie pentru toți piloții admiși în concurs. Piloții care nu participă la briefing sunt automat excluși din concurs. Vezi pct 11.4

15.2. După efectuarea antrenamentelor cronometrate se intra direct in sesiunea de calificari.

15.3. Ordinea de start în cursele sprint si in sesiunea de calificari se va face in functie de grupa din care face autoturismul parte.

15.4. Pentru participarea in cursele sprint este obligatorie efectuarea sesiunii de calificari.(transponder obligatoriu)

15.6. Nerespectarea ordinii de start stabilită poate duce la eliminarea din manșă .

15.7. Atingerile intentionate in antrenamente, calificari si cursele sprint duc la excluderea din concurs. Atingerile intentionate repetate pot duce la interzicerea Pilotului din Campionat.



Penalizare cu anularea timpului efectuat în turul respectiv primesc piloții care conduc deliberat în afara circuitului pentru crearea unui avantaj în timpul calificărilor. În cazul în care un autoturism părăsește suprafața circuitului din varii motive, acesta este obligat să se asigure și să dea prioritate la reîntoarcerea pe circuit autoturismului care se apropie de locul unde se afla acesta. În cazul în care reîntoarcerea se face forțat și pilotul care se apropie este stăjenit în orice fel, penalizarea este de anularea timpului efectuat în cazul calificărilor și în cazul curselor de sprint penalizarea constă în excludere din cursă.

Cursele Sprint

Cursele Sprint vor totaliza un număr de 8 tururi fiecare.

Se vor efectua două curse sprint cu punctaje separate pentru fiecare clasă. Ordinea de start pentru sprint 1 o va da sesiunea de calificări iar pentru sprint 2 o va da clasamentul cursei sprint 1.

Numărul maxim de concurenți pe grila de start pentru cursa sprint este de 22 iar în cazul claselor cu mai puțin de 12 concurenți se vor grupa cu o clasă superioară pentru a forma o grilă completă după cum urmează

Clasa 1 se poate grupa cu clasa 2

Clasa 3 se poate grupa cu clasa 4 și 5

Cupa Logan și Cupa Istorică nu se pot grupa cu nici o altă cupă sau clasă.

Prin cumularea punctelor la Sprint 1 cu Sprint 2 se obțin câștigătorii pe clase ale etapei. În cazul egalității de puncte câștigătorul este pilotul mai rapid din calificări.

16. PARC ÎNCHIS

Automobilele de competiție se supun regimului de parc închis după ce au trecut linia de sosire din Sprint 2 și până la afișarea rezultatelor definitive și/sau până la ordinul oficialilor de deschidere a parcului. O cale de acces/evacuare se va păstra liberă pe toată perioada desfășurării concursului.

17. PROTECȚIA MEDIULUI

Se recomandă fiecărui pilot să asigure o folie de protecție impermeabilă sub mașină, în scopul de a preveni orice poluare, în caz de scurgeri accidentale. Este obligatorie dotarea proprie cu saci menajeri pentru deșeuri, hârtii sau cârpe, resturi alimentare, etc.



La finalul concursului, este obligatorie curatarea locului alocat pentru competitie, iar dacă locul din parc/boxa ramane murdar, i se poate refuza participarea la următoarea etapă .

18. PENALIZĂRI, SANCTIUNI

18.1. În cazul în care se impune luarea acestor măsuri pe timpul competiției sau la finalul acesteia, Comisarii Sportivi vor stabili prin decizia luată cu majoritate de voturi, care este „ penalizarea".

18.2. Contestațiile legate de sancțiuni pe linie disciplinară sunt date în competența Comisiei de Disciplină a FRAS, iar penalizările, Comisiei de Competiții. Comisia de Apel a FRAS va putea judeca ambele tipuri de contestații, definitiv și irevocabil în cazul penalizărilor.

18.3. Penalizările specifice

Conducere in afara circuitului(depasirea vibratoarelor) -tur calificari anulat

Penalizarile C.N. RTM sunt de regulă penalizări în timp (ture anulate) sau repoziționarea pe ultimul loc al ordinii de start, refuzul startului în manșă, excluderea dintr-o manșă, excluderea din competiție, depunctarea pilotului sau a echipei sale, alte penalizări prevăzute de Statutul FRAS. Acestea se gradualizează în funcție de influența pe care încălcarea regulii sportive o are asupra rezultatului sportiv.

18.4.1 În cazul abaterilor accidentale, involuntare, conjuncturale, în Campionatul Național RTM, penalizările pot duce pana la excluderea din concurs:

- traseu greșit (abordare inversă a traseului)
- depășirea limitei de asfalt a circuitului
- intrarea pe traseul de concurs fără a acorda atenție semnalizării arbitrilor desemnat

18.4.2 În cazul încălcărilor săvârșite conștient, cu intenție, fără a fi restricționate la acestea, de tipul:

- refuzul echipării corespunzătoare impuse de oficiali (cască, cagulă, etc.)
- refuzul așezării în ordinea de start stabilită
- nesocotirii semnalizării arbitrilor de traseu și/sau a ordinelor oficialilor
- pilotaj ului agresiv, cu punerea în pericol a siguranței manifestării
- neefectuării traseului impus, cu scurtarea acestuia, sau traseu incomplet
- ruperea marcajelor, a sigiliilor, înlocuirea nepermisă de repere, altele asemenea
- nerespectarea regulilor de parc închis, service interzis



- participarea în competiție cu numărul de concurs al altui pilot (transponder)
 - utilizarea anvelopelor uzate, necorespunzătoare, ori neconforme
- se penalizează cu excluderea celui vinovat din competiție.

18.4.3 Sancțiuni pe linie disciplinară .

Pe lângă penalizările menționate, Comisarii sportivi pot aplica deasemenea sancțiuni disciplinare, în cazul încălcării grave a regulamentelor și în cazul recidivei. În general, sancțiunile pe linie disciplinară vor fi aplicate în conformitate cu Statutul și cu regulamentul disciplinar al FRAS cu precădere pentru comportament nesportiv, lipsit de fair play, pentru agresivitate sau violență, injurii, pentru vicierea rezultatului sportiv sau tentativa, pentru încălcarea ordinelor oficialilor unei competiții, pentru neprezentarea la audieri, sustragerea de la controale, utilizarea de documente false, inducerea în eroare a oficialilor, altele asemenea. Toate acestea pot duce la excluderea din concurs.

În cazul în care un pilot avariază elementele de securitate ale circuitului prin ieșiri în decor, costul reparației îi revine acestuia integral iar în caz contrar (refuz achitare contravaloare reparație) i se va suspenda licența FRAS de pilot până la achitarea pagubelor produse.

19. REZULTATE SI PUNCTAJ

19.1 Rezultatele fiecărei manșe vor fi comunicate concurenților imediat ce au fost prelucrate de secretariat; toate rezultatele vor fi afișate pe panoul de afișaj la secretariat.

19.2 Punctele se acorda la fiecare etapa astfel:

Loc	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Puncte	21	17	15	13	11	9	7	5	3	1

19.3 În caz de egalitate de puncte la sfârșitul campionatului, departajarea se face după următoarele criterii, în ordinea de mai jos:

- numărul de victorii de etapă
- cel mai bun timp realizat pe durata întregului campionat (best lap calificari)



20. CLASAMENTELE ETAPEI / CAMPIONATULUI/ FESTIVITATEA DE PREMIERE

20.1. Pentru ca un pilot să punteze în clasamentul anual (în campionat) și să fie premiat la Gala Campionilor FRAS trebuie să aibă minim 3 participări.

20.2. Poziția în clasament este dată de punctele acumulate pe parcursul campionatului.

20.3. Se vor acorda cupe pentru primii trei clasări în fiecare clasă.

20.4. Toți sportivii participanți trebuie să fie prezenți la festivitatea de premiere în combinezon. Sportivii care nu sunt prezenți la premiere sau sunt îmbracați necorespunzător vor fi sancționați cu o amendă de 500 lei și imposibilitatea de a mai participa în acest campionat până la achitarea amenzii. Pilotii pot lipsi doar în cazuri excepționale. Dacă un pilot clasat între primii trei, la sfârșitul anului, nu participă la premiarea anuală, acesta poate fi sancționat disciplinar de către FRAS și chiar, să nu i se atribue cupa meritată.

21. RECLAMATIE, CONTESTATIE, APEL

21.1 RECLAMATIE

Orice reclamație este înaintată în scris și semnată, datată, cu ora și minutul depunerii și însoțită de o taxă de 1000 lei, Directorului Sportiv, prin intermediul responsabilului de „relația cu concurenții”. Reclamațiile verbale, cele colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare. Dreptul de a depune reclamație îl au doar concurenții sau reprezentanții acestora, înregistrați în acest scop la FRAS. Pot de asemenea să depună reclamații, piloții care au luat startul și au abandonat pe parcursul competiției. Comisarii Sportivi pot acționa oricând din oficiu, chiar în cazul în care nu sunt sesizați de o reclamație. Dacă reclamația este legată de o neconformitate de ordin tehnic și dacă aceasta impune demontarea sau remontarea diverselor piese ale unei mașini, reclamantul trebuie să depună o cauciune suplimentară de 2500 lei față de taxa de reclamație. În reclamațiile legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc piesa contestată, nefiind admise reclamații generale de genul: motor, transmisie sau cutie de viteze, caroserie, etc. În reclamațiile pe linie sportivă, legate de incidentele de cursă, faptele trebuie expuse clar, concis și cu referire la articolul de regulament pe care se întemeiază reclamația. Este permisă anexarea de înregistrări video în susținerea reclamației. Acestea trebuie depuse odată cu



reclamatia scrisa. Comisarii Sportivi pot aproba, respinge sau reține aceste înregistrări, care vor fi predate Observatorului Federal odată cu dosarul competiției. Se recomandă ca reclamatii legate de neconformități tehnice să fie depuse înainte de verificarea tehnică finală . Indiferent de natura reclamatiei și chiar dacă respectă sau nu recomandarea de a fi depuse înainte de verificarea tehnică finală, acestea trebuie depuse la maxim 15 minute de la afișarea rezultatelor provizorii. În acest scop, rezultatele provizorii vor avea înscrise prin grija secretariatului cursei, ora și minutul la care au fost afișate. Termenele de depunere a reclamatiiilor, sub sancțiunea nulității, sunt:

- împotriva modului de întocmire a listelor de înscriși (încadrare grupe, clase) maxim 30 min. de la afișare
- împotriva modului de întocmire a ordinii de start, maxim 15 min. de la afișare
- împotriva unei abateri comise într-una din manșe, maxim 10 min. de la sosirea din manșă respectivă
- pentru neconformitate tehnică, ori împotriva clasamentului, maxim 15 min. de la afișarea rezultatelor provizorii

În eventualitatea unei reclamatii care necesită demontarea automobilului sau a unei părți a acestuia, operațiile de demontare/montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat sub supravegherea oficialiilor, iar măsurătorile vor fi efectuate de Comisarii Tehnici. În afara acestora, a unui delegat al reclamantului, a Comisarilor Sportivi și al Observatorului Federal, la verificările tehnice nu este permisă prezenta altor persoane. Rezultatul verificărilor se va consemna într-un proces verbal semnat de toți cei prezenți, document care va fi depus în dosarul cursei, predat Observatorului Federal. Oficialii pot decide ca reclamația nu a fost întemeiată, iar taxa de reclamație va fi reținută la bugetul Comisiei Tehnice a FRAS. În măsura în care reclamația este întemeiată, cautiunea depusă se restituie integral reclamantului. Nici una din părți, nici reclamantul, nici cel împotriva căruia s-a depus reclamația, nu au dreptul de a solicita celeilalte părți, posibilele diferențe dintre valoarea cautiunii stabilite prin prezentul regulament și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială . Pentru automobilele verificate din ordinul Comisarilor Sportivi, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa de



reclamație se restituie reclamantului și trece în sarcina celui găsit vinovat, care pe lângă penalizarea pe linie sportivă ca și consecință a neconformității automobilului utilizat, poate fi sancționat disciplinar de FRAS prin suspendare pentru una sau mai multe etape, depunere, penalizare în bani, alte sancțiuni disciplinare.

Sunt considerate abateri grave :

- reclamațiile depuse cu rea-credință
- orice forma de sustragere de la controlul tehnic
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform
- discuțiile în contradictoriu ale pilotului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale
- orice gest nesportiv între cel care a depus o reclamație, o contestație sau apel și cel care este contestat
- prezenta persoanelor neautorizate în incinta unde se desfășoară controalele tehnice
- falsificarea rezultatelor măsurărilor
- sustragerea de la achitarea obligațiilor de plată stabilite în urma soluționării unei reclamații

21.2. CONTESTAȚIE

Împotriva deciziilor luate de conducerea cursei precum și împotriva soluțiilor date de CCS la reclamațiile depuse, cel care se consideră nedreptățit poate înainta o contestație către FRAS, după cum urmează: la Comisia de Competiții (pentru penalizări de ordin sportiv), la Comisia de Disciplină (pentru sancțiuni disciplinare). Împotriva hotărârilor celor două comisii, sportivii pot depune apel la Comisia de Apel a FRAS. Intenția de depunere a contestației către FRAS trebuie adusă la cunoștința Colegiului Comisarilor Sportivi printr-o notificare 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, e-mail, etc., însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform Normelor Financiare ale FRAS în vigoare, publicate pe site-ul oficial www.fras.ro. Persoanele care au fost



solicitate de Comisie în scris, prin mijloace electronice sau prin alte mijloace sunt obligate sa dea curs acestei solicitari.

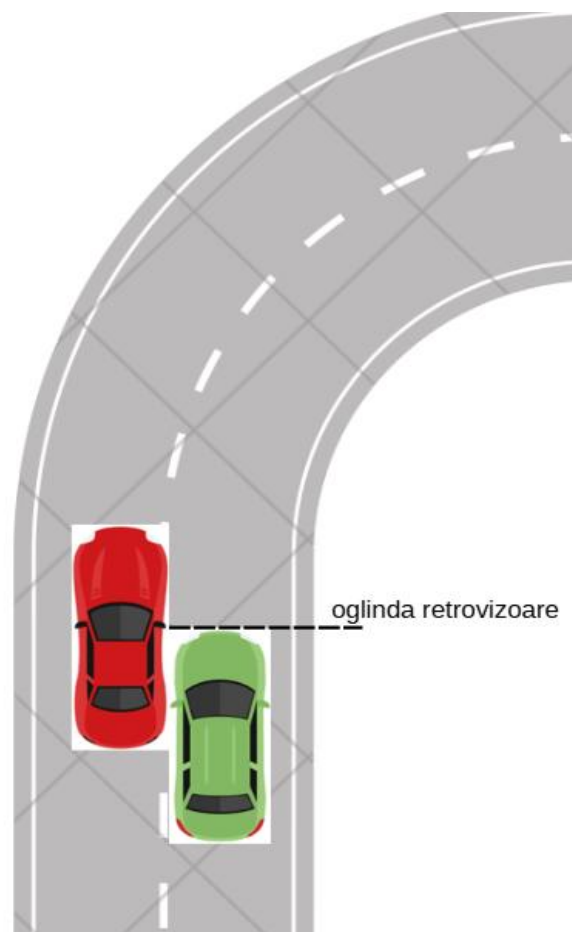
22. DISPOZITII FINALE

22.2 Acest regulament este valabil până la data aprobării și publicării unui nou Regulament al Campionatului RTM. Orice reglementare a prezentului regulament contrară precizărilor FRAS ulterioare datei de aprobare a Regulamentului RTM 2026 sau care contravine regulamentului particular aprobat de FRAS pentru fiecare etapă de campionat, este neaplicabilă și nu produce efecte.

23. Situatii si evenimente ce pot aparea in timpul cursei.

23.1 Trasa ideala pierduta

În situația prezentată, mașina verde ajunge cu botul mașinii în dreptul oglinzii retrovizoare a mașinii roșii, ceea ce înseamnă că pilotul turismului roșu a observat intenția de depășire. Drept urmare, trasa ideală a fost pierdută de către mașina roșie. În momentul respectiv, mașina roșie trebuie să lase loc suficient ca mașina verde să poată efectua virajul pe trasa ideală. În cazul în care nu se întâmplă așa și există contact între mașini, mașina roșie la sfârșitul cursei va fi retrogradată 3 poziții.



23.2 Nepastrarea trasei

În situația prezentată, mașina verde ajunge cu botul



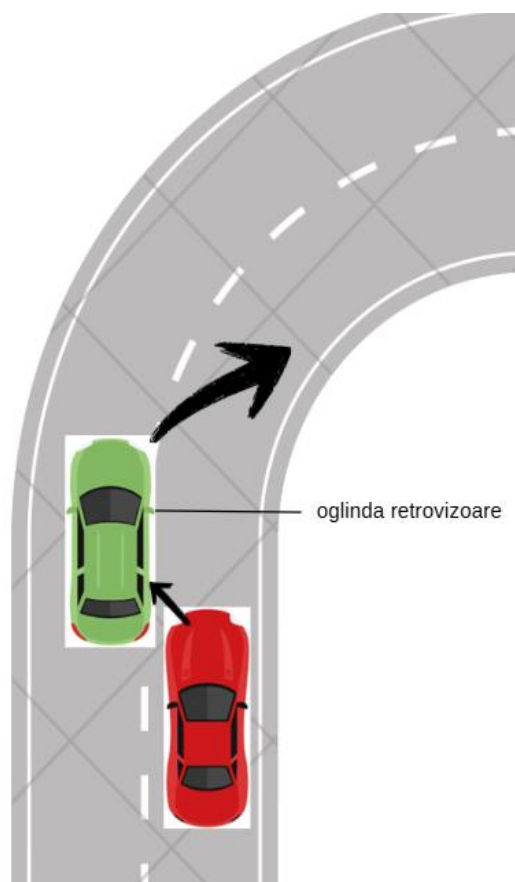
in dreptul oglinzii retrovizoare a auto rosu, asta insemna ca pilotul autoturismului rosu obligatoriu lasa loc pt ca auto Verde sa efectueze virajul pe trasa ideala, dar daca in viraj auto verde iese de pe trasa si acroaseaza auro rosu, automat se transforma in auto (vinovat) rosu.

In cazul in care nu se intampla asta si exista contact intre masini auto rosu la sfarsitul cursei va fi retrogradat 3 pozitii.



23.3 Atingere nepermisa

In situatia prezentata auto rosu nu ajunge cu botul masinii in dreptul oglinzii retrovizoare a auto verde, asta insemna ca nu a castigat dreptul asupra trasei ideale. In cazul unui contact intre masinii, pilotul autoturismului rosu, la sfarsitul cursei va fi penalizat cu retrogradare 3 pozitii sau in situatia mai **grava** in care auto verde va pierde controlul si va iesii in decor , penalizarea pentru auto rosu va fi de excludere din concurs.





23.4 Castigarea unei pozitii parasind cu toate 4 rotile traseul de concurs

In situatia prezentata auto rosu cedeaza trasa ideala la intrarea in viraj dar paraseste circuitul cu toate 4 rotile. astfel castiga pozitia pierduta anterior. In cazul acesta, la sfarsitul cursei va fi penalizat cu retrogradare de 3 pozitii.



23.5 Atingere din spate

Atingere din spate sunt strict interzise si se penalizeaza a sfarsitul cursei, retrogradare 3 pozitii sau in situatia

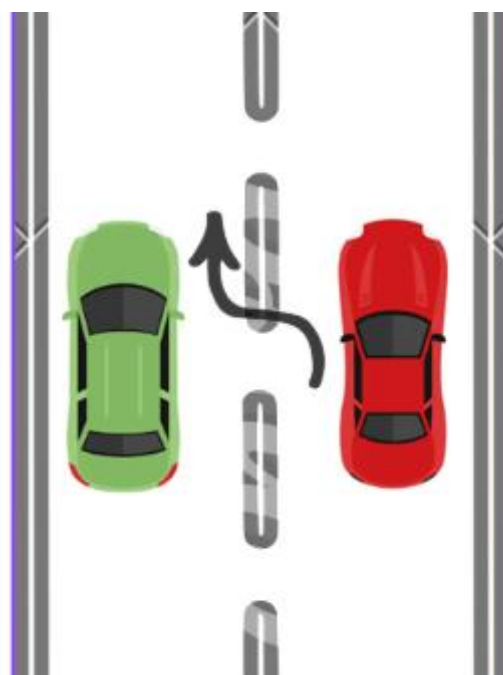




mai **grava** in care auto verde va pierde controlul si va
iesi in decor , penalizarea pentru auto rosu
va fi de excludere din concurs.

23.6 Sicanare

Sicanariile de orice fel sunt strict interzise si se
penalizeaza cu retrogradarea de 3 pozitii la sfarsitul
cursei in cazul in care nu exista contact intre masini.
In situatia grava in care intre masini exista cel mai mic
contact , auto vinovat este descalificat din cursa.





Toate regulile si masurile mai sus mentionate vor fi implementate cu strictete si sunt menite pentru protejarea sigurantei pilotilor si automobilelor de competitie. Dorim sa mentionam ca la 3 excuderi din concurs, pilotul in cauza ii va fi interzis participarea la acest campionat.

Pilotii care vor fi prezenti in RTM, sunt obligati sa aiba montata cel putin o camera de filmat intreptata spre fata masini care sa surprinda campul vizual al pilotului. In cazul in care va exita o reclamatie, disputa etc. pilotul care nu poate prezenta imagini video poate pierde disputa in cauza.