



REGULAMENTUL SPORTIV al

CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI 2024



LOG OF MAIN CHANGES

REGISTRUL PRINCIPALELOR MODIFICĂRI

This is a non-exhaustive list and has no regulatory value.

Aceasta este o listă nedefinită și nu are valoare de reglementare.

CHANGES FROM THE LAST VERSION IN 2023

MODIFICĂRI FAȚĂ DE ULTIMA VERSIUNE DIN 2023

SECTION	ART.	TYPE OF CHANGE
Regulations	1.1.7	Added (Crew Declaration)
Regulations	2.5	Modified (Co-driver)
Regulations	2.26	Modified (Waiver)
Regulations	2.28	Modified (Blue Card)
Regulations	3	Removed (Bonus Points)
Regulations	3.1.2	Modified (Additional Points)
Regulations	3.1.3	Added (Additional points for rookies and juniors)
Regulations	3.1.4	Clarified (Attribution of the reduced points)
Regulations	3.2	Modified (Number of results for the Final Championship Classification)
Regulations	4.1	Clarified (Annual Licenses)
Regulations	4.2	Modified (One-Event Licenses)
Regulations	5.1	Modified (Team Licensing)
Regulations	5.2	Clarified (Team Composition)
Regulations	6.1	Modified (CNR / Tarmac)
Regulations	6.2	Modified (CNR / Gravel)
Regulations	6.3	Modified (Rally Start Trophy)
Regulations	6.4	Clarified (One Make Series)
Regulations	6.5	Clarified (CNRVI)
Regulations	7.1	Modified (Rookies)
Regulations	7.2	Modified (Juniors)
Regulations	8.1.3 8.2.3	Modified (Dead heat in Championship)
Regulations	10.1.2	Modified (Rally configuration)
Regulations	10.2	Modified (Programmes for the rallies)
Regulations	10.2.4	Modified (Podium Ceremony)
Regulations	11.2.1	Modified (FRAS Sporting Delegate)
Regulations	11.2.3	Modified (FRAS Safety Delegate)
Regulations	11.2.6	Modified (FRAS Observer)
Regulations	12.1	Added (Rally5-Kit) Modified (NAT11, NAT12, RST) Clarified (CNRVI)
Regulations	12.3	Clarified (Provisions for National Classes)
Regulations	12.3.6	Added (Restrictor)
Regulations	15	Modified (Tyre Quantities)
Regulations	16.4	Added (Manual Fire Extinguishers)
Regulations	18.2	Clarified (Tracking System)
Regulations	19.1	Added (FRAS Standardised Documents)

SECȚIUNE	ART.	TIPUL MODIFICĂRII
Regulament	1.1.7	Adăugat (Declarația Echipajului)
Regulament	2.5	Modificat (Co-pilot)
Regulament	2.26	Modificat (Derogare)
Regulament	2.28	Modificat (Cartonaș Albastru)
Regulament	3	Eliminat (Puncte Bonus)
Regulament	3.1.2	Modificat (Puncte Suplimentare)
Regulament	3.1.3	Adăugat (Puncte suplimentare pentru debutanți și juniori)
Regulament	3.1.4	Clarificat (Atribuirea punctelor reduce)
Regulament	3.2	Modificat (Numărul de rezultate pentru Clasamentul Final al Campionatului)
Regulament	4.1	Clarificat (Licențe Anuale)
Regulament	4.2	Modificat (Licențe One-Event)
Regulament	5.1	Modificat (Licențierea Echipelor)
Regulament	5.2	Clarificat (Compoziția Echipelor)
Regulament	6.1	Modificat (CNR / Asfalt)
Regulament	6.2	Modificat (CNR / Macadam)
Regulament	6.3	Modificat (Trofeul Rally Start)
Regulament	6.4	Clarificat (Cupe Mono Marcă)
Regulament	6.5	Clarificat (CNRVI)
Regulament	7.1	Modificat (Debutanți)
Regulament	7.2	Modificat (Juniori)
Regulament	8.1.3 8.2.3	Modificat (Egalitate într-un Campionat)
Regulament	10.1.2	Modificat (Configurația unui raliu)
Regulament	10.2	Modificat (Programul unui raliu)
Regulament	10.2.4	Modificat (Festivitatea de Premiere)
Regulament	11.2.1	Modificat (Delegat Sportiv FRAS)
Regulament	11.2.3	Modificat (Delegatul de Securitate FRAS)
Regulament	11.2.6	Modificat (Observatorul FRAS)
Regulament	12.1	Adăugat (Rally5-Kit) Modificat (NAT11, NAT12, TRS) Clarificat (CNRVI)
Regulament	12.3	Clarificat (Prevederi pentru Clasele Naționale)
Regulament	12.3.6	Adăugat (Restrictor)
Regulament	15	Modificat (Cantitățile de anvelope)
Regulament	16.4	Adăugat (Extinctoare manuale)
Regulament	18.2	Clarificat (Sistemul de monitorizare)
Regulament	19.1	Adăugat (Documente Standardizate FRAS)

SECTION	ART.	TYPE OF CHANGE	SECȚIUNE	ART.	TIPUL MODIFICĂRII
Regulations	19.3.3	Modified (Time Cards)	Regulament	19.3.3	Modificat (Carnete de Control)
Regulations	22.5	Added (Administrative Check)	Regulament	22.5	Adăugat (Verificări Administrative)
Regulations	30.1	Added (Administrative Check)	Regulament	30.1	Adăugat (Verificări Administrative)
Regulations	30.2	Modified (Documents for Administrative Check)	Regulament	30.2	Modificat (Documente pentru Verificări Administrative)
Regulations	34.1.7	Added (Overtaking)	Regulament	34.1.7	Adăugat (Depășire)
Regulations	34.2.2	Clarified (Speeding during reconnaissance)	Regulament	34.2.2	Clarificat (Viteza excesivă la recunoașteri)
Regulations	35.4.3	Modified (Number of passages at reconnaissance)	Regulament	35.4.3	Modificat (Numărul de treceri la recunoașteri)
Regulations	36.3	Clarified (Shakedown Disclaimer)	Regulament	36.3	Clarificat (Declarație Shakedown)
Regulations	42.4.1	Modified (Readiness to work of Controls)	Regulament	42.4.1	Modificat (Disponibilitatea de lucru a Controalelor)
Regulations	45.1	Modified (Maximul permitted lateness)	Regulament	45.1	Modificat (Întârziere maximă permisă)
Regulations	47.2	Added (Minimum SS time)	Regulament	47.2	Adăugat (Timp minim pentru PS)
Regulations	48.5	Modified (Delay of a SS)	Regulament	48.5	Modificat (Întârzierea unei PS)
Regulations	50	Modified (Power Stage)	Regulament	50	Modificat (Power Stage)
Regulations	52.2	Added (Interruption of a SS)	Regulament	52.2	Adăugat (Întreruperea unei PS)
Regulations	54.2.2	Clarified (Penalties)	Regulament	54.2.2	Clarificat (Penalizări)
Regulations	55.1	Modified (Repairs prior to a Re-Start)	Regulament	55.1	Modificat (Reparații înainte de Re-Start)
Regulations	60.5	Modified (Tyre Fitting Area)	Regulament	60.5	Modificat (Zonă de Montare Roți)
Regulations	61.1.1	Added (Refuelling - Location)	Regulament	61.1.1	Adăugat (Alimentare - Locație)
Regulations	61.1.6	Added (Refuelling Area at Shakedown)	Regulament	61.1.6	Adăugat (Zonă de Alimentare la Shakedown)
Regulations	63.8	Added (Protection cover in the Parc Fermé)	Regulament	63.8	Adăugat (Prelata de protecție în Parcul Închis)
Regulations	66.1.2	Modified (Ceremonial Finish)	Regulament	66.1.2	Modificat (Sosirea Festivă)
Regulations	66.2	Modified (Prize Giving)	Regulament	66.2	Modificat (Festivitatea de Premiere)
Regulations	67	Modified (Annual FRAS Prize Giving)	Regulament	67	Modificat (Gala Campionilor FRAS)
Appendix VI		Modified (Chicanes)	Anexa VI		Modificat (Șicane)
Appendix VI		Added (Corner Cutting)	Anexa VI		Adăugat (Anti Cut-uri)
Appendix IX		Added (Crew Declaration)	Anexa IX		Adăugat (Declarația Echipajului)

CONTENTS

CUPRINS

GENERAL PRINCIPLES		PRINCIPII GENERALE	
1. GENERAL CONDITIONS	13	1. CONDIȚII GENERALE	13
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 DATA DE APLICARE	
2. DEFINITIONS	15	2. DEFINIȚII	15
2.1 BEGINNING OF THE RALLY		2.1 ÎNCEPUTUL RALIULUI	
2.2 BULLETIN		2.2 BULETIN	
2.3 COMMUNICATION		2.3 COMUNICAT	
2.4 CONTROL ZONES		2.4 ZONE DE CONTROL	
2.5 CREW		2.5 ECHIPAJ	
2.6 DECISION		2.6 DECIZIA	
2.7 FRAS		2.7 FRAS	
2.8 END OF THE RALLY		2.8 FINALUL RALIULUI	
2.9 LEG		2.9 ZI	
2.10 MEDIA ZONE		2.10 ZONA MEDIA	
2.11 NEUTRALISATION		2.11 NEUTRALIZARE	
2.12 NOTIFICATION		2.12 NOTIFICARE	
2.13 PARC FERMÉ		2.13 PARC ÎNCHIS	
2.14 PROHIBITED SERVICE		2.14 SERVICE INTERZIS (ASISTENȚĂ INTERZISĂ)	
2.15 RECONNAISSANCE		2.15 RECUNOAȘTERI	
2.16 RECONNAISSANCE TIMETABLE		2.16 PROGRAMUL RECUNOAȘTERILOR	
2.17 REGROUP		2.17 REGRUPARE	
2.18 ROAD SECTION		2.18 SECTOR DE LEGĂTURĂ	
2.19 SECTION OF THE RALLY		2.19 SECȚIUNE A RALIULUI	
2.20 SERVICE		2.20 SERVICE (ASISTENȚĂ)	
2.21 SPECIAL STAGE		2.21 PROBĂ SPECIALĂ	
2.22 SUPER SPECIAL STAGE		2.22 PROBA SUPER SPECIALĂ	
2.23 SPORTS TEAM		2.23 ECHIPA SPORTIVĂ	
2.24 TIME CARD		2.24 CARNET DE CONTROL	
2.25 TECHNICAL ZONE		2.25 ZONA TEHNICĂ	
2.26 WAIVER		2.26 DEROGARE	
2.27 YELLOW CARD		2.27 CARTONAȘ GALBEN	
2.28 BLUE CARD		2.28 CARTONAȘ ALBASTRU	
CHAMPIONSHIPS & POINTS		CAMPIONATE ȘI PUNCTE	
3. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS	19	3. FORMATUL CAMPIONATULUI	19
3.1 ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS		3.1 ATRIBUIREA PUNCTELOR ÎN CAMPIONAT	
3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION		3.2 NUMĂRUL DE REZULTATE PENTRU CLASAMENTUL FINAL AL CAMPIONATULUI	
4. 2024 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP	22	4. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI 2024	22
4.1 ANNUAL LICENSES		4.1 LICENȚE ANUALE	
4.2 ONE-EVENT LICENSES		4.2 LICENȚE ONE-EVENT	
5. NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR TEAMS	24	5. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU ECHIPE	24
5.1 TEAM LICENSING		5.1 LICENȚIEREA ECHIPELOR	
5.2 TEAM COMPOSITION		5.2 COMPONENTA ECHIPELOR	
5.3 TEAM CLASSIFICATION		5.3 CLASAMENTUL PE ECHIPE	

6. SUPPORT CHAMPIONSHIPS _____	26	6. CAMPIONATE ANEXE _____	26
6.1 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP ON TARMAC		6.1 CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / ASFALT	
6.2 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP ON GRAVEL		6.2 CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / MACADAM	
6.3 RALLY START TROPHY		6.3 TROFEUL RALLY START	
6.4 ONE MAKE SERIES		6.4 CUPE MONO MARCĂ	
6.5 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR HISTORIC VEHICLES		6.5 CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU VEHICULE ISTORICE	
7. NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR ROOKIES AND JUNIORS _____	30	7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENRU DEBUTANȚI ȘI JUNIORI _____	30
7.1 ROOKIES		7.1 DEBUTANȚI	
7.2 JUNIORS		7.2 JUNIORI	
8. DEAD HEAT IN CHAMPIONSHIP _____	31	8. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT _____	31
8.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS		8.1 PILOȚI ȘI CO-PILOȚI	
8.2 TEAMS		8.2 ECHIPE	
9. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS _____	32	9. CRITERII PENTRU PILOȚII PRIORITARI _____	32
9.1 FRAS PRIORITY DRIVERS		9.1 PILOȚI PRIORITARI FRAS	
9.2 REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS		9.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR PRIORITARI	
10. RALLY CHARACTERISTICS _____	33	10. CARACTERISTICILE UNUI RALIU _____	33
10.1 RALLY CONFIGURATION		10.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU	
10.2 PROGRAMMES FOR THE RALLIES		10.2 PROGRAMUL UNUI RALIU	
10.3 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME		10.3 RESPECTAREA PLANULUI ORAR ȘI A PROGRAMULUI SPORTIV	

OFFICIALS

11. OFFICIALS AND DELEGATES _____	35
11.1 STEWARDS	
11.2 FRAS DELEGATES	
11.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER (CRO)	

ELIGIBLE CARS

12. CARS ELIGIBLE TO ENTER IN NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP _____	37
12.1 CLASSES OF CARS	
12.2 ADDITIONAL PROVISIONS	
12.3 PROVISIONS FOR NATIONAL CLASSES	

TYRES AND WHEELS

13. GENERAL _____	41
13.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS	
13.2 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A WORLD RALLY CAR	
13.3 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A RALLY2, RALLY2 KIT OR RGT CAR	
13.4 NON-PRIORITY DRIVERS	
13.5 DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR	
13.6 DRIVERS ENTERED WITH RGT CARS	
13.7 CONTROL	
13.8 TYRE MARKING / CONTROL ZONES	

OFICIALI

11. OFICIALI ȘI DELEGAȚI _____	35
11.1 COMISARII SPORTIVI	
11.2 DELEGAȚI FRAS	
11.3 OFIȚER DE RELAȚII CU CONCURENȚII (CRO)	

AUTOMOBILE ADMISE

12. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI _____	37
12.1 CLASELE AUTOMOBILELOR	
12.2 PREVEDERI SUPLIMENTARE	
12.3 PREVEDERI PENTRU CLASELE NAȚIONALE	

ANVELOPE ȘI ROȚI

13. GENERALITĂȚI _____	41
13.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE AUTOMOBILE ȘI TOȚI CONCURENȚII	
13.2 TOȚI CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL PENTRU CAMPIONATUL MONDIAL	
13.3 TOȚI CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL RALLY2, RALLY2 KIT SAU RGT	
13.4 PILOȚI NEPRIORITARI	
13.5 PILOȚI ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL CU 2 RM	
13.6 PILOȚI ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL RGT	
13.7 CONTROL	
13.8 MARCAREA ANVELOPELOR / ZONELE DE CONTROL	

13.9 ROAD SECTIONS		13.9 ETAPE DE LEGĂTURĂ	
13.10 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT		13.10 AJUSTAREA PRESIUNII ANVELORELOR	
13.11 TYRE PRESSURE AND TEMPERATURE SENSORS		13.11 SENZORI DE PRESIUNE ȘI DE TEMPERATURĂ PENTRU ANVELOPE	
13.12 SPARE WHEELS		13.12 ROȚI DE REZERVĂ	
13.13 TYRE SUPPLIER AT SPECIAL STAGE STOP POINT		13.13 PREZENȚA FURNIZORULUI DE ANVELOPE LA PUNCTUL DE STOP AL PROBELOR SPECIALE	
13.14 AVAILABILITY OF TYRES		13.14 DISPONIBILITATEA ANVELOPELOR	
14. TYRE SUPPLY	45	14. APROVIZIONAREA CU ANVELOPE	45
15. TYRE QUANTITIES	45	15. CANTITĂȚILE DE ANVELOPE	45
<hr/>		<hr/>	
MECHANICAL COMPONENTS		COMPONENTE MECANICE	
<hr/>		<hr/>	
16. MECHANICAL COMPONENTS	46	16. COMPONENTE MECANICE	46
16.1 ENGINE REPLACEMENT		16.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI	
16.2 TURBOCHARGERS		16.2 TURBOCOMPRESOARE	
16.3 TRANSMISSIONS		16.3 TRANSMISII	
16.4 MANUAL FIRE EXTINGUISHERS		16.4 EXTINCTOARE MANUALE	
17. MECHANICAL COMPONENTS - MANUFACTURERS AND WRC TEAMS	47	17. COMPONENTE MECANICE - PRODUCĂTORI ȘI ECHIBE WRC	47
18. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS	47	18. CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU AUTOMOBILE	47
18.1 ON-BOARD CAMERAS		18.1 CAMERE ON-BOARD	
18.2 TRACKING SYSTEM		18.2 SISTEMUL DE MONITORIZARE	
18.3 NOISE LEVEL IN THE SPECIAL STAGES		18.3 NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE	
<hr/>		<hr/>	
STANDARD DOCUMENT AND FRAS VISA		DOCUMENTE STANDARD ȘI PERMISUL DE ORGANIZARE FRAS	
<hr/>		<hr/>	
19. FRAS STANDARDISED DOCUMENTS	49	19. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS	49
19.1 GENERAL		19.1 GENERALITĂȚI	
19.2 ROAD BOOK / ITINERARY		19.2 ROAD BOOK / PLAN ORAR	
19.3 TIME CARDS		19.3 CARNETE DE CONTROL	
20. ISSUING OF AN FRAS VISA	51	20. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS	51
<hr/>		<hr/>	
INSURANCE		ASIGURĂRI	
<hr/>		<hr/>	
21. INSURANCE COVER	51	21. ACOPERIRE DE ASIGURARE	51
21.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER		21.1 DESCRIEREA ACOPERIRII DE ASIGURARE	
21.2 PUBLIC LIABILITY COVER		21.2 ACOPERIRE DE RĂSPUNDERE CIVILĂ	
21.3 EXCLUSION OF COVER		21.3 EXCLUDERILE ACOPERIRII ASIGURĂRII	
21.4 INSURANCE OF COMPETITORS		21.4 ASIGURAREA CONCURENȚILOR	
<hr/>		<hr/>	
ENTRIES		ÎNSCRIERI	
<hr/>		<hr/>	
22. ENTRY PROCEDURE	52	22. PROCEDURA DE ÎNSCRIERE	52
22.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS (ENTRY APPLICATION)		22.1 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE (CERERE DE ÎNSCRIERE)	
22.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM		22.2 MODIFICĂRI ALE CERERII DE ÎNSCRIERE	
22.3 ASN AUTHORISATIONS		22.3 AUTORIZAȚII ASN	
22.4 CHANGE OF COMPETITOR AND / OR CREW MEMBER(S)		22.4 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI / SAU A MEMBRILOR ECHIPAJULUI	
22.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS' UNDERTAKINGS		22.5 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI AL ECHIPAJELOR	

23. ENTRY CLOSING DATES _____	53	23. DATELE DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR	53
23.1 RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES		23.1 RESPECTAREA DATEI DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR	
23.2 ENTRY CLOSING DATES		23.2 DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR	
24. ENTRY FEES _____	53	24. TAXE DE ÎNSCRIERE _____	53
24.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM		24.1 ACCEPTAREA CERERII DE ÎNSCRIERE	
24.2 REFUND OF ENTRY FEES		24.2 RETURNAREA TAXEI DE ÎNSCRIERE	
24.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES		24.3 RETURNAREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE	
25. CLASSES _____	53	25. CLASE _____	53
25.1 CHANGE OF CLASS ENTERED		25.1 SCHIMBAREA CLASEI	
<hr/> CAR IDENTIFICATION <hr/>		<hr/> IDENTIFICAREA AUTOMOBILULUI <hr/>	
26. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS ____	54	26. NUMERE ALOCATE PENTRU SEZON ____	54
27. COMPETITION NUMBERS _____	54	27. NUMERE DE CONCURS _____	54
27.1 GENERAL		27.1 GENERALITĂȚI	
27.2 FRONT DOOR PANELS		27.2 PANOURI PENTRU PORTIERELE FAȚĂ	
27.3 REAR WINDOW		27.3 LUNETĂ	
27.4 SIDE WINDOWS		27.4 GEAMURI LATERALE	
27.5 ROOF PANEL		27.5 PANOU PENTRU PLAFON	
27.6 FRONT PLATE		27.6 PANOU PENTRU CAPOTĂ	
28. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES ____	56	28. NUMELE PILOTULUI ȘI AL CO-PILOTULUI	56
28.1 REAR SIDE WINDOWS		28.1 GEAMURILE LATERALE SPATE	
28.2 THE SKETCH		28.2 SCHIȚĂ	
29. ADVERTISING _____	56	29. PUBLICITATE _____	56
29.4 ORGANISER'S OPTIONAL ADVERTISING		29.4 PUBLICITATE OPȚIONALĂ A ORGANIZATORULUI	
29.5 FRAS COMPULSORY ADVERTISING		29.5 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS	
<hr/> ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING <hr/>		<hr/> VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE ȘI TEHNICE <hr/>	
30. ADMINISTRATIVE CHECKS _____	58	30. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE _____	58
30.1 TIME SCHEDULE		30.1 PROGRAM	
30.2 DOCUMENTS REQUIRED		30.2 DOCUMENTE NECESARE	
31. SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY	59	31. VERIFICĂRI TEHNICE ÎNAINTE DE ÎNCEPEREA ELEMENTULUI COMPETITIV AL RALIULUI	59
31.1 GENERAL		31.1 GENERALITĂȚI	
31.2 TIMETABLE		31.2 PROGRAMARE	
32. CHECKS DURING THE RALLY _____	60	32. VERIFICĂRI ÎN TIMPUL RALIULUI ____	60
32.1 ADDITIONAL CHECKS		32.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE	
32.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR		32.2 RESPONSABILITATEA CONCURRENTULUI	
33. FINAL CHECKS _____	61	33. VERIFICĂRI FINALE _____	61
33.1 FINAL PARC FERMÉ		33.1 PARC ÎNCHIS FINAL	
33.2 SELECTION OF CARS		33.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR	
33.3 HOMOLOGATION FORM		33.3 FIȘA DE OMOLOGARE	

DRIVING CONDUCT		CONDUITĂ LA VOLAN	
34. BEHAVIOUR	61	34. COMPORTAMENT	61
34.1 GENERAL RULES		34.1 REGULI GENERALE	
34.2 DURING RECONNAISSANCE AND / OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS		34.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERII ȘI / SAU SECTOARELOR DE LEGĂTURĂ PENTRU SHAKEDOWN	
34.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / ROMANIAN ROAD TRAFFIC REGULATIONS		34.3 VITEZA EXCESIVA ÎN TIMPUL RALIULUI / CODUL RUTIER ROMÂN	
RECONNAISSANCE		RECUNOAȘTERI	
35. RECONNAISSANCE	64	35. RECUNOAȘTERI	64
35.1 RECONNAISSANCE CARS		35.1 AUTOMOBILE PENTRU RECUNOAȘTERI	
35.2 TYRES FOR RECONNAISSANCE CARS		35.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE PENTRU RECUNOAȘTERI	
35.3 RESTRICTION OF RECONNAISSANCE		35.3 RESTRICȚII PENTRU RECUNOAȘTERI	
35.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE		35.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR	
SHAKEDOWN		SHAKEDOWN	
36. SHAKEDOWN REQUIREMENTS	66	36. CERINȚE PENTRU SHAKEDOWN	66
36.1 GENERAL		36.1 GENERALITĂȚI	
36.2 RUNNING OF SHAKEDOWN		36.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI	
36.3 DISCLAIMER		36.3 DECLARAȚIE PE PROPRIA RĂSPUNDERE	
36.4 TECHNICAL REQUIREMENTS		36.4 CERINȚE TEHNICE	
36.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN		36.5 DEFEȚIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI	
36.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD		36.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI AL PASAGERULUI DE LA BORD	
36.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN		36.7 SERVICE ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI	
37. FREE PRACTICE / QUALIFYING	68	37. ANTRENAMENT / CALIFICĂRI	68
STARTS AND RE-STARTS		START ȘI RE-START	
38. PROMOTIONAL ACTIVITIES	68	38. ACTIVITĂȚI PROMOȚIONALE	68
39. CEREMONIAL START	68	39. START FESTIV	68
40. RALLY START	68	40. STARTUL RALIULUI	68
40.1 START AREA		40.1 PARCUL DE START	
40.2 MAXIMUM LATENESS AT A START		40.2 ÎNTĂRZIERE MAXIMĂ ADMISĂ LA START	
41. START ORDER AND INTERVALS	68	41 ORDINEA ȘI INTERVALELE DE START	68
41.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT		41.1 CERINȚA ORDINII DE START REVIZUITĂ	
41.2 REPOSITIONING OF DRIVERS		41.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR	
41.3 START ORDER LEG 1		41.3 ORDINEA DE START PENTRU ZIUA 1	
41.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS		41.4 ORDINEA DE START PENTRU ZILELE URMĂTOARE	
41.5 START INTERVAL		41.5 INTERVALUL DE START	
CONTROLS		CONTROALE	
42. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS	70	42. CONTROALE - CERINȚE GENERALE	70
42.1 SIGNAGE OF CONTROLS AND ZONES		42.1 SEMNALIZAREA ZONELOR DE CONTROL	
42.2 PROTECTIVE BARRIERS		42.2 BARIERE DE PROTECȚIE	
42.3 STOPPING TIME IN CONTROL ZONES		42.3 TIMPUL DE OPRIRE ÎN ZONELE DE CONTROL	
42.4 READINESS TO WORK		42.4 DISPONIBILITATE DE LUCRU	

42.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION	42.5 SUCCESIUNEA CONTROALELOR ȘI DIRECȚIA
42.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS	42.6 INSTRUCȚIUNILE ARBITRILOR
42.7 MEDIA ZONES (WHEN APPLICABLE)	42.7 ZONELE MEDIA (DACĂ ESTE APLICABIL)
42.8 ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE AND CAMERA MAINTENANCE POINTS	42.8 PUNCTE PENTRU DESCĂRCAREA DATELOR ȘI DE MENTENANȚĂ A CAMERELOR DE BORD
43. PASSAGE CONTROLS _____ 71	43. CONTROALE DE TRECCERE _____ 71
44. TIME CONTROLS _____ 71	44. CONTROALE ORARE _____ 71
44.1 OPERATION	44.1 FUNCȚIONARE
44.2 CHECK-IN PROCEDURE	44.2 PROCEDURA DE PONTARE
44.3 TIME CONTROL FOLLOWED BY A SPECIAL STAGE	44.3 CONTROLUL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ
44.4 TYRE WARMING ZONE (TWZ)	44.4 ZONA DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR (ZÎA)
45. MAXIMUM PERMITTED LATENESS _____ 74	45. ÎNTÂRZIAREA MAXIMĂ PERMISĂ _____ 74
45.2 EARLY ARRIVAL	45.2 SOSIRE ÎN AVANS
45.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS	45.3 NOTIFICAREA DEPĂȘIRII ÎNTÂRZIERII MAXIME PERMISE
46. REGROUPING CONTROLS _____ 74	46. CONTROALE DIN REGRUPĂRI _____ 74
46.1 PROCEDURE AT A REGROUP	46.1 PROCEDURA LA REGRUPARE
46.2 EXIT FROM A REGROUP	46.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE
<hr/>	
SPECIAL STAGES	PROBE SPECIALE
<hr/>	
47. GENERAL _____ 75	47. GENERALITĂȚI _____ 75
47.1 TIMING	47.1 CRONOMETRAJ
47.2 MINIMUM SPECIAL STAGE TIME	47.2 TIMP MINIM PENTRU PROBA SPECIALĂ
48. SPECIAL STAGE START _____ 75	48. START ÎN PROBA SPECIALĂ _____ 75
48.1 START POINT	48.1 PUNCTUL DE START
48.2 START PROCEDURE	48.2 PROCEDURA DE START
48.3 MANUAL START PROCEDURE	48.3 PROCEDURA DE START MANUAL
48.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW	48.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI
48.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE	48.5 ÎNTÂRZIAREA UNEI PROBE SPECIALE
48.6 FALSE START	48.6 START FALS (ANTICIPAT)
49. SPECIAL STAGE FINISH _____ 76	49. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ _____ 76
49.1 FINISH LINE	49.1 LINIA DE SOSIRE
49.2 STOP POINT	49.2 PUNCT DE STOP
50. POWER STAGE _____ 77	50. POWER STAGE _____ 77
50.1 ANNOUNCEMENT	50.1 ANUNȚ
50.2 POWER STAGE CHARACTERISTICS	50.2 CARACTERISTICILE POWER STAGE-ULUI
50.3 ALLOCATION OF POWER STAGE POINTS	50.3 ATRIBUIREA PUNCTELOR PENTRU POWER STAGE
51. SUPER SPECIAL STAGES _____ 78	51. PROBELE SUPER SPECIALE _____ 78
51.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE	51.1 CARACTERISTICILE PROBEI SUPER SPECIALE
51.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE	51.2 DESFĂȘURAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE
51.3 SAFETY	51.3 SECURITATE
52. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE _____ 78	52. ÎNTRERUPEREA UNEI PROBE SPECIALE _____ 78
53. COMPETITOR SAFETY _____ 79	53. SECURITATEA CONCURRENTILOR _____ 79
53.1 EQUIPMENT OF THE CREWS	53.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR
53.2 EQUIPMENT OF THE CARS	53.2 ECHIPAMENTUL AUTOMOBILELOR
53.3 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE	53.3 INCIDENT PE O PROBĂ SPECIALĂ
53.4 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER	53.4 INCIDENT PE O PROBĂ SPECIALĂ CARE IMPLICĂ O PERSOANĂ CARE NU ESTE MEMBRU AL ECHIPAJULUI
53.5 USE OF RED FLAGS	53.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII
53.6 CHICANES	53.6 ȘICANE

53.7 COMMUNICATION DURING THE EVENT	53.7 COMUNICAREA ÎN TIMPUL EVENIMENTULUI
54. RE-START AFTER RETIREMENT _____ 83	54. RE-START DUPĂ ABANDON _____ 83
54.1 GENERAL	54.1 GENERALITĂȚI
54.2 PENALTIES	54.2 PENALIZĂRI
55. REPAIRS PRIOR TO A RE-START _____ 84	55. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START _____ 84
55.1 SERVICE LOCATION AND TIME ALLOWED	55.1 LOCAȚIA SERVICE-URILOR ȘI TIMPUL PERMIS
55.2 SCRUTINEERING OF REPAIRED CARS	55.2 VERIFICAREA TEHNICĂ A AUTOMOBILELOR REPARATE
<hr/>	<hr/>
SERVICE	SERVICE (ASISTENȚĂ TEHNICĂ)
<hr/>	<hr/>
56. SERVICING - GENERAL CONDITIONS ___ 84	56. ASISTENȚĂ TEHNICĂ - CONDIȚII GENERALE _____ 84
56.1 PERFORMING OF SERVICE	56.1 REALIZAREA ASISTENȚEI TEHNICE
56.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS	56.2 PERSONALUL ECHIPEI ȘI RESTRICȚII PRIVIND ASISTENȚA TEHNICĂ
57. SERVICE PARKS _____ 85	57. PARCURI DE SERVICE _____ 85
57.1 GENERAL	57.1 GENERALITĂȚI
57.2 SERVICE PARK SCHEDULES	57.2 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE
57.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION	57.3 IDENTIFICAREA PARCULUI DE SERVICE
57.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS	57.4 VITEZA ÎN PARCURILE DE SERVICE
57.5 EXTERNAL ASSISTANCE	57.5 ASISTENȚĂ EXTERNĂ
57.6 LAYOUT OF SERVICE PARKS	57.6 AMENAJAREA PARCURILOR DE SERVICE
57.7 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS	57.7 CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU CAMPIONATELE DE SUPT
57.8 BEHAVIOUR IN THE SERVICE PARK	57.8 COMPORTAMENT ÎN PARCUL DE SERVICE
58. EMPTYING AND / OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK _____ 87	58. GOLIREA ȘI/SAU UMLEREA REZERVORULUI DE COMBUSTIBIL ÎN PARCUL DE SERVICE _____ 87
59. FLEXI-SERVICE _____ 88	59. FLEXI-SERVICE _____ 88
59.1 GENERAL	59.1 GENERALITĂȚI
59.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES	59.2 FUNCȚIONAREA FLEXI-SERVICE-ULUI ȘI PROGRAMUL
60. REMOTE SERVICE AREAS (RSA) _____ 88	60. ZONE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (ZSÎ) ___ 88
60.1 GENERAL	60.1 GENERALITĂȚI
60.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL	60.2 NUMĂRUL DE MEMBRII AI ECHIPEI
60.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS	60.3 ECHIPAMENT ȘI UNELTE ADMISE
60.4 REMOTE SERVICE AREAS VEHICLE PASS	60.4 AUTOMOBILE ADMISE ÎN ZONE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT
60.5 TYRE FITTING AREA (TFA)	60.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (ZMR)
60.6 LIGHTS FITTING AREA (LFA)	60.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (ZMF)
<hr/>	<hr/>
FUEL - REFUELLING	COMBUSTIBIL - ALIMENTARE
<hr/>	<hr/>
61. REFUELLING AND PROCEDURES _____ 91	61. ALIMENTARE ȘI PROCEDURI _____ 91
61.1 LOCATION	61.1. LOCAȚIE
61.2 PROCEDURE IN REFUELLING AREAS	61.2. PROCEDURI ÎN ZONELE DE ALIMENTARE
61.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS	61.3 PROCEDURA LA STAȚIILE DE ALIMENTARE COMERCIALE
62. FUEL USE _____ 93	62. UTILIZAREA COMBUSTIBILULUI _____ 93

PARC FERMÉ	PARC ÎNCHIS
63. RULES OF PARC FERMÉ _____ 93	63. REGULI DE PARC ÎNCHIS _____ 93
63.1 APPLICATION	63.1 APLICARE
63.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ	63.2 PERSONAL AUTORIZAT ÎN PARCUL ÎNCHIS
63.3 PUSHING A CAR IN THE PARC FERMÉ	63.3 ÎMPINGEREA UNUI AUTOMOBIL ÎN PARCUL ÎNCHIS
63.4 CAR COVERS	63.4 HUSE AUTO
63.5 REPAIRS IN PARC FERMÉ	63.5 REPARAȚII ÎN PARCUL ÎNCHIS
63.6 FUEL CUT-OFF SYSTEM ACTIVATION	63.6 ACTIVAREA SISTEMULUI DE OPRIRE A COMBUSTIBILULUI
63.7 PARC FERMÉ AFTER THE END OF THE RALLY	63.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ TERMINAREA RALIULUI
63.8 PROTECTION COVER IN THE PARC FERMÉ	63.8 PRELATA DE PROTECȚIE ÎN PARCUL ÎNCHIS
RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY	REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DUPĂ RALIU
64. RALLY RESULTS _____ 95	64. REZULTATELE RALIULUI _____ 95
64.1 ESTABLISHING RESULTS	64.1 STABILIREA REZULTATELOR
64.2 PUBLICATION OF RESULTS	64.2 PUBLICAREA REZULTATELOR
64.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY	64.3 EGALITATE ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU DIN CAMPIONAT
64.4 PROMOTION OF RESULTS	64.4 PROMOVAREA REZULTATELOR
65. PROTESTS AND APPEALS _____ 96	65. CONTESTAȚII ȘI RECURSURI _____ 96
65.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL	65.1 DEPUNEREA UNEI CONTESTAȚII SAU A UNUI RECURS
65.2 PROTEST DEPOSIT	65.2 GARANȚII PENTRU CONTESTAȚII
65.3 ADDITIONAL DEPOSIT	65.3 GARANȚIE SUPLIMENTARĂ
65.4 APPEALS	65.4 RECURSURI
66. RALLY PRIZE GIVING _____ 98	66. FESTIVITATEA DE PREMIERE A RALIULUI _____ 98
66.1 PODIUM CEREMONY	66.1 CEREMONIA DE PE PODIUM
66.2 PRIZE GIVING	66.2 FESTIVITATEA DE PREMIERE
67. ANNUAL FRAS PRIZE GIVING _____ 101	67. GALA CAMPIONILOR FRAS _____ 101
67.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS	67.1 CERINȚE PRIVIND PREZENȚA
67.2 ABSENCE	67.2 ABSENȚA
TESTING	TESTE
68. TESTING _____ 101	68. TESTE _____ 101
APPENDIX I - CONTROL SIGNS	ANEXA I - SEMNALIZAREA CONTROALELOR
1. CONTROL ZONES _____ 103	1. ZONELE DE CONTROL _____ 103
2. FIA STANDARD SIGN BOARDS _____ 104	2. PANOURI DE SEMNALIZARE STANDARD FIA _____ 104
APPENDIX II - STANDARD DOCUMENTS	ANEXA II - DOCUMENTE STANDARD
1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS _____ 105	1. REGULAMENT PARTICULAR _____ 105
2. BULLETINS _____ 105	2. BULETINE _____ 105
3. RALLY GUIDE _____ 106	3. RALLY GHID _____ 106
4. EXEMPLES OF LAYOUT OF ITINERARY _____ 106	4. MODELE DE PLAN ORAR _____ 106

5. ROAD BOOK _____	106	5. ROAD BOOK _____	106
6. TIME CARDS _____	106	6. CARNETE DE CONTROL _____	106
7. ENTRY FORM _____	106	7. CEREREA DE ÎNSCRIERE _____	106
8. ENTRY LIST _____	106	8. LISTA DE ÎNSCRIERI _____	106
9. START LISTS & RALLY RESULTS _____	107	9. LISTAE DE START ȘI REZULTATELE RALIULUI _____	107
10. MEDIA SAFETY BOOK _____	109	10. PLAN DE SECURITATE MEDIA _____	109

APPENDIX III - SAFETY

APPENDIX IV - PODIUM CEREMONY

APPENDIX V - TYRES

1. TARMAC TYRE REGULATIONS _____	112
2. WET TARMAC TYRE REGULATIONS (18” RIMS ONLY) _____	113
3. SNOW TYRE REGULATIONS _____	113
4. GRAVEL TYRE REGULATIONS _____	114

**APPENDIX VI - CHICANES AND CORNER
CUTTING**

1. CHICANES _____	115
2. CORNER CUTTING _____	116

APPENDIX VII - PENALTIES

**APPENDIX VIII - ORGANISATIONAL
REQUIREMENT SPECIFICATION**

**APPENDIX IX - COMPETITORS
DECLARATION AND UNDERTAKINGS**

CREW DECLARATION AND UNDERTAKINGS _____	125
--	------------

ACKNOWLEDGEMENT OF RISK
LIMITATION OF LIABILITY
DISCLAIMER
MEDICAL CONSENT
INSURANCE
PUBLIC DECLARATIONS
APPLICABLE LAW AND JURISDICTION
INTERPRETATION
AUTHORITY
DATA PROTECTION NOTICE

ANEXA III - SECURITATE

ANEXA IV - FESTIVITATEA DE PREMIERE

ANEXA V - ANVELOPE

1. REGULI PENTRU ANVELOPELE DE ASFALT _____	112
2. REGULI PENTRU ANVELOPELE DE ASFALT UMED (DOAR PENTRU JANTE DE 18”) _____	113
3. REGULI PENTRU ANVELOPE DE ZĂPADĂ _____	113
3. REGULI PENTRU ANVELOPE DE MACADAM _____	114

ANEXA VI - ȘICANE ȘI ANTI CUT-URI

1. ȘICANE _____	115
2. ANTI CUT-URI _____	116

ANEXA VII - SANȚIUNI

ANEXA VIII - CERINȚE ORGANIZATORICE

**ANEXA IX - DECLARAȚIA ȘI
ANGAJAMENTELE CONCURENȚILOR**

DECLARAȚIA ȘI ANGAJAMENTELE ECHIPAJULUI _____	125
--	------------

ASUMAREA RISCURILOR
LIMITAREA RĂSPUNDERII
AVERTISMENT LEGAL
CONȘIMȚĂMÂNTUL MEDICAL
ASIGURĂRI
DECLARAȚII PUBLICE
LEGISLAȚIE APLICABILĂ ȘI JURISDICȚIE
INTERPRETARE
AUTORITATE
AVIZ PRIVIND PROTECȚIA DATELOR

2024 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP SPORTING REGULATIONS

REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI 2024

In these regulations, terms referring to natural persons (he, him, she, her) are applicable to any gender.

În acest regulament, termenii care se referă la persoane fizice (el, ea, lui, lor) sunt aplicabili oricărui gen.

In this regulation, the Romanian Motorsport Federation is written as **FRAS**.

În acest regulament Federația Română de Automobilitate Sportivă este scrisă **FRAS**.

The numbering of the articles in this regulation corresponds to the FIA Regional Rally Sporting Regulations (FIA RRSR), but not all articles are applicable in Romania, and some articles have been adapted for application in Romania.

Numerotarea articolelor din acest regulament corespunde Regulamentului Sportiv pentru Raliuri Regionale (FIA RRSR), dar nu toate articolele sunt aplicabile în România, iar unele articole au fost adaptate pentru aplicare în România.

GENERAL PRINCIPLES

PRINCIPII GENERALE

1. GENERAL CONDITIONS

FRAS organises Rally Championships which are the property of the FRAS. The word “Championships” automatically includes the Rally Championships, Rally Trophies and Rally Cups.

All FRAS Rally Championships are governed by the present regulations, the FIA International Sporting Code and its appendices (**ISC**), the FIA Regional Rally Sporting Regulations (**FIA RRSR**) which consist of articles applicable to one or more specific Championships / Cups / Trophies.

The order in which facts will be judged in FRAS Rally Championships will be:

1. Supplementary Regulations of the rally;
2. National Rally Championship Sporting Regulations;
3. Other regulations.

The 2024 Rally Championships are:

1. National Rally Championship (**CNR**) 2024, which includes the following Championships, Cups and Trophies:
 - National Rally Championship (FIA), NAT11, NAT12 and SSV Classes for drivers and co-drivers;
 - National Rally Championship / Tarmac, for drivers and co-drivers;
 - National Rally Championship / Gravel, for drivers and co-drivers;
 - National Rally Championship for Teams;
 - National Rally Championship FWD (front-wheel drive vehicles, regardless of class), for drivers and co-drivers;
 - National Rally Championship RWD (rear-wheel drive vehicles, regardless of class), for drivers and co-drivers;

1. CONDIȚII GENERALE

FRAS organizează Campionate de Raliuri care sunt proprietatea FRAS. Cuvântul “Campionate” include automat Campionatele de Raliuri, Trofee de Raliuri și Cupele de Raliuri.

Toate Campionatele de Raliuri FRAS sunt reglementate de prezentul regulament, de Codul Internațional Sportiv FIA și anexele sale (**CSI**), de Regulamentului Sportiv pentru Raliuri Regionale (**FIA RRSR**) care constau din articole aplicabile unuia sau mai multor Campionate / Cupe / Trofee specifice.

Ordinea după care se vor judeca faptele în Campionatele de Raliuri FRAS va fi:

1. Regulamentul Particular al etapei;
2. Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Raliuri;
3. Celelalte regulamente.

Campionatele de Raliuri 2024 sunt:

1. Campionatul Național de Raliuri (**CNR**) 2024, care cuprinde următoarele Campionate, Cupe și Trofee:
 - Campionatul Național de Raliuri (FIA), Clasele NAT11, NAT12 și SSV, pentru piloți și co-piloți;
 - Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, pentru piloți și co-piloți;
 - Campionatul Național de Raliuri / Macadam, pentru piloți și co-piloți;
 - Campionatul Național de Raliuri pentru Echipe;
 - Campionatul Național de Raliuri FWD (mașini cu două roți motrice în față, indiferent de clasă), pentru piloți și co-piloți;
 - Campionatul Național de Raliuri RWD (mașini cu două roți motrice în spate, indiferent de clasă), pentru piloți și co-piloți;

- National Rally Championship for Rookie drivers;
- National Rally Championship for Junior drivers;
- National Rally Championships for Classes;
- National Rally Championships for One Make Series.

2. Rally Start Trophy (RST) 2024.

RST rounds are organized concurrently with a CNRB round, but separate rallies can also be organized.

3. National Rally Championship for Historic Vehicles (CNRVI) 2024.

CNRVI rounds are organized concurrently with a CNRB round, but separate rallies can also be organized.

The rally calendar will be published by FRAS.

1.1 APPLICATION

1.1.1 All drivers, competitors and officials participating in the Championships undertake, on behalf of themselves, their employees and agents, to observe all the provisions as supplemented or amended of the ISC, the applicable Technical Regulations, the present Sporting Regulations, and the Supplementary Regulations of each rally.

For the purposes of the current Sporting Regulations, the championship promoters, tyre manufacturers, fuel suppliers or any suppliers connected with competitive cars are considered to be rally participants in accordance with Art. 1.3 of the International Sporting Code, and as such must adhere to the obligations imposed on them, and abide by the decisions of the sporting authority.

1.1.2 Only the FRAS may grant waivers to these regulations.

1.1.3 Any request for a waiver from regulations applicable for the Championships must be submitted using the standard form (Organizer Guidelines - Appendix 7) provided by the Rally Department for that purpose. Any article in the Supplementary Regulations which may change these regulations without a waiver is void.

1.1.4 The Clerk of the Course is charged with the application of these regulations and the rally Supplementary Regulations before and during the running of the rally. He must inform the Stewards of any important incidents that have occurred which require the application of these regulations or the rally Supplementary Regulations. In the cases specifically referred to in these Regulations, and as he may otherwise deem appropriate, he shall also notify in writing any such application to the competitor/s concerned.

1.1.5 Anything that is not expressly authorised by these regulations is forbidden.

- Campionatul Național de Raliuri pentru piloți Debutanți;
- Campionatul Național de Raliuri pentru piloți Juniori;
- Campionatele Naționale de Raliuri pentru Clase;
- Campionatele Naționale de Raliuri pentru Cupe Mono Marcă.

2. Trofeul Rally Start (TRS) 2024.

Etapele TRS se organizează concomitent cu o etapă CNRB, dar se pot organiza și etape distincte.

3. Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice (CNRVI) 2024.

Etapele CNRVI se organizează concomitent cu o etapă CNRB, dar se pot organiza și etape distincte.

Calendarul etapelor va fi publicat de FRAS.

1.1 APLICARE

1.1.1 Toți piloții, concurenții și oficialii care participă în aceste Campionate se angajează, în numele lor, al angajaților și al agenților lor, să ia act de toate dispozițiile completate sau modificate ale CSI, Regulamentelor Tehnice aplicabile, Regulamentelor Sportive actuale și Regulamentelor Particulare ale fiecărui raliu.

În scopul Regulamentelor Sportive actuale, promotorii campionatului, producătorii de anvelope, furnizorii de carburanți sau orice furnizori ce au legătură cu automobilele de concurs sunt considerați participanți la raliu, conform Art. 1.3 din Codul Sportiv Internațional, și ca atare, trebuie să respecte obligațiile impuse lor și să respecte deciziile autorității sportive.

1.1.2 Doar FRAS poate acorda derogări prezentului regulament.

1.1.3 Oricare cerere de derogare de la regulamentele aplicabile pentru Campionate trebuie să fie trimisă folosind cererea tip (Caiet de Sarcini - Anexa 7) furnizată de Comisia de Raliuri în acest scop. Orice articol din Regulamentele Particulare care poate schimba prezentul regulament, fără o derogare este nul.

1.1.4 Directorul de Concurs are responsabilitatea de a aplica prezentul regulament și Regulamentul Particular al raliului înainte și în timpul desfășurării raliului. El trebuie să informeze Comisarii Sportivi despre orice incidente importante care au avut loc și care necesită aplicarea prezentului regulament sau a Regulamentului Particular al raliului. În cazurile menționate specific în prezentul regulament și în orice alte situații în care consideră oportun, Directorul de Concurs va notifica în scris concurenții vizați despre aplicarea acestor regulamente.

1.1.5 Orice acțiune care nu este autorizată explicit prin prezentul regulament este interzisă.

1.1.6 Any breach of these regulations will be reported to the Stewards, who may impose a penalty as in the International Sporting Code or in Appendix VII - Penalties. Any case not provided for in the regulations will be studied by the Stewards, who alone have the power to make decisions as stipulated in the International Sporting Code.

1.1.7 All competitors (Sports Club) taking part in a Championship event must ensure that their drivers and co-drivers sign the Competitor Declaration and Undertakings Form as attached in Appendix IX.

1.2 OFFICIAL LANGUAGE

All documents, including the Supplementary Regulations and Bulletins, must be written in both Romanian and English.

1.3 INTERPRETATION

Should any dispute arise as to the interpretation of these regulations, only the FRAS has the authority to decide. During the event the Stewards will decide on any dispute. In the event of any dispute, the Romanian text will take precedence.

1.4 DATE OF APPLICATION

These regulations come into force on January 1st 2024.

2. DEFINITIONS

2.1 BEGINNING OF THE RALLY

The rally begins on the day of administrative checks or reconnaissance (whichever is the earlier). The competition element of the rally begins at TC 0 Time Control.

2.2 BULLETIN

An official written document intended to clarify or complete the Supplementary Regulations of the rally as detailed in Appendix II. A Bulletin cannot change or amend these regulations. This can only be done by the issuing of a waiver granted by the FRAS.

2.3 COMMUNICATION

Official written document of an informative nature which may be issued by either the Clerk of the Course or the Stewards.

2.4 CONTROL ZONES

The zones between the first yellow warning sign and the final beige sign with three transverse stripes is considered as the control zone.

2.5 CREW

A crew is made up of two persons on board each car nominated as driver and co-driver.

1.1.6 Orice încălcare a prezentului regulament va fi raportată Comisarilor Sportivi, care pot impune o penalizare, așa cum este prevăzut în Codul Sportiv Internațional sau în Anexa VII - Sancțiuni. Orice caz care nu este prevăzut în prezentul regulament va fi studiat de către Comisarii Sportivi, singurii care au abilitatea de a lua decizii, așa cum este prevăzut în Codul Sportiv Internațional.

1.1.7 Toți competitorii (Cluburile Sportive) care iau parte la un raliu din Campionat trebuie să se asigure că piloții și co-piloții acestora au semnat Declarația și Angajamentele Concurentului din Anexa IX.

1.2 LIMBA OFICIALĂ

Toate documente, în special Regulamentele Particulare și Buletinele trebuie să fie redactate în limba română și în limba engleză.

1.3 INTERPRETARE

În cazul oricărei discrepanțe în interpretarea prezentului regulament, doar FRAS are autoritatea de a decide. În timpul evenimentului, Comisarii Sportivi vor decide orice discrepanță. În cazul oricărei dispute, textul în limba română va fi prioritar.

1.4 DATA DE APLICARE

Prezentul regulament intră în vigoare începând cu 1 Ianuarie 2024.

2. DEFINIȚII

2.1 ÎNCEPUTUL RALIULUI

Raliul începe în ziua verificărilor administrative sau a recunoașterilor (în funcție de cea care este prima). Elementul competitiv al raliului începe în Controlul Orar CO 0.

2.2 BULETIN

Un document oficial scris destinat clarificării sau completării Regulamentelor Particulare ale raliului, conform Anexei II. Un Buletin nu poate schimba sau modifica prezentul regulament. Acest lucru poate fi realizat numai prin emiterea unei derogări acordate de către FRAS.

2.3 COMUNICAT

Document oficial scris de natură informativă, care poate fi emis de către Directorul de Concurs sau Comisarii Sportivi.

2.4 ZONE DE CONTROL

Zona dintre primul panou de avertizare galben și ultimul panou bej cu trei benzi transversale este considerată ca fiind zona de control.

2.5 ECHIPAJ

Un echipaj este format din două persoane aflate la bordul unui automobil, desemnate ca pilot și co-pilot.

The competitor represents the Sports Club that the driver is registered with.

The driver must have a rally driver license issued by the FRAS valid for 2024 or, for a driver of another nationality, must have a valid FIA international rally driver license issued by their respective country's ASN. Additionally, the driver must hold a valid driver's license, except for underage junior drivers.

The co-driver must have a valid 2024 rally co-driver or driver license issued by the FRAS or, for a co-driver of another nationality, must have a valid FIA international rally co-driver or driver license issued by their respective country's ASN. The co-driver must also have a valid driving license. As an exception, a co-driver without a driving licence is allowed under the following conditions:

- They are at least 16 years old at January 1st 2024
- Submit a notarized statement from parents or guardians agreed by FRAS (template on www.fras.ro)
- To participate with a driver who has a minimum of 10 seasons of rallying experience
- Co-driver's licence to be issued only with the approval of the Rally Department

Regardless of the license held, (rally co-driver or rally driver), the co-driver cannot drive the rally car during the rally except in the following exceptional situations:

- In case of a medical proven situation, only with the notification of the Stewards and until the first Time Control or until the Service Park
- In the case where the driver is a minor, the co-driver must only drive the competition car on the road section

Admitted are resident or non-resident Romanian drivers and co-pilots, citizens of an EU member state who possess a valid FRAS or FIA license for the respective competition.

With the exception of transporting an injured person, if this is possible and the situation requires it, it is forbidden to admit any other persons on board the competition vehicle, under penalty of exclusion from the competition, other than the crew members (driver and co-driver).

In the case of participating outside Romania, crew members must have completed an international insurance policy that covers their repatriation, if necessary, in the event of an accident.

In the National Rally Championship, teams holding a valid 2024 FRAS-issued team license are eligible to participate.

Competitorul reprezintă Clubul Sportiv la care este legitimat pilotul.

Pilotul trebuie să fie posesor al unei licențe de pilot raliu eliberată de FRAS valabilă pentru anul 2024 sau, în cazul unui pilot de altă naționalitate, trebuie să fie posesor al unei licențe internaționale FIA de pilot raliu, eliberată de ASN din țara respectivă. De asemenea, pilotul trebuie să fie posesor de permis de conducere valabil, cu excepția piloților juniori minori.

Co-pilotul trebuie să fie posesor al unei licențe de co-pilot raliu sau pilot raliu eliberată de FRAS valabilă pentru anul 2024 sau, în cazul unui co-pilot de altă naționalitate, trebuie să fie posesor al unei licențe internaționale FIA de co-pilot raliu sau pilot raliu, eliberată de ASN din țara respectivă. De asemenea, co-pilotul trebuie să fie posesor de permis de conducere valabil. Pe cale de excepție, se admite un co-pilot fără permis de conducere, cu următoarele condiții:

- Să aibă vârsta de minim 16 ani, la 1 Ianuarie 2024
- În cazul unui co-pilot minor, să depună o declarație notarială din partea părinților sau tutorilor agreeată de FRAS (modelul de pe www.fras.ro)
- Să participe alături de un pilot care are un nivel de experiență de minim 10 sezoane în raliuri
- Licența de co-pilot se va emite doar cu avizul Comisiei de Raliuri

Indiferent de licența pe care o deține, (de co-pilot raliu sau pilot raliu) co-pilotul nu poate conduce automobilul de concurs în timpul raliului decât în următoarele situații excepționale:

- În cazul unei situații de natură medicală dovedită, doar cu informarea Comisarilor Sportivi și până la primul Control Orar sau până la Parcul de Service
- În cazul în care pilotul este minor, co-pilotul trebuie să conducă automobilul de concurs doar pe etapele de legătură.

Sunt admiși piloți și co-piloți rezidenți români sau nerezidenți, cetățeni ai unui stat membru al Uniunii Europene care posedă licență FRAS sau FIA valabilă pentru competiția respectivă.

Cu excepția transportării unei persoane rănite, dacă acest lucru este posibil și situația o impune, în afara membrilor echipajului (pilot și co-pilot) este interzisă admiterea oricărei alte persoane la bordul automobilului de concurs, sub sancțiunea excluderii din competiție.

În cazul unei participări în afara României, membrii echipajului trebuie să fi încheiat o poliță de asigurare internațională care să acopere repatrierea lor dacă este necesară, în caz de accident.

În Campionatul Național de Raliuri sunt admise echipe care dețin licență de echipă emisă de FRAS, valabilă pentru anul 2024.

2.6 DECISION

A document issued by the Stewards to announce their findings following an enquiry, hearing or investigation.

2.7 FRAS

Any mention of the FRAS refers to the Rally Department.

2.8 END OF THE RALLY

The rally ends upon posting of the Final 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 Services or Regroup Parks.

2.11 NEUTRALISATION

The time during which a crew is stopped by the rally officials for whatever reason where Parc Fermé rules apply.

2.12 NOTIFICATION

An official written document issued and published by the Clerk of the Course informing, as appropriate, a competitor / competitors of the application of these Regulations and / or the rally Supplementary Regulations.

2.13 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.

2.14 PROHIBITED SERVICE

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

2.15 RECONNAISSANCE

The presence on a Special Stage, in any whatsoever and at any time, of a crew member (driver and / or co-driver) intending to enter a rally after the announcement of the Itinerary.

2.6 DECIZIA

Un document emis de Comisarii Sportivi pentru a anunța concluziile lor după o anchetă, o audiere sau o investigație.

2.7 FRAS

Orice referire la FRAS se referă la Comisia de Raliuri.

2.8 FINALUL RALIULUI

Raliul se încheie cu publicarea Clasamentului Final. Elementul competitiv al raliului se încheie la ultimul Control Orar.

2.9 ZI

Fiecare parte competitivă a raliului, separată prin o Regrupare peste Noapte (Parc Închis). Dacă în seara dinaintea Zilei 1 se organizează doar o Probă Super Specială, aceasta va fi considerată Secțiunea 1 din Ziua 1.

2.10 ZONA MEDIA

O zonă destinată pentru reprezentanții media înainte de Controlul Orar de la intrarea în Parcul de Service, Service Îndepărtat sau Parc de Regrupare.

2.11 NEUTRALIZARE

Timpul în care un echipaj este oprit de către oficialii raliului, indiferent de motiv, unde se aplică regulile de Parc Închis.

2.12 NOTIFICARE

Un document oficial scris, emis și publicat de Directorul de Concurs, care informează, după caz, un concurent / mai mulți concurenți despre aplicarea prezentului regulament și / sau Regulamentului Particular al raliului.

2.13 PARC ÎNCHIS

O zonă în care orice operațiune, verificare, reglare sau reparare a automobilului nu este permisă, cu excepția cazurilor prevăzute expres de prezentul regulament sau de Regulamentul Particular al raliului și unde sunt admiși doar oficialii autorizați.

2.14 SERVICE INTERZIS (ASISTENȚĂ INTERZISĂ)

Utilizarea sau primirea de către echipaj a oricăror materiale fabricate (solide sau lichide, cu excepția cazului în care sunt furnizate de organizatori și / sau de oficialii raliului), piese de schimb, unelte sau echipamente, altele decât cele transportate în automobilul de concurs sau prezența personalului echipei tehnice așa cum este definit în prezentul regulament.

2.15 RECUNOAȘTERI

Prezența pe o Probă Specială, sub orice formă și în orice moment, a unui membru al echipajului (pilot și / sau co-pilot) care intenționează să participe la un raliu după publicarea Planului Orar.

2.16 RECONNAISSANCE TIMETABLE

The timetable specified in the Supplementary Regulations during which the crews may familiarise themselves with the rally route.

2.17 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.

2.18 ROAD SECTION

The parts of an Itinerary which are not used for Special Stages.

2.19 SECTION OF THE RALLY

Each part of the rally separated by a regroup.

2.20 SERVICE

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

2.21 SPECIAL STAGE

Timed speed test on roads closed to the public for the rally.

2.22 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 identified as such in the Itinerary.

2.23 SPORTS TEAM

A sports team is made up of the competitor, the crew and support personnel.

2.24 TIME CARD

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

2.25 TECHNICAL ZONE

A zone which may be located between two Time Controls for the purpose of carrying out technical checks by the scrutineers.

2.26 WAIVER

The act of intentionally relinquishing or amending part of these regulations. The FRAS may only grant a waiver in a special, unavoidable and individual situation. A waiver cannot change the general meaning of the regulations.

2.27 YELLOW CARD

A Yellow Card can be given by the Rally Department to an event organiser if a serious lack of safety in rallies is observed. In this case the score obtained from the FRAS Observer's Report has no value and the Rally Department

2.16 PROGRAMUL RECUNOAȘTERILOR

Programul specificat în Regulamentul Particular, în timpul căruia echipajele se pot familiariza cu traseul raliului.

2.17 REGRUPARE

O oprire prevăzută de organizatori, având reguli de Parc Închis, având un Control Orar la intrare și un Control Orar la ieșire, pentru a permite respectarea programului și / sau regruparea automobilelor rămase în concurs. Timpul de oprire poate varia de la un echipaj la altul.

2.18 SECTOR DE LEGĂTURĂ

Părțile din Planul Orar care nu sunt folosite pentru Probe Speciale.

2.19 SECȚIUNE A RALIULUI

Fiecare element competitiv separat de o regrupare.

2.20 SERVICE (ASISTENȚĂ)

Orice intervenție la automobilul de concurs, cu excepția cazurilor stipulate în prezentul regulament.

2.21 PROBĂ SPECIALĂ

Probă de viteză cronometrată desfășurată pe drumuri restricționate circulației rutiere publice cu ocazia raliului.

2.22 PROBA SUPER SPECIALĂ

Orice Probă Specială care are reguli de desfășurare diferite față de cele prevăzute de prezentul regulament și a cărei desfășurare este detaliată în Regulamentul Particular al raliului și identificată în Planul Orar.

2.23 ECHIPA SPORTIVĂ

O echipă sportivă este formată din concurent, echipaj și personal de asistență.

2.24 CARNET DE CONTROL

Un carnet folosit pentru scrierea timpilor înregistrați în diferitele puncte de control prevăzute pe traseul raliului.

2.25 ZONA TEHNICĂ

O zonă care poate fi delimitată de două Controale Orare în scopul efectuării de verificări tehnice de către comisarii tehnici.

2.26 DEROGARE

Acțiunea intenționată de a nerespecta sau de a modifica părți din prezentul regulament. FRAS poate acorda o derogare doar într-o situație specială, inevitabilă și individuală. O derogare nu poate schimba sensul general al regulamentelor.

2.27 CARTONAȘ GALBEN

Un Cartonaș Galben poate fi acordat de către Comisia de Raliuri unui organizator dacă se constată o abatere gravă în securitatea raliului. În acest caz punctajul obținut în urma Raportului Observatorului FRAS nu mai are nicio

may decide not to include an event that has been given a Yellow Card on the following year's calendar.

2.28 BLUE CARD

A Blue Card can be given by the Rally Department to an event organiser if a serious lack of compliance with the regulations and the commitments undertaken (itinerary, organisational structure, etc.) is observed. To be included in the following year's calendar, the organiser must accept and implement the action list decided by the Rally Department.

CHAMPIONSHIPS & POINTS

3. CHAMPIONSHIP REQUIREMENTS

3.1 ATTRIBUTION OF CHAMPIONSHIP POINTS

3.1.1 For each Championship title, points will be awarded for each rally each rally according to the position obtained in the Classification of each rally and according to the number of teams that started at the rally, according to the following scale:

	≥ 5	4	3	2	1	
1 st	30	24	21	19	17	points
2 nd	24	21	19	17		points
3 rd	21	19	17			points
4 th	19	17				points
5 th	17					points
6 th	15					points
7 th	13					points
8 th	11					points
9 th	9					points
10 th	7					points
11 th	5					points
12 th	4					points
13 th	3					points
14 th	2					points
15 th	1					point

Points are multiplied by the rally coefficient.

3.1.2 ADDITIONAL POINTS FOR POWER STAGE

Only for the FIA General Classification of the National Rally Championship, additional points will be awarded for ranking in the Power Stage, according to the following scale:

1 st	5	points
2 nd	4	points
3 rd	3	points
4 th	2	points
5 th	1	point

valoare, iar Comisia de Raliuri poate decide să nu includă o etapă care a primit Cartonaș Galben în calendarul anului următor.

2.28 CARTONAȘ ALBASTRU

Un Cartonaș Albastru poate fi acordat de către Comisia de Raliuri unui organizator dacă se constată o abatere gravă a conformității cu regulamentele și angajamentele asumate (itinerar, structură organizatorică, etc.). Pentru ca etapa să fie inclusă în calendarul anului următor, organizatorul trebuie să accepte și să îndeplinească lista de acțiuni decisă de Comisia de Raliuri.

CAMPIONATE ȘI PUNCTE

3. FORMATUL CAMPIONATULUI

3.1 ATRIBUIREA PUNCTELOR ÎN CAMPIONAT

3.1.1 Pentru fiecare Clasament individual din campionat, se vor acorda puncte la fiecare raliu, în funcție de poziția obținută în Clasamentul fiecărei etape și în funcție de numărul de echipaje care au luat startul la etapă, în conformitate cu următorul tabel:

	≥ 5	4	3	2	1	
1	30	24	21	19	17	puncte
2	24	21	19	17		puncte
3	21	19	17			puncte
4	19	17				puncte
5	17					puncte
6	15					puncte
7	13					puncte
8	11					puncte
9	9					puncte
10	7					puncte
11	5					puncte
12	4					puncte
13	3					puncte
14	2					puncte
15	1					punct

Punctele se înmulțesc cu coeficientul raliului.

3.1.2 PUNCTE SUPLIMENTARE PENTRU POWER STAGE

Doar pentru Clasamentul General FIA din Campionatul Național de Raliuri vor fi atribuite puncte suplimentare pentru clasarea în proba Power Stage, conform următorului tabel:

Locul 1	5	puncte
Locul 2	4	puncte
Locul 3	3	puncte
Locul 4	2	puncte
Locul 5	1	punct

3.1.3 ADDITIONAL POINTS FOR ROOKIES AND JUNIORS

3.1.3.1 Only in the Rookie Classification 3 additional points are awarded for each rookie driver who has finished the rally, regardless of their position in the Classification.

3.1.3.2 Only in the Junior Classification is an additional point awarded to junior drivers for each Special Stage victory. This provision applies only to the National Rally Championship Junior Classification, not to the National Rally Championship on Tarmac, the National Rally Championship on Gravel or the Rally Start Trophy.

3.1.4 ATTRIBUTION OF THE REDUCED POINTS

Should one of rally not be able to be run in its entirety, the points shall be awarded based on the established Classification, as follows:

- Full points if 75% or more of the scheduled length of Special Stages according to Art. 10.1.2 of CNR Sporting Regulations has been run
- Half points being awarded if 50% or more but less than 75% of the scheduled length of Special Stages according to Art. 10.1.2 of CNR Sporting Regulations has been run
- One third of points being awarded if 25% or more but less than 50% of the scheduled length of Special Stages according to Art. 10.1.2 of CNR Sporting Regulations has been run
- No points will be awarded if less than 25% of the scheduled length of Special Stages according to Art. 10.1.2 of CNR Sporting Regulations has been run

If less than the scheduled length of the Special Stages is covered, and the percentage of kilometres of the Special Stages resulting is expressed in decimals, these will be rounded up or down to the next full number (rounding down for values up to 0,49, rounding up for values equal to or greater than 0,50).

This applies only to championship points (Art. 3.1.1) and additional points for rookies (Art. 3.1.3.1), additional points for Power Stage (Art. 3.1.2) and additional points for juniors (Art. 3.1.3.2) will not be affected. Any decimals will be rounded up or down to the next full number (rounding down for values up to 0,49, rounding up for values equal to or greater than 0,50).

In exceptional circumstances, FRAS may decide to apply a different principle for the attribution of reduced points.

3.1.5 In order to score points in any Championship, the person nominated as the Driver on the Entry Form must drive the rally car on the all Special Stages, except in a case of medical proven situation occurring during the rally, notified to the Stewards (Art. 2.5).

3.1.3 PUNCTE SUPPLEMENTARE PENTRU DEBUTANȚI ȘI JUNIORI

3.1.3.1 Doar în Clasamentul Debutanților se acordă câte 3 puncte suplimentare pentru fiecare pilot debutant care a terminat raliul, indiferent de poziția din Clasament.

3.1.3.2 Doar în Clasamentul Juniorilor se acordă câte un punct suplimentar piloților juniori pentru fiecare victorie de Probă Specială. Această prevedere se aplică doar în Clasamentul Juniorilor din Campionatului Național de Raliuri, nu și în Clasamentul Juniorilor din Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, Campionatul Național de Raliuri / Macadam sau Trofeul Rally Start.

3.1.4 ATRIBUIREA PUNCTELOR REDUSE

În cazul în care un raliu nu poate fi parcurs în întregime, punctele se acordă în baza Clasamentului stabilit, după cum urmează:

- Se acordă punctaj complet dacă s-a parcurs 75% sau mai mult din lungimea programată a Probelor Speciale conform Art. 10.1.2 din Regulamentul Sportiv CNR
- Se acordă o jumătate din puncte dacă s-a parcurs cel puțin 50% sau mai mult, dar nu mai puțin de 75% din lungimea programată a Probelor Speciale conform Art. 10.1.2 din Regulamentul Sportiv CNR
- Se acordă o treime din puncte dacă s-a parcurs cel puțin 25%, dar mai puțin de 50% din lungimea programată a Probelor Speciale conform Art. 10.1.2 din Regulamentul Sportiv CNR
- Nu se acordă niciun punct dacă s-a parcurs mai puțin de 25% din lungimea programată a Probelor Speciale conform Art. 10.1.2 din Regulamentul Sportiv CNR

Dacă se parcurge mai puțin din lungimea programată a Probelor Speciale, iar procentul kilometrilor ai Probelor Speciale rezultat este exprimat în zecimale, acestea vor fi rotunjite în sus sau în jos spre cel mai apropiat număr întreg (până la 0,49 rotunjirea se face în jos, de la 0,50 rotunjirea se face în sus).

Aceasta se aplică doar pentru punctele din campionat (Art. 3.1.1) și pentru punctele suplimentare pentru debutanți (Art. 3.1.3.1), punctele suplimentare pentru Power Stage (Art. 3.1.2) și punctele suplimentare pentru juniori (Art. 3.1.3.2) nu vor fi afectate. Zecimalele vor fi rotunjite în sus sau în jos spre cel mai apropiat număr întreg (până la 0,49 rotunjirea se face în jos, de la 0,50 rotunjirea se face în sus).

În circumstanțe excepționale, FRAS poate decide să aplice un principiu diferit pentru atribuirea de puncte reduse.

3.1.5 Pentru a primi puncte în orice campionat, persoana desemnată ca Pilot pe Cererea de Înscrisere trebuie să conducă automobilul de concurs pe toate Probele Speciale, cu excepția cazurilor medicale dovedite apărute în timpul raliului, informând Comisarii Sportivi (Art. 2.5).

3.2 NUMBER OF RESULTS FOR THE FINAL CHAMPIONSHIP CLASSIFICATION

In the 2024 season, the National Rally Championship consists of 9 rallies, as follows:

#	Name	Surface	Coefficient
1	Harghita Rally	Tarmac	1
2	Argeș Rally	Tarmac	1,2
3	Maramureș Rally	Tarmac	1
4	Cluj Rally	Tarmac	1
5	Sibiu Rally	Gravel	1,2
6	Moldova Rally	Gravel	1
7	Iași Rally	Gravel	1
8	Brașov Rally	Gravel	1
9	Vâlcea Rally	Gravel	1

In all Final Classifications of the National Rally Championship, points obtained in the best 3 tarmac rallies and points obtained in the best 3 gravel rallies will be taken into account.

If a crew starts 3 or less rallies on tarmac and starts 3 or less rallies on gravel, all the points obtained from the rallies in which he started are taken into account.

To become the Overall National Champion, it is mandatory to participate in a minimum of 3 rallies on tarmac and 3 rallies on gravel. If a crew places first in the Final Championship Classification without meeting this requirement, it will be awarded the title of "Winner."

To become the National Champion in Category / Class, it is mandatory to participate in a minimum of rallies on tarmac and 3 rallies on gravel, and Category / Class must consist of a minimum of 5 crews with an annual license for a minimum of 5 rallies of the 2024 National Rally Championship. If a crew places first in any of the Final Championship Classifications without meeting these requirements, it will be awarded the title of "Winner."

A crew who does not start in at least 5 rallies in the 2024 National Rally Championship will not be able to win any title or prize in any of the Final Classifications of the Championship.

It is considered that a crew "started" in a rally when they actually started at least one Special Stage or Super Special Stage of that rally, according to Art. 48.

"The most points" refers to the total points obtained from the respective rally, including additional points for ranking in the Power Stage.

3.2 NUMĂRUL DE REZULTATE PENTRU CLASAMENTUL FINAL AL CAMPIONATULUI

În sezonul 2024, Campionatul Național de Raliuri este format din 9 etape, după cum urmează:

#	Denumire	Suprafață	Coeficient
1	Raliul Harghitei	Asfalt	1
2	Raliul Argeșului	Asfalt	1,2
3	Raliul Maramureșului	Asfalt	1
4	Raliul Clujului	Asfalt	1
5	Raliul Sibiului	Macadam	1,2
6	Raliul Moldovei	Macadam	1
7	Raliul Iașului	Macadam	1
8	Raliul Brașovului	Macadam	1
9	Raliul Vâlcei	Macadam	1

În toate Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri, se vor lua în calcul punctele obținute la cele mai bune 3 etape desfășurate pe asfalt plus punctele obținute la cele mai bune 3 etape desfășurate pe macadam.

În cazul în care un echipaj ia startul la 3 etape sau mai puține desfășurate pe asfalt și startul la 3 etape sau mai puține desfășurate pe macadam, se iau în calcul toate punctele obținute de la etapele la care a luat startul.

Pentru a deveni Campion Național Absolut este obligatoriu startul la minim 3 etape desfășurate pe asfalt și 3 etape desfășurate pe macadam. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în Clasamentul Final al Campionatului fără să îndeplinească această cerință, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Pentru a deveni Campion Național la Categorie / Clasă este obligatoriu startul la minim 3 etape desfășurate pe asfalt și 3 etape desfășurate pe macadam, iar Categoria / Clasa trebuie să fie constituită din minim 5 echipaje cu licență anuală la minim 5 etape din Campionatul Național de Raliuri 2024. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului fără să îndeplinească aceste cerințe, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Un echipaj care nu a luat startul la minim 5 etape în Campionatul Național de Raliuri 2024 nu va putea obține niciun titlu, respectiv niciun premiu în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului.

Se consideră că un echipaj „a luat startul” într-un raliu atunci când acesta a luat startul efectiv pe minim o Probă Specială sau Probă Super Specială a raliului, conform Art. 48.

„Cele mai multe puncte” reprezintă totalul punctelor obținute de la etapa respectivă, inclusiv punctele suplimentare pentru clasarea în proba Power Stage.

4. 2024 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP

4.1 ANNUAL LICENSES

The following licenses will be issued:

- Driver / co-driver for the National Rally Championship
- Driver / co-driver for the National Rally Championship on Tarmac
- Driver / co-driver for the National Rally Championship on Gravel
- Driver / co-driver for the Rally Start Trophy
- Driver / co-driver for the National Rally Championship for Historic Vehicle

The conditions for applying for and obtaining a rally driver and/or rally co-driver licence are as follows:

- Competitors must be registered with a Sport Club affiliated to FRAS. The Sport Club will send the necessary licensing documents through the dedicated licensing platform
- It is mandatory to pay the licensing fees, according to the FRAS 2024 Financial Regulations, to the Romanian Motorsport Federation through the Sport Club to which the competitors are registered. No rally driver / co-driver licences will be issued if the Sport Club to which the competitor is registered has financial arrears to FRAS at the date of the licence application
- A valid medical-sporting certificate is mandatory for all rallies in which the competitor starts, including "0" crews, even if they do not have an annual licence
- The Rally Department and the Regulations Department will set up an online test session to test knowledge of the National Rally Championship Sporting Regulations. Each Sporting Club will send this test session to the registered competitors participating in the National Rally Championship, the National Rally Championship on Tarmac, the National Rally Championship on Gravel, the National Rally Championship for Historic Vehicles and the Rally Start Trophy. Annual or One Event licence is not conditional on this test session
- It is compulsory to present the completion of a first aid course or to attend at least one first aid briefing to be organised by the Rally Department together with the Medical Department at the Harghita Rally and Sibiu Rally
- For rookies and juniors it is compulsory to present the Certificate of Graduation of a Rally Driving School with the specification rally driver and / or co-driver. The Certificate of Graduation must have the graduation date of the rookie year or at most one year before. Details for their participation are described in Art. 7 of this regulations

A driver / co-driver with a license for the National Rally Championship can only participate in the National Rally Championship and will score only in the Final Classifications of the National Rally Championship.

4. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI 2024

4.1 LICENȚE ANUALE

Se vor elibera următoarele licențe:

- Pilot / co-pilot pentru Campionatul Național de Raliuri
- Pilot / co-pilot pentru Campionatul Național de Raliuri / Asfalt
- Pilot / co-pilot pentru Campionatul Național de Raliuri / Macadam
- Pilot / co-pilot pentru Trofeul Rally Start
- Pilot / co-pilot pentru Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice

Condițiile pentru solicitarea și obținerea licenței de pilot raliu și / sau co-pilot raliu sunt următoarele:

- Sportivii trebuie să fie legitimați la un Club Sportiv afiliat la FRAS. Clubul Sportiv va trimite documentele necesare licențierii prin platforma dedicată pentru licențiere
- Este obligatorie achitarea taxelor de licențiere, conform Normelor Financiare FRAS 2024, către Federația Română de Automobilism Sportiv prin Clubul Sportiv la care sportivii sunt legitimați. Nu se eliberează licențe de pilot / co-pilot raliu dacă Clubul Sportiv la care este legitimat sportivul are restanțe financiare către FRAS la data solicitării licenței
- Este obligatoriu avizul medico-sportiv valabil pentru toate etapele la care sportivul ia startul inclusiv pentru echipajele „0”, chiar dacă nu au eliberată licența anuală
- Comisa de Raliuri și Comisia de Regulamente vor întocmi o sesiune de testare online a cunoștințelor din Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Raliuri. Fiecare Club Sportiv va transmite această sesiune de testare sportivilor legitimați participanți în Campionatul Național de Raliuri, Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, Campionatul Național de Raliuri / Macadam, Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice și Trofeul Rally Start. Licența anuală sau One Event nu este condiționată de această sesiune de testare
- Este obligatorie prezentarea absolvirii unui curs de prim ajutor sau participarea la minim un briefing de prim ajutor care se va organiza de către Comisia de Raliuri alături de Comisia Medicală la Raliul Harghitei, respectiv la Raliul Sibiului
- Pentru debutanți și juniori este obligatorie prezentarea Certificatului de Absolvire al unei Școli de Pilotaj cu specificația pilot și / sau co-pilot raliu. Certificatul de Absolvire trebuie să aibă data de absolvire a anului de debut sau cel mult un an înainte. Detaliile pentru participarea acestora sunt descrise la Art. 7 din prezentul regulament

Un pilot / co-pilot cu licență pentru Campionatul Național de Raliuri poate participa doar în Campionatul Național de Raliuri și va puncta doar în Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri.

A driver / co-driver with a license for the National Rally Championship on Tarmac can only participate in the National Rally Championship on Tarmac and will score only in the Final Classifications of the National Rally Championship on Tarmac.

A driver / co-driver with a license for the National Rally Championship on Gravel can only participate in the National Rally Championship on Gravel and will score only in the Final Classifications of the National Rally Championship on Gravel.

In the case of the National Rally Championship, National Rally Championship on Tarmac, and National Rally Championship on Gravel, a driver / co-driver can hold multiple licenses for these Championships and will only score in the Final Classifications of the Championships for which the licence is held.

A driver / co-driver with a license for the Rally Start Trophy can only participate in the Rally Start Trophy and score only in the Final Classifications of the Rally Start Trophy.

A driver / co-driver with a license for the National Rally Championship for Historic Vehicle can only participate in the National Rally Championship for Historic Vehicle and score only in the Final Classifications of the National Rally Championship for Historic Vehicle.

Crews participating in the NAT11 Class will not score in the FIA General Classification, they will only score in the NAT11 Class Classifications.

Crews participating in the NAT12 Class will not score in the FIA General Classification, they will score in the NAT12 Class Classifications, FWD, RWD, as applicable.

Crews participating in the SSV Class can only apply for a licence for the National Rally Championship / Gravel and will not score in the General Classification of the National Rally Championship / Gravel, they will only score in the SSV Class Classifications.

The annual license must be requested no later than August 30th 2024. After this date, competitors can only request a One-Event license.

4.2 ONE-EVENT LICENSES

The conditions for applying for and obtaining licence are described in Art. 4.1 of this regulations.

Drivers registered in a rally based on a One-Event license will be classified, awarded at the respective rally (if the award criteria are met, see Art. 66.2), but no valid points will be retained for the Final Classifications of any Championship, including the Team Classification. In this case, drivers

Un pilot / co-pilot cu licență pentru Campionatul Național de Raliuri / Asfalt poate participa doar în Campionatul Național de Raliuri / Asfalt și va puncta doar în Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Asfalt.

Un pilot / co-pilot cu licență pentru Campionatul Național de Raliuri / Macadam poate participa doar în Campionatul Național de Raliuri / Macadam și va puncta doar în Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Macadam.

În cazul Campionatului Național de Raliuri, Campionatului Național de Raliuri / Asfalt și Campionatului Național de Raliuri / Macadam, un pilot / co-pilot poate deține licențe multiple pentru aceste Campionate și va puncta doar în Clasamentele Finale ale Campionatelor pentru care deține licența.

Un pilot / co-pilot cu licență pentru Trofeul Rally Start poate participa doar în Trofeul Rally Start și puncta doar în Clasamentele Finale ale Trofeului Rally Start.

Un pilot / co-pilot cu licență pentru Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice poate participa doar în Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice și puncta doar în Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice.

Echipajele care participă la Clasa NAT11 nu vor puncta în Clasamentul General FIA, acestea vor puncta doar în Clasamentele Clasei NAT11.

Piloții care participă la Clasa NAT12 nu vor puncta în Clasamentul General FIA, aceștia vor puncta în Clasamentele Clasei NAT12, FWD, RWD, în funcție de caz.

Echipajele care participă la Clasa SSV pot solicita licență doar pentru Campionatul Național de Raliuri / Macadam și nu vor puncta în Clasamentul General al Campionatului Național de Raliuri / Macadam, acestea vor puncta doar în Clasamentele Clasei SSV.

Licența anuală trebuie solicitată cel târziu până la 30 August 2024. După trecerea acestei date, sportivii pot solicita doar licență One-Event.

4.2 LICENȚE ONE-EVENT

Condițiile pentru solicitarea și obținerea licenței sunt descrise la Art. 4.1 din prezentul regulament.

Piloții înscriși într-un raliu pe baza unei licențe One-Event vor fi clasați, premiați la etapa respectivă (dacă se îndeplinesc criteriile de premiere, vezi Art. 66.2), însă nu li se vor reține puncte valabile pentru Clasamentele Finale ale oricărui Campionat, inclusiv ale Clasamentului pe

ranked behind one or more drivers holding a One-Event license will be assigned the points corresponding to the free positions.

5. NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR TEAMS

5.1 TEAM LICENSING

The National Team Rally Championship is only an integrated part of the National Rally Championship.

A team can participate and score in the National Rally Championship for Teams only if it possesses a **Team License** issued by FRAS.

Team Licenses will not be issued if the Sports Clubs where the drivers are registered have financial arrears with FRAS at the time of the license application.

In the 2024 season, a maximum of 6 different drivers can be nominated on the Team License to be part of and score for a team.

Only the drivers who make up the team are listed on the Team License, without the co-driver or rally car.

One or more co-drivers can be changed during the season without any restrictions. Also, changing the rally car to another rally car that falls into a different class is possible without any restriction. Changing the co-driver and / or the rally car does **not** mean changing the team's composition.

Changing the team name is not considered a modification if it retains the same driver structure as before the name change request.

The Team License is only changed if a new driver is added or a driver is replaced with another.

For example: If 5 drivers are nominated on the Team License at the beginning of the season, this license remains valid for all rounds, regardless of whether fewer drivers than are nominated on the Team License are registered for a particular rally. Subsequently, if a new driver (maximum of 6 on the Team License) is to be nominated or if a driver is to be replaced with another driver, the Team License is replaced, which constitutes a change in the team's composition and is charged according to FRAS Financial Regulations 2024.

After August 30th 2024 changing the composition of any team (replacing a driver or adding a new driver) is prohibited. Therefore, after August 30th 2024, the team compositions will remain unchanged for the last 3 rallies of the National Rally Championship calendar.

Echipe. În acest caz, piloților clasati în spatele unuia sau a mai multor piloți având licență One-Event, li se vor atribui punctele corespunzătoare pozițiilor libere.

5. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU ECHIPE

5.1 LICENȚIEREA ECHIPELOR

Campionatul Național de Raliuri pentru Echipe este parte integrată doar în Campionatul Național de Raliuri.

O echipă poate participa și va puncta în Campionatul Național de Raliuri pentru Echipe numai dacă posedă **Licență de Echipă** eliberată de FRAS.

Nu se vor elibera Licențe de Echipă dacă Cluburile Sportive la care piloții sunt legitimați au la data solicitării licenței restanțe financiare la FRAS.

În sezonul 2024, pe Licența de Echipă pot fi nominalizați maxim 6 piloți diferiți care să facă parte și să puncteze într-o echipă.

Pe Licența de Echipă sunt trecuți doar piloții care compun echipa, fără co-pilot sau automobil de concurs.

Unul sau mai mulți co-piloți pot fi schimbați în timpul sezonului fără nicio restricție. De asemenea, schimbarea automobilului de concurs cu alt automobil de concurs care se încadrează în altă clasă este posibilă fără nici o restricție. Schimbarea co-pilotului și / sau a automobilului de concurs **nu** înseamnă schimbare de componență a echipei.

Schimbarea numelui echipei **nu** se consideră modificare, dacă păstrează aceeași structură a piloților dinainte de solicitarea schimbării numelui.

Licența de Echipă se schimbă doar în cazul în care se adaugă un pilot nou sau se înlocuiește un pilot cu altul.

De exemplu: Dacă la începutul sezonului se nominalizează 5 piloți pe Licența de Echipă, această licență rămâne valabilă la toate etapele, indiferent dacă în cazul unui raliu se înscriu mai puțini piloți decât sunt nominalizați pe Licența de Echipă. Ulterior, în cazul în care se dorește nominalizarea unui nou pilot (maxim 6 pe Licența de Echipă) sau în cazul în care se dorește înlocuirea unui pilot cu alt pilot, Licența de Echipă se înlocuiește, acest fapt constituind schimbare de componență a echipei și se taxează conform Normelor Financiare FRAS 2024.

După data de 30 August 2024 se interzice schimbarea componenței oricărei echipe (înlocuirea unui pilot sau adăugarea unui pilot nou). Astfel, după data de 30 August 2024 componențele echipelor vor rămâne neschimbate pentru ultimele 3 etape din Calendarul Campionatului Național de Raliuri.

A driver cannot be part of two different teams in the same season.

The merger between two or more teams creates a new team that will take over the points from the team with the highest number of points.

The fees for the Team License, for the One-Event Team License, and for the team composition modification are in accordance with FRAS Financial Regulations 2024.

5.2 TEAM COMPOSITION

In a rally, a team's Entry Form can nominate a minimum of 2 and a maximum of 5 drivers, who are part of the Team License.

For each rally, the team manager must nominate on the team Entry Form each driver and the class or Classification where they score points for the team, as follows:

- CNR Class points or RST Class points
- One Make Series points
- Junior points
- Rookie points
- FWD points
- RWD points

For each rally, changes to the team composition (while keeping the composition on the Team License) and / or the name of a team can be made until the closing of entries, according to the schedule in the Supplementary Regulations of the rally.

Teams must be composed of:

- Team with 2 or 3 crews: a maximum of one crew in class RC2, RC2N, RC3 or NAT11 is allowed;
- Team with 4 crews: a maximum of one crew in class RC2 and a maximum of one crew in class RC2N, RC3 or NAT11 is allowed. Additionally, a crew from a One Make Series is required;
- Team with 5 crews: a maximum of 3 crews in class RC2, RC2N, RC3 or NAT11 is allowed, but no more than 2 crews in class RC2. Additionally, a crew from a One Make Series is required;

Regardless of the number of crews in a team, a maximum of one Rally Start Trophy crew is allowed to enter the team, which will score only in the class in which the competition car is entered.

A driver with a One-Event license will not score in the Team Classification.

5.3 TEAM CLASSIFICATION

The Team Classification is based on the best three classified crews from each team, as follows:

Points obtained in the chosen Classification (CNR Class or RST Class, One Make Series, Juniors, Rookies, FWD,

Un pilot nu poate face parte în același sezon din două echipe diferite.

Fuziunea între două sau mai multe echipe dă naștere unei noi echipe, care va prelua punctele de la echipa cu cel mai mare număr de puncte.

Taxele pentru Licența de Echipă, pentru Licența de Echipă pentru un singur raliu și pentru modificarea componenței echipei sunt conforme Normelor Financiare FRAS 2024.

5.2 COMPONENTA ECHIPELOR

La un raliu, pe Cererea de Înscrierea a unei echipe pot fi nominalizați minim 2 și maxim 5 piloți, care fac parte din Licența de Echipă.

La fiecare raliu, managerul echipei trebuie să nominalizeze pe Cererea de Înscriere a echipei fiecare pilot și clasa sau Clasamentul unde punctează pentru echipă, după cum urmează:

- Puncte Clasă CNR sau Clasă TRS
- Puncte Cupă Mono Marcă
- Puncte Juniori
- Puncte Debutanți
- Puncte FWD
- Puncte RWD

Pentru fiecare raliu, modificarea componenței (dar păstrând componența de pe Licența de Echipă) și / sau a numelui unei echipe se pot face până la închiderea înscrierilor, conform programului din Regulamentul Particular al etapei.

Echipele trebuie să fie formate din:

- Echipă din 2 sau 3 echipaje: se permite maxim un echipaj din clasa RC2, RC2N, RC3 sau NAT11;
- Echipă din 4 echipaje: se permite maxim un echipaj din clasa RC2 și maxim un echipaj din clasa RC2N, RC3 sau NAT11. De asemenea, este obligatoriu minim un echipaj dintr-o Cupă Mono Marcă;
- Echipă din 5 echipaje: se permit maxim 3 echipaje din clasa RC2, RC2N, RC3 sau NAT11, dar nu mai mult de 2 echipaje din clasa RC2. De asemenea, este obligatoriu minim un echipaj dintr-o Cupă Mono Marcă;

Indiferent de numărul de echipaje dintr-o echipă, se permite înscrierea în echipă a maxim un echipaj din Trofeul Rally Start, care va puncta doar la clasa în care este încadrat automobilul de concurs.

Un pilot cu licență One-Event nu va puncta în Clasamentul pe Echipe.

5.3 CLASAMENTUL PE ECHIPE

În Clasamentul pe Echipe se iau în calcul punctele celor mai bune 3 echipaje clasate din echipă, după cum urmează: Punctele obținute în Clasamentul ales (Clasă CNR sau Clasă TRS, Cupă Mono Marcă, Juniori, Debutanți, FWD,

RWD) plus points from the Overall Classification for the Team Classification, according to the table in Art. 5.3.1 of this regulations (i.e., 15 points for 1st place, 13 points for 2nd place, 10 points for 3rd place, etc.).

The points for the CNR Class or RST Class, One Make Series, Juniors, Rookies, FWD, RWD for the Team Classification are those set out in these regulations in Article 3.1, without additional points for ranking in the Power Stage. A junior registered in any of the RC2, RC2N, RC3, NAT12 or NAT11 Classes does **not** score points in the “Juniors” Classification.

5.3.1 Points from the Overall Classification for the Team Classification will be:

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

At the Podium Ceremony for each round, the Team Classification will only be awarded **if at least 3 teams are registered** for that round. Otherwise, the Team Classification will **not be awarded**.

In case a crew from a team is excluded from a rally (for any reason), the team will be excluded from that rally as well.

In case of a tie in the Team Classifications of a rally, the tie-breaker will be determined by the position of the highest-placed crew, a component of the team, in the Overall Classification.

For the Final Annual Team Classification the points obtained by each team from from all 9 rallies.

6. SUPPORT CHAMPIONSHIPS

6.1 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP ON TARMAC

In the 2024 season, the National Rally Championship on Tarmac consists of 4 rallies, as follows:

#	Name	Surface	Coefficient
1	Harghita Rally	Tarmac	1
2	Argeș Rally	Tarmac	1,2
3	Maramureș Rally	Tarmac	1
4	Cluj Rally	Tarmac	1

RWD) plus punctele din Clasamentul General pentru Clasamentul pe Echipe, conform tabelului de la Art. 5.3.1 din prezentul regulament (De exemplu: 15 puncte pentru locul 1, 13 puncte pentru locul 2, 10 puncte pentru locul 3, etc.).

Punctele de la Clasă CNR sau Clasă TRS, Cupă Mono Marcă, Juniori, Debutanți, FWD, RWD pentru Clasamentul pe Echipe sunt cele stabilite în prezentul regulament la Art. 3.1, fără puncte suplimentare pentru clasarea în proba Power Stage. Un junior înscris la una din Clasele RC2, RC2N, RC3, NAT12 sau NAT11 **nu** punctează în Clasamentul „Juniori”.

5.3.1 Punctele din Clasamentul General pentru Clasamentul pe Echipe vor fi:

Locul 1	15	puncte
Locul 2	13	puncte
Locul 3	10	puncte
Locul 4	8	puncte
Locul 5	6	puncte
Locul 6	5	puncte
Locul 7	4	puncte
Locul 8	3	puncte
Locul 9	2	puncte
Locul 10	1	punct

La Festivitatea de Premiere a fiecărei etape, Clasamentul pe Echipe se va premia **doar dacă la etapa respectivă sunt înscrise minim 3 echipe**. În caz contrar, Clasamentul pe Echipe **nu se premiază**.

În cazul în care la un raliu un echipaj care este înscris într-o echipă este exclus (indiferent de motiv), echipa din care acesta face parte va fi exclusă la rândul ei din acel raliu.

În cazul unei egalități în Clasamentul pe Echipe al unui raliu, criteriul de departajare va fi dat de poziția celui mai bine clasat echipaj, component al echipei, în Clasamentul General.

Pentru Clasamentul Final anual pe Echipe se vor aduna punctele obținute de fiecare echipă de la toate cele 9 etape.

6. CAMPIONATE ANEXE

6.1 CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / ASFALT

În sezonul 2024, Campionatul Național de Raliuri / Asfalt este format din 4 etape, după cum urmează:

#	Denumire	Suprafață	Coefficient
1	Raliul Harghitei	Asfalt	1
2	Raliul Argeșului	Asfalt	1,2
3	Raliul Maramureșului	Asfalt	1
4	Raliul Clujului	Asfalt	1

In all Final Classifications of the National Rally Championship on Tarmac, all points from all 4 rallies will be taken into account.

If a crew does not start in all 4 rallies of the National Rally Championship on Tarmac, only the points obtained from the rallies in which they participated will be taken into account.

To become the National Champion on Tarmac it is mandatory to start all 4 rallies. If a crew places first in the Final Championship Classification of the National Rally Championship on Tarmac without meeting this requirement, it will be awarded the title of “Winner”.

To become the National Champion on Tarmac in Category / Class, it is mandatory to start all 4 rallies, and Category / Class must consist of a minimum of 5 crews with an annual license for a minimum of 3 rallies of the 2024 National Rally Championship on Tarmac. If a crew places first in any of the Final Classifications of the National Rally Championship on Tarmac without meeting these requirements, it will be awarded the title of “Winner.”

A crew who did not start in at least 3 rallies in the 2024 National Rally Championship on Tarmac will not be eligible for any title or prize in any of the Final Classifications of the National Rally Championship on Tarmac.

It is considered that a crew “started” in a rally when they actually started at least one Special Stage or Super Special Stage of that rally, according to Art. 48.

“The most points” refers to the total points obtained from the respective rally, without additional points.

6.2 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP ON GRAVEL

In the 2024 season, the National Rally Championship on Gravel consists of 5 rallies, as follows:

#	Name	Surface	Coefficient
5	Sibiu Rally	Gravel	1,2
6	Moldova Rally	Gravel	1
7	Iași Rally	Gravel	1
8	Brașov Rally	Gravel	1
9	Vâlcea Rally	Gravel	1

In all Final Classifications of the National Rally Championship on Gravel, all points from all 5 rallies will be taken into account.

În toate Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Asfalt, se vor lua în calcul toate punctele de la toate cele 4 etape.

În cazul în care un echipaj nu ia startul la toate cele 4 etape din Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, se iau în calcul toate punctele obținute de la etapele la care a luat startul.

Pentru a deveni Campion Național pe Asfalt este obligatoriu startul la toate cele 4 etape. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în Clasamentul Final al Campionatului Național de Raliuri / Asfalt fără să îndeplinească această cerință, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Pentru a deveni Campion Național pe Asfalt la Categorie / Clasă este obligatoriu startul la toate cele 4 etape, iar Categoria / Clasa trebuie să fie constituită din minim 5 echipaje cu licență anuală la minim 3 etape din Campionatul Național de Raliuri / Asfalt 2024. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatul Național de Raliuri / Asfalt fără să îndeplinească aceste cerințe, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Un echipaj care nu a luat startul la minim 3 etape în Campionatul Național de Raliuri / Asfalt 2024 nu va putea obține niciun titlu, respectiv niciun premiu în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Asfalt.

Se consideră că un echipaj „a luat startul” într-un raliu atunci când acesta a luat startul efectiv pe minim o Probă Specială sau Probă Super Specială a raliului, conform Art. 48.

„Cele mai multe puncte” reprezintă totalul punctelor obținute de la etapa respectivă, fără puncte suplimentare.

6.2 CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / MACADAM

În sezonul 2024, Campionatul Național de Raliuri / Macadam este format din 5 etape, după cum urmează:

#	Denumire	Suprafață	Coefficient
5	Raliul Sibiului	Macadam	1,2
6	Raliul Moldovei	Macadam	1
7	Raliul Iașului	Macadam	1
8	Raliul Brașovului	Macadam	1
9	Raliul Vâlcii	Macadam	1

În toate Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Macadam, se vor lua în calcul toate punctele de la toate cele 5 etape.

If a crew does not start in all 5 rallies of the National Rally Championship on Gravel, only the points obtained from the rallies in which they participated will be taken into account.

To become the National Champion on Gravel it is mandatory to start all 5 rallies. If a crew places first in the Final Championship Classification of the National Rally Championship on Gravel without meeting this requirement, it will be awarded the title of "Winner".

To become the National Champion on Gravel in Category / Class, it is mandatory to start all 5 rallies, and Category / Class must consist of a minimum of 5 crews with an annual license for a minimum of 4 rallies of the 2024 National Rally Championship on Gravel. If a crew places first in any of the Final Classifications of the National Rally Championship on Gravel without meeting these requirements, it will be awarded the title of "Winner."

A crew who did not start in at least 4 rallies in the 2024 National Rally Championship on Gravel will not be eligible for any title or prize in any of the Final Classifications of the Gravel Championship.

It is considered that a crew "started" in a rally when they actually started at least one Special Stage or Super Special Stage of that rally, according to Art. 48.

"The most points" refers to the total points obtained from the respective rally, without additional points.

6.3 RALLY START TROPHY

In the 2024 season, the Rally Start Trophy consists of 9 rallies, as follows:

#	Name	Surface	Coefficient
1	Harghita Rally	Tarmac	1
2	Argeș Rally	Tarmac	1,2
3	Maramureș Rally	Tarmac	1
4	Cluj Rally	Tarmac	1
5	Sibiu Rally	Gravel	1,2
6	Moldova Rally	Gravel	1
7	Iași Rally	Gravel	1
8	Brașov Rally	Gravel	1
9	Vâlcea Rally	Gravel	1

In all Final Classifications of the Rally Start Trophy, points obtained in the best 3 tarmac rallies and points obtained in the best 3 gravel rallies will be taken into account.

În cazul în care un echipaj nu ia startul la toate cele 5 etape din Campionatul Național de Raliuri / Macadam, se iau în calcul toate punctele obținute de la etapele la care a luat startul.

Pentru a deveni Campion Național pe Macadam este obligatoriu startul la toate cele 5 etape. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în Clasamentul Final al Campionatului Național de Raliuri / Macadam fără să îndeplinească această cerință, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Pentru a deveni Campion Național pe Macadam la Categorie / Clasă este obligatoriu startul la toate cele 5 etape, iar Categoria / Clasa trebuie să fie constituită din minim 5 echipaje cu licență anuală la minim 4 etape din Campionatul Național de Raliuri / Macadam 2024. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Macadam fără să îndeplinească aceste cerințe, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Un echipaj care nu a luat startul la minim 4 etape în Campionatul Național de Raliuri / Macadam 2024 nu va putea obține niciun titlu, respectiv niciun premiu în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului de Macadam.

Se consideră că un echipaj „a luat startul” într-un raliu atunci când acesta a luat startul efectiv pe minim o Probă Specială sau Probă Super Specială a raliului, conform Art. 48.

„Cele mai multe puncte” reprezintă totalul punctelor obținute de la etapa respectivă, fără puncte suplimentare.

6.3 TROFEUL RALLY START

În sezonul 2024, Trofeul Rally Start este format din 9 etape, după cum urmează:

#	Denumire	Suprafață	Coefficient
1	Raliul Harghitei	Asfalt	1
2	Raliul Argeșului	Asfalt	1,2
3	Raliul Maramureșului	Asfalt	1
4	Raliul Clujului	Asfalt	1
5	Raliul Sibiului	Macadam	1,2
6	Raliul Moldovei	Macadam	1
7	Raliul Iașului	Macadam	1
8	Raliul Brașovului	Macadam	1
9	Raliul Vâlcii	Macadam	1

În toate Clasamentele Finale ale Trofeului Rally Start, se vor lua în calcul punctele obținute la cele mai bune 3 etape desfășurate pe asfalt plus punctele obținute la cele mai bune 3 etape desfășurate pe macadam.

If a crew starts 3 or less rallies on tarmac and starts 3 or less rallies on gravel, all the points obtained from the rallies in which he started are taken into account.

The National Champion of the Rally Start Trophy is the occupant of the first position in the Final Classification of Group A (2WD), and to become the National Champion of Rally Start Trophy, it is mandatory to participate in a minimum of 3 rallies on tarmac and 3 rallies on gravel. If a crew places first in the Final Championship of the Rally Start Trophy without meeting this requirement, it will be awarded the title of "Winner."

To become the National Champion in Group / Class of Rally Start Trophy, it is mandatory to participate in a minimum of rallies on tarmac and 3 rallies on gravel, and Group / Class must consist of a minimum of 5 crews with an annual license for a minimum of 5 rallies of the 2024 Rally Start Trophy. If a crew places first in any of the Final Championship of the Rally Start Trophy without meeting these requirements, it will be awarded the title of "Winner."

A crew who does not compete in a minimum of 5 rallies in the Rally Start Trophy will not be able to win any title or prize in any of the Final Classifications of the Rally Start Trophy.

It is considered that a crew "started" in a rally when they actually started at least one Special Stage or Super Special Stage of that rally, according to Art. 48.

"The most points" refers to the total points obtained from the respective rally, without additional points.

6.4 ONE MAKE SERIES

Each One Make Series organiser and / or promoter is required to implement the Sporting and Technical Regulations for the Series they are organising and also to manage their competition throughout the 2024 season until the Final Classifications are established and submitted to the FRAS for the 2024 Annual FRAS Prize Giving.

All One Make Series must respect the scoring algorithm of the National Rally Championship, that is, the points obtained in the best 3 rallies run on tarmac plus the points obtained in the best 3 rallies run on gravel will be taken into account (see Art. 3.2).

The terms used in the Sporting and Technical Regulations of each One Make Series must correspond exactly to those in the CNR Sporting Regulations. These regulations must also comply with the requirements of the CNR Sporting Regulations.

În cazul în care un echipaj ia startul la 3 etape sau mai puține desfășurate pe asfalt și startul la 3 etape sau mai puține desfășurate pe macadam, se iau în calcul toate punctele obținute de la etapele la care a luat startul.

Campionul Național al Trofeului Rally Start este ocupantului poziției 1 în **Clasamentul Final al Grupei A (2RM)**, iar pentru a deveni Campion Național al Trofeului Rally Start este obligatoriu startul la minim 3 etape desfășurate pe asfalt și 3 etape desfășurate pe macadam. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în Clasamentul Final al Trofeului Rally Start fără să îndeplinească această cerință, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Pentru a deveni Campion Național la Grupă / Clasă în Trofeul Rally Start este obligatoriu startul la minim 3 etape desfășurate pe asfalt și 3 etape desfășurate pe macadam, iar Grupa / Clasa trebuie să fie constituită din minim 5 echipaje cu licență anuală la minim 5 etape din Trofeul Rally Start 2024. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în oricare din Clasamentele Finale ale Trofeului Rally Start fără să îndeplinească aceste cerințe, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”.

Un echipaj care nu a luat startul la minim 5 etape în Trofeul Rally Start nu va putea obține niciun titlu, respectiv niciun premiu în oricare din Clasamentele Finale ale Trofeului Rally Start.

Se consideră că un echipaj „a luat startul” într-un raliu atunci când acesta a luat startul efectiv pe minim o Probă Specială sau Probă Super Specială a raliului, conform Art. 48.

„Cele mai multe puncte” reprezintă totalul punctelor obținute de la etapa respectivă, fără puncte suplimentare.

6.4 CUPE MONO MARCĂ

Fiecare organizator și / sau promotor de Cupă Mono Marcă este obligat să-și implementeze Regulamentul Sportiv și Tehnic pentru Cupa pe care o organizează și, de asemenea, să își gestioneze competiția pe tot parcursul sezonului 2024, până la stabilirea Clasamentelor Finale pe care le vor transmite către FRAS în vederea premierii la Gala Campionilor 2024.

Toate Cupele Mono Marcă trebuie să respecte algoritmul de punctare al Campionatului Național de Raliuri, anume se vor lua în calcul punctele obținute la cele mai bune 3 etape desfășurate pe asfalt plus punctele obținute la cele mai bune 3 etape desfășurate pe macadam (vezi Art. 3.2).

Termenii utilizați în Regulamentul Sportiv și Tehnic al fiecărei Cupe Mono Marcă trebuie să corespundă întocmai cu cei din Regulamentul Sportiv CNR. De asemenea, aceste regulamente trebuie să respecte prescripțiile Regulamentului Sportiv CNR.

Any contractual discrepancy between the parties arising in any One Make Series must be settled internally, within the Series, and only disciplinary and / or sporting infringements will be settled under the jurisdiction of the FRAS.

6.5 NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR HISTORIC VEHICLES

The Historic Competition Vehicles Department is required to implement the Sporting and Technical Regulations for the National Rally Championship for Historic Vehicles and also to manage its Championship throughout the 2024 season, until the Final Classifications are established and submitted to the FRAS for awarding at the 2024 Annual FRAS Prize Giving.

The terms used in the Sporting and Technical Regulations of the National Rally Championship for Historic Vehicles must correspond exactly to those in the CNR Sporting Regulations. These regulations must also comply with the requirements of the CNR Sporting Regulations.

Any discrepancy arising in the National Rally Championship for Historic Vehicles must be settled internally, within the Historic Competition Vehicles Department, and only disciplinary and / or sporting infringements will be settled under the jurisdiction of the FRAS.

7. NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR ROOKIES AND JUNIORS

7.1 ROOKIES

A driver is considered a rookie in their first season in any of the Championships / Trophies / Cups, regardless of age.

The conditions for the participation of a rookie driver are as follows:

- Comply with the provisions of Art. 4.1 of this regulations
- To participate with a co-driver who has a minimum of 5 full seasons experience in the National Rally Championship
- To participate with a car in the RC4, RC5, RC5N, NAT12 Class or in the Rally Start Trophy in Group A (2WD)

In order to pass the rookie status and to gain experience, it is mandatory for a driver to place (finish without dropping out) in at least 3 rallies on tarmac and at least 3 rallies on gravel. Otherwise, the driver will remain a rookie the following season.

In the same competition season, a driver cannot exceed the rookie status, regardless of the number of rallies completed.

Orice discrepanță contractuală între părți apărută în oricare Cupă Mono Marcă trebuie soluționată intern, în cadrul Cupei, iar sub jurisdicția FRAS se vor soluționa doar abaterile de natură disciplinară și / sau sportivă.

6.5 CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU VEHICULE ISTORICE

Comisia de Automobile Istorice de Competiție este obligată să-și implementeze Regulamentul Sportiv și Tehnic pentru Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice și, de asemenea, să își gestioneze Campionatul pe tot parcursul sezonului 2024, până la stabilirea Clasamentelor Finale pe care le vor transmite către FRAS în vederea premierii la Gala Campionilor 2024.

Termenii utilizați în Regulamentul Sportiv și Tehnic al Campionatului Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice trebuie să corespundă întocmai cu cei din Regulamentul Sportiv CNR. De asemenea, aceste regulamente trebuie să respecte prescripțiile Regulamentului Sportiv CNR.

Orice discrepanță apărută în Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice trebuie soluționată intern, în cadrul Comisiei de Automobile Istorice de Competiție, iar sub jurisdicția FRAS se vor soluționa doar abaterile de natură disciplinară și / sau sportivă.

7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENRU DEBUTANȚI ȘI JUNIORI

7.1 DEBUTANȚI

Un pilot este considerat debutant la primul său sezon în oricare din Campionate / Trofee / Cupe, indiferent de vârstă.

Condițiile pentru participarea unui pilot debutant sunt următoarele:

- Să respecte prevederile Art. 4.1 din prezentul regulament
- Să participe alături de un co-pilot care are un nivel de experiență de minim 5 sezoane complete în Campionatul Național de Raliuri
- Să participe cu un automobil din Clasa RC4, RC5, RC5N, NAT12 sau în Trofeul Rally Start, la Grupa A (2RM)

Pentru a depăși statutul de debutant și pentru a acumula experiență este obligatoriu ca un pilot să se claseze (să termine fără abandon) la minim 3 etape desfășurate pe asfalt și la minim 3 etape desfășurate pe macadam. În caz contrar, în sezonul următor acesta va rămâne debutant.

În același sezon competițional, un pilot nu poate depăși statutul de debutant, indiferent de numărul de etape terminate.

7.2 JUNIORS

A driver is considered a junior if they are between 18 and 25 years old at January 1st 2024.

As an exception, a underage competitor can apply for a rally driver's license under the following conditions:

- They are at least 16 years old at January 1st 2024
- Submit a notarized statement from parents or guardians agreed by FRAS (template on www.fras.ro)
- Comply with the provisions of Art. 4.1 of this regulations
- Romanian underage rookie drivers must have a minimum of 2 full seasons of sport activity in the FRAS Championships, of which at least one full season in the National Parallel Slalom Championship. In the case of foreign underage rookie drivers, together with the Certificate of Graduation from a Rally Driving School (see Art. 4.1 of these regulations), a sports record and / or sports history is required. Each individual case will be examined by the Rally Department, the Licensing Department and the FRAS Sporting Director
- To participate with a co-driver who has a minimum of 5 full seasons experience in the National Rally Championship
- Underage rookie drivers must only in the One Make Series or in the Rally Start Trophy, mandatory in the A1 Class, but in any case the car must not exceed a maximum of 150 HP

Registration in the National Rally Championship for Juniors is automatic if the age criteria are met.

Junior drivers score points in the National Rally Championship for Juniors only if they participate with a competition car that falls into class RC4, RC5, RC5N, and in the case of the Rally Start Trophy, if they participate with a competition car of A1 Class.

When a driver wins the title of Champion or Winner in the National Rally Championship for Juniors in a season, they will no longer be considered a junior regardless of their age.

8. DEAD HEAT IN CHAMPIONSHIP

8.1 DRIVERS AND CO-DRIVERS

For drawing up the Final and / or Provisional Classification of a Championship, the rule for deciding between crews who have scored exactly the same points total shall be:

8.1.1 According to the greater number of first places, then second places, then third places, etc., achieved in the Final Classification on their respective Championship, counting only those rallies which have served to make up their points total.

7.2 JUNIORI

Un pilot este considerat junior dacă are vârsta cuprinsă între 18 și 25 de ani la 1 Ianuarie 2024.

Pe cale de excepție, un sportiv minor poate solicita licență de pilot raliu, cu următoarele condiții:

- Să aibă vârsta de minim 16 ani la 1 Ianuarie 2024
- Să depună o declarație notarială din partea părinților sau tutorilor agreată de FRAS (modelul de pe www.fras.ro)
- Să respecte prevederile Art. 4.1 din prezentul regulament
- Piloții debutanți minori români trebuie să aibă minim 2 sezoane complete de activitate sportivă în cadrul Campionatelor FRAS, din care minim un sezon complet în Campionatul Național de Slalom Paralel. În cazul piloților debutanți minori străini, alături de Certificatul de Absolvire al unei Școli de Pilotaj (vezi Art. 4.1 din prezentul regulament) este necesar un palmares și / sau istoric sportiv. Fiecare caz în parte va fi analizat de către Comisia de Raliuri, Comisia de Licențiere și Directorul Sportiv FRAS
- Să participe alături de un co-pilot care are un nivel de experiență de minim 5 sezoane complete în Campionatul Național de Raliuri
- Piloții debutanți minori trebuie să participe doar într-o Cupă Mono Marcă sau în Trofeul Rally Start, obligatoriu la Clasa A1, dar în oricare din variante automobilul să nu depășească maxim 150 CP

Înscrierea în Campionatul Național de Raliuri pentru Juniori se face automat dacă se îndeplinesc criteriile de vârstă.

Piloții juniori punctează în Clasamentul Național de Raliuri pentru Juniori doar dacă participă cu un automobil de competiții care se încadrează la clasa RC4, RC5, RC5N, iar în cazul Trofeului Rally Start dacă participă cu un automobil de competiții de Clasa A1.

Atunci când un pilot obține într-un sezon titlul de Campion sau Câștigător în Clasamentul Național de Raliuri pentru Juniori, acesta nu va mai fi considerat junior indiferent de vârsta pe care o are.

8. EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT

8.1 PILOȚI ȘI CO-PILOȚI

Pentru întocmirea Clasamentelor Finale și / sau Provizorii ale unui Campionat, regula de departajare între echipajele care au obținut exact același număr de puncte este următoarea:

8.1.1 În funcție de numărul mai mare de locuri întâi, apoi de locuri doi, apoi de locuri trei, etc., obținute în Clasamentul Final în Campionatul respectiv, luând în considerare doar raliurile care au servit la alcătuirea punctajului total.

8.1.2 According to the greater number of highest places achieved in the Final Classifications of their respective Championship, taking into consideration only those rallies in which all of the crews 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 13th places, etc.).

8.1.3 In the event of a further tie, the winner will be the crew with the highest number of points in the final event of the Championship. If there is no tied crew classified, the penultimate event will be considered and so on.

8.2 TEAMS

In the Classification of National Rally Championship for Teams the rule of deciding between teams which have scored exactly the same points total shall be as follows:

8.2.1 According to the greater number of highest places by the Team achieved in the Championship rounds.

8.2.2 According to the number of 9th places, 10th places, etc. (one 9th place being worth more than any number of 10th, etc.).

8.2.3 In the event of a further tie, the winning team will be the team with the highest number of points in the final event of the Championship. If there is no tied team classified, the penultimate event will be considered and so on.

9. CRITERIA FOR PRIORITY DRIVERS

9.1 FRAS PRIORITY DRIVERS

FRAS priority drivers are those determined according to the previous season's Classification, based on the following criteria:

- Priority drivers designated by the FIA (if applicable)
- The Overall Champion of the previous National Rally Championship season
- Drivers ranked 2nd - 5th in the overall National Rally Championship Classification, if they have won at least one rally in the National Rally Championship in the previous season
- The driver who obtained the title of National Champion in the National Championship Rally on Tarmac in the previous season
- The driver who obtained the title of National Champion in the National Championship Rally on Gravel in the previous season
- The driver with the most Special Stages won, designated from among those who scored in the General Classification of the National Rally Championship in the previous season

8.1.2 În funcție de numărul cel mai mare de poziții ocupate în Clasamentele Finale din Campionatele respective, luând în considerare doar acele raliuri în care toate echipajele în cauză au participat (un loc 11 valorând mai mult decât oricâte locuri 12, un loc 12 valorând mai mult decât oricâte locuri 13, etc.).

8.1.3 În cazul unei noi egalități, câștigătorul va fi echipajul cu cel mai mare număr de puncte la ultima etapă a Campionatului. Dacă nu există niciun echipaj clasat la egalitate, se va lua în considerare penultimul eveniment și așa mai departe.

8.2 ECHIPE

În Clasamentul Campionatului Național de Raliuri pentru Echipe regula de departajare între echipele care au obținut exact același număr de puncte este următoarea:

8.2.1 În funcție de cel mai mare număr de locuri mai bune obținute de Echipă în etapele din Campionat.

8.2.2 În funcție de numărul de locuri 9, 10, etc. (un loc 9 valorând mai mult decât oricâte locuri 10, etc.).

8.2.3 În cazul unei noi egalități, echipa câștigătoare va fi echipa cu cel mai mare număr de puncte la ultima etapă a Campionatului. Dacă nu există nicio echipă clasată la egalitate, se va lua în considerare penultimul eveniment și așa mai departe.

9. CRITERII PENTRU PILOȚII PRIORITARI

9.1 PILOȚI PRIORITARI FRAS

Piloții prioritari FRAS sunt cei stabiliți conform Clasamentului din sezonul precedent, pe baza următoarelor criterii:

- Piloți prioritari desemnați de către FIA (dacă este cazul)
- Campionul Absolut al Campionatului Național de Raliuri din sezonul precedent
- Piloții clasăți pe locurile 2 - 5 în Clasamentul General al Campionatului Național de Raliuri, dacă au câștigat cel puțin un raliu în Campionatul Național de Raliuri în sezonul precedent
- Pilotul care a obținut titlul de Campion Național în Campionatul Național de Raliuri / Asfalt în sezonul precedent
- Pilotul care a obținut titlul de Campion Național în Campionatul Național de Raliuri / Macadam în sezonul precedent
- Pilotul cu cele mai multe Probe Speciale câștigate, desemnat din rândul celor care au punctat în Clasamentul General al Campionatului Național de Raliuri din sezonul precedent

9.2 REPOSITIONING OF PRIORITY DRIVERS

The Stewards may reposition an FIA and / or FRAS 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 Start Order.

On Leg 1 of the rally, FIA and / or FRAS priority drivers are first in the Start Order. The Start Order for Leg 2 of the rally is given by the Leg 1 Classification, without penalties and without the times achieved in any Super Special Stage (if this was run at the end of Leg 1), with a 2 minute starting interval for all priority drivers.

10. RALLY CHARACTERISTICS

10.1 RALLY CONFIGURATION

10.1.1 The surfaces of all Special Stages must remain the same during a rally. However, a waiver request should be sent to the FRAS (Organizer Guidelines - Appendix 7) when the use of limited sections of tarmac on a gravel rally or vice versa exceed 10% of one Special Stage length. A Super Special Stage may have different road surfaces.

In tarmac rallies, it is acceptable for the liaison sectors to include short segments of gravel in roadworthy condition.

10.1.2 In the National Rally Championship, a rally with a coefficient of 1,2 must have 140 km of Special Stages and a rally with a coefficient of 1 must have 125 km of Special Stages. With the approval of the Rally Department, the length of the Special Stages may be up to 5% longer or shorter.

Any change to the number of km of Special Stages will need the approval of the Rally Department.

There shall be no single Special Stage minimum or maximum distance. However, there must ideally be no more than 50 km of Special Stages between 2 visits to Service Parks or Remote Service Areas.

10.1.3 In the case of tarmac rallies, each Special Stage can be run a maximum of 3 times, except for Super Special Stages.

In the case of gravel rallies, each Special Stage can be run a maximum of 2 times, except for Super Special Stages. By way of exception, in the case of gravel rallies, a Waiver may be requested from the Rally Department (Organizer Guidelines - Appendix 7) to run a single Special Stage a maximum of 3 times.

9.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR PRIORITARI

Comisarii Sportivi pot re-poziționa un pilot prioritar FIA și / sau FRAS atunci când acesta participă la un raliu cu un automobil de concurs care, în opinia acestora, nu își justifică prioritatea în Ordinea de Start inițială.

În Ziua 1 a raliului, piloții prioritari FIA și / sau FRAS sunt primii în Ordinea de Start. Ordinea de Start pentru Ziua 2 a raliului este dată de Clasamentul Zilei 1, fără penalizări și fără timpii realizați la orice Probă Super Specială (dacă aceasta s-a desfășurat la sfârșitul Zilei 1), cu un interval de start de 2 minute pentru toți piloții prioritari.

10. CARACTERISTICILE UNUI RALIU

10.1 CONFIGURAȚIA UNUI RALIU

10.1.1 Suprafața de desfășurare a tuturor Probelor Speciale trebuie să rămână neschimbată în timpul un raliu. Totuși, în cazul în care pe Probele Speciale se utilizează secțiuni limitate de asfalt la un raliu desfășurat pe macadam sau invers care depășesc 10% din lungimea Probei Speciale, este necesară o Derogare din partea FRAS (Anexa 7 - Caiet de Sarcini). Probele Super Speciale pot avea altă suprafață de desfășurare.

La raliurile desfășurate pe asfalt, se acceptă ca etapele de legătură să includă porțiuni scurte de macadam în stare bună de circulație.

10.1.2 În Campionatul Național de Raliuri, un raliu care are coeficientul 1,2 trebuie să aibă 140 km de Probe Speciale, iar un raliu care are coeficientul 1 trebuie să aibă 125 km de Probe Speciale. Cu avizul Comisiei de Raliuri, lungimea Probelor Speciale poate fi cu maxim 5% mai mare sau mai mică.

Orice modificare a numărului de km de Probe Speciale va avea nevoie de avizul Comisiei de Raliuri.

Nu există un minim sau un maxim al lungimii unei Probe Speciale. Totuși, nu trebuie să fie mai mult de 50 km de Probe Speciale între 2 treceri prin Parcul de Service sau Parcul de Service Îndepărtat.

10.1.3 În cazul raliurilor desfășurate pe asfalt, fiecare Probă Specială se poate parcurge de maxim 3 ori, cu excepția Probelor Super Speciale.

În cazul raliurilor desfășurate pe macadam, fiecare Probă Specială se poate parcurge de maxim 2 ori, cu excepția Probelor Super Speciale. Pe cale de excepție, în cazul raliurilor desfășurate pe macadam se poate solicita o Derogare către Comisia de Raliuri (Caiet de Sarcini - Anexa 7) pentru parcurgerea unei singure Probe Speciale de maxim 3 ori.

10.2 PROGRAMMES 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.

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

- Reconnaissance
- Administrative Checks (may also take place prior to the beginning of reconnaissance)
- Pre-Rally Scrutineering
- Free Practice / Qualifying Stage (if applicable)
- Shakedown (if any)
- Ceremonial Start (if any)
- Rally
- Podium Ceremony

The rally timetable must be approved by the Rally Department.

It is mandatory that the organiser creates a Rally Safety Presentation (*i.e. Power Point, Google Slides*) and makes it available to participants. Details of the Safety Presentation are described in the Organizer Guidelines.

The Rally Start Trophy and the National Rally Championship for Historic Vehicles have the same documentation (Supplementary Regulations, Programme, Itinerary) as the National Rally Championship and will be subject to the same rules for the conduct of each rally.

The last Special Stage of the rally must be the "Power Stage" (Art. 50), unless the last Special Stage is a Super Special Stage. In this case, the Power Stage shall be the penultimate Special Stage.

10.2.2 Rallies may competitively run over maximum 2,5 days for rallies with a coefficient of 1,2 and maximum 2 days for rallies with a coefficient of 1, including section starts or section finishes. The format of each rally will be approved by the Rally Department.

10.2.3 Rallies should finish on a Saturday or, preferably, a Sunday.

10.2.4 Each organiser must organise a Ceremonial Finish, according to the Organizer Guidelines. This must take place after the last Special Stage of the rally, at a location determined by the organiser, and the full details and procedure must be specified in the Supplementary Regulations.

The Podium Ceremony shall be held no later than 30 minutes after the last car has entered the Parc Fermé.

10.2.5 The reconnaissance schedule shall take place over maximum 2 days.

10.2 PROGRAMUL UNUI RALIU

În afară de respectarea criteriilor de mai jos, organizatorii sunt încurajați să își dezvolte propriile caracteristici ale raliului și își pot concepe propriul Program / Plan Orar.

10.2.1 Programul unui raliu se va desfășura în următoarea ordine:

- Recunoașteri
- Verificări Administrative (pot avea loc și înainte de începerea recunoașterilor)
- Verificări Tehnice Inițiale
- Antrenamente / Calificări (dacă este cazul)
- Shakedown (dacă există)
- Start Festiv (dacă există)
- Raliu
- Festivitatea de Premiere

Programul raliului trebuie aprobat de către Comisia de Raliuri.

Este obligatoriu ca organizatorul să creeze o Prezentare de Securitate raliului (*ex: Power Point, Google Slides*) pe care să o pună la dispoziția participanților. Detalii despre această Prezentare de Securitate este descrisă în Caietul de Sarcini.

Trofeul Rally Start și Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice au aceeași documentație (Regulament Particular, Program, Plan Orar) ca și Campionatul Național de Raliuri și se vor supune aceluiași reguli privind desfășurarea fiecărui raliu.

Ultima Probă Specială a raliului trebuie să fie Proba „Power Stage” (Art. 50), cu excepția cazului când ultima Probă Specială este o Probă Super Specială. În acest caz, Proba „Power Stage” va fi penultima Probă Specială.

10.2.2 Elementul competitiv al unui raliu se va desfășura pe parcursul a maxim 2,5 zile în cazul raliurilor care au coeficient 1,2, respectiv pe parcursul a 2 zile în cazul raliurilor care au coeficient 1, incluzând startul secțiunilor sau finalul secțiunilor. Formatul fiecărui raliu va fi aprobat de către Comisia de Raliuri.

10.2.3 Un raliu trebuie să se încheie Sâmbătă sau, de preferință, Duminică.

10.2.4 Fiecare organizator trebuie să organizeze o Sosire Festivă, conform Caietului de Sarcini. Aceasta trebuie să aibă loc după ultima Probă Specială a raliului, într-o locație stabilită de organizator, iar detaliile și procedura completă trebuie precizată în Regulamentul Particular.

Festivitatea de Premiere va avea loc în maxim 30 de minute după intrarea ultimului automobil în Parcul Închis.

10.2.5 Programul de recunoașteri trebuie să se desfășoare pe parcursul a maxim 2 zile.

Reconnaissance for the Super Special Stage / Stages can be made:

- Unrestricted, on foot, following the detailed Road Book or Super Special Stage map;
- By reconnaissance car only where public road traffic permits and in compliance with Art. 35.4.3;
- On a schedule restricted to public road traffic, with the reconnaissance car and in compliance with Art. 35.4.3.

10.3 RESPECT OF THE OFFICIAL ITINERARY AND SPORTING PROGRAMME

10.3.1 Except in a case of force majeure, the Clerk of the Course must ensure that the Itinerary is respected.

The programme and / or Itinerary of the rallies entered in the FIA calendar will be established in accordance with the provisions of the FIA Regional Rally Sporting Regulations (FIA RRSR). Any request for modification of the programme and / or Itinerary must be duly justified (with reasons) by the organiser and approved by the Rally Department.

10.3.2 No objections made immediately before or during the running of the rally will be taken into consideration unless approved by the Rally Department or Safety Department.

OFFICIALS

11. OFFICIALS AND DELEGATES

11.1 STEWARDS

The Panel of Stewards (the Stewards) shall always comprise three members. The Marshal Department appoint the Chairperson and two Stewards. 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.

11.2 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:

11.2.1 FRAS Sporting Delegate

The FRAS Sporting Delegate is a member of the Rally Department. The FRAS Sporting Delegate will liaise with the Clerk of the Course and all other appointed FRAS officials and delegates.

11.2.2 FRAS Technical Delegate

The FRAS Technical Delegate will liaise with the Clerk of the Course and will be the Chief Scrutineer responsible for all technical matters.

Recunoașterile pentru Proba / Probele Super Speciale se pot face:

- Fără restricții, pe jos, urmărind reперele detaliate din Road Book sau harta Probei Super Speciale;
- Cu automobilul de recunoașteri doar în cazul în care circulația publică rutieră permite acest lucru și cu respectarea Art. 35.4.3;
- În cadrul unui program restricționat circulației publice rutiere, cu automobilul de recunoașteri și cu respectarea Art. 35.4.3.

10.3 RESPECTAREA PLANULUI ORAR ȘI A PROGRAMULUI SPORTIV

10.3.1 Cu excepția cazurilor de forță majoră, Directorul de Concurs trebuie să se asigure că Planul Orar este respectat.

Programul și / sau Planul Orar al raliurilor înscrise și în calendarul FIA va fi stabilit în conformitate cu prevederile Regulamentului Sportiv pentru Raliuri Regionale (FIA RRSR). Orice solicitare de modificare a programului și / sau a Planului Orar trebuie justificată temeinic (cu argumente) de către organizator și aprobată de Comisia de Raliuri.

10.3.2 Nicio obiecție formulată înainte sau în timpul desfășurării raliului nu va fi luată în considerare, cu excepția cazului în care este aprobată de către Comisia de Raliuri sau Comisia de Securitate.

OFICIALI

11. OFICIALI ȘI DELEGAȚI

11.1 COMISARIII SPORTIVI

Colegiul Comisarilor Sportivi (CCS) este compus întotdeauna din trei membri. Comisia Centrală de Arbitri numește Președintele și doi Comisari Sportivi. Trebuie să existe o legătură permanentă de comunicare între CCS și Directorul de Concurs. În timpul desfășurării raliului, cel puțin unul dintre Comisarii Sportivi trebuie să fie în apropierea Comandamentului Raliului.

11.2 DELEGAȚI FRAS

Următorii delegați pot fi numiți de FRAS, iar fiecare dintre ei va întocmi un raport cu privire la responsabilitățile sale din timpul raliului:

11.2.1 Delegat Sportiv FRAS

Delegatul Sportiv FRAS este un membru al Comisiei de Raliuri. Delegatul Sportiv FRAS va colabora cu Directorul de Concurs și cu toți ceilalți oficiali și delegați FRAS.

11.2.2 Delegat Tehnic FRAS

Delegatul Tehnic FRAS va colabora cu Directorul de Concurs și va fi Șeful Verificărilor Tehnice, responsabil pentru toate aspectele tehnice.

11.2.3 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.

If the safety conditions cannot be met within this time period, or in case that the Special Stage is found not to be implemented as per the submitted final safety dossier (see Organizer Guidelines), and it creates a major hazard in the opinion of the FRAS Safety Delegate he will request the Clerk of the Course to cancel the Special Stage. In the case that the Clerk of the Course decides not to follow the request from the FRAS Safety Delegate to cancel the Special Stage, the FRAS Safety Delegate may report the matter to the Stewards. The FRAS Safety Delegate reserves the right to report to the Rally Department a serious safety concern which may result in a Yellow Card being awarded to the event.

11.2.4 FRAS Media Delegate

The FRAS Media Delegate will be in charge of all the media matters including Pre-Rally and Post-Rally Press Conferences.

11.2.5 FRAS Medical delegate

The FRAS Medical Delegate will liaise with the Chief Medical Officer of the rally regarding all medical aspects.

11.2.6 FRAS Observer

The FRAS Observer will review and verify all aspects of the rally and complete the FRAS Observer Report (Organizer Guidelines - Appendix 1).

According to the results obtained at each rally, as per the FRAS Observer Report, the following Classification for rally organizers will be established at the end of the 2024 season:

- Overall ranking of rally organizers, for informational purposes
- Ranking of organizers of tarmac rallies (1st, 2nd, 3rd, and 4th places)
- Ranking of organizers of gravel rallies (1st, 2nd, 3rd, 4th and 5th places)

At the end of the 2024 season, the rallies on tarmac and gravel classified in 1st position will receive a coefficient of 1,2 for the 2025 season, and the other rallies will have a coefficient of 1.

If a candidate rally appears from the 2025 season, depending on the surface, it can replace the rally with the same competition surface that ranked last at the end of the 2024 season. (i.e., *A candidate rally proposed on tarmac can replace the rally run on tarmac that ranked last in the Classification of tarmac rallies*).

11.2.3 Delegat de Securitate FRAS

Delegatul de Securitate FRAS este responsabil în mod special de monitorizarea siguranței spectatorilor și a reprezentanților media. Acesta are puterea de a amâna startul unei Probe Speciale cu maxim 30 de minute dacă consideră condiții de securitate nesatisfăcătoare.

Dacă condițiile de securitate nu pot fi rezolvate în acest interval de timp sau dacă se constată că Proba Specială nu îndeplinește prevederile din ultimul Plan de Securitate prezentat (vezi Caiet de Sarcini), iar aceasta creează un pericol major în opinia Delegatului de Securitate FRAS, acesta va solicita Directorului de Concurs anularea Probei Speciale. În cazul în care Directorul de Concurs decide să nu se conformeze solicitării Delegatului de Securitate FRAS de a anula Proba Specială, Delegatul de Securitate FRAS poate raporta problema Comisarilor Sportivi. Delegatul de Securitate FRAS își rezervă dreptul de a raporta Comisiei de Raliuri o problemă gravă de securitate care poate duce la acordarea unui Cartonaș Galben etapei.

11.2.4 Delegat Media FRAS

Delegatul Media FRAS va fi responsabil pentru toate aspectele media, inclusiv conferințele de presă inițială și finală a raliului.

11.2.5 Delegat Medical FRAS

Delegatul Medical FRAS va colabora cu Medicul Șef al raliului cu privire la toate aspectele medicale.

11.2.6 Observator FRAS

Observatorul FRAS va inspecta și verifica toate aspectele raliului și va completa Raportul Observatorului FRAS (Caiet de Sarcini - Anexa 1).

În funcție de rezultatele obținute la fiecare etapă, conform Raportului Observatorului FRAS, la finalul sezonului 2024 se vor alcătui următoarele Clasamente pentru organizatorii de raliu:

- Clasamentul general organizatorilor de raliu, cu caracter informativ
- Clasamentul organizatorilor de raliu desfășurat pe asfalt (Locul 1, 2, 3 și 4)
- Clasamentul organizatorilor de raliu desfășurat pe macadam (Locul 1, 2, 3, 4 și 5)

La finalul sezonului 2024, etapele desfășurate pe asfalt, respectiv pe macadam clasate pe poziția 1 vor primi în sezonul 2025 coeficient 1,2, iar celelalte etape vor avea coeficient 1.

În cazul în care, din sezonul 2025 apare o etapă candidat, în funcție de suprafața de desfășurare, aceasta poate înlocui etapa cu aceeași suprafață de concurs care la finalul sezonului 2024 s-a clasat pe ultima poziție. (De exemplu: *O etapă candidat propusă pe asfalt poate înlocui etapa desfășurată pe asfalt care este pe ultima poziție în Clasamentul etapelor de asfalt*).

In the case of a rally that receives a Yellow Card, the score obtained from the FRAS Observer's Report has no value and the Rally Department may decide not to include an event that has been given a Yellow Card on the following year's calendar.

In the case of a rally that has received a Blue Card, to be included in the following year's calendar, the organiser must accept and implement the action list decided by the Rally Department.

11.3 COMPETITORS' RELATIONS OFFICER (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 CRO at each rally who must be easily identifiable by the competitors / crews.

În cazul unei etape care a primit Cartonaș Galben, punctajul obținut în urma Raportului Observatorului FRAS nu mai are nicio valoare, iar Comisia de Raliuri decide dacă etapa sancționată cu Cartonaș Galben va fi inclusă în calendarul anului următor.

În cazul unei etape care a primit Cartonaș Albastru, pentru ca etapa să fie inclusă în calendarul sezonului următor, organizatorul trebuie să accepte și să îndeplinească lista de acțiuni decisă de Comisia de Raliuri.

11.3 OFIȚER DE RELAȚII CU CONCURENȚII (CRO)

Responsabilitatea principală a Ofițerului de Relații cu Concurenții este de a furniza concurenților / echipajelor informații sau clarificări legate de regulamente și desfășurarea raliului. Trebuie să existe cel puțin un CRO la fiecare raliu, care trebuie să fie ușor identificabil pentru concurenți / echipaje.

ELIGIBLE CARS

12. CARS ELIGIBLE TO ENTER IN NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP

12.1 CLASSES OF CARS

CLASE / CLASSES		GRUPE / GROUPS
RC2	Grupa Rally2 <i>Group Rally2</i>	<ul style="list-style-type: none"> Automobile de Grupa Rally2 în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 261 <i>Group Rally2 cars conforming to the 2024 Appendix J, Art. 261</i>
	Grupa Rally2 Kit (VR4K) <i>Group Rally2 Kit (VR4K)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Automobile echipate cu Kitul R4 în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 260 E <i>Cars fitted with R4 Kit conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260E</i>
	Grupa NR4 peste 2000 cm ³ <i>Group NR4 over 2000 cm³</i>	<ul style="list-style-type: none"> Automobile de Grupa N în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 254 <i>Group N cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 254</i>
	S2000-Rally : 2.0 Aspirat <i>S2000-Rally: 2.0 Atmospheric</i>	<ul style="list-style-type: none"> Automobile Super 2000 în conformitate cu Anexa J 2013, Art. 254A <i>Super 2000 cars conforming to the 2013 Appendix J, Art. 254A</i>
	Grupa R4 (VR4) (nu sunt admise în Europa) <i>Group R4 (VR4) (not eligible in Europe)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Automobile de Grupa R4 în conformitate cu Anexa J 2018, Art. 260 <i>Group R4 cars conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260</i>
RC2N	Grupa N+ (omologare națională) <i>Group N+ (national homologation)</i>	<ul style="list-style-type: none"> Automobilele înscrise în 2024 la Grupa N+ trebuie să respecte prevederile Anexei J, Art. 254 și următoarele caracteristici: <ul style="list-style-type: none"> a) Motor până la 2000 cm³, supraalimentat; b) Diametrul interior al restrictorului poate să fie de maxim 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; d) Masa minimă de 1.300 kg. <i>Cars entered in 2024 in Group N+ must comply with Annex J, Art. 254 and the following characteristics:</i> <ul style="list-style-type: none"> <i>a) Engine up to 2000 cm³, supercharged;</i> <i>b) The inside diameter of the restrictor may not exceed 34 mm;</i> <i>c) Side windows and rear window of composite material according to type-approval certificate No. N-5688, extension 18/02-VR4 may be used;</i> <i>d) Minimum mass of 1,300 kg.</i>
RGT	Automobile RGT <i>RGT cars</i>	<ul style="list-style-type: none"> Automobile de Grupa RGT în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 256 Automobile de Grupa RGT în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 256 <i>Group RGT cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 256</i> <i>Group RGT cars conforming to the 2024 Appendix J, Art. 256</i>

Continuă pe pagina următoare / *Continue to next page*

CLASE / CLASSES		GRUPE / GROUPS
RC3	<p>Rally3 (aspirat peste 1390 cm³ până la 2000 cm³ și turbo peste 927 cm³ până la 1620 cm³)</p> <p>Rally3 (atmo over 1390 cm³ and up to 2000 cm³ and turbo over 927 cm³ and up to 1620 cm³)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa Rally3 omologate începând cu 01.01.2021 și în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 260 • <i>Group Rally3 cars homologated from 01.01.2021 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260</i>
RC4	<p>Rally4 (aspirat peste 1390 cm³ până la 2000 cm³ și turbo peste 927 cm³ până la 1333 cm³)</p> <p>Rally4 (atmo over 1390 cm³ and up to 2000 cm³ and turbo over 927 cm³ and up to 1333 cm³)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa Rally 4 omologate începând cu 01.01.2019 și în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 260. • Automobile de grupa R2 omologate înainte de 31.12.2018 și în conformitate cu Anexa J 2018, Art. 260. • <i>Group Rally4 cars homologated from 01.01.2019 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260</i> • <i>Group R2 cars homologated before 31.12.2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260</i>
	<p>R3 (aspirat peste 1600 cm³ până la 2000 cm³ și turbo peste 1067 cm³ până la 1333 cm³)</p> <p>R3 (atmo over 1600 cm³ and up to 2000 cm³ and turbo over 1067 cm³ and up to 1333 cm³)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa R omologate înainte de 31.12.2019 și în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 260 • <i>Group R cars homologated before 31.12.2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260</i>
	<p>R3 (turbo până la 1620 cm³ / nominal)</p> <p>R3 (turbo up to 1620 cm³ / nominal)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa R omologate înainte de 31.12.2019 și în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 260D • <i>Group R cars homologated before 31/12/2019 and conforming to the 2019 Appendix J, Art. 260D</i>
	<p>Grupa A până la 2000 cm³</p> <p>Group A up to 2000 cm³</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa A în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 255 • <i>Group A cars conforming to the 2019 Appendix J, Art. 255</i>
RC5	<p>Rally5 (aspirat până la 1600 cm³ și turbo până la 1333 cm³)</p> <p>Rally5 (atmo up to 1600 cm³ and turbo up to 1333 cm³)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa Rally5 omologate începând cu 01.01.2019 și în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 260 • <i>Group Rally5 cars homologated from 01.01.2019 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260</i>
	<p>Rally5-Kit (aspirat sau turbo până la 1600 cm³)</p> <p>Rally5-Kit (atmo or turbo up to 1600 cm³)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa Rally5-Kit omologate începând cu 01.01.2024 și în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 260B • <i>Group Rally5-Kit cars homologated from 01.01.2024 and conforming to the 2024 Appendix J, Art. 260B</i>
	<p>Rally5 (aspirat până la 1600 cm³ și turbo până la 1067 cm³)</p> <p>Rally5 (atmo up to 1600 cm³ and turbo up to 1067 cm³)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa R1 omologate înainte de 31.12.2018 și în conformitate cu Anexa J 2018, Art. 260 • <i>Group R1 cars homologated before 31.12.2018 and conforming to the 2018 Appendix J, Art. 260</i>
RC5N	<p>Grupa N</p> <p>Group N</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile cu cilindree până la 1600 cm³, altele decât Rally5 și VR1A / VR1B • <i>Cars up to 1600 cm³ other than Rally5 and VR1A / VR1B</i>
NAT11	<p>Grupa H</p> <p>Group H</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa H cu omologare expirată sau fără omologare FIA cu 4 roți motrice (4RM). Automobilele încadrate la această clasă cu motoare supraalimentate a căror cilindree echivalentă depășește 2000 cm³, vor fi echipate cu restrictor având diametru interior de 36 mm. • <i>Group H cars with expired homologation or without FIA homologation with 4 wheel drive (4WD). Vehicles in this class, with supercharged engines whose equivalent displacement exceeds 2000 cm³, will be equipped with restrictor having an inside diameter of 36 mm.</i>
NAT12	<p>Grupa H</p> <p>Group H</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de Grupa H cu omologare expirată sau fără omologare FIA cu 2 roți motrice (2RM) având cilindree echivalentă maximă de 3500 cm³. Automobilele încadrate la această clasă, cu motoare supraalimentate pe benzină vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 34 mm, iar cele cu motoare supraalimentate diesel vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 37 mm. • <i>Group H cars with expired homologation or without FIA homologation with 2 wheel drive (2WD) with equivalent displacement up to 3500 cm³. Vehicles in this class with supercharged petrol engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 34 mm and vehicles with supercharged diesel engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 37 mm.</i>
SSV	<p>Grupa SSV</p> <p>Group SSV</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Automobile de tip Side by Side • <i>Side by Side cars</i>

TROFEUL RALLY START / RALLY START TROPHY		
GRUPE / GROUPS	CLASE / CLASSES	DETALII / DETAILS
A	A1	<ul style="list-style-type: none"> Automobile cu 2 roți motrice (2RM) având cilindrul echivalentă până la 1600 cm³ și maxim 150 CP. Automobilele încadrate la această clasă, cu motoare supraalimentate pe benzină vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 34 mm, iar cele cu motoare supraalimentate diesel vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 37 mm. 2 wheel drive (2WD) cars with equivalent displacement up to 1600 cm³ and maximum 150 HP. Vehicles in this class with supercharged petrol engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 34 mm and vehicles with supercharged diesel engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 37 mm.
	A2	<ul style="list-style-type: none"> Automobile cu 2 roți motrice (2RM) având cilindrul echivalentă peste 1601 cm³ și maxim 300 CP. Automobilele încadrate la această clasă, cu motoare supraalimentate pe benzină vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 34 mm, iar cele cu motoare supraalimentate diesel vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 37 mm. 2 wheel drive (2WD) cars with equivalent displacement over 1601 cm³ and maximum 300 HP. Vehicles in this class with supercharged petrol engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 34 mm and vehicles with supercharged diesel engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 37 mm.
B	-	<ul style="list-style-type: none"> Automobile cu 4 roți motrice (4RM) având cilindrul nominală maximă de 2000 cm³. Automobilele încadrate la această grupă, cu motoare supraalimentate pe benzină vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 34 mm, iar cele cu motoare supraalimentate diesel vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 37 mm. 4 wheel drive (4WD) with nominal displacement up to 2000 cm³. Vehicles in this group with supercharged petrol engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 34 mm and vehicles with supercharged diesel engines will be equipped with a restrictor having an inside diameter of 37 mm.

CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU VEHICULE ISTORICE
NATIONAL RALLY CHAMPIONSHIP FOR HISTORIC VEHICLES

Data fișei de omologare	1919 - 1981	1982 - 1990	1991 - 1996	
Categoria	I1	I2	I3	HI
Clasa de cilindree:				
Până la 1300 cm ³	1	1	1	
1301 cm ³ - 1600 cm ³	2	2	2	
1601 cm ³ - 2000 cm ³	3	3	3	
Peste 2000 cm ³	4	4	4	
	5			

12.2 ADDITIONAL PROVISIONS

- Cars homologated as Kit Car and Super 1600 are not allowed
- For drivers entered with a Rally2 car complying with 2024 Appendix J, Art. 261, it will be possible to use the old part after applying a joker (except reliability and safety jokers)
- 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
- An FIA technical passport is mandatory for S2000, Rally2 and RGT cars (optional for cars entered in a rally of an FIA Cup or Trophy)
- RGT cars in compliance with 2019 Appendix J, Art. 256 must have a valid FIA RGT technical passport

12.2 PREVEDERI SUPLIMENTARE

- Automobilele omologate ca Kit Car și Super 1600 nu sunt admise
- Pentru piloții înscrși cu un automobil Rally2 în conformitate cu Anexa J 2024, Art. 261, este permisă utilizarea unor componente vechi după aplicarea unei derogări (cu excepția derogărilor de fiabilitate și securitate)
- Pentru piloții înscrși cu un automobil Super 2000-Rally în conformitate cu Anexa J 2013, Art. 255A, pot utiliza specificații tehnice corectate fără nicio penalizare
- Pașaportul tehnic FIA este obligatoriu pentru mașinile S2000, Rally2 și RGT (opțional pentru mașinile înscrse într-o Cupă sau Trofeu FIA)
- Automobilele RGT în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 256 trebuie să aibă un pașaport tehnic RGT FIA valabil

- For all competition cars it is mandatory to present the FRAS technical passport

12.3 PROVISIONS FOR NATIONAL CLASSES

12.3.1 The cars that have expired homologation, but remain compliant with a certain status certified in the homologation form and which meet current safety standards, can be assimilated and can participate in the National Rally Championship in the class with which they have been assimilated, based on a request addressed to the FRAS Technical Department, which may approve or reject the request, after consulting the Rally Department. The Technical Department may grant this extension of homologation on a national level for vehicles that have been homologated by the FIA in groups N and A, excluding their derivatives (i.e., A8, WRC, Kit Car, etc.). Once the assimilation and / or extension of homologation on a national level is established, it cannot be withdrawn during the competitive season for which it was granted.

12.3.2 Equivalent displacement:

For vehicles equipped with a supercharged engine, the displacement will be equivalent by multiplying the nominal displacement by a coefficient of 1,7 for petrol engines and 1,5 for diesel engines.

12.3.3 A vehicle with a valid homologation cannot be entered in any form and / or for any reason in NAT11 or NAT12 Class.

12.3.4 For vehicles in Group R4, the modifications imposed in the homologation form must be respected compared to Group N (it is not acceptable to only comply with some of the imposed modifications and leave the rest according to Group N). An N group vehicle that uses at least one of the VR4 extensions will be classified in Group R, and therefore subject to the obligation of the Art. 12.3.1.

12.3.5 Rally Start Trophy: Vehicles with a valid FIA homologation, with expired homologation or without FIA homologation are allowed. In the case of A1 Class, if a car complies with an equivalent displacement displacement up to 1600 cm³ but the engine power exceeds 150 HP, it will be moved to A2 Class. In the case of A2 Class, if a car complies with an equivalent displacement over 1601 cm³ but the engine power exceeds 300 HP, it will be moved to NAT12 Class.

12.3.6 For cars with supercharged engines participating in the NAT11, NAT12 Classes and Rally Start Trophy the shape of the restrictor must comply with FIA technical regulations. If the inlet diameter to the compressor is smaller than the values indicated (34 mm for petrol engines and 37 mm for diesel engines) NO restrictor will be fitted, provided that the inlet diameter can be checked by the Scrutineers at any time during the competition.

- Pentru toate automobilele de concurs este obligatorie prezentarea pașaportului tehnic FRAS

12.3 PREVEDERI PENTRU CLASELE NAȚIONALE

12.3.1 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 Campionatul Național de Raliuri la clasa cu care au fost asimilate, în baza unei cereri adresate Comisiei Tehnice FRAS, care poate aviza sau respinge cererea, după consultarea Comisiei de Raliuri. Comisia Tehnică poate acorda această prelungire de omologare pe plan național pentru automobilele care au fost omologate FIA la grupele N și A, exclus derivatele acestora (De exemplu: A8, WRC, Kit Car etc.). 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.

12.3.2 Cilindree echivalentă:

Pentru automobilele echipate cu motor supraalimentat, cilindrul se va echivala prin înmulțirea cilindrului nominal cu coeficientul 1,7 în cazul motoarelor pe benzină și cu 1,5 în cazul motoarelor diesel.

12.3.3 Un automobil cu omologare valabilă nu se poate încadra sub nicio formă și / sau motiv la Clasa NAT11 sau NAT12.

12.3.4 Pentru automobilele din Grupa R4 trebuie respectate modificările impuse obligatoriu în fișa de omologare față de Grupa N (nu se acceptă doar o parte din modificările impuse iar restul să rămână conform Grupei N). Un automobil de grupa N care utilizează cel puțin una din extensiile VR4, va fi încadrat la grupa R, ca urmare supunându-se obligativității de Art. 12.3.1.

12.3.5 Trofeul Rally Start: Sunt permise automobile cu omologare FIA valabilă, cu omologare expirată sau fără omologare FIA. În cazul clasei A1, dacă un automobil respectă capacitatea cilindrică echivalentă până la 1600 cm³, dar puterea motorului depășește 150 CP, acesta va trece la clasa A2. În cazul clasei A2, dacă un automobil respectă capacitatea cilindrică echivalentă peste 1601 cm³, dar puterea motorului depășește 300 CP, acesta va trece la clasa NAT12.

12.3.6 Pentru automobilele cu motoare supraalimentate participante la Clasele NAT11, NAT12 și Trofeul Rally Start forma restrictorului trebuie să fie conformă cu prevederile tehnice FIA. În cazul în care diametrul de intrare la compresor este mai mic decât valorile indicate (34 mm pentru motoarele pe benzină și 37 mm pentru motoarele diesel) **NU** se va monta restrictor, cu condiția ca diametrul de intrare să poate fi verificat de Comisia Tehnică în orice moment din parcursul competiției.

12.3.7 CNRVI:

HI - Historic cars that will be identified as not complying with the minimum cylinder displacement and weight in the homologation form.

5 Class car characteristics:

- Exterior appearance fully complies with FIA homologation forms
- Interior appearance fully complies with the FIA homologation forms
- Wheels can be 2” larger, but not more than 16”
- The weight of the car must comply with the FIA homologation form
- The gearbox may deviate from the FIA homologation form, but are limited to floor mounting of the selector
- Engines may deviate from the FIA homologation form with the following restrictions:
 - The engine must be from the same manufacturer / group even if of a later date
 - The number of cylinders in the homologation form and in Appendix J of the relevant period will be used. The cylinder displacement can increase by a maximum of 10%
 - Supercharged engines are accepted only if the homologation form has provided for such an engine.
 - Conversions from carburettor to injection are accepted
 - Dry sump engines are accepted
- The attachment points of the joints on the bodywork will remain unchanged. Additional attachment points are allowed.
- Suspensions with leaf springs may be replaced by coil springs.
- The drive axle shall comply with the applicable FIA homologation form.
- Power steering systems are accepted
- Brake disc size may deviate from the relevant FIA homologation form
- Brake calipers shall have the same piston number as in the relevant homologation form
- Lightweight materials (aluminium, fibreglass) for doors, hoods are allowed
- Where not otherwise specified than above, the relevant FIA homologation forms shall be respected.

12.3.7 CNRVI:

HI - Automobile istorice care vor fi identificate că nu respectă cilindrarea și greutatea minimă din fișa de omologare.

Caracteristicile automobilelor din Clasa 5:

- Aspectul exterior respectă în întregime fișele de omologare FIA
- Aspectul interior respectă în întregime fișele de omologare FIA
- Roțile pot fi cu 2” mai mari, dar nu mai mult de 16”
- Greutatea automobilului trebuie să respecte fișa de omologare FIA
- Cutia de viteze poate devia de la prevederile fișei de omologare FIA, dar sunt limitate la montarea în podea a selectorului
- Motoarele pot devia de la prevederile fișei de omologare FIA, cu următoarele restricții:
 - Motorul trebuie să fie al aceluiași producător / grup chiar dacă are o dată mai recentă
 - Se va păstra numărul de cilindri din fișa de omologare și din Anexa J din perioada respectivă. Cilindrarea poate crește cu un maxim de 10%
 - Sunt acceptate motoarele supraalimentare numai dacă fișa de omologare a prevăzut un astfel de motor
 - Sunt acceptate conversiile de la carburator la injecție
 - Sunt acceptate motoarele având carter sec
- Punctele de prindere ale articulațiilor pe caroserie vor rămâne neschimbate. Puncte suplimentare de prindere sunt permise
- Suspensiile cu arcuri lamelare pot fi înlocuite cu arcuri elicoidale
- Puntea motoare va respecta fișa de omologare FIA aplicabilă
- Sunt acceptate sistemele de servo-direcție
- Dimensiunea discurilor de frână poate devia de la fișa de omologare FIA relevantă
- Etrierele de frână vor avea același număr de pistonase ca în fișa de omologare relevantă
- Sunt acceptate materiale ușoare (aluminu, fibra de sticlă) pentru uși, capote
- Acolo unde nu se prevede altfel față de cele de mai sus, se vor respecta fișele de omologare FIA relevante

TYRES AND WHEELS

13. GENERAL**13.1 FOR ALL TYPES OF CARS AND ALL COMPETITORS****13.1.1 Compliance**

All tyres must comply with this article, read in conjunction with Appendix V of these regulations.

ANVELOPE ȘI ROȚI

13. GENERALITĂȚI**13.1 PENTRU TOATE TIPURILE DE AUTOMOBILE ȘI TOȚI CONCURENȚII****13.1.1 Conformitate**

Toate anvelopele trebuie să respecte acest articol, citit alături de Anexa V din prezentul regulament.

Competitors in the NAT11, NAT12 Classes and Rally Start Trophy crews have no restrictions on the type, brand and number of tyres, these are at the competitors' discretion and will not be counted in any way.

13.1.2 Moulded tyres

All cars must be fitted with moulded tyres. Hand cutting or modification of the specified tread pattern is allowed according to the latest tyre manufacturer's instructions.

13.1.3 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 (with the exception of any devices for heating tyres) below 35°C is allowed.

13.1.4 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 2024 FIA-approved barcode supplier, or;
- A single moulded barcode number supplied by the 2024 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.

13.1.5 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.

13.1.6 Rims

Any device designed to clamp the tyre to the rim is prohibited.

13.1.7 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.

13.1.8 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

Concurenții din Clasele NAT11, NAT12 și din Trofeul Rally Start nu au nicio restricție privind tipul, marca și numărul de anvelope, acestea fiind la libera alegere a concurenților și nu vor fi contabilizate în niciun mod.

13.1.2 Anvelope turnate

Toate mașinile trebuie să fie echipate cu anvelope turnate. Tăierea manuală sau modificarea modelului specificat al benzii de rulare este permisă respectând ultimele indicații producătorului de anvelope.

13.1.3 Tratarea anvelopelor

Este interzis orice tratament chimic și / sau mecanic al anvelopelor.

Este interzis orice dispozitiv pentru încălzirea anvelopelor după ce acestea sunt montate pe jantă.

Este permisă păstrarea anvelopelor într-un mediu artificial încălzit (cu excepția oricăror dispozitive pentru încălzirea anvelopelor) la o temperatură sub 35°C, fie că acestea sunt montate pe jante sau nu.

13.1.4 Cod de bare

Fiecare anvelopă trebuie să aibă fie:

- Două coduri de bare turnate identice (unul pe fiecare parte a anvelopei / fiecare cod de bare având o culoare diferită, conform definiției FIA), furnizate de furnizorul de coduri de bare acreditat FIA pentru anul 2024, sau;
- Un singur cod de bare turnat de furnizorul de coduri de bare acreditat FIA pentru anul 2024.

Aceste coduri de bare vor fi folosite pentru a verifica dacă aceleași anvelope rămân montate pe o același automobil între schimbările de anvelope și că echipajele nu depășesc numărul maxim admis. Codul de bare al anvelopei trebuie să fie întotdeauna vizibil din exteriorul automobilului.

13.1.5 Dispozitive pentru menținerea performanței anvelopelor

Este interzisă utilizarea oricărui dispozitiv pentru menținerea performanței anvelopelor cu o presiune internă egală sau mai mică decât presiunea atmosferică. Interiorul anvelopei (spațiul dintre jantă și partea interioară a anvelopei) trebuie umplut numai cu aer.

13.1.6 Jante

Este interzis orice dispozitiv conceput pentru a fixa anvelopa pe jantă.

13.1.7 Montarea anvelopelor

Presiunea maximă pentru montarea anvelopelor pe jantă este de 8 bari la 20° C; această presiune trebuie să permită anvelopei să se lipească de pereții exteriori ai jantei.

13.1.8 Anvelope de asfalt (uscat și umed)

Pe întreaga desfășurare a raliului, adâncimea benzii de rulare a anvelopelor pentru asfalt montate pe automobile nu trebuie să fie mai mică de 1,6 mm pe cel puțin trei

manufacturer must provide visible control marks. Tarmac tyres must comply with Appendix V and be homologated by the FIA. Important: no tyres homologated before 01/05/2013 are allowed. Drivers may continue to use the previously homologated specifications as long as the tread pattern is in compliance with Appendix V.

Please refer to the list of eligible tarmac tyres published on the FIA website (www.fia.com).

13.1.9 Tarmac tyre for snow

If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.10 Gravel tyre

See FIA Appendix J.

13.1.11 Studded gravel tyre for snow

If studded tyres are permitted in a rally, the regulations on studs and the method of checking them must be stated in the Supplementary Regulations.

13.1.12 The make of tyres to be used

The make of tyres is free.

13.2 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A WORLD RALLY CAR

Not applicable in the National Rally Championship.

13.3 ALL COMPETITORS ENTERED WITH A RALLY2, RALLY2 KIT OR RGT CAR

Not applicable in the National Rally Championship.

13.4 NON-PRIORITY DRIVERS

Not applicable in the National Rally Championship.

13.5 DRIVERS ENTERED WITH A 2WD CAR

Not applicable in the National Rally Championship.

13.6 DRIVERS ENTERED WITH RGT CARS

Not applicable in the National Rally Championship.

13.7 CONTROL

At any time during the rally, controls may be carried out to check the conformity of the tyres. Any tyre which is not in conformity will be marked with a special stamp and must not be used.

13.8 TYRE MARKING / CONTROL ZONES

A wheel / tyre marking / barcode reading zone must be established at the exit of the authorised Service Parks or Remote Service Areas and before 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.

sferturi din banda de rulare. Producătorul anvelopelor trebuie să prevadă marcaje de control vizibile. Anvelopele pentru asfalt trebuie să respecte Anexa V și să fie omologate de FIA. Important: nu sunt permise anvelopele omologate înainte de 01.05.2013. Piloții pot continua să utilizeze specificațiile omologate anterior atât timp cât banda de rulare este conformă cu Anexa V.

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

13.1.9 Anvelope de asfalt pentru zăpadă

Dacă într-un raliu sunt permise anvelopele cu ținte, reglementările privind țintele și metoda de verificare a acestora trebuie specificate în Regulamentul Particular.

13.1.10 Anvelope de macadam

Vezi Anexa J FIA.

13.1.11 Anvelope de macadam cu ținte pentru zăpadă

Dacă într-un raliu sunt permise anvelopele cu ținte, reglementările privind țintele și metoda de verificare a acestora trebuie specificate în Regulamentul Particular.

13.1.12 Marca de anvelope care pot fi utilizate

Este liberă utilizarea oricărei mărci de anvelope.

13.2 TOȚI CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL PENTRU CAMPIONATUL MONDIAL

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

13.3 TOȚI CONCURENȚII ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL RALLY2, RALLY2 KIT SAU RGT

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

13.4 PILOȚI NEPRIORITARI

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

13.5 PILOȚI ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL CU 2 RM

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

13.6 PILOȚI ÎNSCRIȘI CU UN AUTOMOBIL RGT

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

13.7 CONTROL

În orice moment din timpul raliului, pot fi efectuate controale pentru verificarea conformității anvelopelor. Orice anvelopă care nu este conformă va fi marcată cu o ștampilă specială și nu mai poate fi utilizată.

13.8 MARCAREA ANVELOPELOR / ZONELE DE CONTROL

O zonă de marcarea a roților / anvelopelor / citirea codurilor de bare trebuie prevăzută la ieșirea din Parcurile de Service autorizate sau din Zonele de Service Îndepărtat și înainte de startul Shakedown-ului. În scopul exclusiv de a ajuta la procedura de marcarea a anvelopelor, este permis accesul unui membru al echipei tehnice în această zonă.

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 will be established at the entrance of the authorised Service Parks and Remote Service Areas.

13.9 ROAD SECTIONS

When no Special Stages are involved, non-registered pattern tyres may be used on road sections.

13.10 TYRE PRESSURE ADJUSTMENT

The adjustment of tyre pressure is permitted:

- When the waiting time between a TC preceding a Special Stage and the start of that Special Stage is more than 13 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.

13.11 TYRE PRESSURE AND TEMPERATURE SENSORS

Sensors for measuring the tyres internal air pressure and temperature when the car is in motion are allowed and strongly recommended.

If these sensors are used, there must be at least one warning light in the car to notify the crew of a probable failure.

Sensors for measuring tyre carcass, tyre compound or rim temperature are forbidden.

13.12 SPARE WHEELS

Rally cars may carry a maximum of two spare wheels and they must carry at least one spare wheel, if stipulated in the FIA Appendix J Article for the group concerned.

Any complete wheel fitted on the rally car or installed inside the rally 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.

13.13 TYRE SUPPLIER AT SPECIAL STAGE STOP POINT

The presence of representatives of the FRAS / FIA -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.

Echipajul trebuie să oprească automobilul și să aștepte instrucțiunile Comisarilor Tehnici și / sau Arbitrilor. În absența Comisarilor Tehnici sau Arbitrilor, echipajul poate părăsi zona fără să se oprească.

O zonă de control al marcării anvelopelor va fi stabilită la intrarea în Parcurile de Service autorizate și Zonele de Service Îndepărtat.

13.9 ETAPE DE LEGĂTURĂ

Când nu sunt prevăzute Probe Speciale, pe drumurile publice pot fi utilizate anvelope cu profil neautorizat.

13.10 AJUSTAREA PRESIUNII ANVELORELOR

Ajustarea presiunii anvelopelor este permisă:

- Când timpul de așteptare între CO-ul care precedă o Probă Specială și începutul acelei Probe Speciale este mai mare de 13 minute pentru orice concurent.
- În cazul regroupărilor cu durata mai mare de 10 minute pentru orice concurent, dacă acestea sunt urmate de o Probă Specială sau o Probă Super Specială.

13.11 SENZORI DE PRESIUNE ȘI DE TEMPERATURĂ PENTRU ANVELOPE

Sunt permisiși și recomandați cu fermitate senzorii pentru măsurarea presiunii interne și a temperaturii anvelopelor când automobilul este în mișcare.

Dacă acești senzori sunt utilizați, în automobil trebuie să existe cel puțin o lumină de avertizare pentru a notifica echipajul cu privire la o posibilă defecțiune.

Sunt interziși senzorii pentru măsurarea temperaturii carcasei anvelopelor, a compoziției anvelopei sau a jantelor.

13.12 ROȚI DE REZERVĂ

Automobilele de concurs pot transporta maxim două roți de rezervă și trebuie să transporte cel puțin o roată de rezervă, dacă acest lucru este prevăzut în articolul din Anexa J FIA pentru o grupă respectivă.

Orice roată completă montată pe automobilul de concurs sau instalată în interiorul automobilului de concurs în timpul service-ului trebuie să ajungă la următorul Parc de Service sau următoarea Zonă de Service unde este autorizată schimbarea anvelopelor. Nicio roată completă nu poate fi încărcată sau descărcată de pe automobilul de concurs în altă parte decât în Parcurile de Service sau în zonele unde este autorizat schimbul de anvelope.

13.13 PREZENȚA FURNIZORULUI DE ANVELOPE LA PUNCTUL DE STOP AL PROBELOR SPECIALE

Prezența reprezentanților furnizorului (sau furnizorilor) de anvelope desemnați de FRAS / FIA este autorizată la punctul de Stop al Probelor Speciale. În acest punct, pot fi efectuate verificări vizuale, verificarea temperaturii și pot fi colectate date referitoare la produsele companiei.

If a tyre supplier included in the List of Eligible Tarmac Tyres is also a competitor or significant support of a competitor, its representatives going to the stop point must be different from the members of the competitor's team (which are listed in accordance with Art. 9.15.3 of the ISC).

13.14 AVAILABILITY OF TYRES

All tyres used in the National Rally Championship must be readily available commercially.

14. TYRE SUPPLY

Not applicable in the National Rally Championship.

15. TYRE QUANTITIES

All competitors (except for those participating in the NAT11, NAT12 classes, or Rally Start Trophy) may only use the number of tyres specified in these regulations and the Supplementary Regulations of each rally, as follows:

- For rallies with a coefficient of 1,2:

Class	Maximum n ^o of tyres
RC2, RC2N, RC3, RGT	14 tyres
RC4, RC5, RC5N, SSV (including One Make Series)	12 tyres

- For rallies with a coefficient of 1:

Class	Maximum n ^o of tyres
RC2, RC2N, RC3, RGT	12 tyres
RC4, RC5, RC5N, SSV (including One Make Series)	10 tyres

Competitors in the National Rally Championship for Historic Vehicles will use the number of tyres specified in the Technical Regulations for Historic Vehicles.

The tyres used during the Shakedown will not be marked or counted in any way. These are free for use.

In the case of a rally held on gravel with a Super Special Stage on tarmac, competitors may use **four tyres for gravel**, which will be marked separately. These four tyres will not be part of the maximum number of tyres allowed **if they are** only used for the Super Special Stage. In this regard, the organizers must provide a zone for tyre change in the Itinerary. This zone can be: Service Park, Remote Service Area, Tyre Fitting Area.

Dacă un furnizor de anvelope inclus în Lista Anvelopelor Eligibile pentru Asfalt este și concurent sau partener al unui concurent, reprezentanții săi prezenți în punctul de Stop trebuie să fie diferiți față de membrii echipei tehnice ai concurentului (care sunt enumerați în conformitate cu Art. 9.15.3 din CSI).

13.14 DISPONIBILITATEA ANVELOPELOR

Toate anvelopele utilizate în Campionatul Național de Raliuri trebuie să fie disponibile comercial.

14. APROVIZIONAREA CU ANVELOPE

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

15. CANTITĂȚILE DE ANVELOPE

Toți concurenții (cu excepția celor participanți la clasele NAT11, NAT 12, respectiv la Trofeul Rally Start) pot utiliza doar numărul de anvelope prevăzut în prezentul regulament și în Regulamentul Particular al fiecărui raliu, după cum urmează:

- Pentru raliurile care au coeficient 1,2:

Clasa	Nr. maxim de anvelope
RC2, RC2N, RC3, RGT	14 anvelope
RC4, RC5, RC5N, SSV (inclusiv Cupe Mono Marcă)	12 anvelope

- Pentru raliurile care au coeficient 1:

Clasa	Nr. maxim de anvelope
RC2, RC2N, RC3, RGT	12 anvelope
RC4, RC5, RC5N, SSV (inclusiv Cupe Mono Marcă)	10 anvelope

Concurenții Campionatului Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice vor utiliza numărul de anvelope prevăzut în Regulamentul Tehnic pentru Vehicule Istorice.

Anvelopele utilizate pe parcursul Shakedown-ului nu vor fi marcate sau contabilizate în nici un fel. Acestea sunt la liber.

În cazul unui raliu desfășurat pe macadam care are Proba Super Specială desfășurată pe asfalt, concurenții pot folosi patru **anvelope pentru macadam** care vor fi marcate separat. Aceste patru anvelope nu vor face parte din numărul de anvelope maxim admis **dacă** vor fi utilizate doar pentru Proba Super Specială. În acest sens, organizatorii trebuie să prevadă în Planul Orar o zonă pentru schimbul de anvelope. Această zonă poate fi: Parc de Service, Parc de Service Îndepărtat, Zonă de Montare Roți.

MECHANICAL COMPONENTS

16. MECHANICAL COMPONENTS

16.1 ENGINE REPLACEMENT

16.1.1 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.

16.1.2 Other than above, the same engine block and bodyshell must be used from passing Scrutineering until the finish of the rally.

16.2 TURBOCHARGERS

16.2.1 The turbocharger and compressor shall hereinafter be referred to as "compressor".

16.2.2 The regulations in force concerning the air restrictor and marking remain applicable (Art. 254-6.1 and 255-5.1.8.3 of FIA Appendix J).

16.2.3 The compressor fitted to the rally car and one spare compressor will be checked and sealed with seals bearing the same number at Pre-Rally Scrutineering.

16.2.4 The compressors will bear the car's number and be used exclusively on that car.

16.2.5 All used compressors must remain sealed from Pre-Rally Scrutineering until the end of the rally in order that Scrutineers may check their conformity.

16.2.6 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.

16.2.7 For Rally2 cars, the homologated FIA boost control system (pop-off valve, see FIA Technical List n° 43) must be checked and sealed (as per Art. 261 from FIA Appendix J) at Pre-Rally Scrutineering. It must remain sealed until the end of the rally except with the approval from the FRAS Technical Delegate.

16.3 TRANSMISSIONS

16.3.1 An unrestricted number of spare gearboxes and sets of differentials (front and/or centre and/or rear) may be used for each rally car.

16.4 MANUAL FIRE EXTINGUISHERS

In the event of a fire outside the competitor's car, one of the manual extinguishers may be given to help fight the fire. This extinguisher must be replaced as soon as possible, at the next Service or Parc Fermé (see Art. 63.5.1).

COMPONENTE MECANICE

16. COMPONENTE MECANICE

16.1 ÎNLOCUIREA MOTORULUI

16.1.1 În cazul unei defecțiuni a motorului între Verificarea Tehnică și primul Control Orar, se permite înlocuirea motorului. Cu toate acestea, o penalizare de 5 minute va fi aplicată de către Directorul de Concurs.

16.1.2 Cu excepția cazului de mai sus, trebuie utilizat același bloc motor și aceeași caroserie de la trecerea Verificării Tehnice Inițiale până la finalul raliului.

16.2 TURBOCOMPRESOARE

16.2.1 Turbocompresorul și compresorul vor fi denumite în continuare „compresor”.

16.2.2 Reglementările în vigoare privind restrictorul de aer și marcarea rămân aplicabile (Art. 254-6.1 și 255-5.1.8.3 din Anexa J FIA).

16.2.3 La Verificarea Tehnică Inițială compresorul montat pe automobilul de concurs și un compresor de rezervă vor fi verificate și sigilate cu sigilii care poartă același număr.

16.2.4 Compresoarele vor purta numărul mașinii și vor fi utilizate exclusiv pe acea mașină.

16.2.5 Toate compresoarele utilizate trebuie să rămână sigilate de la Verificarea Tehnică Inițială până la finalul raliului, astfel încât Comisarii Tehnici să poată verifica conformitatea acestora.

16.2.6 Regulile de mai sus sunt obligatorii și pentru automobilele ale căror compresoare nu sunt echipate cu un restrictor de aer. În acest caz, compresoarele vor fi marcate numai în scopul numărării acestora.

16.2.7 Pentru automobilele Rally2, sistemul de control al supraalimentării omologat de FIA (supapă de descărcare, vezi Lista Tehnică FIA nr. 43) trebuie verificat și sigilat (conform Art. 261 din Anexa J FIA) la Verificarea Tehnică Inițială. Acesta trebuie să rămână sigilat până la finalul raliului, cu excepția cazului în care se obține aprobarea Delegatului Tehnic FRAS.

16.3 TRANSMISII

16.3.1 Pentru fiecare automobil de concurs, se pot utiliza un număr nerestricționat de cutii de viteze și seturi de diferențiale (față și / sau central și / sau spate) de rezervă.

16.4 EXTINCTOARE MANUALE

În cazul unui incendiu în afara mașinii concurentului, unul dintre extinctoarele manuale poate fi folosit pentru a ajuta la stingerea focului. Acest extingător trebuie înlocuit cât mai curând posibil, la următorul Parc de Service sau în Parc Închis (vezi Art. 63.5.1).

17. MECHANICAL COMPONENTS - MANUFACTURERS AND WRC TEAMS

Applicable only for WRC.

18. ADDITIONAL CAR REQUIREMENTS

18.1 ON-BOARD CAMERAS

18.1.1 All participating cars any of the Championships (including "0" cars) and the FRAS Safety Delegate's car must be equipped with on-board cameras.

18.1.2 The cameras will be identified by an adhesive sticker and must already be fitted when the rally car is presented at the Pre-Rally Scrutineering. The Scrutineers may postpone the final approval of the Pre-Rally Scrutineering if the previous paragraph is not respected.

On-board cameras must be functional throughout the entire duration of competitors' passage through the Special Stages, even when the Special Stages are run in liaison mode.

At the request of the Stewards or the Rally Department, competitors are required to make available to the officials the on-board recordings if they can be considered as evidence in an investigation or inquiry by the Stewards or FRAS Departments.

On-board recordings may only be used for the purpose for which they were requested. Competitors are required to keep a minimum of 7 days of recordings from the Special Stages of a rally.

Stewards or FRAS Departments may impose sanctions such as fines or time penalties for missing recordings, failure to provide recordings at the request of FRAS officials, or other violations of on-board camera regulations.

18.1.3 Competitors are required, through their own technical teams and with the consultation of a Scrutineer, to mark, register, and mount the on-board cameras properly before presenting them at the Pre-Rally Scrutineering.

18.1.4 With the agreement of a competitor, the rally's video production team may place a camera inside the competition car to film and broadcast live shots. In this case, with the prior agreement of the competitor, the Clerk of the Course may authorize a representative of the video production team to enter the Parc Fermé for camera maintenance, provided they are accompanied by a Scrutineer.

17. COMPONENTE MECANICE - PRODUCĂTORI ȘI ECHIPE WRC

Se aplică numai pentru WRC.

18. CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU AUTOMOBILE

18.1 CAMERE ON-BOARD

18.1.1 Toate automobilele participante în oricare din Campionate (inclusiv automobilele „0”) și automobilul Delegatului de Securitate FRAS trebuie să fie dotate cu camere on-board.

18.1.2 Camerele vor fi identificate printr-un autocolant adeziv și trebuie să fie deja montate la momentul în care automobilul de concurs se prezintă la Verificările Tehnice Inițiale. Comisarii Tehnici pot amâna avizul final al Verificărilor Tehnice Inițiale în cazul nerespectării paragrafului precedent.

Camerele on-board trebuie să fie funcționale pe întreaga durată a parcurgerii de către concurenți a Probelor Speciale, chiar și atunci când Probele Speciale sunt parcurse în regim de etapă.

La solicitarea CCS sau a Comisiei de Raliuri, concurenții sunt obligați să pună la dispoziția oficialilor înregistrările on-board dacă acestea pot fi considerate probă într-o anchetă sau investigație a CCS sau Comisiilor FRAS.

Înregistrările on-board pot fi folosite numai în scopul pentru care au fost solicitate. Concurenții sunt obligați să păstreze minim 7 zile înregistrările de pe Probele Speciale ale unui raliu.

Comisarii Sportivi sau Comisiile FRAS pot aplica sancțiuni de tipul amendă sau penalizare în timp pentru lipsa înregistrărilor, nepredarea acestora la solicitarea oficialilor FRAS sau alte încălcări ale reglementărilor referitoare la camerele on-board.

18.1.3 Concurenții sunt obligați, prin echipele tehnice proprii și prin consultarea unui Comisar Tehnic, ca înainte de prezentarea la Verificările Tehnice Inițiale, camerele on-board să fie marcate, înregistrate și montate corespunzător.

18.1.4 Cu acordul unui concurent, echipa de producție video a raliului poate amplasa o cameră în interiorul automobilului de concurs pentru a filma și transmite cadre în direct. În acest caz, având acordul prealabil al concurentului, Directorul de Concurs poate autoriza un reprezentant al echipei de producție video să intre în Parcul Închis pentru mentenanța camerelor, cu condiția să fie însoțiți de un Comisar Tehnic.

18.1.5 Any interference with the video system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

18.2 TRACKING SYSTEM

18.2.1 In the National Rally Championship, all rally cars and reconnaissance cars must be equipped with a safety tracking system provided by FRAS.

18.2.2 The use of a tracking system coming from the FIA Technical List n° 98: Rally Car Tracking Systems is mandatory.

18.2.3 The installation of tracking system will be verified at the Pre-Rally Scrutineering.

18.2.4 Instructions regarding collection, return and fitment will be issued stipulated in the Supplementary Regulations of each rally.

18.2.5 The tracking system used in reconnaissance cars will be handed over to competitors before the start of each rally reconnaissance and will be returned at the end of the reconnaissance.

18.2.6 The tracking system used in the rally cars (monitor, clamping system and SOS module) will be collected by each crew or crew representative from the Scrutineers according to the schedule set out in the Supplementary Regulations of the rally and will be fitted before the Pre-Rally Scrutineering, after which the tracking system will only be checked after the Pre-Rally Scrutineering. The Scrutineers may also check the tracking system throughout the rally.

The tracking system will be disconnected by each competitor's technical team in the last Service Park and will be handed over to the Scrutineers at the exit of the last Service Park of the rally.

The power cable and antenna will be received at the beginning of the championship season and will remain mounted on the rally cars throughout the season.

18.2.7 Inside each competition car, in the co-driver's area, 2 +/- cables (wires) must be prepared for powering the monitoring system. On these wires, Scrutineer will mount a plug to which the monitoring system will be connected. The power supply to the monitoring system **does NOT** have to be permanent, if the main contact is switched to the OFF position, the monitoring system will run on its own batteries. This preparation must remain functional in all rallies of the National Rally Championship.

18.2.8 Any interference with the tracking system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

18.1.5 Orice intervenție asupra sistemului / sistemelor video în timpul raliului va duce la raportarea concurentului către Comisarii Sportivi.

18.2 SISTEMUL DE MONITORIZARE

18.2.1 În Campionatul Național de Raliuri, toate automobilele de concurs și toate automobilele pentru recunoașteri trebuie să fie echipate cu un sistem de monitorizare de securitate furnizat de FRAS.

18.2.2 Este obligatoriu să se utilizeze un sistem de monitorizare din Lista Tehnică FIA nr. 98: Sisteme de Monitorizare pentru Automobilele de Raliu.

18.2.3 Montarea sistemelor de monitorizare va fi verificată la Verificarea Tehnică Inițială.

18.2.4 Instrucțiuni privind colectarea, returnarea și montarea sistemelor de monitorizare vor fi specificate în Regulamentul Particular al fiecărui raliu.

18.2.5 Sistemul de monitorizare utilizat la automobilele pentru recunoașteri va fi înmănat concurenților înainte de începerea recunoașterilor fiecărui raliu și va fi predat la terminarea acestora.

18.2.6 Sistemul de monitorizare utilizat la automobilele de concurs (monitor, suport fixare și modulul SOS) va fi ridicat de către fiecare echipaj sau reprezentant al echipajului de la Comisarii Tehnici, conform programului prevăzut în Regulamentul Particular al raliului și va fi montat înaintea Verificărilor Tehnice Inițiale, urmând ca la ieșirea de la Verificarea Tehnică Inițială, sistemul de monitorizare doar să fie verificat. De asemenea, Comisarii Tehnici pot verifica sistemul de monitorizare pe tot parcursul raliului.

Sistemul de monitorizare va fi demontat de către echipa tehnică a fiecărui concurent în ultimul Parc de Service și va fi predat Comisarilor Tehnici la ieșirea din ultimul Parc de Service al raliului.

Cablul de alimentare și antena se vor primi la începutul sezonului competițional și vor rămâne montate pe automobilele de concurs pe tot parcursul sezonului.

18.2.7 În interiorul fiecărui automobil de concurs, în zona co-pilotului, trebuie să fie pregătite 2 cabluri (fire) +/- pentru alimentarea sistemului de monitorizare. Pe aceste fire Comisarii Tehnici vor monta o mufă la care se va cupla sistemul de monitorizare. Alimentarea sistemului de monitorizare **NU** trebuie să fie permanentă, în cazul comutării contactului general în poziția OFF sistemul de monitorizare va funcționa în baza acumulatorilor proprii. Această pregătire va trebui să rămână funcțională la toate etapele din Campionatul Național de Raliuri.

18.2.8 Orice intervenție asupra sistemului de monitorizare în timpul raliului va duce la raportarea concurentului către Comisarii Sportivi.

18.2.9 The fee for the antenna and power cable is 500 RON and is payable with the application for the annual rally driver's licence. This fee is not payable by drivers who have paid the guarantee for the tracking system in a previous season. If a driver has paid in a previous season the guarantee for the monitoring system amounting to 250 RON, this season he will pay only the difference up to 500 RON. The loss or destruction of the entire tracking system (including the clamping system, antenna and / or power cable) will be borne by the competitor. A rally car without the complete tracking system will not be accepted at the start.

18.3 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 FIA 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 FIA Appendix J.

18.2.9 Taxa pentru antenă și cablul de alimentare este în valoare de 500 RON și se achită odată cu solicitarea licenței anuale de pilot de raliu. Această taxă nu se achită de piloții care au achitat într-un sezon precedent garanția pentru sistemul de monitorizare. În cazul unui pilot a achitat într-un sezon precedent garanția pentru sistemul de monitorizare în valoare de 250 RON, în acest sezon va achita doar diferența până la 500 RON. Pierderea sau distrugerea întregului sistem de monitorizare (inclusiv a sistemului de prindere, a antenei și / sau a cablului de alimentare) va fi suportată de concurent. Un automobil de concurs fără sistemul complet de monitorizare nu va fi acceptat la start.

18.3 NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE

Din motive de securitate, doar pe Probele Speciale, se recomandă posibilitatea ocolirii amortizorului de gaze de eșapament (toba finală de eșapament), cu condiția ca ieșirea gazelor de eșapament să fie în conformitate cu Anexa J FIA, iar pentru automobilele echipate cu convertor catalitic, ca gazele să treacă prin acest convertor catalitic. În orice moment, pe etapele de legătură, nivelul de zgomot trebuie să fie în conformitate cu Anexa J FIA.

STANDARD DOCUMENT AND FRAS VISA

DOCUMENTE STANDARD ȘI PERMISUL DE ORGANIZARE FRAS

19. FRAS STANDARDISED DOCUMENTS

19.1 GENERAL

The format and procedure of the following documents as in Appendix II and Appendix from Organizer Guidelines must be followed:

- Supplementary Regulations (electronic and / or printed format)
- Bulletins (electronic and / or printed format)
- Rally Guide 1 and / or 2 (electronic format)
- Itinerary (electronic and / or printed format)
- Road Book (electronic and / or printed format)
- Time Card (printed format)
- Safety Dossier (electronic and / or printed format)
- Entry Form (electronic and / or printed format)
- Entry lists (electronic format)
- Start lists and results at the rally (electronic and / or printed format)
- Media Safety Book (electronic and / or printed format), optional

Official documents such as Provisional and Final Classifications and results, Bulletins and Decisions must be published on a digital and / or physical official notice board, along with the time of publication.

Documents which are published electronically shall not be amended once published on the official rally website or other online channels (Sportity, WhatsApp, etc.) unless all competitors and officials are informed and the

19. DOCUMENTE STANDARDIZATE FRAS

19.1 GENERALITĂȚI

Următoarele documente trebuie să respecte formatul și procedurile stipulate în Anexa II și în Anexele Caietului de Sarcini:

- Regulament Particular (în format electronic și / sau tipărit)
- Buletine (în format electronic și / sau tipărit)
- Rally Ghid 1 și / sau 2 (în format electronic)
- Planul Orar (în format electronic și / sau tipărit)
- Road Book (în format electronic și / sau tipărit)
- Carnete de Control (în format tipărit)
- Planul de Securitate (în format electronic și / sau tipărit)
- Cerere de Înscriere (în format electronic și / sau tipărit)
- Lista de înscrieri (în format electronic)
- Liste de start și rezultatele raliului (în format electronic și / sau tipărit)
- Planul de Securitate Media (în format electronic și / sau tipărit), opțional

Documentele oficiale, cum ar fi Clasamentele Provizorii și Finale, Buletinele și Deciziile trebuie să fie publicate pe un panou oficial de afișaj, digital și / sau fizic, cu menționarea orei de publicare.

După publicarea electronică a documentelor pe site-ul oficial al raliului sau pe alte canale online (Sportity, WhatsApp, etc.), acestea nu pot fi modificate decât dacă toți concurenții și oficialii sunt informați și modificările

amendments are highlighted. Any documents which require FRAS approval prior to publication shall not be amended without approval from the FRAS.

19.2 ROAD BOOK / ITINERARY

All crews will receive a Road Book containing a detailed description of the compulsory itinerary. The compulsory itinerary of the rally is defined in the Road Book by the road direction diagrams and, between the road direction diagrams, by the defined roadway. Furthermore, on the Special Stages, the organisers may erect barriers or any other hindrances where they believe crews have deviated from the roadway during reconnaissance or the first running of the Special Stages. All modifications made must be informed to all competitors before the start of the concerned Special Stage. The Road Book may be made available in electronic format (PDF), but it is mandatory to print it out for entered crews and senior officials.

Any deviation will be reported to the Stewards.

19.3 TIME CARDS

19.3.1 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

19.3.2 The appropriate marshal is the only person allowed to make entries on the Time Card, except for the sections marked "for competitor's use".

19.3.3 In case of the absence of a mark 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 Clerk of the Course may, in an exceptional case, carry out an inquiry, using the electronic recordings (GPS), the official documents and / or any other resources available to him. If he finds that the crew concerned has nevertheless passed the control correctly, apart from as above mentioned, he will apply a 1-minute penalty. Additionally, if applicable, a penalty in accordance with Art. 44.2.10 will be applied. Otherwise, the crew concerned will be considered to have retired at that control. This information will be notified by the Clerk of the Course to the competitor concerned at the end of the next section, latest at the section before an Overnight Regroup.

Alternatively, in case of uncertainty on the circumstances, the Clerk of the Course will report the case to the Stewards for their consideration.

19.3.4 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.

sunt evidențiate. Orice documente care necesită aprobarea FRAS înainte de publicare nu trebuie modificate fără aprobarea FRAS.

19.2 ROAD BOOK / PLAN ORAR

Toate echipajele vor primi un Road Book care conține o descriere detaliată a traseului obligatoriu. Traseul obligatoriu al raliului este definit în Road Book prin intermediul unor diagrame care indică direcția de parcurs, iar între aceste diagrame, prin traseul definit. În plus, pe Probele Speciale, organizatorii pot amplasa bariere sau alte obstacole acolo unde aceștia consideră că echipajele s-au abătut de la traseu în timpul recunoașterilor sau în prima parcurgere a Probelor Speciale. Toate modificările făcute trebuie să fie comunicate tuturor concurenților înaintea începerii Probei Speciale respective. Road Book-ul poate fi disponibil și în format electronic (PDF), dar este obligatorie tipărirea acestuia pentru echipajele înscrise și pentru oficialii seniori.

Orice abatere va fi raportată Comisarilor Sportivi.

19.3 CARNETE DE CONTROL

19.3.1 Fiecare echipaj este responsabil pentru:

- Propriul Carnet de Control
- Prezentarea Carnetului de Control la controale și pentru exactitatea înregistrărilor
- Orice înregistrări făcute în Carnetul de Control

19.3.2 Doar oficialii din posturile de arbitraj sunt autorizați să completeze Carnetul de Control, cu excepția secțiunilor marcate "pentru uz concurent".

19.3.3 În cazul lipsei unei ștampile sau semnături de la orice control, absența unei înregistrări de timp la un Control Orar sau neprezentarea Carnetului de Control la fiecare control, Directorul de Concurs poate, în cazuri excepționale, să efectueze o anchetă utilizând înregistrările electronice (GPS), documentele oficiale și / sau orice alte surse disponibile. Dacă se constată că echipajul în cauză a efectuat totuși controlul corect, în afară de cele menționate mai sus, acesta va aplica o penalizare de 1 minut. Suplimentar, dacă este cazul, se va aplica o penalizare conform Art. 44.2.10. În caz contrar, echipajul în cauză va fi considerat abandon la acel control. Această informație va fi transmisă concurentului în cauză printr-o notificare a Directorului de Concurs până la finalul secțiunii următoare, cel târziu la secțiunea dinaintea unei Regrupări de Noapte.

Ca alternativă, în caz de incertitudine cu privire la circumstanțe, Directorul de Concurs va raporta cazul Comisarilor Sportivi pentru a fi analizat.

19.3.4 Orice neconcordanță între timpii înregistrați în Carnetul de Control al echipajului și cei înregistrați în documentele oficiale ale raliului va fi obiectul unei investigații a Directorului de Concurs.

20. ISSUING OF AN FRAS VISA

See Organizer Guidelines.

INSURANCE

21. INSURANCE COVER**21.1 DESCRIPTION OF INSURANCE COVER**

The Supplementary Regulations must give details concerning insurance cover taken out by the organisers. The certificate shall name the competitors, the FRAS and the officials of the rally (description of the risks and sums covered). The amount covered should be expressed in RON or EUR.

21.2 PUBLIC LIABILITY COVER

21.2.1 The insurance premium, paid by the organiser, must guarantee adequate cover for civil liability towards third parties (public liability).

21.2.2 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.

21.2.3 The insurance cover must at least be in effect during the Shakedown or Free Practice and the Qualifying Stage and then, for competitors 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 disqualification. Cars having retired and re-started shall not be considered to have permanently retired.

21.3 EXCLUSION OF COVER

The service vehicles and cars used for reconnaissance, even those bearing special plates issued by the FRAS or the organisers, are not covered by the insurance policy of the rally.

21.4 INSURANCE OF COMPETITORS

With the application for a rally driver and / or rally co-driver licence it is compulsory to take out an accident insurance policy through FRAS.

Each rally car must have a Civil Auto Liability (CAL) insurance valid for the rally in which it participates.

20. EMITEREA PERMISULUI DE ORGANIZARE FRAS

Vezi Caietul de Sarcini.

ASIGURĂRI

21. ACOPERIRE DE ASIGURARE**21.1 DESCRIEREA ACOPERIRII DE ASIGURARE**

Regulamentul Particular trebuie să ofere detalii cu privire la acoperirea asigurărilor încheiate de organizatori. În polița de asigurare trebuie menționați concurenții și echipajele, FRAS și oficialii raliului (descrierea riscurilor și sumele acoperite). Suma asigurată trebuie exprimată în RON sau EUR.

21.2 ACOPERIRE DE RĂSPUNDERE CIVILĂ

21.2.1 Prima de asigurare, achitată de organizator, trebuie să garanteze o acoperire adecvată a răspunderii civile față de terți (răspundere civilă).

21.2.2 Acoperirea de răspundere civilă trebuie să fie suplimentară și nu va prejudicia nicio poliță de asigurare personală deținută de un concurent sau orice altă persoană sau entitate legală care ia parte la raliu.

21.2.3 Polița de asigurare trebuie să intre în vigoare cel puțin în perioada Shakedown-ului (sau Antrenamentelor / Calificărilor), iar apoi pentru concurenții care parcurg traseul raliului, de la începutul elementului competitiv până la finalul raliului sau până în momentul abandonului definitiv, descalificării sau excluderii. Automobilele care au abandonat, dar reiau startul nu vor fi considerate ca abandon definitiv.

21.3 EXCLUDERILE ACOPERIRII ASIGURĂRII

Automobilele pentru service și automobilele pentru recunoașteri, chiar și cele care dețin plăcuțe speciale emise de FRAS sau organizatori, nu sunt acoperite de polița de asigurare a raliului.

21.4 ASIGURAREA CONCURRENTILOR

Odată cu solicitarea licenței de pilot raliu și / sau co-pilot raliu este obligatorie încheierea unei polițe de asigurări de accidente prin intermediul FRAS.

Fiecare automobil de concurs trebuie obligatoriu să dețină Asigurare Civilă Auto (RCA) valabilă pentru etapa la care participă.

ENTRIES

22. ENTRY PROCEDURE**22.1 SUBMISSION OF ENTRY FORMS
(ENTRY APPLICATION)**

In the National Rally Championship entries are made via the Romanian Racing online platform:

<https://inscrieri.racing>

Any crew or team with a FRAS rally licence wishing to participate in a rally must have an account on the Romanian Racing platform, fill in the personal and rally car data required by the platform and register for the rally in accordance with the deadlines stipulated in the Supplementary Regulations on the Romanian Racing platform.

22.2 AMENDMENTS ON THE ENTRY FORM

A competitor may freely replace the rally car declared on the Entry Form with another rally car from the same class, up to the moment of Pre-Rally Scrutineering.

22.3 ASN AUTHORISATIONS

For foreign competitors, drivers and co-drivers, the licence will be obtained on the basis of an authorisation according to Art. 3.9.4 of the ISC.

**22.4 CHANGE OF COMPETITOR AND / OR
CREW MEMBER(S)**

A change of competitor is permitted up to the close of entries. Only the competitor entered in the event will be allowed to make this request.

After the close of entries, one member of the crew may be replaced with the agreement of:

- The organisers, before the start of the Administrative Checks
- The Stewards, after the commencement of the Administrative Checks and before the publication of the Start List.

Only the Rally Department may authorise the replacement of both crew members or the competitor after the close of entries.

**22.5 COMPETITORS' AND CREW MEMBERS'
UNDERTAKINGS**

After the closing dates of entries, each organiser will print each Entry Form and each Pre-Rally Scrutineering Form received on the Romanian Racing platform.

At the Administrative Check each crew or an official representative of the crew is required to present their valid driving licences and sign the original Entry Form.

ÎNSCRIERI

22. PROCEDURA DE ÎNSCRIERE**22.1 TRANSMITEREA CERERII DE ÎNSCRIERE
(CERERE DE ÎNSCRIERE)**

În Campionatul Național de Raliuri înscrierile se fac prin platforma online Romanian Racing:

<https://inscrieri.racing>

Orice echipaj sau echipă posesoare de licență FRAS pentru raliu care dorește să participe la un raliu trebuie să aibă cont pe platforma Romanian Racing, să își completeze datele personale și ale automobilului de concurs solicitate de platformă și să se înscrie pentru raliul respectiv, conform termenelor stipulate în Regulamentul Particular, respectiv pe platforma Romanian Racing.

22.2 MODIFICĂRI ALE CERERII DE ÎNSCRIERE

Un concurent este liber să înlocuiască automobilul de concurs declarat în Cererea de Înscriere cu alt automobil de concurs din aceeași clasă, până la începutul Verificării Tehnice Inițiale.

22.3 AUTORIZAȚII ASN

Pentru concurenții străini, piloți și co-piloți, licența se va obține în baza unei autorizații, conform Art. 3.9.4 din CSI.

**22.4 SCHIMBAREA COMPETITORULUI ȘI / SAU
A MEMBRILOR ECHIPAJULUI**

Schimbarea competitorului este permisă până la închiderea înscrierilor. Doar competitorul înscris în eveniment va putea solicita acest lucru.

După închiderea înscrierilor, un singur membru al echipajului poate fi înlocuit, cu acordul:

- Organizatorilor, înainte de începerea Verificărilor Administrative
- Comisarilor Sportivi, după începerea Verificărilor Administrative, dar înainte de publicarea Listei de Start

După închiderea înscrierilor numai Comisia de Raliuri poate aproba înlocuirea ambilor membri ai echipajului sau a competitorului.

**22.5 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI AL
ECHIPAJELOR**

După închiderea înscrierilor, fiecare organizator va lista fiecare Cerere de Înscriere și fiecare Fișă pentru Verificarea Tehnică Inițială primite pe platforma Romanian Racing.

La Verificarea Administrativă fiecare echipaj sau un reprezentant oficial al echipajului este obligat să prezinte permisele de conducere valide și să semneze Cererea de Înscriere în original.

By the very fact of signing the Entry Form, the competitor and the crew submit themselves to the sporting jurisdictions specified in the ISC and its appendices, these regulations and the Supplementary Regulations of the rally.

23. ENTRY CLOSING DATES

23.1 RESPECT OF CLOSING DATES FOR ENTRIES

Closing dates for entries in each individual rally must be respected, irrespective of the Championship registration deadlines.

23.2 ENTRY CLOSING DATES

For each rally in the National Rally Championship the closing date for entries must be 7 days before the start of the rally.

In the case of a rally also entered in the FIA calendar, the standard closing date for entries must be no later than 2 weeks before the start of the rally.

After the closing date of entries, the Romanian Racing platform will no longer give the possibility to apply for the rally in question, so no entries will be accepted for any reason.

24. ENTRY FEES

24.1 ACCEPTANCE OF ENTRY FORM

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

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

Entry fees for both crews and teams are according to the FRAS 2024 Financial Regulations.

24.2 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

24.3 PARTIAL REFUND OF ENTRY FEES

Entry fees may be partially refunded following such conditions laid down in the Supplementary Regulations.

25. CLASSES

25.1 CHANGE OF CLASS ENTERED

At the time of Scrutineering, if a rally car as presented does not correspond to the class in which it was entered,

Prin simpla semnătura Cererii de Înscriere, competitorul și echipajul se supun jurisdicțiilor sportive specificate în CSI și în anexele sale, în prezentul regulament și în Regulamentul Particular al raliului.

23. DATELE DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

23.1 RESPECTAREA DATEI DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR

Datele de închidere a înscrierilor pentru fiecare raliu în parte trebuie respectate, indiferent de termenele limită de înscriere în Campionat.

23.2 DATA ÎNCHIDERII ÎNSCRIERILOR

Pentru fiecare raliu din Campionatul Național de Raliuri data închiderii înscrierilor trebuie să fie cu 7 zile înainte de startul raliului.

În cazul unui raliu înscris și în calendarul FIA, data standard de închidere a înscrierilor trebuie să fie cel târziu cu 2 săptămâni înainte de startul raliului.

După data închiderii înscrierilor platforma Romanian Racing nu va mai da posibilitatea de înscriere pentru raliul respectiv, astfel, nu se mai acceptă nicio înscriere, indiferent de motiv.

24. TAXE DE ÎNSCRIERE

24.1 ACCEPTAREA CERERII DE ÎNSCRIERE

După trimiterea Cererii de Înscriere prin platforma Romanian Racing, concurenții vor primi factura fiscală aferentă taxei de înscriere. Concurenții vor achita factura fiscală primită de la organizator și vor încărca dovada achitării taxei de înscriere pe platforma Romanian Racing.

O Cerere de Înscriere va fi acceptată numai dacă este însoțită de taxa totală de înscriere.

Taxele de înscriere, atât pentru echipaje, cât și pentru echipe sunt conform Normelor Financiare FRAS 2024.

24.2 RETURNAREA TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxele de înscriere vor fi returnate în totalitate:

- Candidaților ale căror Cereri de Înscriere nu au fost acceptate
- În cazul în care raliul nu are loc

24.3 RETURNAREA PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE

Taxele de înscriere pot fi returnate parțial în baza condițiilor prevăzute în Regulamentul Particular.

25. CLASE

25.1 SCHIMBAREA CLASEI

La momentul Verificării Tehnice, dacă un automobil de concurs prezentat nu corespunde clasei în care a fost

the Scrutineers may transfer it to the appropriate class recommended by the FRAS Technical Delegate or the Technical Department.

înscris, Comisarii Sportivi pot transfera acel automobil la clasa corespunzătoare recomandată de Delegatul Tehnic FRAS sau de Comisia Tehnică.

CAR IDENTIFICATION

IDENTIFICAREA AUTOMOBILULUI

26. SEASONALLY ALLOCATED NUMBERS

For the National Rally Championship, the competition numbers will be allocated by the FRAS Secretariat once the license applications are submitted, in accordance with internal regulations and FRAS rules.

In the case of rallies also entered in the FIA calendar, the FRAS Secretariat may allocate other competition numbers, in accordance with FIA provisions.

27. COMPETITION NUMBERS

27.1 GENERAL

27.1.1 Each competitor is responsible for applying and affixing the competition numbers to their rally car in accordance with these regulations, up to the Pre-Rally Scrutineering.

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

27.1.2 Any advertising within this identification is obligatory and may not be refused by the competitors. No modifications to these panels are allowed.

27.1.3 On the board of the rally car, a panel of 10x10 cm (according to the sketch below) shall be visibly displayed at all times from the on-board camera, containing an orange competition number. Below the number, the driver's first initial and full name shall be written. The FRAS logo shall be positioned above the number in the centre of the panel.

26. NUMERE ALOCATE PENTRU SEZON

Pentru Campionatul Național de Raliuri numerele de concurs vor fi alocate de Secretariatul FRAS odată cu solicitarea licențelor, conform normelor interne și a reglementărilor FRAS.

În cazul raliurilor înscrise și în calendarul FIA, Secretariatul FRAS poate alocă alte numere de concurs, conform prevederilor FIA.

27. NUMERE DE CONCURS

27.1 GENERALITĂȚI

27.1.1 Fiecare concurent este responsabil de colantarea, aplicarea și fixarea numerelor de concurs pe automobilul de concurs, conform prevederilor din acest regulament, până la Verificarea Tehnică Inițială.

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

27.1.2 Orice publicitate în cadrul acestui panou este obligatorie și nu poate fi refuzată de către concurenți. Nu sunt permise modificări ale acestor panouri.

27.1.3 Pe bordul automobilului de concurs, vizibil tot timpul de pe camera on-board, se va aplica un panou, 10x10 cm (conform schiței de mai jos) în care va fi scris numărul de concurs de culoare portocalie. Sub număr se scrie inițiala prenumelui și numele pilotului. Sigla FRAS trebuie să fie poziționată deasupra numărului, în centrul panoului.



27.2 FRONT DOOR PANELS

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

Position 2 in the **SKETCH**: Underneath these panels, a rectangle measuring 67 cm wide by 7 cm high with the name of the Championship, will be placed. This sticker will be provided by FRAS and is mandatory for all participating crews. The positioning of this sticker cannot be changed (see Art. 29.5.1).

27.2.2 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.

27.2.3 No signage, other than the colour scheme of the car, shall be placed within 10 cm of this panel (including the name of the Championship).

27.3 REAR WINDOW

Position 3 in the **SKETCH**: A panel for the top of the rear window, measuring a maximum of 90 cm wide and 10 cm high, is reserved by FRAS.

Position 4 in the **SKETCH**: An adjacent area of 15x15 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.

27.4 SIDE WINDOWS

Position 5 in the **SKETCH**: Two numbers for each rear side window which shall be 20 cm high with a stroke width of 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.

27.5 ROOF PANEL

27.5.1 Position 6 in the **SKETCH**: 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.

27.5.2 Any mandatory 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.

27.2 PANOURI PENTRU PORTIERELE FAȚĂ

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

Poziția 2 în **SCHIȚĂ**: Sub aceste panouri va fi amplasat un dreptunghi cu numele Campionatului de dimensiune 67 cm lățime și 7 cm înălțime. Acest autocolant este furnizat de FRAS și este obligatoriu pentru toate echipajele participante. Poziționarea acestui autocolant nu poate fi schimbată (vezi Art. 29.5.1).

27.2.2 Fiecare panou va fi plasat orizontal începând de la marginea din față a fiecărei portiere din față, cu numărul în față. Marginea superioară a panoului va fi situată între 7 cm și 10 cm sub limita inferioară a geamului.

27.2.3 Niciun alt semn, în afara schemei de culori a automobilului, nu va fi plasat la mai puțin de 10 cm față de acest panou (incluzând și denumirea Campionatului).

27.3 LUNETĂ

Poziția 3 în **SCHIȚĂ**: Un panou pentru partea de sus a lunetei, cu o dimensiune de maxim 90 cm lungime și 10 cm înălțime este rezervat de FRAS.

Poziția 4 în **SCHIȚĂ**: O zonă adiacentă de 15x15 cm va conține numărul de concurs de culoare portocaliu fluorescent (PMS 804), cu o înălțime de 14 cm, pe un fundal transparent. Acest număr poate fi reflectorizant și trebuie să fie vizibil din spate, la nivelul ochilor.

27.4 GEAMURI LATERALE

Poziția 5 în **SCHIȚĂ**: Două numere pentru fiecare geam lateral din spate, având 20 cm înălțime și 25 mm linie de contur, de culoare portocaliu fluorescent (PMS 804), care pot fi reflectorizante. Aceste numere vor fi plasate pe geamurile laterale din spate, alături de numele membrilor echipajului.

27.5 PANOU PENTRU PLAFON

27.5.1 Poziția 6 în **SCHIȚĂ**: Un panou de dimensiune 50 cm lățime și 52 cm înălțime, va fi amplasat pe plafon cu partea de sus îndreptată spre partea din față a mașinii. Numărul de concurs de culoare negru mat, având 28 cm înălțime și 5 cm linie de contur va fi amplasat pe un fundal alb mat având 50 cm lățime și 38 cm înălțime.

27.5.2 Publicitatea obligatorie a organizatorului trebuie să se încadreze într-un spațiu de aceeași lățime (50 cm) și 14 cm înălțime (sau 2 x 7 cm înălțime), situată deasupra și / sau sub numărul de concurs.

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

27.6 FRONT PLATE

Position 7 in the **SKETCH**: One plate fitting into a rectangle 43 cm wide by 21.5 cm high which shall include at least the competition number and full name of the rally.

28. DRIVER'S AND CO-DRIVER'S NAMES

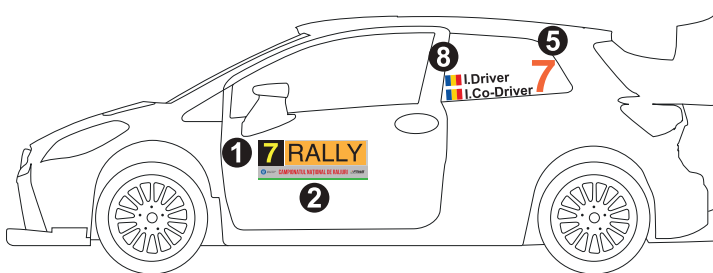
28.1 REAR SIDE WINDOWS

Position 8 in the **SKETCH**: The first initial(s) and surname of the driver and the co-driver, as well as the national flags of the country from which they have obtained their licences, must appear on the rear side window on both sides of the car, adjacent to the competition number. The names must be:

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

The driver's name must be positioned above the co-pilot's name on both sides of the car.

28.2 THE SKETCH



29. ADVERTISING

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

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

29.2 The name of an automobile manufacturer may not be associated with the name of a rally or appear in the organiser's compulsory advertising spaces.

29.3 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.

27.5.3 Distribuirea panourilor pentru plafon este la alegerea organizatorilor.

27.6 PANOU PENTRU CAPOTĂ

Poziția 7 în **SCHIȚĂ**: Un panou care se încadrează într-un dreptunghi cu 43 cm lățime și 21,5 cm înălțime, care trebuie să includă cel puțin numărul de concurs și numele complet al raliului.

28. NUMELE PILOTULUI ȘI AL CO-PILOTULUI

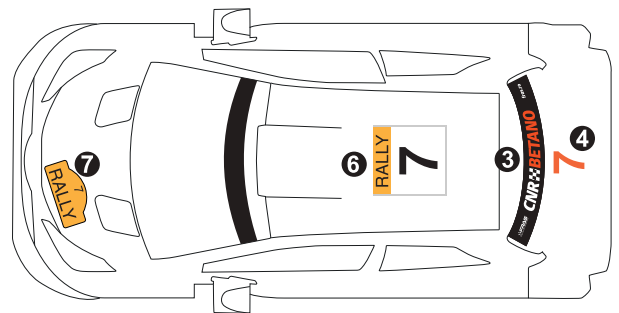
28.1 GEAMURILE LATERALE SPATE

Poziția 8 în **SCHIȚĂ**: Inițiala prenumelui și numele de familie complet ale pilotului și co-pilotului, precum și drapelurile naționale ale țării din care și-au obținut licențele, trebuie să apară pe geamurile laterale spate din ambele părți ale automobilului, alături de numărul de concurs. Numele trebuie să respecte următoarele:

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

Numele pilotului trebuie să fie poziționat deasupra numelui co-pilotului pe ambele părți ale mașinii.

28.2 SCHIȚĂ



29. PUBLICITATE

29.1 Concurenților le este permis să afișeze orice fel de publicitate pe automobilele lor, cu următoarele condiții:

- Să fie autorizată de legislația națională și regulamentele FIA și FRAS
- Să nu fie de natură jignitoare
- Să nu fie de natură politică sau religioasă
- Să respecte reglementările privind numerele de concurs
- Să nu blocheze vizibilitatea echipajului prin suprafețele vitrate
- Să respecte prevederile Art. 10.6.2 din CSI

29.2 Numele unui producător de automobile nu poate fi asociat cu numele unui raliu și nu poate să apară în spațiile publicitare obligatorii ale organizatorului.

29.3 Textul oricărei publicități obligatorii a organizatorului trebuie să fie indicat clar în Regulamentul Particular sau într-un Buletin oficial înainte de închiderea înscrierilor la raliu.

29.4 ORGANISER'S OPTIONAL ADVERTISING

29.4.1 The organiser may require competitors to carry optional advertising. If a competitor declines this advertising the entry fee may not be more than doubled. In any case this additional charge is limited to 10.000 RON.

29.4.2 The field of business of the optional advertisers must always be specified by the organiser. No additional fee for optional advertising referring to a make of automobile, tyres, fuel or lubricant may be imposed on a competitor if the competitor refuses such advertising.

29.4.3 Competitors who accept the organiser's optional advertising as specified in the Supplementary Regulations must reserve space for it, which may not be more than double as for the mandatory advertising. No modification of the advertising is allowed.

29.4.4 The organiser's optional advertising must be clearly indicated in the Supplementary Regulations. If the optional advertising is published in a Bulletin, and should there be conflicts with the competitor's advertising, the competitor may refuse such optional advertising without paying any extra fee.

29.5 FRAS COMPULSORY ADVERTISING

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

- At the top of the rear window of the competition cars, the "BETANO" logo with dimensions of 10x90 cm, according to the model provided by FRAS, for crews that do not have partnerships with other companies competing with "BETANO"
- At the top of the rear window of the competition cars, the text "www.fras.ro" with dimensions of 10x90 cm, according to the model provided by FRAS, for crews that have partnership agreements with other companies competing with "BETANO"
- Under the front door panels (which contain the competition number and mandatory advertising of the organizer), a rectangle with measuring 67 cm wide by 7 cm high with the name of the Championship and the FRAS logo
- A space of 10x10 cm on the board of the competition car, within the field of view of the on-board camera

29.5.2 Any advertising within the Championship identification must comply with Art. 29.1 and 29.2.

29.4 PUBLICITATE OPȚIONALĂ A ORGANIZATORULUI

29.4.1 Organizatorul poate solicita concurenților să afișeze publicitate opțională. Dacă un concurent refuză această publicitate, taxa de înscriere nu poate fi mai mare decât dublul taxei de înscriere inițiale. În orice caz, această taxă suplimentară este limitată la 10.000 RON.

29.4.2 Domeniul de activitate al publicității opționale trebuie întotdeauna să fie specificat de organizator. Nu se pot impune taxe suplimentare niciunui concurent care refuză publicitatea opțională referitoare la o marcă de automobile, de anvelope, de carburant sau de lubrifiant.

29.4.3 Concurenții care acceptă publicitatea opțională a organizatorului, conform celor specificate în Regulamentul Particular, trebuie să rezerve spațiu pentru aceasta, care nu poate depăși dublul suprafeței aferente pentru publicitatea obligatorie. Nu se permite modificarea publicității.

29.4.4 Publicitatea opțională a organizatorului trebuie să fie stipulată clar în Regulamentul Particular. Dacă publicitatea opțională este publicată într-un Buletin, și dacă există conflicte cu publicitatea concurentului, concurentul poate refuza publicitatea opțională fără să plătească o taxă suplimentară.

29.5 PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS

29.5.1 Toți concurenții participanți în Campionatul Național de Raliuri sunt obligați să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, după cum urmează:

- În partea de sus a lunetei automobilelor de concurs, sigla „BETANO” de dimensiuni 10x90 cm, conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru echipajele care nu au parteneriat cu alte companii concurente cu „BETANO”
- În partea de sus a lunetei automobilelor de concurs, textul „www.fras.ro” de dimensiuni 10x90 cm, conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru echipajele care prezintă contracte de parteneriat cu alte companii concurente cu „BETANO”
- Sub panourile de pe portierele față (care conțin numărul de concurs și publicitatea obligatorie a organizatorului), un dreptunghi de dimensiune 67 cm lățime și 7 cm înălțime cu denumirea Campionatului și sigla FRAS
- Un spațiu 10x10 cm pe bordul automobilului de concurs, în câmpul vizual al camerei on-board

29.5.2 Orice publicitate cuprinsă în identificarea Campionatului trebuie să respecte Art. 29.1 și 29.2.

ADMINISTRATIVE CHECKS AND SCRUTINEERING

VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE ȘI TEHNICE

30. ADMINISTRATIVE CHECKS

30.1 TIME SCHEDULE

Drivers and co-drivers (or an official representative of the crew) who registered for a rally through the Romanian Racing platform must report to the Administrative Checks according to the schedule published in the Supplementary Regulations, in order to present their driving licenses and sign the Entry Form in person. Fines for lateness to Administrative Checks will be detailed in the Supplementary Regulations.

30.2 DOCUMENTS REQUIRED

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

- Driver's and co-driver's competition license issued by FRAS and valid for the 2024 season
- Driver's and co-driver's valid driver's license (or proof of driving permit), exception for underage drivers and co-drivers
- Driver's and co-driver's Passport or Identity Card
- A valid medical-sporting certificate
- Driver's Declaration and Undertakings Forms, signed by the driver and the co-driver
- ASN authorisation, for all foreign competitors and / or drivers
- Completion of all details on the Romanian Racing platform
- Car registration papers: Vehicle Registration Certificate with valid Technical Inspection (PTI), valid Civil Auto Liability (CAL) policy
- Self-declaration / rental contract, if the rally car is not personal property
- Notarized statement from parents or legal tutors in the case of minor driver

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

In the case of a rally registered in the FIA calendar, the Regional Rallies Sporting Regulations (FIA RRSR) will be respected.

During the rally, officials from the secretariat may carry out document checks. Competitors are required to carry the above-mentioned documents with them at all times or in the Service Park.

30. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE

30.1 PROGRAM

Piloții și co-piloții (sau un reprezentant oficial al echipajului) care s-au înscris la un raliu prin platforma Romanian Racing, trebuie să se prezinte la Verificările Administrative conform programului publicat în Regulamentul Particular, pentru a prezenta permisele de conducere și pentru a semna Cererea de Înscriere în original. Amenzile pentru întârzierea la Verificările Administrative vor fi stipulate în Regulamentul Particular.

30.2 DOCUMENTE NECESARE

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

- Licența pilotului și a co-pilotului emisă de FRAS și valabilă pentru sezonul 2024
- Permisul de conducere valid al pilotului și al co-pilotului (sau dovada cu drept de circulație), excepție pentru piloții și co-piloții minori
- Pașaportul sau Cartea de Identitate a pilotului și co-pilotului
- Avizul medico-sportiv valabil
- Formularele de Declarație și Angajament a Pilotului, semnate de pilot și de co-pilot
- Autorizația ASN, pentru toți competitorii și / sau piloții străini
- Completarea tuturor informațiilor din platforma Romanian Racing
- Actele automobilului de concurs: Certificat de Înmatriculare având Inspekția Tehnică Periodică (ITP) valabilă, polița de Răspundere Civilă Auto (RCA) valabilă
- Declarație pe propria răspundere / contract de închiriere, dacă automobilul de concurs nu este proprietate personală
- Declarație notarială din partea părinților sau tutorilor în cazul piloților minori

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

În cazul unui raliu înscris și în calendarul FIA se va respecta Regulamentul Sportiv pentru Raliuri Regionale (FIA RRSR).

În timpul raliului oficialii din cadrul secretariatului pot face verificări ale documentelor. Concurenții sunt obligați să dețină în permanență la ei sau în Parcul de Service documentele amintite mai sus.

Non-compliance, failure to declare a missing document, or inability to present the requested documents during unannounced checks at the event will be penalized with a minimum fine of 500 RON.

31. SCRUTINEERING BEFORE THE START OF THE COMPETITION ELEMENT OF THE RALLY

31.1 GENERAL

31.1.1 Cars may be presented at Scrutineering by a representative of the team unless otherwise detailed in Supplementary Regulations.

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

31.1.3 If stipulated in the Supplementary Regulations, cars must have their sump guards (shield) removed for sealing of gearboxes and differentials. The guards must be kept in the car for the purpose of weighing.

31.1.4 The crew must present the complete FIA and / or FRAS homologation form for the car. At Scrutineering, the rally cars must comply with the FRAS Technical Passport and FIA homologation form. Crews that do not present the completed, signed and stamped FRAS Technical Passport of the rally car will not be admitted.

31.1.5 Scrutineers will require the car to be identified. The chassis and cylinder block can be marked.

31.1.6 Only those components which have been sealed at Pre-Rally Scrutineering may be used throughout the rally. Such components must remain in their sealed state.

31.1.7 After Scrutineering, if a car is found not to comply with technical and / or safety regulations, the car must be made to comply and Re-Scrutineered at a time and location mentioned in the Supplementary Regulations. If the car will still not comply with the regulations, the Stewards, upon the proposal of the Chief Technical Delegate, may refuse the start.

31.1.8 At the gravel rallies, mud flaps are mandatory in accordance with FIA Appendix J Art. 255.7.7, unless otherwise detailed in Supplementary Regulations.

31.2 TIMETABLE

A detailed timetable for Scrutineering, including the sealing of components and checking the weight of cars will be published after the entry closing date.

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 500 RON.

31. VERIFICĂRI TEHNICE ÎNAINTE DE ÎNCEPEREA ELEMENTULUI COMPETITIV AL RALIULUI

31.1 GENRALITĂȚI

31.1.1 Automobilele pot fi prezentate la Verificările Tehnice de un reprezentant al echipei, cu excepția cazului în care este altfel prevăzut în Regulamentul Particular.

31.1.2 La Verificările Tehnice, concurenții trebuie să prezinte toate articolele de îmbrăcăminte care urmează să fie utilizate, inclusiv căștile și dispozitivele de fixare a capului și gâtului aprobate de FIA. Conformitatea acestora cu Anexa L FIA Capitolul III va fi verificată.

31.1.3 Dacă este specificat în Regulamentul Particular, apărătorile (scutul) carterului de ulei trebuie îndepărtate pentru sigilarea cutiilor de viteze și a diferențialelor. Apărătorile trebuie păstrate în automobil în scopul cântăririi.

31.1.4 Echipajul trebuie să prezinte fișa completă de omologare FIA și / sau FRAS a automobilului. La Verificările Tehnice automobilele de concurs trebuie să corespundă Pașaportului Tehnic FRAS și fișei de omologare FIA. Echipajele care nu prezintă Pașaportul Tehnic FRAS al automobilului de concurs, completat, semnat și ștampilat, nu vor fi admise.

31.1.5 Comisarii Tehnici vor solicita identificarea automobilului. Șasiul și blocul motor pot fi marcate.

31.1.6 Doar acele componente care au fost sigilate la Verificările Tehnice Inițiale pot fi utilizate în timpul raliului. Aceste componente trebuie să rămână sigilate.

31.1.7 După Verificările Tehnice, dacă un automobil nu respectă reglementările tehnice și / sau de securitate, acesta trebuie să fie adus la conformitate și se va reverifica tehnic conform locației și programului prevăzut în Regulamentul Particular. Dacă automobilul continuă să nu fie conform reglementărilor, Comisarii Sportivi, la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, pot refuza startul acestuia.

31.1.8 La raliurile desfășurate pe macadam sunt obligatorii bavele de noroi în conformitate cu Anexa J FIA Art. 255.7.7, cu excepția cazului în care este altfel prevăzut în Regulamentul Particular.

31.2 PROGRAMARE

O programare detaliată pentru Verificările Tehnice, inclusiv sigilarea componentelor și cântărirea automobilelor, va fi publicată după închiderea înscrierilor.

The delay at the Scrutineering will be penalized as follows:

- Delay of maximum 15 minutes: fine of 250 RON
- Delay between 15 and 30 minutes: fine of 375 RON
- Delay between 30 minutes and 1 hour: fine of 750 RON
- Delay over 1 hour: fine of 1000 RON and / or another penalty at the discretion of the Stewards

Proof of payment of the fine must be presented to the Rally Secretariat by the first Time Control (TC 0), subject to the sanction of being refused the start.

Crews that wish to postpone the Pre-Rally Scrutineering must communicate with the Competitors Relations Officer or directly with the Scrutineer Chief and pay a fee of 1000 RON. In case of a postponement due to an exceptional situation accepted by the Clerk of the Course as a “force majeure” situation, at the request of the applicant, the Scrutineer Chief may partially or totally exempt the applicant from paying this fee.

32. CHECKS DURING THE RALLY

32.1 ADDITIONAL CHECKS

Checks on safety items, including clothing, as well as on the car, on the conformity and eligibility may be carried out at any time during the rally including Shakedown, Free Practice / Qualifying Stage when applicable at the sole discretion and upon instruction of the FRAS Technical Delegate or Chief Scrutineer, with the knowledge of the Stewards.

32.2 RESPONSIBILITY OF THE COMPETITOR

32.2.1 The competitor is responsible for the technical conformity of his car throughout the rally and should be able to provide any related official document.

32.2.2 Should identification marks (see Art. 16, Art. 17 and Art. 31.1.6) 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.

32.2.3 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.

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

Întârzierea la Verificările Tehnice va fi sancționată după cum urmează:

- Întârziere de maxim 15 minute: amendă 250 RON
- Întârziere între 15 și 30 de minute: amendă 375 RON
- Întârziere între 30 minute și 1 oră: amendă 750 RON
- Întârziere peste o oră: amendă 1000 RON și / sau altă penalizare la aprecierea Comisarilor Sportivi

Dovada achitării amenzii trebuie prezentată la Secretariatul Raliului până la primul Control Orar (CO 0), sub rezerva sancțiunii cu refuzarea startului.

Echipajele care doresc amânarea Verificării Tehnice Inițiale, vor comunica cu Ofițerul Relații cu Concurenții sau direct cu Șeful Verificărilor Tehnice și vor achita o taxă de 1000 RON. În cazul unei amânări datorate unei situații excepționale, acceptate de către Directorul de Concurs ca fiind o situație de „forță majoră”, la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice solicitantul poate fi scutit parțial sau total de plata acestei taxe.

32. VERIFICĂRI ÎN TIMPUL RALIULUI

32.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE

Verificări ale elementelor de securitate, inclusiv a îmbrăcămintei și a automobilului, privind conformitatea și eligibilitatea pot fi efectuate în orice moment al raliului, inclusiv în cadrul Shakedown-ului / Antrenamentelor / Calificărilor (dacă este cazul), la discreția și la instrucțiunile Delegatului Tehnic FRAS sau a Șefului Verificărilor Tehnice, cu informarea Comisarilor Sportivi.

32.2 RESPONSABILITATEA CONCURRENTULUI

32.2.1 Concurrentul este responsabil de conformitatea tehnică a automobilului său pe întreg parcursul raliului și trebuie să fie în măsură să furnizeze orice document oficial aferent automobilului.

32.2.2 Dacă sunt aplicate semne de identificare (vezi Art. 16, Art. 17 și Art. 31.1.6), este responsabilitatea concurrentului să se asigure că acestea sunt păstrate intacte de la Verificările Tehnice Inițiale până la sfârșitul raliului sau până la momentul autorizat de prezentul regulament pentru ruperea sigiliilor, absența acestora fiind semnalată Comisarilor Sportivi.

32.2.3 Este, de asemenea, responsabilitatea concurrentului să se asigure că orice componentă a automobilului care a fost manipulată în timpul verificărilor este reinstalată corect.

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

33. FINAL CHECKS

33.1 FINAL PARC FERMÉ

33.1.1 After Finish Ceremonial formalities, cars must be placed in a Parc Fermé where they must remain until released by the Stewards.

33.1.2 The Provisional Classification shall be published at the time specified in the Supplementary Regulations (or in a Bulletin) which shall be as soon as practical after the last car has checked in at the final control, even if Post-Rally Scrutineering remains in progress.

33.2 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 and / or the FRAS Technical delegate (Chief Scrutineer) to the Stewards.

33.3 HOMOLOGATION FORM

The complete original FIA homologation form and other necessary certifications must be available for Post-Rally Scrutineering. For regional cars the corresponding original FRAS documents must be available.

DRIVING CONDUCT

34. BEHAVIOUR

34.1 GENERAL RULES

34.1.1 Crews must always behave in a sporting manner.

34.1.2 When cars are subject to Parc Fermé rules (Art. 63.1), 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. Exceptionally, on Special Stages, cars may be towed or pushed in order to bring them back onto the rally road or to clear the rally route.

34.1.3 Exhibition driving may only be performed when permitted by the Supplementary Regulations of the rally.

34.1.4 Crews must always drive in the direction of the Special Stage (except solely to effect a turn round).

34.1.5 On a road section that is a public road and at the start of a Special Stage, a competition car may only be driven on four freely rotating wheels and tyres. Any car not

33. VERIFICĂRI FINALE

33.1 PARC ÎNCHIS FINAL

33.1.1 După formalitățile de la Sosirea Festivă, automobilele trebuie plasate într-un Parc Închis unde trebuie să rămână până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea acestuia.

33.1.2 Clasamentele Provizorii vor fi publicate la ora specificată în Regulamentul Particular (sau într-un Buletin), care trebuie să fie cât mai curând posibil după ce ultimul automobil a pontat în ultimul Control Orar, chiar dacă Verificările Tehnice Finale sunt încă în desfășurare.

33.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR

Automobilele selectate pentru Verificarea Tehnică Finală pot fi la alegerea Comisarilor Sportivi, fie ca urmare a unei contestații sau la recomandarea Directorului de Concurs și / sau a Delegatului Tehnic FRAS (Șeful Verificărilor Tehnice) către Comisarii Sportivi.

33.3 FIȘA DE OMOLOGARE

Pentru 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 corespunzătoare emise de FRAS.

CONDUIȚĂ LA VOLAN

34. COMPORTAMENT

34.1 REGULI GENERALE

34.1.1 Echipajele trebuie să se comporte întotdeauna într-un mod sportiv.

34.1.2 Atunci când automobilele sunt supuse regulilor de Parc Închis (Art. 63.1), acestea pot fi mutate doar de către echipaj și oficiali; în orice alt moment oricine poate împinge automobilul cu mâna. Este interzisă orice altă modalitate de deplasare a automobilului, în afară de cea prin forțe proprii și împinsă cu mâna, sau orice altă modalitate permisă de prezentul regulament. În mod excepțional, pe Probele Speciale automobilele pot fi tractate sau împinse pentru a le readuce pe traseul de concurs sau pentru degajarea traseului.

34.1.3 Conducerea automobilului în mod spectaculos poate fi efectuată numai atunci când este permisă în Regulamentul Particular al raliului.

34.1.4 Echipajele trebuie să se deplaseze întotdeauna în direcția Probei Speciale (cu excepția manevrelor de întoarcere).

34.1.5 Pe un sector de legătură care este un drum public și la începutul unei Probe Speciale, un automobil de concurs poate fi deplasat numai pe patru roți și anvelope care se

complying with this article will be considered as retired as per Art. 54. An additional penalty may be imposed by the Stewards.

34.1.6 Any driving during the competition with a badly damaged windscreen which obstructs the driver's vision significantly is forbidden. The crew concerned may be prohibited from competing upon instruction of the Stewards. After repair, the crew may restart, if applicable, under Art. 54.

Any driving on a Special Stage without a windscreen fitted in place is allowed only if both crew members wear protective goggles in accordance with EN 1938 specification or full face helmet with closed visor.

In any of the above cases, the police may nevertheless stop a car and prevent it from proceeding under Romanian Road Traffic Regulations.

34.1.7 Any crew / vehicle caught by another must make the necessary move to allow itself to be overtaken. This applies notably if he has lost time due to a technical failure or has gone off the road before restarting. The readiness to be overtaken should be shown by appropriate flashing indicators (*i.e.: left indicator means that the overtaken car will stay on the left side of the road*). The overtaken crew shall make every effort to facilitate the overtaking manoeuvre, including stopping in a safe place. If the vehicles are equipped with car-to-car communication, this applies from the first request for overtaking. The crews are responsible for ensuring that no danger is caused by overtaking.

34.2 DURING RECONNAISSANCE AND / OR SHAKEDOWN ROAD SECTIONS

34.2.1 It is emphasised that reconnaissance is not practice. Romanian Road Traffic Regulations must be strictly adhered to and the safety and rights of other road users must be respected, both during reconnaissance and the Shakedown time windows.

34.2.2 Speeding during reconnaissance of the Special Stages / Shakedown and any road sections noted by the police officers, officials or by a tracking system will incur a fine applied by the Clerk of the Course as follows:

Per km per hour over the speed limit: 50 RON.

Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

34.2.3 Other Romanian Road Traffic Regulations infringements during reconnaissance will incur a penalty applied by the Stewards according to Art. 34.3.4.

rotesc liber. Orice automobil care nu respectă acest articol va fi considerat ca abandon conform Art. 54. O penalizare suplimentară poate fi impusă de Comisarii Sportivi.

34.1.6 Este interzisă orice deplasare în timpul raliului cu un parbriz grav deteriorat care împiedică semnificativ vederea pilotului. La indicațiile Comisarilor Sportivi, echipajului în cauză i se poate interzice continuarea raliului. După reparație, echipajul poate reporni în concurs, dacă este cazul, conform Art. 54.

Este permisă deplasarea pe o Probă Specială fără a avea parbriz numai dacă ambii membri ai echipajului poartă ochelari de protecție conform specificației EN 1938 sau cască integrală cu vizieră închisă.

În oricare din situațiile de mai sus, poliția poate opri automobilul în cauză și îl poate împiedica să continue deplasarea conform Codului Rutier Român.

34.1.7 Orice echipaj / automobil depășit de altul trebuie să facă manevrele necesare pentru a permite depășirea sa. Aceasta se aplică în special dacă a pierdut timp din cauza unei defecțiuni tehnice sau a ieșit în afara traseului înainte de a reporni. Disponibilitatea de a fi depășit trebuie să fie semnalizată corespunzător (*de exemplu: semnalizarea la stânga înseamnă că automobilul depășit va rămâne pe partea stângă a drumului*). Echipajul depășit trebuie să facă toate eforturile pentru a facilita manevra de depășire, inclusiv oprirea într-un loc sigur. Dacă automobilele sunt echipate cu sistem de comunicare între automobile, acest lucru se aplică începând cu prima intenție de depășire. Echipajele sunt responsabile pentru a se asigura că depășirea nu reprezintă un pericol.

34.2 ÎN TIMPUL RECUNOAȘTERII ȘI / SAU SECTOARELOR DE LEGĂTURĂ PENTRU SHAKEDOWN

34.2.1 Se subliniază faptul că recunoașterea nu este antrenament. Codul Rutier Român trebuie respectat cu strictețe, iar siguranța și drepturile celorlalți participanți la trafic trebuie să fie respectate, atât în timpul recunoașterilor, cât și pe sectoarele de legătură pentru Shakedown.

34.2.2 Depășirea limitei de viteză în timpul recunoașterii Probelor Speciale / Shakedown și pe oricare secțiune de drum monitorizată de către poliție, oficiali sau printr-un sistem de monitorizare va atrage o amendă aplicată de către Directorul de Concurs, după cum urmează:

50 RON pentru fiecare km / h peste limita de viteză.

Orice astfel de aplicare a regulamentului de către Directorul de Concurs va fi notificată de acesta concurentului vizat.

34.2.3 Alte încălcări ale Codului Rutier Român în timpul recunoașterilor vor atrage o penalizare aplicată de Comisarii Sportivi conform Art. 34.3.4.

34.2.4 The amount of the fines will be unaltered by any fine imposed by the police.

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

34.3 EXCESSIVE SPEED DURING THE RALLY / ROMANIAN ROAD TRAFFIC REGULATIONS

34.3.1 Throughout the rally, both crew members must observe the Romanian Road Traffic Regulations.

34.3.2 In the case of an infringement of the Romanian Road Traffic Regulations committed by a crew participating in the rally, the police officers or officials having noted the infringement should if possible, inform the offender thereof, in the same way as for normal road users.

34.3.3 Should the police or the officials decide against stopping the driver in the wrong, they may nevertheless request the application of any penalties set out in the Romanian Road Traffic Regulations, subject to the following:

- That the notification of the infringement is made through official channels and in writing, before the posting of the Provisional Classification
- That the statements are sufficiently detailed for the identity of the offending driver to be established beyond all doubt, and that the place and time of the offence are precise
- That the facts are not open to various interpretations

34.3.4 Penalties for infringements during the competition element of the rally:

a) First infringement:

- Speeding: A fine of 50 RON per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course
- Other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards

b) Second infringement:

- Speeding: A fine of 100 RON per km/h over the speed limit, applied by the Clerk of the Course
- Other than speeding: A penalty will be applied by the Stewards

c) Third infringement: A 5-minute time penalty applied by the Clerk of the Course.

d) Fourth infringement: Disqualification applied only by the Stewards.

Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

34.4 The penalties stated in Art. 34.2 and 34.3 do not prevent the Stewards from imposing additional penalties if they judge it necessary.

34.2.4 Cuantumul amenzilor nu va fi modificat de nicio amendă aplicată de poliție.

34.2.5 Amenda se va dubla în cazul unei a doua abateri comise în timpul recunoașterilor în cadrul aceleiași raliu.

34.3 VITEZA EXCESIVA IN TIMPUL RALIULUI / CODUL RUTIER ROMÂN

34.3.1 În timpul desfășurării raliului, ambii membri ai echipajului trebuie să respecte Codul Rutier Român.

34.3.2 În cazul unei încălcări a Codului Rutier Român comise de un echipaj participant la raliu, ofițerii de poliție sau oficialii raliului care au constatat încălcarea ar trebui, dacă este posibil, să informeze contravenientul cu privire la aceasta, în același mod ca și în cazul participanților la trafic obișnuiți.

34.3.3 În cazul în care poliția sau oficialii raliului decid să nu-l oprească pe contravenient, aceștia pot totuși să solicite aplicarea sancțiunilor prevăzute în Codul Rutier Român, sub rezerva următoarelor:

- Notificarea contravenției să fie făcută pe căi oficiale și în scris, înainte de afișarea Clasamentelor Provizorii
- Procesul Verbal să fie suficient de detaliat pentru ca identitatea pilotului contravenient să fie stabilită fără niciun dubiu, iar locul, data și ora infracțiunii să fie precise
- Faptele să nu fie susceptibile de interpretări diferite

34.3.4 Sancțiuni pentru abateri comise în timpul elementului competitiv al raliului:

a) Prima abatere:

- Exces de viteză: O amendă de 50 RON pentru fiecare km / h peste limita de viteză, aplicată de către Directorul de Concurs
- Alte abateri în afara excesului de viteză: O sancțiune va fi aplicată de către Comisarii Sportivi

b) A doua abatere:

- Exces de viteză: O amendă de 100 RON pentru fiecare km / h peste limita de viteză, aplicată de către Directorul de Concurs
- Alte abateri în afara excesului de viteză: O sancțiune va fi aplicată de către Comisarii Sportivi

c) A treia abatere: O penalizare de 5 minute aplicată de către Directorul de Concurs

d) A patra abatere: Descalificare aplicată doar de către Comisarii Sportivi.

Orice astfel de aplicare a regulamentului de către Directorul de Concurs va fi notificată de acesta concurentului vizat.

34.4 Sancțiunile prevăzute la art. 34.2 și 34.3 nu împiedică Comisarii Sportivi să impună sancțiuni suplimentare dacă consideră necesar.

RECONNAISSANCE

35. RECONNAISSANCE

35.1 RECONNAISSANCE CARS

35.1.1 Common requirements:

- The car must be painted in a single colour, with no advertising, stickers, etc.
- 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:

35.1.2 Standard cars

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

35.1.3 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 Romanian Road Traffic Regulations
- Suspensions shall comply with the Group N regulations
- The fitting of a steel safety cage complying with Art. 253-8.1 to 8.3 of FIA 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 FIA Appendix J, Group N

35.2 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.

35.3 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 used as a Special Stage in that rally, may only do so after he has obtained the organiser's written permission. The rule does not apply to those known to be residents of that area. Failure to respect this rule shall result in the driver being reported to the Stewards and may result in a fine of up to 5000 RON and suspension of the crew for one year in any FRAS competition.

RECUNOAȘTERI

35. RECUNOAȘTERI

35.1 AUTOMOBILE PENTRU RECUNOAȘTERI

35.1.1 Cerințe comune:

- Automobilul trebuie să fie vopsit într-o singură culoare, fără publicitate, autocolante, etc.
- Este permisă utilizarea scuturilor de protecție (conform reglementărilor Grupei N)
- Este permisă utilizarea a două faruri suplimentare omologate pentru circulația publică rutieră
- Echipajul poate utiliza un sistem de intercomunicație „ușor” (fără căști)
- Se poate monta un echipament de navigație

Se pot utiliza automobile care respectă următoarele specificații:

35.1.2 Automobile standard

Automobile standard complet nemodificate, așa cum sunt oferite spre vânzare publicului larg.

35.1.3 Automobile de producție

- Motorul trebuie să fie un motor de serie (conform reglementărilor Grupei N)
- Cutia de viteze trebuie să fie o cutie de viteze de serie (conform reglementărilor Grupei N)
- Sistemul de evacuare trebuie să fie un sistem de evacuare de serie, cu un nivel maxim de zgomot în limitele permise de Codul Rutier Român
- Suspensiile trebuie să respecte reglementările Grupei N
- Este permisă instalarea unei cuști de siguranță din oțel, conform Art. 253-8.1 până la 8.3 din Anexa J FIA
- Sunt permise scaunele tip scoică de culoare similară cu cea a interiorului mașinii
- Jantele sunt la libera alegere în limitele Anexei J FIA pentru Grupa N

35.2 ANVELOPE PENTRU AUTOMOBILELE PENTRU RECUNOAȘTERI

Anvelopele folosite la recunoașteri trebuie să fie:

- a) Anvelope de serie omologate pentru asphalt.
- b) Anvelope la liber pentru macadam, cu excepția cazului în care se specifică altfel în Regulamentul Particular.

35.3 RESTRICȚII PENTRU RECUNOAȘTERI

Începând cu publicarea Regulamentului Particular al raliului, orice pilot, co-pilot sau alt membru al echipei care s-a înscris sau intenționează să se înscrie la un raliu din Campionat și care dorește să circule pe orice drum care este folosit ca Probă Specială în acel raliu, poate face acest lucru numai după ce a obținut acordul scris al organizatorului. Regula nu se aplică celor cunoscuți ca fiind locuitori ai zonei respective. Nerespectarea acestei reguli va avea ca rezultat raportarea pilotului la Comisarii Sportivi și poate fi sancționat cu amendă de până la 5000 RON și suspendarea echipajului timp de un an în orice competiție FRAS.

35.4 RUNNING OF RECONNAISSANCE

35.4.1 Timetable

Reconnaissance must take place according to a timetable set by the organiser, published in the Supplementary Regulations or in a Bulletin. Participation in reconnaissance is not compulsory.

35.4.2 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 until that Special Stage is terminated, open for public traffic and will no longer be used within the rally. The provisions of Art. 35.3 must nevertheless be respected.

The reconnaissance of a Super Special Stage, if included in the competitive element of the rally, shall not be considered as part of the reconnaissance timetable.

35.4.3 Number of passages

Each crew participating in the National Rally Championship, National Rally Championship on Tarmac, National Rally Championship on Gravel or National Rally Championship for Historic Vehicles is limited to two passes on each Special Stage (Special Stages run twice / threes are considered to be one Special Stage).

Each crew participating in the Rally Start Trophy is limited to three passes on each Special Stage (Special Stages run twice / threes are considered to be one Special Stage).

Each crew with a rookie underage driver, regardless of the Championship in which it participates, is limited to three passes on each Special Stage (Special Stages run twice / threes are considered to be one Special Stage).

Monitoring of reconnaissance and the number of passes will be done through the monitoring system (see Art. 18.2.5).

Crews will only be permitted to enter and leave Special Stages through the start and finish controls unless otherwise detailed in Supplementary Regulations. Further checks may also be carried out within Special Stages.

35.4.4 Speed during reconnaissance

The organiser may determine a speed limit in the Special Stages.

The maximum speed for reconnaissance on public roads must not exceed the speed limits of the Romanian Road Traffic Regulations.

35.4 DESFĂȘURAREA RECUNOAȘTERILOR

35.4.1 Program

Recunoașterile trebuie să se desfășoare conform unui program stabilit de organizator, publicat în Regulamentul Particular sau printr-un Buletin. Participarea la recunoașteri nu este obligatorie.

35.4.2 Respectarea programului de recunoaștere

Numai cu acordul expres al Directorului de Concurs, orice persoană aflată în legătură cu un echipaj înscris poate circula pe sau peste traseul unei Probe Speciale a raliului (cu excepția deplasării pe jos), de la publicarea Regulamentului Particular al raliului și până când Proba Specială respectivă este încheiată, deschisă circulației publice și nu va mai fi folosită în cadrul raliului. Prevederile Art. 35.3 trebuie să fie totuși respectate.

Recunoașterea unei Probe Super Speciale, dacă este inclusă în elementul competitiv al raliului, nu va fi considerată parte a programului de recunoașteri.

35.4.3 Numărul de treceri

Fiecare echipaj participant în Campionatul Național de Raliuri, Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, Campionatul Național de Raliuri / Macadam sau Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice este limitat la două treceri pe fiecare Probă Specială (Probele Speciale desfășurate de două / trei ori sunt considerate a fi o Probă Specială).

Fiecare echipaj participant în Trofeul Rally Start este limitat la trei treceri pe fiecare Probă Specială (Probele Speciale desfășurate de două / trei ori sunt considerate a fi o Probă Specială).

Fiecare echipaj care are în componență un pilot debutant minor, indiferent de Campionatul în care participă, este limitat la trei treceri pe fiecare Probă Specială (Probele Speciale desfășurate de două / trei ori sunt considerate a fi o Probă Specială).

Monitorizarea recunoașterilor și a numărului de treceri se va face prin sistemul de monitorizare (vezi Art. 18.2.5).

Echipajelor le este permis să intre și să părăsească Probele Speciale numai prin punctele de start și sosire, cu excepția cazului în care este altfel prevăzut în Regulamentul Particular. În cadrul Probelor Speciale pot fi efectuate și controale suplimentare.

35.4.4 Viteza în timpul recunoașterii

Organizatorul poate stabili o limită de viteză pe Probele Speciale.

Viteza maximă la recunoașteri pe drumurile cu circulație publică rutieră nu trebuie să depășească limitele de viteză din Codul Rutier Român.

Such limits must appear in the Supplementary Regulations and may be checked at any time during reconnaissance. To monitor the speed during reconnaissance, it is mandatory that each reconnaissance car should be equipped with a tracking system coming from the FIA Technical List n° 98: Rally Car Tracking Systems (see Art. 18.2.5). Any interference with the tracking system(s) during the rally will result in the competitor being reported to the Stewards.

35.4.5 Shakedown Stage

It is not mandatory to include Shakedown in the reconnaissance schedule.

35.4.6 Number of persons

During each passage through a Special Stage, only the crew is permitted in the reconnaissance car, with the exception of underage and / or rookie drivers who may be accompanied by an approved rally school instructor.

SHAKEDOWN

36. SHAKEDOWN REQUIREMENTS

36.1 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.

36.2 RUNNING OF SHAKEDOWN

36.2.1 The Shakedown Stage shall be run as if it were a Special Stage run during the rally and include all the appropriate safety measures. The Shakedown should be representative for the rally.

36.2.2 The Shakedown Stage may be run using a Super Special Stage or part of a Special Stage of the Itinerary of the rally.

36.2.3 For the application of Art. 34.2, the Shakedown is considered to be part of reconnaissance.

36.2.4 The surface of the Shakedown should be the same as the surface of the majority of the Special Stages.

36.2.5 It is recommended that the Shakedown schedule be a minimum of 4 hours if the Shakedown is common for all crews, and if the Shakedown is divided into 2 time intervals, it is recommended that each time interval be a minimum of 2 hours.

In the case of a divided Shakedown schedule for tarmac rallies, it is recommended that crews participating with 4-wheel-drive cars (including those from Rally Start Trophy) be in the first time interval, while crews

Limitele de viteză trebuie să fie specificate în Regulamentul Particular și pot fi verificate în orice moment în timpul recunoașterilor. Pentru a monitoriza viteza în timpul recunoașterilor, este obligatoriu ca fiecare automobil pentru recunoașteri să fie echipat cu un sistem de monitorizare provenit din Lista Tehnică FIA nr. 98: Sisteme de Monitorizare pentru Automobile de Raliu (vezi Art. 18.2.5). Orice intervenție asupra sistemului de monitorizare în timpul raliului va duce la raportarea concurentului către Comisarii Sportivi.

35.4.5 Shakedown

Nu este obligatorie includerea Shakedown-ului în programul de recunoașteri.

35.4.6 Numărul de persoane

La fiecare parcurgere pe o Probă Specială, doar membrii echipajului sunt admiși în automobilul pentru recunoașteri, cu excepția piloților minori și / sau debutanți care pot fi însoțiți de un instructor autorizat al unei școli de pilotaj.

SHAKEDOWN

36. CERINȚE PENTRU SHAKEDOWN

36.1 GENERALITĂȚI

Shakedown-ul poate fi organizat cu scopul de a fi o oportunitate media și de promovare, dar și pentru ca participanții să își testeze automobilele. Este opțional pentru organizator să includă Shakedown-ul în programul raliului.

36.2 DESFĂȘURAREA SHAKEDOWN-ULUI

36.2.1 Shakedown-ul trebuie să fie organizat ca și cum ar fi o Probă Specială desfășurată în timpul raliului și trebuie să includă toate măsurile de securitate corespunzătoare. Shakedown-ul trebuie să fie reprezentativ pentru raliu.

36.2.2 Shakedown-ul se poate desfășura pe traseul unei Probe Super Speciale sau pe o parte dintr-o Probă Specială din Planul Orar al raliului.

36.2.3 Pentru aplicarea Art. 34.2, se consideră că Shakedown-ul face parte din recunoaștere.

36.2.4 Suprafața de desfășurare a Shakedown-ului trebuie să fie aceeași cu suprafața majorității Probelor Speciale.

36.2.5 Se recomandă ca programul Shakedown-ului să fie de minim 4 ore în cazul în care Shakedown-ul este comun pentru toate echipajele, iar în cazul în care Shakedown-ul este divizat în 2 intervale orare se recomandă ca fiecare interval orar să fie de minim 2 ore.

În cazul în care programul pentru Shakedown este divizat în 2 intervale orare, la raliurile de asfalt se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice (inclusiv din Trofeul Rally Start) să fie în primul interval

participating with 2-wheel-drive cars (including those from Rally Start Trophy and the National Rally Championship for Historic Vehicle) be in the second time interval.

For rallies held on gravel, it is recommended that crews participating with 2-wheel-drive cars (including those from Rally Start Trophy and the National Rally Championship for Historic Vehicle) be in the first time interval, while crews participating with 4-wheel-drive cars (including those from Rally Start Trophy) be in the second time interval.

36.3 DISCLAIMER

During the Shakedown the passenger (co-driver) seat in the competition car can be occupied by any person (guest) provided they are at least 16 years old. For persons (guests) who are under 18 years of age on the date of the Shakedown, a notarized statement from their parents or guardians agreed by FRAS (template on www.fras.ro).

Any passenger (guest) on board the car during Shakedown who is not entered for the rally must have signed a disclaimer provided by the organiser.

36.4 TECHNICAL REQUIREMENTS

Before the Shakedown the rally cars participating in the Shakedown must pass Pre-Rally Scrutineering. For applicable cars, the engine block, the complete transmission and the mechanical parts mentioned in these regulations must be sealed.

36.5 BREAKDOWN DURING SHAKEDOWN

A competitor whose car breaks down during the Shakedown shall nevertheless be required to attend the Ceremonial Start.

36.6 EQUIPMENT OF DRIVER AND PASSENGER ON BOARD

During the Shakedown, any person on board the rally car must wear a homologated crash helmet, all required safety clothing and equipment in compliance with Appendix L FIA Chapter III - Drivers' Equipment and have their safety harness correctly fastened.

It is mandatory that the passenger (guest) wears at least an homologated crash helmet, balaclava, head retaining device and overalls, but this shall be specified in the disclaimer (see Art. 36.3), and the passenger (guest) shall sign to absolve the driver, organiser and / or FRAS of any liability in the event of an accident.

Any infringement will be penalised.

orar, iar echipajele care participă cu automobile cu 2 roți motrice (inclusiv din Trofeul Rally Start și Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice) să fie în al doilea interval orar.

Pentru raliurile desfășurate pe macadam se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 2 roți motrice (inclusiv din Trofeul Rally Start și Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice) să fie în primul interval orar, iar echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice (inclusiv din Trofeul Rally Start) să fie în al doilea interval orar.

36.3 DECLARAȚIE PE PROPRIA RĂSPUNDERE

În timpul Shakedown-ului locul pasagerului (co-pilotului) din automobilul de concurs poate fi ocupat de către orice persoană (invitat) cu condiția de a avea vârsta de minim 16 ani împliniți. Pentru persoanele (invitații) care au sub 18 ani împliniți la data Shakedown-ului este obligatorie și o declarație notarială din partea părinților sau tutorilor agreeată de FRAS (modelul de pe www.fras.ro).

Orice pasager (invitat) aflat în automobilul de concurs în timpul Shakedown-ului și care nu este înscris la raliul respectiv trebuie să semneze o declarație pe propria răspundere pusă la dispoziție de organizator.

36.4 CERINȚE TEHNICE

Înainte de Shakedown, automobilele de concurs care participă la Shakedown trebuie să fie admise la Verificarea Tehnică Inițială. Pentru automobilele la care se aplică, blocul motor, transmisia completă și componentele mecanice menționate în acest regulament trebuie să fie sigilate.

36.5 DEFECTIUNI ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI

Un concurent al cărui automobil se defectează în timpul Shakedown-ului trebuie totuși să participe la Startul Festiv.

36.6 ECHIPAMENTUL PILOTULUI ȘI AL PASAGERULUI DE LA BORD

În timpul Shakedown-ului, orice persoană aflată la bordul automobilului de concurs trebuie să poarte cască de protecție omologată, toată îmbrăcămintea și echipamentul de securitate necesare, conform Anexei L FIA Capitolul III - Echipamentul Piloților și să aibă centura de siguranță fixată corect.

Este obligatoriu ca pasagerul (invitatul) să poarte minim cască de protecție omologată, cagula, dispozitivul de fixare a capului și a gâtului și combinezon, dar aceasta se va specifica în declarația pe propria răspundere (vezi Art. 36.3), iar pasagerul (invitatul) va semna pentru a absolve pilotul, organizatorul și / sau FRAS de orice vină în caz de accident.

Orice abatere va fi sancționată.

36.7 SERVICE DURING SHAKEDOWN

Service may be carried out only in the main Service Park or in the Shakedown Service Park, if this is stipulated in the Supplementary Regulations of the rally.

37. FREE PRACTICE / QUALIFYING

Not applicable in the National Rally Championship.

STARTS AND RE-STARTS

38. PROMOTIONAL ACTIVITIES

Applicable only for WRC.

39. CEREMONIAL START

A ceremonial Start may be organised to improve the promotional and media interest of the rally. The start interval and order for a Ceremonial Start are at the discretion of the organiser. The schedule and the place of any ceremony must be indicated in the Supplementary Regulations. Where a crew in its competing car is unable to participate in the Ceremonial Start, it shall be permitted to start the remainder of the rally at its allocated start time provided that the Stewards are notified and subject to passing the necessary Scrutineering checks. The crew concerned must still attend the Ceremonial Start wearing overalls and at their due time.

40. RALLY START**40.1 START AREA**

Before the start of the competition element of the rally, the organisers may assemble all the competing cars in a Start 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 Start Area shall be specified in the Supplementary Regulations. No service is allowed in the Start Area.

40.2 MAXIMUM LATENESS AT A START

Any crew reporting more than 15 minutes late at the start of a section shall not be allowed to start that section.

41. START ORDER AND INTERVALS**41.1 REVISED START ORDER REQUIREMENT**

The Start Order shall remain unchanged until at least 10% of the total distance of the Special Stages detailed in the final Itinerary has been completed.

36.7 SERVICE ÎN TIMPUL SHAKEDOWN-ULUI

Asistența tehnică poate fi efectuată numai în Parcul de Service principal sau într-un Parc de Service pentru Shakedown, dacă acest lucru este prevăzut în Regulamentul Particular al raliului.

37. ANTRENAMENT / CALIFICĂRI

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

START ȘI RE-START

38. ACTIVITĂȚI PROMOȚIONALE

Se aplică numai pentru WRC.

39. START FESTIV

Startul Festiv poate fi organizat pentru a spori interesul mediatic și de promovare al raliului. Intervalul și Ordinea de Start pentru Startul Festiv sunt la discreția organizatorului. Programul și locul oricărei festivități trebuie precizate în Regulamentul Particular. În cazul în care un echipaj cu automobilul său de concurs nu poate participa la Startul Festiv, i se va permite să ia startul la raliu conform ordinii de start, cu condiția informării Comisarilor Sportivi și cu condiția ca automobilul să fie admis la Verificarea Tehnică Inițială. Echipajul în cauză trebuie să participe la Startul Festiv conform ordinii de start pentru Startul Festiv și purtând combinezoanele de concurs.

40. STARTUL RALIULUI**40.1 PARCUL DE START**

Înainte de startul elementului competitiv al raliului, organizatorii pot grupa toate automobilele de concurs într-un Parc de Start, în care automobilele trebuie aduse înainte de ora de start specificată în Regulamentul Particular. Sancțiunile exclusiv pecuniare pentru sosirea cu întârziere în Parcul de Start vor fi specificate în Regulamentul Particular. În Parcul de Start nu este permisă nicio operațiune de asistență tehnică.

40.2 ÎNTÂRZIERE MAXIMĂ ADMISĂ LA START

Orice echipaj care se prezintă cu mai mult de 15 minute întârziere la startul unei secțiuni nu îi va fi permis să ia startul în secțiunea respectivă.

41 ORDINEA ȘI INTERVALELE DE START**41.1 CERINȚA ORDINII DE START REVIZUITĂ**

Ordinea de Start va rămâne neschimbată până când cel puțin 10% din distanța totală a Probele Speciale specificate în Planul Orar final a fost parcursă.

41.2 REPOSITIONING OF DRIVERS

The Clerk of the Course may, for reasons of safety and with the knowledge of the Stewards, reposition drivers or change the time interval between cars.

41.3 START ORDER LEG 1

The Start Order of Leg 1 is as follows:

- FIA and / or FRAS priority drivers, in order of Overall Classification *
- Other drivers in order of Special Stage performance coefficient **, Rally Start Trophy drivers will be interspersed with other drivers according to their Special Stage performance coefficient
- Drivers of the National Rally Championship for Historic Vehicles

* For the first rally, Overall Classification means the Overall Classification of the National Rally Championship of the previous season, and from the second rally onwards, Overall Classification means the current Overall Classification the National Rally Championship.

** From 2019 the Start Order will be based on the Special Stages performance coefficient.

41.4 START ORDER FOR SUBSEQUENT LEGS

The Start Order for subsequent Legs (including Rally Start Trophy drivers) shall be based on the Classification according to stage times at the finish of the final Special Stage of the previous Leg, excluding time penalties on the road sections and any Super Special Stage if run at the end of the Leg. Drivers in the National Rally Championship for Historic Vehicle follow, in order of the Classification according to stage times at the finish of the final Special Stage of the previous Leg, excluding time penalties on the road sections and any Super Special Stage if run at the end of the Leg.

Priority Drivers are also subject to the following provisions above with the proviso that, regardless of their position in the Start Order on the subsequent Leg or after a repositioning, they will retain their two minute advantage (at the start) over the preceding driver.

Stewards may reposition drivers who wish to restart after retirement or any other driver at their discretion or at the proposal of the Clerk of the Course, particularly when it is expected that the time gap between two consecutive cars at the start of the Special Stage is not sufficient.

For safety reasons, the Clerk of the Course may change the Start Order for following Legs.

41.2 REPOZIȚIONAREA PILOȚILOR

Din motive de securitate și cu informarea Comisarilor Sportivi, Directorul de Concurs poate re poziționa piloții sau poate schimba intervalul de timp dintre automobile.

41.3 ORDINEA DE START PENTRU ZIUA 1

Ordinea de Start pentru Ziua 1 este următoarea:

- Piloții prioritari FIA și / sau FRAS, în ordinea Clasamentului General *
- Ceilalți piloți în ordinea coeficientului de performanță pe Probele Speciale **, piloții Trofeului Rally Start vor fi intercalați cu ceilalți piloți, în funcție de coeficientul de performanță pe Probele Speciale
- Piloții Campionatului Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice

* Pentru prima etapă, prin Clasament General se înțelege la Clasamentul General al Campionatului Național de Raliuri din sezonul anterior, iar începând cu a doua etapă, prin Clasament General se înțelege Clasamentul General la zi al Campionatului Național de Raliuri.

** Din anul 2019 Ordinea de Start se face în baza coeficientului de performanță pe Probele Speciale.

41.4 ORDINEA DE START PENTRU ZILELE URMĂTOARE

Ordinea de Start pentru Zilele următoare (inclusiv pentru piloții Trofeului Rally Start) se va stabili în baza Clasamentului de după ultima Probă Specială din Ziua anterioară, excluzând penalizările de timp de pe sectoarele de legătură și orice Probă Super Specială, dacă s-a desfășurat la finalul Zilei. Urmează piloții din Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice, în ordinea Clasamentului de după ultima Probă Specială din Ziua anterioară, excluzând penalizările de timp de pe sectoarele de legătură și orice Probă Super Specială, dacă s-a desfășurat la finalul Zilei.

Piloții prioritari se supun la rândul lor prevederilor de mai sus cu precizarea că, indiferent de poziția din Ordinea de Start din Ziua următoare sau după o re poziționare, aceștia își vor păstra avantajul celor două minute (la start) față de pilotul precedent.

Comisarii Sportivi pot re poziționa piloții care doresc să reia startul după abandon sau a oricărui alt pilot, la discreția lor sau la propunerea Directorului de Concurs, în special atunci când se preconizează că de la startul Probei Speciale ecartul de timp dintre două automobile consecutive nu este suficient.

Directorul de Concurs poate modifica din considerente de securitate Ordinea de Start pentru Zilele următoare.

41.5 START INTERVAL

In the case of tarmac rallies, the starting interval will be at least 1 (one) minute and in the case of gravel rallies the starting interval will be at least 2 (two) minutes.

41.5 INTERVALUL DE START

În cazul raliurilor desfășurate pe asfalt intervalul de start va fi de cel puțin 1 (un) minut, iar în cazul raliurilor desfășurate pe macadam intervalul de start va fi de cel puțin 2 (două) minute.

CONTROLS**CONTROALE****42. CONTROLS – GENERAL REQUIREMENTS****42. CONTROALE - CERINȚE GENERALE****42.1 SIGNAGE OF CONTROLS AND ZONES**

All controls and zones, i.e. passage and Time Controls, start and finish of Special Stages including Stop Controls, Regroup Parks, Refuelling Areas, Tyre Marking Zones and Media Zones shall be indicated by means of FIA-approved standardised signs complying with the drawings and distances in Appendix I and shall be indicated in the Road Book.

42.1 SEMNALIZAREA ZONELOR DE CONTROL

Toate zonele de control, anume Controalele de Trecere și Controalele Orare, punctele de start și sosire ale Probelor Speciale, inclusiv Punctele de Stop, Parcurile de Regrupare, Zonele de Alimentare, Zonele de Marcare a Anvelopelor și Zonele Media trebuie semnalizate prin panouri standardizate aprobate de FIA, care să respecte desenele și distanțele din Anexa I și trebuie indicate în Road Book.

42.2 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.

42.2 BARIERE DE PROTECȚIE

O zonă de cel puțin 5 m înainte și după un post de control trebuie protejată cu bariere pe ambele părți ale drumului pentru a permite desfășurarea activităților de control.

42.3 STOPPING TIME IN CONTROL ZONES

The stopping time within any control zone is limited to the time necessary for carrying out control operations.

42.3 TIMPUL DE OPRIRE ÎN ZONELE DE CONTROL

Timpul de oprire în orice zonă de control este limitat la timpul necesar pentru efectuarea operațiunilor de control.

42.4 READINESS TO WORK

42.4.1 Controls shall be ready to function at least 1:30 before the target time for the passage of the first competing car.

42.4 DISPONIBILITATE DE LUCRU

42.4.1 Posturile de control trebuie să fie pregătite să funcționeze cu cel puțin 1:30 înainte de ora programată pentru trecerea primului automobil de concurs.

42.4.2 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.

42.4.2 Cu excepția cazului în care Directorul de Concurs decide altfel, posturile de control își vor încheia activitatea la 15 minute plus timpul maxim de întârziere după ora programată pentru sosirea ultimului automobil de concurs.

42.5 SEQUENCE OF CONTROLS AND DIRECTION

42.5.1 Crews must check-in in the correct sequence of controls and in the direction of the rally route.

42.5 SUCCESIUNEA CONTROALELOR ȘI DIRECȚIA

42.5.1 Echipajele trebuie să pondeze în ordinea succesivă a controalelor și în direcția traseului de raliu.

42.5.2 It is prohibited to re-enter a control zone.

42.5.2 Este interzisă reintrarea într-o zonă de control.

42.6 MARSHALS' INSTRUCTIONS

42.6.1 Crews are obliged to follow the instructions of the marshals of any control. Failure to do so will be reported to the Stewards.

42.6 INSTRUCȚIUNILE ARBITRILOR

42.6.1 Echipajele sunt obligate să urmeze instrucțiunile arbitrilor de la orice post de control. Nerespectarea acestora va fi raportată Comisarilor Sportivi.

42.6.2 All control officials must be identifiable. At each control, the chief official must wear a distinctive tabard.

42.6.2 Toți oficialii din posturile de control trebuie să fie identificabili. La fiecare post de control, șeful de post trebuie să poarte o vestă distinctivă.

42.7 MEDIA ZONES (WHEN APPLICABLE)

A barriered Media Zone must be established prior to the yellow Time Control board at all Service Parks, Remote Service Areas, Tyre Fitting Areas (except those under Art. 57.2.1), at all Regroups (except Overnight Regroups if

42.7 ZONELE MEDIA (DACĂ ESTE APLICABIL)

Înainte de panoul galben al Controalelor Orare trebuie să fie prevăzută o Zonă Media împrejmuită pentru toate Parcurile de Service, Parcurile de Service Îndepărtat, Zonele de Montare Roți (cu excepția celor prevăzute la

preceded by a service 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. The Media Zones must furthermore be clearly marked in the Road Book.

42.8 ON-BOARD CAMERA DATA EXCHANGE AND CAMERA MAINTENANCE POINTS

The organisers may establish on-board camera (OBC) data exchange points within the itinerary. Such points must be notified in a Bulletin (which may be issued by the Clerk of the Course) and are solely for the exchange of video data and adjustments / maintenance of the cameras.

Video data may also be exchanged and cameras maintained in the Media Zone, in Regroups or Parc Fermés and at the exit of Remote Refuelling Areas with the agreement of the Clerk of the Course. If it is required that this work should be done only in the presence of a member of the team, a representative of the competitor must inform the Clerk of the Course of this request before the start of the rally.

All such work carried out will be done under the supervision of a marshal or rally official.

43. 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.

44. TIME CONTROLS

44.1 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.

44.2 CHECK-IN PROCEDURE

44.2.1 The check-in procedure begins at the moment the car passes the Time Control Zone entry board.

44.2.2 Between the zone entry board and the control, the crew is forbidden to stop for any reason or to drive at an abnormally slow speed.

44.2.3 The actual timing and entry of the time on the Time Card may only be carried out if the two crew members and

Art. 57.2.1), la toate Regrupările (cu excepția Regrupărilor de Noapte dacă sunt precedate de un Parc de Service sau dacă sunt precedate de o zonă de așteptare pentru Sosirea Festivă). Accesul în Zona Media trebuie să fie limitat la reprezentanții media acreditați. Organizatorii pot stabili Planul Orar și programul raliului astfel încât echipajele să petreacă minimum 15 minute în Zona Media. Zonele Media trebuie, de asemenea, să fie marcate în mod clar în Road Book.

42.8 PUNCTE PENTRU DESCĂRCAREA DATELOR ȘI DE MENTENANȚĂ A CAMERELOR DE BORD

Organizatorii pot stabili puncte de descărcare a datelor camerei de bord (OBC) pe traseul raliului. Astfel de puncte trebuie anunțate printr-un Buletin (care poate fi emis de către Directorul de Concurs) și sunt destinate exclusiv descărcării datelor video și ajustărilor / mentenanței camerelor.

De asemenea, descărcarea datelor video și mentenanța camerelor pot fi făcute și în Zonele Media, în Regrupări sau în Parcul Închis și la ieșirea din Zonele de Alimentare Îndepărtată cu acordul Directorului de Concurs. În cazul în care se solicită ca acest fapt să fie efectuat numai în prezența unui membru al echipei tehnice, un reprezentant al concurentului trebuie să informeze Directorul de Concurs cu privire la această solicitare înainte de startul raliului.

Toate aceste lucrări efectuate vor fi realizate sub supravegherea unui arbitru sau a unui oficial al raliului.

43. CONTROALE DE TRECERE

La aceste controale, identificate prin panourile prezentate în Anexa I, arbitrii trebuie doar să ștampileze și / sau să semneze Carnetul de Control imediat ce este prezentat de echipaj, fără a menționa ora trecerii.

44. CONTROALE ORARE

44.1 FUNCȚIONARE

La aceste puncte de control, arbitrii vor completa în Carnetul de Control timpul la care carnetul a fost înmănat. Timpii vor fi notați la minut întreg.

44.2 PROCEDURA DE PONTARE

44.2.1 Procedura de pontare începe în momentul în care automobilul trece de panoul de intrare în Zona de Control Orar.

44.2.2 Echipajului îi este interzis să oprească din orice motiv sau să conducă la o viteză anormal de mică între panoul de intrare în zona de control și punctul de control.

44.2.3 Cronometrarea efectivă și înscrierea timpului pe Carnetul de Control pot fi efectuate numai dacă cei doi

the car are in the Control Zone and within the immediate vicinity of the control table.

44.2.4 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.

44.2.5 Then, either by hand or by means of a print-out device, the appropriate marshal shall mark on the Time Card the actual time at which the card was handed in, and nothing else.

44.2.6 The target check-in time is the time obtained by adding the allowed target time to the Special Stage start time or the previous TC time, these times being expressed to the minute.

44.2.7 The target 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 target check-in time.

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

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

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

- a) For late arrival: 10 seconds per minute or fraction of a minute
- b) For early arrival: 1 minute per minute or fraction of a minute

44.2.11 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.

44.2.12 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.

44.2.13 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.

44.3 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:

membri ai echipajului și automobilul se află în zona de control și în imediata vecinătate a mesei de control.

44.2.4 Ora de pontare trebuie să corespundă momentului exact în care unul dintre membrii echipajului înmânează Carnetul de Control arbitrului din postul de control.

44.2.5 Apoi, prin intermediul unei imprimante sau prin notare manuală, arbitrul din postul de control va scrie în Carnetul de Control timpul real la care carnetul a fost înmănat, fără a adăuga alte informații.

44.2.6 Ora ideală de pontare este ora obținută prin adunarea timpului ideal permis cu ora de start în Proba Specială sau cu ora de pontare la precedentul CO, acești timpi fiind exprimați în minute.

44.2.7 Ora ideală de pontare este responsabilitatea exclusivă a echipajelor, care pot consulta ceasul oficial de pe masa de control. Arbitrii nu trebuie să ofere nicio informație despre ora ideală pentru pontare.

44.2.8 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru pontare în avans dacă automobilul intră în Zona de Control în minutul ideal de pontare sau în minutul precedent acestuia.

44.2.9 Echipajul nu va primi nicio penalizare pentru întârziere dacă momentul înmânării Carnetului de Control arbitrului din post este în minutul ideal de pontare.

44.2.10 Orice diferență dintre ora de pontare efectivă și ora de pontare ideală va fi penalizată astfel:

- a) Pentru întârziere: 10 secunde pe minut sau fracțiune de minut
- b) Pentru avans: 1 minut pe minut sau fracțiune de minut

44.2.11 Organizatorii pot permite echipajelor să pondeze în avans, fără a primi vreo penalizare, dacă acest fapt s-a specificat în Regulamentul Particular sau într-un Buletin emis ulterior.

44.2.12 Dacă se constată că un echipaj nu a respectat regulile procedurii de pontare, șeful postului de control trebuie să întocmească un raport scris pe care să îl trimită imediat Directorul de Concurs.

44.2.13 La aprecierea Directorului de Concurs, un echipaj care a fost penalizat pentru pontare în avans poate primi o neutralizare pentru perioada de timp necesară pentru a pleca la ora prevăzută inițial.

44.3 CONTROLUL ORAR URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ

Când un Control Orar este urmat de un control de start pentru o Probă Specială, următoarea procedură trebuie aplicată:

44.3.1 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 Special Stage start and come to the start line.

44.3.2 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.

44.3.3 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.

44.3.4 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.

44.3.5 The Special Stage start time shall then be the start time for calculating the check-in time at the next Time Control.

44.4 TYRE WARMING ZONE (TWZ)

44.4.1 The inclusion of a Tyre Warming Zone between the Time Control and the start of a Special Stage is optional for the organiser. However, for rallies run tarmac, it is recommended to include a Tyre Warming Zone before the first Special Stage of each Leg. To be used as a TWZ, the road must be set up as the Special Stage, except for the rescue cars, which will remain positioned after the start of the Special Stage.

44.4.2 To include a Tyre Warming Zone, the distance between the Time Control and the following start of the Special Stage will be a minimum of 500 m. The TWZ must be marked in the Road Book.

44.4.3 The TWZ begins after the Time Control with the "TWZ" board and ends with the "TWZ End" board. Drivers must be able to stop the car at any time in case of danger. Deliberate stopping in the TWZ or driving the opposite direction is strictly forbidden. There will be a minimum of 50 m between the "TWZ End" board and the start of the Special Stage, where the crews must drive at walking speed to position on the start line.

44.4.4 The start procedure for the Special Stage is laid down in Art. 48. The 3-minute gap between TC and Start can be increased considering the length of the TWZ to

44.3.1 La Controlul Orar de la finalul unui sector de legătură, arbitrul din post va nota în Carnetul de Control atât ora de pontare a echipajului, cât și ora sa estimată de start pentru Proba Specială. Între cele două, trebuie să existe un interval de 3 minute pentru a permite echipajului să se pregătească pentru startul în Proba Specială și să ajungă la linia de start.

44.3.2 Dacă două sau mai multe echipaje montează la Controlul Orar în același minut, orele lor estimate de start pentru acea Probă Specială vor fi în ordinea orei lor de pontare de la Controlul Orar precedent. Dacă ora de pontare de la Controlul Orar precedent este aceeași, atunci va fi luată în considerare ora de la Controlul Orar anterior celui în cauză și așa mai departe.

44.3.3 După procedura de pontare în Controlul Orar, automobilul de concurs va fi deplasat la controlul de start al Probei Speciale, de unde echipajul va lua startul conform procedurii stabilite în acest regulament.

44.3.4 Dacă există o diferență între ora estimată de start și ora efectivă de start, se va respecta timpul notat de arbitrul de la startul Probei Speciale, cu excepția cazului în care Comisarii Sportivi decid altfel.

44.3.5 Ora de start în Proba Specială va fi apoi ora de start pentru calcularea orei de pontare în următorul Control Orar.

44.4 ZONA DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR (ZÎA)

44.4.1 Includerea unei Zone de Încălzire a Anvelopelor între Controlul Orar și startul unei Probe Speciale este opțională pentru organizator. Totuși, în cazul raliurilor care se desfășoară pe asfalt, este recomandată includerea unei Zone de Încălzire a Anvelopelor înainte de prima Probă Specială din fiecare Zi. Pentru a fi folosit ca ZÎA, drumul trebuie să fie amenajat ca și Proba Specială, cu excepția autospecialelor de intervenție, care vor rămâne poziționate după startul Probei Speciale.

44.4.2 Pentru a include o Zonă de Încălzire a Anvelopelor, distanța dintre Controlul Orar și startul Probei Speciale va fi de minim 500 m. ZÎA trebuie marcată în Road Book.

44.4.3 ZÎA începe după Controlul Orar și va fi identificată cu panoul „ZÎA” și se termină cu panoul „Sfârșit ZÎA”. Piloții trebuie să poată opri automobilul în orice moment în caz de pericol. Oprirea intenționată în ZÎA sau conducerea în direcția opusă este strict interzisă. Va exista o distanță minimă de 50 m între panoul „Sfârșit ZÎA” și startul Probei Speciale, unde echipajele trebuie să se deplaseze la viteză de mers pe jos pentru a se poziționa la linia de start.

44.4.4 Procedura de start pentru Proba Specială este stabilită la Art. 48. Intervalul de 3 minute dintre CO și Start poate fi crescut, luând în considerare lungimea ZÎA,

allow the crew warming the tyres and to prepare for the Special Stage start.

44.4.5 Before driving in the TWZ, the crew must be equipped as laid down in Art. 53.1.

44.4.6 All regulations not amended by this article remain unchanged and valid.

44.4.7 Organisers may amend these regulations in the Supplementary Regulations, which may not, however, alter the above-mentioned regulations.

45. MAXIMUM PERMITTED LATENESS

45.1 Any lateness exceeding 30 minutes of any individual target time or an accumulative lateness exceeding 30 minutes at the end of each section or of a Leg will result in the competitor concerned being considered to have retired at that control and the total penalty accrued for late arrival as per Art. 44.2.10.a shall be that for 30 minutes lateness. The crew may nevertheless re-start the rally under the provisions of these regulations. In calculating such lateness time, the actual time and not the penalty time (10 seconds per minute) applies.

45.2 EARLY ARRIVAL

Early arrival shall under no circumstances permit crews to reduce this maximum permitted lateness.

45.3 NOTIFICATION OF EXCEEDING MAXIMUM PERMITTED LATENESS

Notification of exceeding the maximum permitted lateness under, Art. 45.1, may only be announced at the end of a section.

46. REGROUPING CONTROLS

46.1 PROCEDURE AT A REGROUP

46.1.1 On arrival at Regroup controls, crews will receive instructions concerning their start time. They must then drive their car as directed by marshals.

46.1.2 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.

46.2 EXIT FROM A REGROUP

Except after an Overnight Regroup and before the start of the Power Stage, the cars shall re-start in the order of arrival at the regroup. However, for any reason, the Clerk of the Course may, with the knowledge of the Stewards, order any car to be repositioned.

pentru a permite echipajelor să încâlzească anvelopele și să se pregătească pentru startul în Proba Specială.

44.4.5 Înainte de a se deplasa în ZÎA, echipajul trebuie să fie echipat așa cum este stabilit în Art. 53.1.

44.4.6 Toate reglementările care nu sunt modificate prin prezentul articol rămân neschimbate și valabile.

44.4.7 Organizatorii pot modifica aceste reglementări în Regulamentul Particular, dar totuși nu pot modifica regulile scrise mai sus.

45. ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ PERMISĂ

45.1 Orice întârziere care depășește 30 minute față de orice timp ideal individual sau o întârziere cumulată care depășește 30 de minute la finalul fiecărei secțiuni sau a unei Zile va avea ca și consecință declararea abandonului pentru concurentul respectiv în acel punct de control, și penalizările total acumulate pentru întârziere, conform Art. 44.2.10.a vor fi cele aferente pentru o întârziere de 30 de minute. Echipajul poate totuși să reia startul conform prevederilor prezentului regulament. Pentru calcularea acestui timp de întârziere, se aplică timpul efectiv și nu penalizările de timp aplicate (10 secunde pe minut).

45.2 SOSIRE ÎN AVANS

În niciun caz sosirea și pontarea în avans nu permite echipajelor să reducă întârzierea maxim permisă.

45.3 NOTIFICAREA DEPĂȘIRII ÎNTÂRZIERII MAXIME PERMISE

Notificarea depășirii întârzierii maxime permise, conform Art. 45.1, poate fi anunțată doar la finalul unei secțiuni.

46. CONTROALE DIN REGRUPĂRI

46.1 PROCEDURA LA REGRUPARE

46.1.1 La ajungerea într-un punct de control la Regrupare, echipajele vor primi instrucțiuni cu privire la ora lor de start. Apoi trebuie să deplaseze automobilul conform indicațiilor arbitrilor.

46.1.2 Toate echipajele trebuie să fie pregătite să fie prezente maxim 5 minute într-o zonă de autografe, organizată în apropierea CO-ului și accesibilă publicului.

46.2 IEȘIREA DIN REGRUPARE

Cu excepția unei Regrupări peste Noapte și înainte de startul Probei Power Stage, automobilele trebuie să repornească în ordinea intrării în Regrupare. Cu toate acestea, din orice motiv, Directorul de Concurs poate, cu acordul Comisarilor Sportivi, să re poziționeze oricare automobil.

SPECIAL STAGES

47. GENERAL

47.1 TIMING

For Special Stages and Shakedown, timing will be to the tenth of a second.

For Free Practice and Qualifying Stages (if applicable), timing will be to the thousandth of a second.

47.2 MINIMUM SPECIAL STAGE TIME

Not applicable in the National Rally Championship.

48. SPECIAL STAGE START

48.1 START POINT

Special Stages commence from a standing start, with the car placed on the start line.

48.2 START PROCEDURE

48.2.1 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 regular digital watch. In either case the system must be described in the rally Supplementary Regulations.

48.2.2 There must be a permanent start line (also on gravel and snow) and the jump start photocell should be 50 cm after the start line.

48.2.3 After the actual start time has been written on the Time Card, the Time Card should be given back to the crew as soon as possible.

48.2.4 When the car arrives at the start line, the front of the car should be positioned behind a stick placed by the marshal to define the exact start position. One minute before the start time, but not before the car has stopped in its exact position, the marshal shall remove the stick and the crew shall refer to the automatic countdown clock. Any subsequent change of the car's position until its start time is not permitted and will be reported to the Stewards.

48.3 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 start signal shall be given.

48.4 DELAYED START THROUGH FAULT OF CREW

48.4.1 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.

PROBE SPECIALE

47. GENERALITĂȚI

47.1 CRONOMETRAJ

Pentru Probele Speciale și Shakedown cronometrarea se va face la zecime de secundă.

Pentru Antrenament și Calificări (dacă este cazul) cronometrarea se face la miime de secundă.

47.2 TIMP MINIM PENTRU PROBA SPECIALĂ

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri.

48. START ÎN PROBA SPECIALĂ

48.1 PUNCTUL DE START

Probele Speciale încep de la start, care se dă de pe loc, cu automobilul poziționat la linia de start.

48.2 PROCEDURA DE START

48.2.1 Procedura electronică de start trebuie să fie clar vizibilă pentru echipajul de pe linia de start și poate fi afișată sub forma unui ceas cu numărătoare inversă și / sau a unui ceas digital obișnuit. În ambele cazuri, sistemul trebuie să fie descris în Regulamentul Particular al raliului.

48.2.2 Trebuie să existe o linie de start permanentă (inclusiv pe macadam și zăpadă), iar fotocelulele de start să fie amplasate la 50 cm după linia de start.

48.2.3 După ce ora efectivă de start a fost scrisă în Carnetul de Control, carnetul ar trebui să fie dat înapoi echipajului cât mai curând posibil.

48.2.4 Atunci când automobilul ajunge la linia de start, partea din față a automobilului trebuie să fie poziționată în spatele unui indicator de start plasat de arbitru pentru a defini poziția exactă de start. Cu un minut înainte de ora de start, dar nu înainte ca automobilul să se oprească în poziția sa exactă, arbitrul trebuie să îndepărteze indicatorul de start, iar echipajul trebuie să se raporteze la ceasul de start. Orice modificare ulterioară a poziției automobilului până la ora de start nu este permisă, iar acest fapt va fi raportat Comisarilor Sportivi.

48.3 PROCEDURA DE START MANUAL

În cazul în care este necesar să se utilizeze o procedură de start manual după ce Carnetul de Control a fost înapoiat echipajului, arbitrul de start va număra cu voce tare: 30" - 15" - 10" și ultimele cinci secunde una câte una. Când au trecut ultimele 5 secunde, semnalul de start va fi dat.

48.4 START ÎNTÂRZIAT DIN VINA ECHIPAJULUI

48.4.1 În cazul unui start întârziat din vina echipajului, arbitrul va nota un nou timp în Carnetul de Control, în acest caz, penalizarea este de 1 minut pentru fiecare minut sau fracțiune de minut întârziată.

48.4.2 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.

48.4.3 Any car not starting 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 Leg as per Art. 54.

48.5 DELAY OF A SPECIAL STAGE

If there is no start of a competing car for more than 20 minutes, the spectators must be advised that the Special Stage is about to recommence with the passage of a safety car. Alternatively the Special Stage shall be stopped.

48.6 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.

49. SPECIAL STAGE FINISH

49.1 FINISH LINE

The finish time of a Special Stage is recorded at the flying finish which should be located at a point where cars can be expected to go slower and at least at 200 m 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 (chess type) on a red background.

49.2 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 and tenth 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.

48.4.2 Orice echipaj care refuză startul într-o Probă Specială la ora sa de start va fi raportat Comisarilor Sportivi, indiferent dacă Proba Specială se desfășoară sau nu.

48.4.3 Orice automobil care nu pornește de pe linia de start în termen de 20 de secunde de la semnalul de start va fi considerat abandon și va fi re poziționat imediat într-un loc sigur. Acestui automobil i se permite reluarea startului în Ziua următoare, conform Art. 54.

48.5 ÎNTÂRZIEREA UNEI PROBE SPECIALE

Dacă nu există un start al unui automobil de concurs pentru mai mult de 20 de minute, spectatorii trebuie să fie anunțați că Proba Specială urmează să reînceapă cu parcurgerea unui automobil de securitate. În caz contrar, Proba Specială va fi oprită.

48.6 START FALS (ANTICIPAT)

Un start fals (anticipat), în special un start efectuat înainte de semnalul 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 aprecierea Comisarilor Sportivi

Aceste penalizări nu împiedică Comisarii Sportivi să impună penalizări mai mari, dacă consideră necesar. Pentru calculul orei se va utiliza ora efectivă de start.

49. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ

49.1 LINIA DE SOSIRE

Ora de sosire dintr-o Probă Specială este înregistrată la linia de sosire lansată, care trebuie să fie poziționată într-un punct în care se preconizează că automobilele merg mai încet și la cel puțin 200 m înainte de linia de stop. Zona dintre linia de sosire și linia de stop trebuie să fie lipsită de viraje periculoase, strânse sau înșelătoare și să fie lipsită de pericole cum ar fi porți sau alte obstacole periculoase. Oprirea între panoul galben de avertizare și panoul stop este interzisă și va fi raportată Comisarilor Sportivi. Cronometrarea va fi înregistrată la linia de sosire, cu ajutorul unor fascicule electronice (fotocelule), și va fi dublată de cronometre. Cronometrorii trebuie să fie poziționați în dreptul liniei de sosire, identificată prin panoul cu steagul în carouri (tip șah) pe fundal roșu.

49.2 PUNCT DE STOP

Echipajul trebuie să oprească la punctul de stop indicat de un panou roșu "STOP" pentru ca ora de sosire să fie notată în Carnetul de Control (oră, minut, secundă și zecime de secundă). În cazul în care cronometrorii nu pot comunica imediat arbitrilor ora exactă de sosire, arbitrii pot doar să semneze / ștampileze Carnetul de Control al echipajului, iar ora va fi notată la următorul Control Orar de regrupare.

50. POWER STAGE

50.1 ANNOUNCEMENT

For each rally in the National Rally Championship the organisers must include a Special Stage entitled "Power Stage".

50.2 POWER STAGE CHARACTERISTICS

Power Stage must:

- Be the last Special Stage of the rally. If the last Special Stage is a Super Special Stage, then the Power Stage will be the penultimate Special Stage of the rally
- Be held at a time agreed by the Rally Department
- Be run as any other Special Stage of the rally, completed by all competitors
- Be representative of the rally
- Be at least 6 kilometres long
- Be chosen after consultation and with the approval of the Rally Department

Details of the running of the Power Stage must be specified in the Supplementary Regulations of the rally.

50.3 ALLOCATION OF POWER STAGE POINTS

Additional points will be awarded according to the scale as described in Art. 3.1.2.

For the purpose of allocating additional points, the Power Stage Classification shall be calculated using the Power Stage time plus any other time penalty accrued on this Power Stage, including any false start penalty.

To score additional points, a crew must be classified in the Final Classification of the rally.

If a crew appears in the Power Stage Classification but is not classified in the Final Official Classification of the rally, the Stewards shall decide whether the next crew should be moved up in the Power Stage Classification for the attribution of additional points.

Any crew which does not start the Power Stage in the given order will not be eligible to score additional points. Such crew may neither detract additional points from other crews.

50.4 No Special Stage may be a Power Stage other than that which has been announced in the Rally Itinerary or in a subsequent Bulletin. If the Power Stage is definitively stopped before all RC2, RC2N, RGT and RC3 drivers had finished the Power Stage or if cancelled of the Power Stage no additional points will be awarded.

The Power Stage Classification is not awarded.

50. POWER STAGE

50.1 ANUNȚ

Pentru fiecare raliu din Campionatul Național de Raliuri organizatorii trebuie să includă o Probă Specială având titulatura de "Power Stage".

50.2 CARACTERISTICILE POWER STAGE-ULUI

Power Stage-ul trebuie:

- Să fie ultima Probă Specială a raliului. Dacă ultima Probă Specială este o Probă Super Specială atunci Power Stage-ul va fi penultima Probă Specială a raliului
- Să fie desfășoară la o oră agreată de Comisia de Raliuri;
- Să se desfășoare ca oricare Probă Specială a raliului, parcursă de către toți concurenții
- Să fie reprezentativă pentru raliu
- Să aibă lungimea de minim 6 kilometri
- Să fie aleasă după consultarea și cu aprobarea Comisiei de Raliuri

Detaliile privind desfășurarea Power Stage-ului trebuie precizate în Regulamentul Particular al raliului.

50.3 ATRIBUIREA PUNCTELOR PENTRU POWER STAGE

Punctele suplimentare vor fi acordate conform baremului de la Art. 3.1.2.

Pentru alocarea punctelor suplimentare, Clasamentul Power Stage se calculează pe baza timpului obținut în Proba Power Stage plus orice altă penalizare de timp primită pe această Probă Power Stage, inclusiv pentru orice start fals (anticipat).

Pentru a obține puncte suplimentare, un echipaj trebuie să fie clasat în Clasamentul Final al raliului.

Dacă un echipaj figurează în Clasamentul Power Stage, dar nu este clasat în Clasamentul Final Oficial al raliului, Comisarii Sportivi decid dacă următorul echipaj ar trebui să fie mutat mai sus în Clasamentul Power Stage pentru atribuirea punctelor suplimentare.

Orice echipaj care nu ia startul în Proba Power Stage conform ordinii stabilite nu este eligibil pentru a obține puncte suplimentare. Un astfel de echipaj nu poate nici să scadă punctele suplimentare de la alte echipaje.

50.4 Nicio altă Probă Specială nu poate fi Power Stage decât cea care a fost anunțată în Planul Orar al raliului sau printr-un Buletin ulterior. În cazul opririi definitive înainte ca toți piloții din clasele RC2, RC2N, RGT și RC3 să fi parcurs proba Power Stage sau în cazul anulării probei Power Stage nu se vor acorda puncte suplimentare.

Clasamentul probei Power Stage nu se premiază.

50.5 For the purposes of media coverage, the organisers may stop any car and its crew on the road section immediately after the STOP control of the Power Stage. These crews will be directed by organisers and officials at the STOP control of the Power Stage, who may, if necessary, modify the time allowed for the following road section.

51. SUPER SPECIAL STAGES

51.1 CHARACTERISTICS OF A SUPER SPECIAL STAGE

51.1.1 When more than one car starts at the same time, the track design at each start point must be similar. The same start procedure must apply to each car. It is permitted to stagger the start line for the cars to equalise the length of the Super Special Stage from the different start positions.

51.1.2 The inclusion of a Super Special Stage in the Rally Itinerary is optional.

51.2 RUNNING OF A SUPER SPECIAL STAGE

The specific regulations regarding the running, Start 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.

51.3 SAFETY

51.3.1 A system of Red Flags deployed by marshals or Red Lights must be positioned to signal competitors to stop or slow. The procedure as laid down in Art. 53.5 must be followed.

51.3.2 To ensure safety, the car of a competitor who fails to complete the Super Special Stage may be transported by the organisers to the end of the Super Special Stage or to a safe location for evacuation.

52. INTERRUPTION OF A SPECIAL STAGE

52.1 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. A corresponding notification will be published by the Clerk of the Course. However, no crew which is solely or jointly responsible for stopping a Special Stage may benefit from this measure.

52.2 If a crew / vehicle is substantially and evidently hindered by a car in front, the Clerk of the Course may give a time credit (notional time). For there to be no doubt about hindering, the crew must provide video evidence (on-board).

50.5 În scopul acoperirii media, organizatorii pot opri orice automobil și echipajul acesteia pe sectorul de legătură imediat după controlul de STOP al Probei Power Stage. Aceste echipaje vor fi dirijate de către organizatori și oficialii din STOP-ul Probei Power Stage, care pot, dacă este necesar, să modifice timpii pentru următorul sector de legătură.

51. PROBELE SUPER SPECIALE

51.1 CARACTERISTICILE PROBEI SUPER SPECIALE

51.1.1 Atunci când mai multe automobile iau startul în același timp, configurația traseului la fiecare punct de start trebuie să fie similară. Aceeași procedură de start trebuie să se aplice pentru fiecare automobil. Sunt permise punctele de start decalate pentru egalizarea lungimii Probei Super Speciale atunci când sunt puncte diferite de start.

51.1.2 Includerea unei Probe Super Speciale în Planul Orar al raliului este opțională.

51.2 DESFĂȘURAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE

Regulile specifice referitoare la desfășurarea, Ordinea de Start și intervalele de timp pentru o Probă Super Specială sunt în totalitate la discreția organizatorului. Cu toate acestea, toate informațiile trebuie precizate în Regulamentul Particular al raliului.

51.3 SECURITATE

51.3.1 Un sistem de Steaguri Roșii afișate de arbitrii sau un sistem cu Lumini Roșii trebuie poziționat pentru a semnaliza concurenții să oprească sau să încetinească. Procedura de la Art. 53.5 trebuie respectată.

51.3.2 Din motive de securitate, automobilul unui concurent care nu reușește să termine Proba Super Specială poate fi transportată de organizatori la finalul Probei Super Speciale sau într-un loc sigur pentru evacuare.

52. ÎNTRERUPEREA UNEI PROBE SPECIALE

52.1 Atunci când o Probă Specială este întreruptă sau oprită din orice motiv, fiecare echipaj afectat va primi de la Directorul de Concurs un timp considerat cel mai echitabil. O notificare în acest sens va fi publicată de către Directorul de Concurs. Cu toate acestea, niciun echipaj care este unicul responsabil sau co-responsabil pentru oprirea unei Probe Speciale nu poate beneficia de această măsură.

52.2 Dacă un echipaj / automobil este semnificativ și evident obstrucționat de automobilul din față, Directorul de Concurs poate acorda un timp de referință (timp teoretic). Pentru a nu exista niciun fel de dubiu în ceea ce privește obstrucționarea, echipajul trebuie să prezinte dovezi video (on-board).

53. COMPETITOR SAFETY

These rules apply to all crews participating in the National Rally Championship, including Rally Start Trophy, National Rally Championship on Tarmac, National Rally Championship on Gravel, National Rally Championship for Historic Vehicles.

53.1 EQUIPMENT OF THE CREWS

Whenever a car is in motion on any type of Special Stage and until the STOP control, the crew must wear homologated crash helmets, all required safety clothing and equipment in compliance with FIA Appendix L Chapter III - Drivers' Equipment as intended by the equipment manufacturer and have their safety belts correctly fastened. Any infringement will be penalised by the Stewards.

53.2 EQUIPMENT OF THE CARS

53.2.1 Safety Tracking System (Art. 18.2) provided by FRAS must be easily accessible for the driver and co-driver when seated with their harnesses fastened.

53.2.2 "SOS / OK" sign

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). The sign must be placed in the car and be readily accessible for both crew members.

53.2.3 Each competing car must carry a red reflective triangle.

53.3 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE

53.3.1 In the case of an accident where urgent medical attention is required, the following applies:

- The SOS switch on the emergency console (Tracking System) must be activated as soon as possible
- When possible the red "SOS" sign should immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist
- As soon as possible, the red reflective triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car at least 50 metres before the car's position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road

53.3.2 Any crew which has the red "SOS" sign displayed to them, or which sees a car which has suffered an accident, and the OK sign is not shown, 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. 52.

53. SECURITATEA CONCURRENTILOR

Aceste reguli se aplică tuturor echipajelor participante în Campionatul Național de Raliuri, inclusiv Trofeul Rally Start, Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, Campionatul Național de Raliuri / Macadam, Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice.

53.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR

Oricând un automobil este în mișcare pe orice tip de Probă Specială și până la punctul de control STOP, echipajul trebuie să poarte căști de protecție omologate, îmbrăcăminte și echipament de securitate, conform Anexei L FIA Cap. III - Echipamentul Piloților, așa cum a fost prevăzut de producătorul echipamentului și să aibă centurile de siguranță fixate corect. Orice abatere va fi sancționată de Comisarii Sportivi.

53.2 ECHIPAMENTUL AUTOMOBILELOR

53.2.1 Sistemul de monitorizare (Art. 18.2) furnizat de FRAS trebuie să fie ușor accesibil atât pentru pilot cât și pentru co-pilot atunci când aceștia sunt așezați și fixați cu centurile de siguranță.

53.2.2 Panoul "SOS / OK"

Fiecare automobil de concurs trebuie să aibă un panou "SOS" scris cu roșu și, pe verso, un panou "OK" scris cu verde, de o dimensiune de cel puțin 42 cm x 29,7 cm (A3). Panoul trebuie să fie plasat în automobil și să fie ușor accesibil pentru ambii membri ai echipajului.

53.2.3 Fiecare automobil de concurs trebuie să aibă un triunghi reflectorizant roșu.

53.3 INCIDENT PE O PROBĂ SPECIALĂ

53.3.1 În cazul unui accident care necesită asistență medicală de urgență, se aplică următoarele:

- Comutatorul SOS de pe consola de urgență (sistem de monitorizare) trebuie activat cât mai curând posibil
- Dacă este posibil, panoul „SOS” scris cu roșu trebuie afișat imediat către automobilele următoare și către orice elicopter care încearcă să acorde asistență
- Cât mai curând posibil, triunghiul reflectorizant roșu trebuie amplasat într-un loc vizibil pe aceeași parte a drumului cu automobilul, la cel puțin 50 de metri înainte de poziția automobilului, pentru a avertiza piloții urmăritori, chiar dacă automobilul este în afara drumului

53.3.2 Oricărui echipaj căruia i se afișează panoul „SOS” scris cu roșu sau care vede un automobil care a suferit un accident, iar panoul „OK” nu este afișat, trebuie să oprească imediat și fără excepție pentru a acorda primul ajutor. Toate automobilele care urmează trebuie, de asemenea, să oprească. Al doilea automobil care ajunge la locul accidentului trebuie să informeze următorul Punct Radio. Automobilele următoare trebuie asigure un drum liber pentru autospecialele de intervenție. Tuturor echipajelor

53.3.3 In the case of an accident where immediate medical intervention is not required or of a car stopping for any other reason on or beside a Special Stage, whether temporarily or permanently, the following applies:

- The OK switch on the emergency console (Tracking System) must be activated within one minute
- The green “OK” sign must immediately be displayed to the following cars and to any helicopter attempting to assist. If the crew leaves the vehicle, the “OK” sign must be displayed so that it is clearly visible to all following crews
- The red triangle must be placed in a conspicuous position on the same side of the road as the car by a member of the crew at least 50 metres before the car’s position, in order to warn following drivers, even if the car is off the road

53.3.4 Should the emergency console (Tracking System) display show the SOS, the OK or Hazard signal, then this signal is the equivalent to the display of the SOS / OK board or the red reflective triangle.

53.3.5 Should it not be possible, for whatever reason, to display the OK / SOS board in any of the above situations, this may be replaced by an evident and clearly understandable sign language shown by the crew outside of the car:

- An arm and thumb up to indicate “OK”
- Crossed arms above the head to indicate “SOS”



53.3.6 Any crew which is able but fails to comply with the above rules will be reported by the Clerk of the Course to the Stewards.

53.3.7 The Road Book shall contain a page giving the accident procedure.

oprite prin această procedură li se va aloca un timp în conformitate cu Art. 52.

53.3.3 În cazul unui accident în care nu necesită asistență medicală de urgență sau în cazul în care un automobil se oprește din orice alt motiv pe traseu sau pe marginea traseului Probei Speciale, temporar sau permanent, se aplică următoarele:

- Comutatorul OK de pe consola de urgență (sistem de monitorizare) trebuie activat în termen de un minut
- Panoul „OK” scris cu verde trebuie afișat imediat către automobilele următoare și către orice elicopter care încearcă să acorde asistență. Dacă echipajul părăsește automobilul, panoul „OK” trebuie să rămână afișat astfel încât să fie clar vizibil pentru toate echipajele următoare
- Triunghiul reflectorizant roșu trebuie amplasat într-un loc vizibil pe aceeași parte a drumului cu automobilul, la cel puțin 50 de metri înainte de poziția automobilului, pentru a avertiza piloții urmăritori, chiar dacă automobilul este în afara drumului

53.3.4 În cazul în care pe afișajul consolei de urgență (sistemului de monitorizare) se afișează semnalul SOS, OK sau Pericol, acest semnal este echivalent cu afișarea panoului SOS / OK sau a triunghiului roșu reflectorizant.

53.3.5 Dacă nu este posibil, din orice motiv, să se afișeze panoul OK / SOS în oricare din situațiile de mai sus, acesta poate fi înlocuit cu un limbaj gestual evident și clar de înțeles, arătat de echipaj din afara automobilului:

- Un braț și degetul mare în sus pentru a indica „OK”
- Brațe încrucișate deasupra capului pentru a indica „SOS”



53.3.6 Orice echipaj care este capabil să respecte aceste reguli, dar nu le respectă, va fi raportat Comisarilor Sportivi de către Directorului de Concurs.

53.3.7 Road Book-ul să conțină o pagină în care să prezinte procedura în caz de accident.

53.3.8 Any crew retiring from a rally must report such final retirement to the officials as soon as possible, save in a case of force majeure. Any crew failing to comply will be subject to a penalty at the Stewards' discretion.

53.4 INCIDENT ON A SPECIAL STAGE INVOLVING A PERSON WHO IS NOT A CREW MEMBER

If a crew is involved in an accident in which a person who is not a crew member sustains physical injury, the car must stop immediately, and the procedure as laid down in Art. 53.3.1 must be followed.

53.5 USE OF RED FLAGS

53.5.1 Electronic Red Flags

Electronic red flags will be used in all competing cars. When activated from Rally Control, the screen of the Emergency Console (Safety Tracking System) will turn red and show the message "RED FLAG". Crews must immediately confirm the electronic Red Flag by pressing the button "ACKNOWLEDGE" and proceed as specified in Art. 53.5.3.

53.5.2 Red Flags at Radio Points

The Red Flag will be displayed to crews only on the instruction of the Clerk of the Course. The flags may only be displayed at Radio Points marked in the Road Book and by a marshal wearing a distinctive jacket of the colour stipulated in FIA Appendix H, Art. 5.2.7 and on which is marked the Radio Point symbol. Flags will be displayed at all Radio Points preceding the incident. A Red Flag must be available at each stage Radio Point (situated at approximately 2 km intervals). No flag other than the Red Flag may be deployed at any point in a Special Stage.

53.5.3 Meanings of a Red Flag

On passing a displayed Red Flag and / or receiving an electronic Red Flag, whichever happens first, 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. Failure to comply with this rule will entail a penalty at the discretion of the Stewards.

53.5.4 A crew which has been shown the Red Flag will be given a notional time for the Special Stage as in according to Art. 52.

53.5.5 If different signalling systems (*i.e., flashing lights*) are used in Super Special Stages, full details must be included in the Supplementary Regulations.

53.3.8 Orice echipaj care abandonează într-un raliu trebuie să comunice oficialilor acest fapt cât mai curând posibil, cu excepția cazurilor de forță majoră. Orice echipaj care nu respectă această regulă va fi supus unei sancțiuni la discreția Comisarilor Sportivi.

53.4 INCIDENT PE O PROBĂ SPECIALĂ CARE IMPLICĂ O PERSOANĂ CARE NU ESTE MEMBRU AL ECHIPAJULUI

În cazul în care un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană care nu este membru al echipajului suferă vătămări corporale, automobilul trebuie să se oprească imediat, iar procedura prevăzută în Art. 53.3.1 trebuie urmată.

53.5 UTILIZAREA STEAGURILOR ROȘII

53.5.1 Steaguri Roșii Electronice

Steagurile electronice roșii vor fi utilizate în toate automobilele participante. Atunci când sunt activate din Comandamentul Raliului, ecranul Consolei de Urgență (Sistemului de Monitorizare) va deveni roșu și va afișa mesajul „STEAG ROȘU”. Echipajele trebuie să confirme imediat Steagul Roșu electronic apăsând butonul „CONFIRMARE” și să procedeze conform Art. 53.5.3.

53.5.2 Steaguri Roșii la Punctele Radio

Steagul Roșu va fi afișat echipajelor numai la indicația Directorului de Concurs. Steagurile pot fi afișate numai la Punctele Radio marcate în Road Book și de către un arbitru care poartă o vestă distinctivă de culoarea specificată în Anexa H FIA, Art. 5.2.7, iar pe aceasta este marcat simbolul Punct Radio. Steagurile vor fi afișate la toate Punctele Radio care preced incidentul. Un Steag Roșu trebuie să fie disponibil pentru fiecare Punct Radio al raliului (amplasate la distanțe de aproximativ 2 km). Niciun alt steag în afara Steagului Roșu nu poate fi afișat în niciun punct al unei Probe Speciale.

53.5.3 Semnificația Steagului Roșu

La trecerea pe lângă un Steag Roșu afișat și / sau la primirea unui Steag Roșu electronic, oricare se întâmplă mai întâi, pilotul trebuie să reducă imediat viteza, să mențină această viteză redusă până la finalul Probei Speciale și să urmeze instrucțiunile arbitrilor sau ale conducătorilor autospecialelor de intervenție. Nerespectarea acestei reguli va atrage după sine o penalizare la discreția Comisarilor Sportivi.

53.5.4 Un echipaj căruia i s-a afișat Steagul Roșu va primi un timp de referință pentru Proba Specială, conform Art. 52.

53.5.5 Dacă pe Probele Super Speciale sunt utilizate sisteme de semnalizare diferite (*de exemplu: lumini intermitente*), detaliile complete pentru acestea trebuie incluse în Regulamentul Particular.

53.5.6 If a Special Stage is interrupted or stopped and the crews are required to pass through the Special Stage, a Red Flag must be displayed at the start to inform the drivers how they must proceed.

53.5.7 Red Flag points during reconnaissance

During reconnaissance, a sign bearing the Radio Post symbol must be displayed at the location of each Radio Point. This sign may be smaller than that used in the rally but must be clearly visible to crews performing reconnaissance in order that the locations may be noted.

53.6 CHICANES

53.6.1 For safety reasons, chicanes may be placed on the route of a Special Stage in order to reduce speed on a dangerous section or on a section that has been driven at maximum speed for a long period of time. All chicanes must be noted in the Road Book and must be marked during the reconnaissance. Chicanes must comply with the provisions of Appendix VI.

53.6.2 The marshal assigned to the Radio Post at the chicane is designated as a Judge of Facts. They will report to the Clerk of the Course all cars that have passed through the chicane. Incorrect passage through the chicane will be penalized by the Clerk of the Course based on the report of the Judge of Facts.

53.6.3 If a part of the chicane has been moved from its original position and obstructs the passage of following competitors, the Clerk of the Course may allocate affected competitors a reference time for the Special Stage, in accordance with Art. 52.

53.7 COMMUNICATION DURING THE EVENT

Whenever possible, during the event, individual and general communications between rally organisers / FRAS officials and competitors as well as crew members shall be made electronically (phone, e-mail, Sportity, WhatsApp).

For this purpose, each competitor is required to nominate one official representative, who shall be authorised for the purpose of receiving any official notifications. As some of these notifications can be issued while rally cars are on Special Stages, this person can neither be the driver nor the co-driver. This person should be a team representative who will be based in the service park during the event.

The contacts details of the official representative should be notified in the Entry Form.

53.5.6 Dacă o Probă Specială este întreruptă sau oprită, iar echipajele trebuie să parcurgă acea Proba Specială, la startul acesteia trebuie afișat Steagul Roșu pentru a informa piloții cum trebuie să procedeze.

53.5.7 Puncte de Steag Roșu în timpul recunoașterilor

În timpul recunoașterilor, trebuie afișat un panou cu simbolul Punct Radio în locația fiecărui Punct Radio. Acest panou poate fi mai mic față de cel folosit în timpul raliului, dar trebuie să fie vizibil clar pentru echipajele care efectuează recunoașteri, astfel încât locațiile să poată fi notate.

53.6 ȘICANE

53.6.1 Din considerente de securitate, pe traseul unei Probe Speciale pot fi amplasate șicane cu scopul de a reduce viteza pe un sector periculos sau pe un sector parcurs cu viteză maximă pentru o perioadă lungă de timp. Toate șicanele trebuie notate în Road Book și trebuie să fie marcate în timpul recunoașterilor. Șicanele trebuie să respecte prevederile din Anexa VI.

53.6.2 Arbitrul delegat în Postul Radio de la șicană este desemnat Judecător de Fapte. Acesta va semnala Directorului de Concurs toate automobilele care au atins șicana. Trecerea incorectă prin șicană va fi penalizată de către Directorul de Concurs în urma raportului Judecătorului de Fapte.

53.6.3 Dacă un element al șicanei a fost deplasat din poziția inițială și împiedică trecerea concurenților următori, Directorul de Concurs poate atribui concurenților în cauză un timp de referință pentru Proba Specială, conform Art. 52.

53.7 COMUNICAREA ÎN TIMPUL EVENIMENTULUI

Atunci când este posibil, în timpul evenimentului, comunicarea individuală sau generală între organizatorii raliului / oficialii FRAS și concurenți precum și între membrii echipajelor trebuie făcută prin căi electronice (telefon, e-mail, Sportity, WhatsApp).

În acest sens, fiecare concurent este obligat să desemneze un reprezentant oficial, care va fi autorizat să primească orice notificare oficială. Deoarece unele dintre aceste notificări pot fi emise în timp ce automobilele de concurs sunt pe Probele Speciale, această persoană nu poate fi nici pilotul, nici co-pilotul. Această persoană ar trebui să fie un reprezentant al echipei care se va afla în Parcul de Service în timpul evenimentului.

Detaliile de contact ale reprezentantului oficial trebuie să fie specificate în Cererea de Înscriere.

54. RE-START AFTER RETIREMENT

54.1 GENERAL

54.1.1 Unless stated differently in the rally Supplementary Regulations, a crew which has failed to complete a section may be assumed to re-start the rally from the start of the next section following the Overnight Regroup unless they confirm otherwise with the Clerk of the Course by completing of the form located in the rear of the Road Book ("final retirement") and lodging it to the Rally Secretariat as soon as possible and, if feasible, before the publication of the re-start list.

A retired crew cannot re-start on the same Leg.

54.1.2 After the Clerk of the Course has been informed of a retirement, the crew must hand in their Time Card. When retirement is on a Special Stage or at a STOP control, that Special Stage time will not be recorded and Art. 54.2 shall be applied.

54.1.3 In the case of exceeding the maximum permitted lateness under Art. 45 of these regulations, the competitor concerned will be allowed to re-start after the next Overnight Regroup. The time penalty will be applied as per Art. 54.2 from the Time Control at which the competitor concerned has exceeded the maximum permitted lateness.

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

54.1.5 Any crew which deliberately retires with the perceived intention of gaining an advantage will be judged by the Stewards, who may not permit the crew to re-start. The Stewards may apply sanctions against the Competitor and / or crew concerned in accordance with Art. 11.9 of the ISC.

54.2 PENALTIES

54.2.1 For all crews which re-start a time penalty will be applied. For every Special Stage or Super Special Stage missed, this time penalty will be 5 minutes for rallies in the National Rally Championship and 10 minutes for rallies also included in the FIA calendar.

54.2.2 This time penalty will be added to the fastest time of the cars' class for each missed Special Stage, which shall include the Special Stage or Super Special Stage on which the crew has retired.

54.2.3 Should retirement occur after the last Special Stage or Super Special Stage before an Overnight Regroup, the crew will nonetheless be deemed to have retired on that last Special Stage or Super Special Stage.

54. RE-START DUPĂ ABANDON

54.1 GENERALITĂȚI

54.1.1 Cu excepția cazului în care este prevăzut altfel în Regulamentul Particular al raliului, un echipaj care nu a reușit să termine o secțiune poate relua raliul de la începutul următoarei secțiuni de după Regruparea de Noapte, dacă echipajul nu a confirmat abandonul Directorului de Concurs prin completarea formularului de la finalul Road Book-ului („abandon final”) și prin depunerea acestuia la Secretariatul Raliului cât mai curând posibil, de preferat înainte de publicarea listei de start.

Un echipaj abandonat nu poate relua startul în aceeași Zi.

54.1.2 După ce Directorul de Concurs a fost informat despre abandonul unui echipaj, echipajul trebuie să predea Carnetul de Control. Când abandonul are loc pe o Probă Specială sau în punctul de STOP, timpul echipajului de pe acea Probă Specială nu va fi înregistrat și se vor aplica prevederile Art. 54.2.

54.1.3 În cazul depășirii întârzierii maxim permise conform Art. 45 din acest regulament, concurentului în cauză îi va fi permisă reluarea raliului după următoarea Regrupare peste Noapte. Penalizarea de timp va fi aplicată conform Art. 54.2 începând de la Controlul Orar la care concurentul în cauză a depășit întârzierea maxim permisă.

54.1.4 Orice echipaj care a abandonat într-o secțiune din ultima Zi a raliului nu va fi clasat.

54.1.5 Orice echipaj care abandonează în mod deliberat cu intenția de a obține un avantaj va fi judecat de către Comisarii Sportivi, care pot decide refuzarea reluării startului echipajului în cauză. Comisarii Sportivi pot aplica sancțiuni împotriva concurentului și / sau echipajului în cauză, conform Art. 11.9 din CSI.

54.2 PENALIZĂRI

54.2.1 Pentru toate echipajele care reiau startul se va aplica o penalizare de timp. Pentru fiecare Proba Specială sau Probă Super Specială neefectuată, această penalizare de timp va fi de 5 minute pentru etapele din Campionatul Național de Raliuri respectiv de 10 minute pentru etapele înscrise și în calendarul FIA.

54.2.2 Această penalizare de timp va fi adăugată la cel mai bun timp din clasa automobilului în cauză, pentru fiecare Probă Specială neefectuată, inclusiv Proba Specială sau Proba Super Specială în care echipajul a abandonat.

54.2.3 În cazul în care abandonul are loc după ultima Probă Specială sau Probă Super Specială dinaintea unei Regrupări de Noapte, echipajul va fi considerat ca abandon în cea ultimă Probă Specială sau Probă Super Specială.

If a crew such affected has set the fastest time of its class on that last Special Stage or Super Special Stage, its own time will be taken into consideration for the application of the time penalty.

55. REPAIRS PRIOR TO A RE-START

55.1 SERVICE LOCATION AND TIME ALLOWED

Any car which fails to finish a Leg in accordance with the above may be repaired at the competitor's discretion. If the car retired due to an accident, before any repair, the vehicles may be brought directly to their service area and wait under Parc Fermé condition until the FIA Technical Delegate or Chief Scrutineer gives authorisation to repair it or not. To re-start, all retired cars must report to the Overnight Regroup prior to the next Leg, no later than one hour before the scheduled start of the first vehicle.

55.2 SCRUTINEERING OF REPAIRED CARS

The car must retain its original body shell, engine block as marked at Pre-Rally Scrutineering and all sealed parts. The competitor must be represented during this Re-Scrutineering at a time to be advised by the organisers.

SERVICE

56. SERVICING - GENERAL CONDITIONS

56.1 PERFORMING OF SERVICE

56.1.1 From the first Time Control onwards, service of a competing car may be carried out only in Service Parks and as permitted under Art. 60 with the exception of repairs to retired cars intending to re-start.

56.1.2 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.

56.2 TEAM PERSONNEL & SERVICE RESTRICTIONS

56.2.1 The presence of technical team personnel or any technical team conveyance (including helicopters) is prohibited within 1 kilometre of its competing car except:

- In Service Parks and in Remote Service Areas (RSA)
- Whilst the cars are in a Regroup
- In Refuelling Areas
- In Tyre Fitting Areas

În cazul în care un echipaj astfel afectat a stabilit cel mai bun timp al clasei sale în ultima Probă Specială sau Probă Super Specială, propriul timp va fi luat în considerare pentru aplicarea penalizării de timp.

55. REPARAȚII ÎNAINTE DE RE-START

55.1 LOCAȚIA SERVICE-URILOR ȘI TIMPUL PERMIS

Orice automobil care nu reușește să termine o Zi, conform celor stipulate mai sus, poate fi reparat la discreția concurentului. Dacă automobilul se retrage din cauza unui accident, înainte de orice reparație, acesta poate fi adus direct la standul său din Parcul de Service și vor aștepta sub reguli de Parc Închis până când Delegatul Tehnic FRAS sau Șeful Verificărilor Tehnice aprobă sau nu repararea. Pentru a relua startul, toate automobilele abandonate trebuie să se prezinte în Regruparea de Noapte înainte de următoarea Zi, cel târziu cu o oră înainte de ora programată de start a primului automobil.

55.2 VERIFICAREA TEHNICĂ A AUTOMOBILELOR REPARATE

Pe automobil trebuie să se păstreze caroseria originală, blocul motor marcat la Verificarea Tehnică Inițială și toate componentele sigilate. Concurentul trebuie să fie prezent în timpul acestei Reverificări Tehnice conform programului stabilit de organizatori.

SERVICE (ASISTENȚĂ TEHNICĂ)

56. ASISTENȚĂ TEHNICĂ - CONDIȚII GENERALE

56.1 REALIZAREA ASISTENȚEI TEHNICE

56.1.1 Începând cu primul Control Orar, asistența tehnică a unui automobil de concurs poate fi efectuată doar în Parcurile de Service și în conformitate cu Art. 60, cu excepția reparațiilor la automobilele abandonate care intenționează să reia startul.

56.1.2 Membri echipajului, folosind numai echipamentul de la bordul automobilului și fără ajutor fizic extern, pot efectua operațiuni de asistență tehnică la automobil în orice moment, cu excepția cazurilor în care acest lucru este interzis în mod expres.

56.2 PERSONALUL ECHIPEI ȘI RESTRICȚII PRIVIND ASISTENȚA TEHNICĂ

56.2.1 Prezența personalului echipei tehnice sau a oricărui mijloc de transport al echipei tehnice (inclusiv elicopterele) este interzisă pe o rază de 1 kilometru față de automobilul de concurs, cu excepția:

- Parcurilor de Service și Zonelor de Service Îndepărtat (ZȘÎ)
- Perioadelor în care automobilele sunt în Regrupare
- Zonelor de Alimentare
- Zonelor de Montare Roți

- For one team member per car in official car wash areas
- Where permitted by Bulletin
- In Special Stages (from the yellow sign at the beginning of the Time Control to the STOP sign at the end of the Special Stage)
- Whilst the cars are in a Media Zone
- Where the competing cars following the route as prescribed in the Road Book are required to use the same road(s) at the same time as team personnel, provided that they do not stop at the same location at the same time
- Spălătoriilor oficiale pentru un singur membru al echipei pentru fiecare automobil
- Cazului în care este permis printr-un Buletin
- Probelor Speciale (de la panoul galben de la începutul Controlului Orar până la semnul de STOP de la sfârșitul Probei Speciale)
- Perioadelor în care automobilele se află în Zona Media
- Cazului în care automobilele de concurs urmează aceeași rută descrisă în Road Book ca și personalul echipei, cu condiția să nu oprească în același loc în același timp

56.2.2 a) The passing of food, drink, clothing and information (data card, Road Book, etc.) to or from the crew is permitted, whilst the crew members are:

- In Tyre Fitting Areas from the personnel authorised in the area only
- In Service Parks, Remote Service Areas and Regroups or whilst the cars are in a Media Zone

b) When a Regroup is located close to the Service Park and whilst crew members are waiting to check in at the end of a road section, crew members are allowed to go to their service bays after having fulfilled their media obligations.

56.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the Service Park before service, the officials / marshals and / or technical team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.

57. SERVICE PARKS

57.1 GENERAL

Throughout the rally there shall be one main Service Park. Organisers may, however, submit to the Rally Department and justification to support relocation of the Service Park during a rally. Each competitor is responsible to protect its service bay with a ground sheet.

57.2 SERVICE PARK SCHEDULES

The schedule for each car in the Service Park will be according to the Rally Itinerary with the following suggestion:

57.2.1 15 minutes before the first Special Stage following an Overnight Regroup.

- Technical checks may be carried out within the Parc Fermé

57.2.2 30 minutes between two groups of Special Stages

- Preceded by a 3-minute Technical Zone which may be within a Regroup

56.2.2 a) Este permisă transmiterea către sau de la echipaj de alimente, băuturi, îmbrăcăminte și informații (card de date, Road Book etc.), în timp ce membrii echipajului se află:

- În Zonele de Montare Roți, numai de la personalul autorizat în zonă
- În Parcurile de Service, Zonele de Service Îndepărtat și în Regrupări sau în timp ce automobilele se află în Zona Media

b) Când o Regrupare este amplasată în apropierea Parcului de Service și în timp ce membrii echipajului așteaptă să pondeze la finalul sectorului de legătură, membrilor echipajului le este permis să meargă la spațiul lor de asistență tehnică după ce și-au îndeplinit obligațiile media.

56.2.3 Dacă un automobil nu poate fi repornit și condus prin forțe proprii din Parcul Închis către Parcul de Service înainte de asistența tehnică prevăzută, oficialii / arbitrii și / sau personalul echipei tehnice pot împinge sau remorca automobilului până la spațiul lor de asistență tehnică.

57. PARCURI DE SERVICE

57.1 GENERALITĂȚI

Pe toată durata raliului va exista un Parc de Service principal. Cu toate acestea, organizatorii pot totuși, să prezinte o justificare către Comisia de Raliuri pentru a susține relocarea Parcului de Service în timpul raliului. Fiecare concurent este obligat să-și protejeze spațiul de asistență tehnică cu o prelată.

57.2 PROGRAMUL PARCURILOR DE SERVICE

Programul pentru fiecare automobil în Parcul de Service va fi conform Planului Orar al raliului, cu următoarele sugestii:

57.2.1 15 minute înainte de prima Probă Specială după o Regrupare peste Noapte.

- Verificările tehnice pot fi efectuate în Parcul Închis

57.2.2 30 de minute între două grupări de Probe Speciale

- Precedat de o Zonă Tehnică de 3 minute, care poate fi în cadrul unei Regrupări

57.2.3 45 minutes at the end of each section before an Overnight Regroup.

- 10-minute technical checks to be carried out in the Parc Fermé

57.2.4 10 minutes prior to the rally finish.

- Preceded by a 10-minute Technical Zone

57.3 SERVICE PARK IDENTIFICATION

Service Parks are indicated in the Rally Itinerary with a Time Control at the entrance and exit (the 25 m distance referred to in Appendix I shall be reduced to 5 m).

57.4 SPEED INSIDE SERVICE PARKS

The speed of cars and 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 Clerk of the Course as follows:

- 50 RON per kilometre per hour over the speed limit.

Any such application of the regulations by the Clerk of the Course will be notified by him to the competitor concerned.

57.5 EXTERNAL ASSISTANCE

Inside the Service Park, it is permitted for officials / marshals and / or technical team personnel to tow, transport or push a car.

57.6 LAYOUT OF SERVICE PARKS

57.6.1 The organiser must allocate a "Service Park Area" (defined by length, width and location) to each competing team within the Service Park. Any team vehicles must be parked within their area. These vehicles must carry SERVICE, TECHNICAL ASSISTANCE prominently displayed plates provided by FRAS with the issue of the licences.

57.6.2 For each competition car entered in a rally, a maximum of two service cars may be used for the duration of the rally.

Other cars of the technical team must be identified by plates with the inscription AUXILIARY issued, on request, by FRAS when licences are issued. These cars are admitted to the Service Park only if there is sufficient space. Otherwise, these cars may be parked in a space adjacent to the Service Park or in the Auxiliary Park.

57.6.3 It is forbidden to park platforms and / or trailers in the Service Park. The Organiser must provide an adjacent space large enough for the parking of platforms and / or trailers called an Auxiliary Park. It is compulsory to park platforms and / or trailers in the Auxiliary Park.

57.2.3 45 minute la finalul fiecărei secțiuni înainte de o Regrupare peste Noapte.

- Verificările tehnice de 10 minute pot fi efectuate în Parcul Închis

57.2.4 10 minute înainte de finalul raliului.

- Precedat de o Zonă Tehnică de 10 minute

57.3 IDENTIFICAREA PARCULUI DE SERVICE

Parcurile de Service sunt marcate în Planul Orar al raliului printr-un Control Orar la intrare și unul la ieșire (distanța de 25 m prevăzută în Anexa I se reduce la 5 m).

57.4 VITEZA ÎN PARCURILE DE SERVICE

Viteza automobilelor în Parcurile de Service nu poate depăși 30 km/h sau mai puțin când este specificat în Regulamentul Particular. Nerespectarea acestei limite va atrage o penalizare aplicată de către Directorul de Concurs după cum urmează:

- 50 RON pentru fiecare km / h peste limita de viteză.

Orice aplicare a regulamentelor de către Directorul de Concurs va fi notificată concurentului în cauză.

57.5 ASISTENȚĂ EXTERNĂ

În incinta Parcului de Service, este permisă remorcarea, transportul sau împingerea unui automobil de către oficiali / arbitri și / sau personalul echipei tehnice.

57.6 AMENAJAREA PARCURILOR DE SERVICE

57.6.1 Organizatorul trebuie să alocă un „spațiu de asistență tehnică” (definit prin lungime, lățime și amplasare) pentru fiecare echipă concurentă în cadrul Parcului de Service. Toate automobilele echipei tehnice trebuie parcate în spațiul alocat lor. Aceste automobile trebuie să dețină plăci amplasate la vedere cu inscripția SERVICE sau ASISTENȚĂ TEHNICĂ furnizate de FRAS odată cu eliberarea licențelor.

57.6.2 Pentru fiecare automobil de concurs înscris la un raliu pot fi utilizate maxim două automobile de asistență tehnică pe toată durata raliului.

Alte automobile ale echipei tehnice trebuie să fie identificate prin plăci cu inscripția AUXILIAR eliberate, la cerere, de FRAS odată cu eliberarea licențelor. Aceste automobile sunt admise în Parcul de Service doar dacă există spațiu suficient. În caz contrar, aceste automobile pot fi parcate într-un spațiu adiacent Parcului de Service sau în Parcul Auxiliar.

57.6.3 Este interzisă parcare platformelor și / sau a trailerelor în Parcul de Service. Organizatorul trebuie să asigure un spațiu adiacent suficient de mare pentru parcare platformelor și / sau a trailerelor denumit Parc Auxiliar. În mod obligatoriu parcare platformelor și / sau a trailerelor se face în Parcul Auxiliar.

57.6.4 Any deviation from these rules shall be reported to the Stewards.

57.7 ADDITIONAL REQUIREMENTS FOR SUPPORT CHAMPIONSHIPS

Applicable only for WRC.

57.8 BEHAVIOUR IN THE SERVICE PARK

- Access to the Service Park is allowed only for competition cars and for technical vehicles identified by the “Service” and / or “Auxiliary” plates distributed by FRAS when the licenses are issued
- It is forbidden to damage the surface of the Service Park. It is forbidden to fix tents in nails, screws or other materials that can damage the surface. The crew is responsible for any damage to the asphalt surface in the assigned area
- Under each competition car, a waterproof and hydrocarbon-resistant foil must be placed on a sufficiently large surface at all times during service operations
- Service operations will NOT lead to permanent and avoidable damage
- Refuelling is only allowed in the Refuelling Area
- Absurd or intentional behaviour against environmental protection is particularly damaging to the image of motor sport and will be punished, even if there are no specific regulations
- After the rally, the Service Park must be handed over in its original condition. Crews are responsible for removing waste and used fluids
- All violations will be recorded in a Report issued by the organiser (including photo and / or video material) and will lead to sanctions according to Appendix VII of these regulations. All financial penalties will be paid to the organiser

58. EMPTYING AND / OR REFILLING THE TANK IN THE SERVICE PARK

When necessary as part of service (*i.e.*, *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 Scrutineers
- Fire extinguisher with team member 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

57.6.4 Orice abatere de la aceste reguli va fi raportată Comisarilor Sportivi.

57.7 CERINȚE SUPLIMENTARE PENTRU CAMPIONATELE DE SUPORT

Se aplică numai pentru WRC.

57.8 COMPORTAMENT ÎN PARCUL DE SERVICE

- Accesul în Parcul de Service este permis numai pentru automobilele de concurs și pentru autovehiculele tehnice identificate prin ecusoanele „Service” și / sau „Auxiliar” distribuite de către FRAS odată cu eliberarea licențelor
- Este interzisă deteriorarea suprafeței Parcului de Service. Este interzisă fixarea corturilor în cuie, șuruburi sau alte materiale care pot strica suprafața. Echipajul este responsabil pentru orice deteriorare a suprafeței asfaltului din zona atribuită
- Sub fiecare automobil de concurs trebuie amplasată o folie impermeabilă și rezistentă la hidrocarburi, pe o suprafață suficient de mare, tot timpul când se efectuează operațiuni de service
- Operațiunile de service NU vor duce la daune permanente și evitabile
- Alimentarea este permisă numai în zona prevăzută pentru alimentare
- Comportamentul absurd sau intenționat, împotriva protecției mediului dăunează în mod deosebit imaginii motor sportului și va fi pedepsit, chiar dacă nu există reglementări specifice
- După raliu, Parcul de Service trebuie să fie predat în starea inițială. Echipajele sunt responsabile pentru îndepărtarea deșeurilor și a fluidelor uzate
- Toate abaterile vor fi consemnate într-un Raport emis de către organizator (conținând și materiale foto și / sau video) și vor duce la sancțiuni conform Anexei VII prezentul regulament. Toate sancțiunile financiare vor fi achitate organizatorului

58. GOLIREA ȘI/SAU UMLEREA REZERVORULUI DE COMBUSTIBIL ÎN PARCUL DE SERVICE

Dacă este necesar ca operațiune de asistență tehnică (de exemplu: *schimbarea rezervorului de combustibil, schimbarea pompei de combustibil, schimbarea filtrului de combustibil, schimbarea oricărui alt element al circuitului de combustibil*), golirea și / sau umplerea rezervorului de combustibil este permisă într-un Parc de Service, cu condiția ca:

- Lucrările să se efectueze cu știința Comisarilor Tehnici
- Concurentul să asigure un extingtor și un membru al echipei tehnice să fie gata să intervină
- Să nu se efectueze nicio altă lucrare la automobil în timp ce circuitul de combustibil este deschis și / sau în timpul operațiunii de golire și / sau de umplere a rezervorului de combustibil

- A suitable safety perimeter is established around the car
- Only sufficient fuel is added to reach the next Refuelling Area

59. FLEXI-SERVICE

59.1 GENERAL

Flexi-Servicing of 45 minutes shall permit the removal of the competing cars from a Parc Fermé to an adjacent Service Park or main Service Park, with common entry and exit Time Controls. Any variations must be published in the rally Supplementary Regulations. Technical checks lasting 10 minutes must be included in the Parc Fermé before the Flexi-Service taking place before an Overnight Regroup.

59.2 RUNNING OF FLEXI-SERVICE AND TIME SCHEDULES

59.2.1 For the operation of 45' Flexi-Servicing, crews will enter the Parc Fermé. Crews may then either enter the Service Park or leave their car in the Parc Fermé.

59.2.2 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.

59.2.3 Should a car be unable to be restarted and driven under its own power from the Parc Fermé to the Service Park before the Flexi-Service, the marshals and / or technical team personnel shall be permitted to push or tow the car to its dedicated service bay.

59.2.4 The competing car may be returned to the Parc Fermé before the 45 minutes have elapsed without penalty.

59.2.5 The operational window of Flexi-Servicing time is left to the discretion of the organiser but must be declared on the Rally Itinerary. See RRSR Appendix II, Art. 4.5.

60. REMOTE SERVICE AREAS (RSA)

60.1 GENERAL

Remote Service Areas 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 RSA 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

- Să se stabilească un perimetru de siguranță adecvat în jurul mașinii
- Să se adauge doar combustibilul necesar pentru a ajunge la următoarea Zonă de Alimentare

59. FLEXI-SERVICE

59.1 GENERALITĂȚI

Flexi-Service-ul de 45 de minute va permite mutarea automobilelor de concurs dintr-un Parc Închis într-un Parc de Service adiacent sau în Parcul de Service principal, având Controale Orare comune de intrare și de ieșire. Orice modificare trebuie să fie specificată în Regulamentul Particular al raliului. Înaintea unei Regrupări de Noapte, verificările tehnice de 10 minute trebuie să fie incluse în Parcul Închis dinaintea Flexi-Service-ului.

59.2 FUNCȚIONAREA FLEXI-SERVICE-ULUI ȘI PROGRAMUL

59.2.1 Pentru operațiunea de Flexi-Service de 45 de minute, echipajele vor intra în Parcul Închis. Echipajele pot intra apoi fie în Parcul de Service, fie își pot lăsa mașina în Parcul Închis.

59.2.2 Automobilul de concurs poate fi condus de un reprezentant autorizat al concurentului doar o singură dată de la Parcul Închis la Parcul de Service și invers, respectând toate formalitățile de prezentare a Carnetului de Control și penalizărilor aferente.

59.2.3 Dacă un automobil nu poate fi repornit și condus prin forțe proprii de la Parcul Închis la Parcul de Service înainte de Flexi-Service, arbitrii și / sau personalul echipei tehnice sunt autorizați să împingă sau să tracteze automobilul până la spațiul lor de asistență tehnică.

59.2.4 Automobilul de concurs poate fi readus în Parcul Închis fără penalizare înainte de expirarea celor 45 de minute.

59.2.5 Intervalul operațional de timp al Flexi-Service-ului este la discreția organizatorului, dar trebuie să fie precizat în Planul Orar al raliului. Vezi Anexa II, Art. 4.5.

60. ZONE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (ZSÎ)

60.1 GENERALITĂȚI

Pot fi stabilite Zone de Service Îndepărtat, care trebuie:

- Să fie definite de un Control Orar de intrare și un Control Orar de ieșire
- Să nu depășească 15 minute pentru fiecare automobil
- Să permită schimbarea roților cu cele aduse de un automobil de service și să permită operațiunile de asistență tehnică conform regulilor ZSÎ
- Pot fi precedate de o Zonă Tehnică de 3 minute înainte de Controlul Orar de intrare
- Să se includă o Zonă de Marcare a Roților după Controlul Orar de ieșire

- Admit only authorised team personnel, as under these RSA regulations, the rally officials and media with appropriate passes
- To increase promotional value, organisers are encouraged to locate RSA's in towns or centres of population

60.2 NUMBER OF TEAM PERSONNEL

60.2.1 At a Remote Service Area, the following may work on their car(s):

- For one car, the crew plus up to 4 team personnel. These team personnel shall remain the same while the car is in the area
- For priority drivers or service teams servicing more than one car, the crew plus up to 4 team personnel per car. These team personnel may be exchanged between cars within the area

60.2.2 The areas must be scheduled so that the same team personnel can attend these areas and the Service Park when using a provided recommended route. The replenishment of crew drink containers shall not be considered as work on a car.

60.2.3 No team personnel other than those permitted under Art. 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3 may be in the area.

60.3 ELIGIBLE EQUIPMENT AND TOOLS

60.3.1 Whilst in a Remote Service Area 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

60.3.2 Ground sheets must be used.

60.3.3 It is permitted to have a competition car linked by a cable to a computer that is positioned inside the Remote Service Area and operated by an additional person (other than the allowed 4 team personnel). This person may not touch the car or any parts to be fitted to the rally car.

- Să se admită doar personalul autorizat al echipei conform regulilor ZSÎ, oficialii raliului și reprezentanții media acreditați
- Pentru a crește valoarea de promovare, organizatorii sunt încurajați să amplaseze ZSÎ în orașe sau în locații populate

60.2 NUMĂRUL DE MEMBRII AI ECHIPEI

60.2.1 În Zona de Service Îndepărtat, următorii membri pot lucra la automobilul / automobilele lor:

- Pentru un automobil, echipajul plus maxim 4 membri ai echipei tehnice. Acești membri ai echipei tehnice trebuie să rămână aceiași pe toată durata șederii automobilului în zonă
- Pentru piloții prioritari sau pentru echipele de asistență tehnică care fac asistență tehnică la mai multe automobile, echipajul plus maxim 4 membri ai echipei tehnice pentru fiecare automobil. Acești membri ai echipei tehnice pot fi schimbați între automobile în cadrul zonei

60.2.2 Zonele trebuie să fie stabilite astfel încât aceiași membri ai echipei tehnice să poată fi prezent atât în aceste zone, cât și în Parcul de Service, folosind un traseu recomandat. Umplerea recipientelor de băuturi pentru echipaj nu este considerată intervenție asupra automobilului.

60.2.3 Niciun alt membru al echipei tehnice, cu excepția celor autorizați conform Art. 60.2.1 / 60.2.1 / 60.2.2 / 60.3.3, nu se poate afla în această zonă.

60.3 ECHIPAMENT ȘI UNELTE ADMISE

60.3.1 Într-o Zonă de Service Îndepărtat sunt permise următoarele:

- Utilizarea cricurilor, a suporturilor pentru șasiuri, a rampelor, a cheilor pentru roți, a cheilor dinamometrice, a uneltelor de mână și a apei
- Utilizarea echipamentului, pieselor și uneltelor transportate la bordul automobilului de concurs
- Utilizarea uneltelor alimentate cu baterii, inclusiv orice sistem de iluminat necesar
- Adăugarea de apă în sistemele automobilului pentru care poate fi utilizat un dispozitiv de umplere
- Utilizarea echipamentului / materialului pentru aerisirea frânelor și curățarea mașinii

60.3.2 Trebuie utilizate prelate de protecție a solului.

60.3.3 Este permis ca un automobil de concurs să fie conectat printr-un cablu la un calculator disponibil în Zona de Service Îndepărtat și operat de un membru suplimentar (altul față de cei 4 membri ai echipei tehnice). Acest membru nu are voie să atingă automobilul sau orice piese care urmează să fie montate pe automobilul de concurs.

60.3.4 The fitting of extra lights on or into the car is permitted at Remote Service Areas. The extra lights, tyres and the necessary tools to fit them may be transported to the RSA in a service car.

60.3.5 Any equipment or parts from the car may be left in the RSA and removed after the departure of the car.

60.4 REMOTE SERVICE AREAS 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 RSA.

60.5 TYRE FITTING AREA (TFA)

At each Tyre Fitting Area:

- A Time Control at its entrance and exit must be defined
- The target time for the TFA shall be 15 minutes
- Any work within the TFA may only be performed by the crew alone plus two team members per crew, but only using equipment carried on board the competing car plus a handheld computer, an extra car jack and four axle stands which may be brought by the team member
- The extra tyres to be used may be transported to the area in a service car and be prepared by team members to be fitted to the rally car
- It is compulsory for all cars to pass through the Tyre Fitting Area and to stop at the Tyre Marking Zone even if wheels are not changed
- A wheel / tyre marking and barcode reading area at which each car must stop will be established at the exit of each Tyre Fitting Area
- The transportation of the tyres to the TFA will be specified in the Supplementary Regulations of each rally
- When a TFA is preceded by a Regroup, a 3-minute Technical Zone must be arranged before the Time Control out of the regroup.

60.6 LIGHTS FITTING AREA (LFA)

At each Lights Fitting Area:

- A Time Control at its entrance and exit must be defined
- Not exceed 15 minutes duration for any one car
- The only authorized work in ZMF is to mount / remove on / off the competition car the extra lights. This work may only be performed by the crew alone plus one team member per crew
-

60.3.4 În Zonele de Service Îndepărtat este permisă montarea pe sau în automobil a farurilor suplimentare. Farurile suplimentare, roțile și uneltele necesare montării acestora pot fi transportate la ZSÎ într-un automobil de asistență tehnică.

60.3.5 Orice echipament sau piese ale automobilului pot fi lăsate în ZSÎ și ridicate după plecarea automobilului.

60.4 AUTOMOBILE ADMISE ÎN ZONE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT

Un singur automobil de asistență tehnică pentru fiecare automobil de concurs va fi autorizat de către organizator pentru transportul membrilor echipei tehnice, al echipamentului și a uneltelor eligibile în ZSÎ.

60.5 ZONĂ DE MONTARE ROȚI (ZMR)

La fiecare Zonă de Montare Roți:

- Trebuie definit un Control Orar de intrare și un Control Orar de ieșire
- Timpul ideal pentru ZMR este de 15 minute
- Orice operațiune din cadrul ZMR poate fi efectuată numai de către membrii echipajului plus doi membri ai echipei tehnice pentru fiecare echipaj, dar numai cu echipamentul transportat la bordul automobilului de concurs, plus un calculator portabil, un cric suplimentar și patru suporturi pentru șasiu care pot fi aduse de către membrii echipei tehnice
- Roțile suplimentare care urmează să fie utilizate pot fi transportate în ZMR cu automobil de asistență tehnică și pregătite de membrii echipei tehnice pentru a fi montate pe automobilul de concurs
- Este obligatoriu ca toate automobilele să treacă prin Zona de Montare Roți și să se oprească în zona de marcare a anvelopelor, chiar dacă nu se schimbă roțile
- La ieșirea din fiecare Zonă de Montare Roți se va amenaja o zonă de marcare a roților / anvelopelor și de citire a codurilor de bare în care fiecare automobil trebuie să se oprească
- Modul de transport al roților la ZMR va fi precizat în Regulamentul Particular al fiecărui raliu
- Atunci când ZMR este precedată de o Regrupare, trebuie amenajată o Zonă Tehnică de 3 minute înainte de Controlul Orar de la ieșirea din Regrupare

60.6 ZONĂ DE MONTARE FARURI (ZMF)

La fiecare Zonă de Montare Faruri:

- Trebuie definit un Control Orar de intrare și un Control Orar de ieșire
- Să nu depășească 15 minute pentru fiecare automobil
- Singura operațiune autorizată în ZMF este de a monta / demonta pe / de pe automobilul de concurs a farurilor suplimentare. Această operațiunea poate fi efectuată doar de către membrii echipajului plus un singur membru al echipei tehnice pentru fiecare echipaj

- The extra lights and the necessary tools to fit / remove them may be transported to the ZMF in a service car by the team member

- Farurile suplimentare și uneltele necesare montării / demontării acestora pot fi transportate în ZMF de către membrul echipei tehnice într-un automobil de asistență tehnică

FUEL - REFUELLING

COMBUSTIBIL - ALIMENTARE

61. REFUELLING AND PROCEDURES

These rules apply to all crews participating in the National Rally Championship, including Rally Start Trophy, National Rally Championship on Tarmac, National Rally Championship on Gravel, National Rally Championship for Historic Vehicles.

61.1 LOCATION

61.1.1 Except as detailed for the change of a fuel tank, competitors may refuel only in the designated Refuelling Areas (RA) or at commercial filling stations indicated in the Road Book unless otherwise detailed in the Supplementary Regulations.

The Refuelling Areas may be located at:

- The exit of Service Parks
- The exit of Remote Service Areas
- The exit of the Shakedown Service Park
- Remote locations on the rally route

61.1.2 Any Refuelling Area shall feature on the Rally Itinerary and in the Road Book. No more than three different RA's between two Overnight Regroups, one being at the exit of Service Park, may be scheduled.

As far as possible and for safety reasons, the organisers are encouraged to adapt the length of the sections in order to avoid using remote refuelling areas on the rally route. The Rally Department may request the modification of an Itinerary including unjustified Remote Refuelling Areas.

61.1.3 The entry / exit of Refuelling Areas shall be marked by a blue can or pump symbol except commercial filling stations.

61.1.4 The presence of a fire appliance and / or appropriate safety measures is required to be arranged by the organiser at any Refuelling Area (not applicable at commercial filling stations).

61.1.5 If there are no filling stations on the route of the rally, the organiser may request to the Rally Department for a waiver (Organizer Guidelines - Appendix 7) to approve a Remote Refuelling Area.

61. ALIMENTARE ȘI PROCEDURI

Aceste reguli se aplică tuturor echipajelor participante în Campionatul Național de Raliuri, inclusiv Trofeul Rally Start, Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, Campionatul Național de Raliuri / Macadam, Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice.

61.1. LOCAȚIE

61.1.1 Cu excepția celor precizate pentru schimbarea rezervorului de combustibil, concurenții pot alimenta numai în Zonele de Alimentare (ZA) stabilite sau în stațiile de alimentare comerciale indicate în Road Book, cu excepția cazului în care este prevăzut altfel în Regulamentul Particular.

Zonele de Alimentare pot fi amplasate la:

- Ieșirea din Parcurile de Service
- Ieșirea din Zonele de Service Îndepărtat
- Ieșirea din Parcul de Service Shakedown
- În locații îndepărtate de pe traseul raliului

61.1.2 Orice Zonă de Alimentare trebuie să fie precizată în Planul Orar al raliului și în Road Book. Nu pot fi prevăzute mai mult de trei ZA diferite între două Regrupări de Noapte, una dintre acestea fiind la ieșirea din Parcul de Service.

În măsura posibilităților și din motive de securitate, organizatorii sunt încurajați să adapteze lungimea secțiunilor pentru a evita utilizarea Zonelor de Alimentare Îndepărtată pe traseul raliului. Comisia de Raliuri poate solicita modificarea unui Plan Orar care include Zone de Alimentare Îndepărtată nejustificate.

61.1.3 Intrarea / ieșirea din Zonele de Alimentare trebuie să fie semnalizată printr-un simbol albastru reprezentând o canistră sau o pompă de alimentare, cu excepția stațiilor de alimentare comerciale.

61.1.4 Prezența unei autospeciale de stingere a incendiilor și / sau a unor măsuri de securitate corespunzătoare trebuie să fie asigurată de către organizator în orice Zonă de Alimentare (nu se aplică în cazul stațiilor de alimentare comerciale).

61.1.5 În cazul în care nu există stații de alimentare pe traseul raliului, organizatorii pot solicita Comisiei de Raliuri o derogare (Caiet de Sarcini - Anexa 7) pentru aprobarea unei Zone de Alimentare Îndepărtată.

61.1.6 If a Shakedown Service Park is organised, it is mandatory to organise a Refuelling Area at the exit of the Shakedown Service Park, where all cars participating in the Shakedown will refuel (except for refuelling at commercial stations).

61.2 PROCEDURE IN REFUELLING AREAS

61.2.1 Only actions inside a Refuelling Areas directly involved in the refuelling of the competing vehicle are permitted.

61.2.2 In all Refuelling Areas, a 5 kph speed limit will apply.

61.2.3 In order to access the Refuelling Area, all personnel involved in refuelling operations must wear clothing that provides adequate protection against fire and includes at least: long trousers, long-sleeved top, closed shoes, gloves and a balaclava.

61.2.4 The organiser is responsible to protect the ground with an Environmental Mat which shall be composed of an absorbent upper part and an impermeable lower part. If this requirement is assigned to crews, this must be specified in the Supplementary Regulations.

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

61.2.6 Engines must be switched off throughout the refuelling operation.

61.2.7 It is required that the crew remain outside the car during refuelling.

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

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

61.2.10 In the Refuelling Areas it is mandatory to use the proper manual pumps for refuelling the car and canisters or other containers are strictly forbidden.

61.3 PROCEDURE AT COMMERCIAL FILLING STATIONS

61.3.1 Drivers may use commercially available pump fuel dispensed from pumps at commercial filling stations marked in the Road Book. This fuel must be dispensed directly into the tank of the competing car.

61.1.6 În cazul în care este organizat un Parc de Service pentru Shakedown, este obligatoriu să se organizeze o Zonă de Alimentare la ieșirea din Parcul de Service pentru Shakedown, unde vor alimenta toate automobilele participante la Shakedown (cu excepția alimentării în stațiile comerciale).

61.2. PROCEDURI ÎN ZONELE DE ALIMENTARE

61.2.1 În cadrul Zonelor de Alimentare sunt permise numai operațiunile direct legate de alimentarea automobilului de concurs.

61.2.2 În toate Zonele de Alimentare, se aplică o limită de viteză de 5 km/h.

61.2.3 Pentru a avea acces în Zona de Alimentare, toți membrii implicați în operațiunile de alimentare trebuie să poarte îmbrăcăminte care să asigure o protecție adecvată împotriva incendiilor și care să includă cel puțin: pantaloni lungi, bluză cu mânecă lungă, încălțăminte închisă, mănuși și cagulă.

61.2.4 Organizatorul este responsabil pentru protejarea solului cu o prelată de protecție a mediului, care trebuie să fie compusă dintr-o parte superioară absorbantă și o parte inferioară impermeabilă. În cazul în care această cerință se atribuie echipajelor, acest fapt trebuie specificat în Regulamentul Particular.

61.2.5 Responsabilitatea pentru alimentarea cu combustibil îi revine exclusiv concurentului.

61.2.6 Motoarele trebuie să fie oprite pe toată durata operațiunii de alimentare.

61.2.7 Este obligatoriu ca echipajul să rămână în afara automobilului în timpul alimentării.

61.2.8 Doar în scopul de a ajuta la procedura de alimentare a propriului automobil, doi membri ai echipei tehnice pentru fiecare echipaj pot avea acces în Zona de Alimentare.

61.2.9 Un automobil poate fi împins în afara Zonei de Alimentare de către echipaj, de cei doi membri ai echipei tehnice și / sau de oficiali, fără a primi penalizare.

61.2.10 În Zonele de Alimentare este obligatorie utilizarea pompelor manuale corespunzătoare pentru alimentarea automobilului, iar canistrele sau alte recipiente sunt strict interzise.

61.3 PROCEDURA LA STAȚIILE DE ALIMENTARE COMERCIALE

61.3.1 Piloții pot utiliza combustibil comercializat în stațiile de alimentare comerciale marcate în Road Book. Acest combustibil trebuie să fie alimentat direct în rezervorul automobilului de concurs.

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

61.3.3 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.

62. FUEL USE

All crews participating in the National Rally Championship (including crews participating in the Rally Start Trophy and in the National Rally Championship for Historic Vehicles) will be obliged to use fuel sold in commercial filling stations on the territory of Romania, provided that its technical specifications comply with the requirements of FIA Appendix J Art. 252.9.

The fuel "MOL Racing Fuel 102+" does NOT meet the requirements of FIA Appendix J Art. 252.9, having an octane number between 102.7 and 103.1 and Appendix J provides for a maximum octane number of 102.0 and a correction factor of + / - 0.2. Therefore, the use of "MOL Racing Fuel 102+" is not permitted.

At rallies listed in the FIA calendar, crews may (optionally) use fuel according to FIA Appendix J Art. 252.9. All details must be specified in the Supplementary Regulations of the rally.

PARC FERMÉ

63. RULES OF PARC FERMÉ

63.1 APPLICATION

Cars are subject to Parc Fermé rules:

63.1.1 From the moment they enter a Regroup Park until they leave it.

63.1.2 From the moment they enter and / or check in at a control zone until they leave it.

63.1.3 From the moment they reach the end of the competition element of the rally until the Stewards have authorised the opening of the Parc Fermé.

63.2 PERSONNEL ALLOWED IN THE PARC FERMÉ

63.2.1 As soon as they have parked their car in the Parc Fermé, the drivers must stop the engine and the crew members must leave the Parc Fermé. Nobody, except the officials of the rally carrying out a specific function, is allowed in the Parc Fermé.

63.2.2 Crews may enter the Parc Fermé 10 minutes before their start time.

61.3.2 Echipajul trebuie să utilizeze doar echipamentul de la bord și doar pompele, fără ajutor fizic extern.

61.3.3 Automobilele echipate doar cu racorduri de alimentare prevăzute de FIA și care alimentează de la stațiile de alimentare comerciale trebuie să transporte adaptorul în interiorul automobilului, care trebuie prezentat la Verificarea Tehnică Inițială.

62. UTILIZAREA COMBUSTIBILULUI

Toate echipajele participante în Campionatul Național de Raliuri (inclusiv cele participante în Trofeul Rally Start și în Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice) vor utiliza în mod obligatoriu combustibil comercializat în stațiile de alimentare comerciale de pe teritoriul României, cu condiția ca specificațiile tehnice ale acestuia să se încadreze în prescripțiile Anexei J FIA Art. 252.9.

Combustibilul „MOL Racing Fuel 102+” NU se încadrează în prescripțiile Anexei J FIA Art. 252.9, având cifra octanică cuprinsă între 102,7 și 103,1 iar Anexa J prevede cifră octanică de maxim 102,0 și un coeficient de corecție de + / - 0,2. Astfel utilizarea combustibilul „MOL Racing Fuel 102+” nu este permisă.

La etapele înscrise și în calendarul FIA, echipajele pot utiliza (opțional) combustibil conform Anexei J FIA Art. 252.9. Toate detaliile trebuie precizate în Regulamentul Particular al raliului.

PARC ÎNCHIS

63. REGULI DE PARC ÎNCHIS

63.1 APLICARE

Automobile sunt supuse regulilor de Parc Închis:

63.1.1 Din momentul în care intră într-un Parc de Regrupare și până când îl părăsesc.

63.1.2 Din momentul în care intră și / sau montează într-o zonă de control și până când o părăsesc.

63.1.3 Din momentul în care ajung la finalul elementului competitiv al raliului și până când Comisarii Sportivi autorizează deschiderea Parcului Închis.

63.2 PERSONAL AUTORIZAT ÎN PARCUL ÎNCHIS

63.2.1 Imediat după ce și-au parcat automobilul în Parcul Închis, piloții trebuie să oprească motorul și membrii echipajului trebuie să părăsească Parcul Închis. Nimeni nu are voie să intre în Parcul Închis, cu excepția oficialilor raliului care își exercită funcțiile specifice.

63.2.2 Echipajele pot intra în Parcul Închis cu 10 minute înainte de ora lor de start.

63.3 PUSHING A CAR IN THE PARC FERMÉ

Only the officials on duty and / or the members of the crew are authorised to push or tow a competing car inside a Parc Fermé.

63.4 CAR COVERS

Car covers may not be used.

63.5 REPAIRS IN PARC FERMÉ

63.5.1 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 and the Clerk of the Course and in the presence of a Scrutineer, one team member may repair, or exchange FIA-homologated safety items in conformity with FIA Appendix J, which are included in an FIA Technical List and mounted in the car (i.e., *seat belt, extinguisher*).

63.5.2 Only for safety reasons, 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).

63.5.3 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 but which may not exceed the maximum permitted lateness as provided under the relevant regulations.

63.6 FUEL CUT-OFF SYSTEM ACTIVATION

Only applicable in WRC

63.7 PARC FERMÉ AFTER THE END OF THE RALLY

Tracking system devices and on-board cameras provided by the rally's video production team according Art. 18.1.4 may be removed in the Parc Fermé only with the agreement of the FRAS Technical Delegate / Chief Scrutineer and under the control of the marshals.

63.8 PROTECTION COVER IN THE PARC FERMÉ

It is not mandatory to use a protection cover in the Parc Fermé. However, in the case of a rally where the surface of the Parc Fermé is not to be degraded, the organiser may require the use of a protection cover and this must be specified in the Supplementary Regulations.

63.3 ÎMPINGEREA UNUI AUTOMOBIL ÎN PARCUL ÎNCHIS

Numai oficialii prezenți și / sau membrii echipajului sunt autorizați să împingă sau să tracteze un automobil de concurs în interiorul Parcului Închis.

63.4 HUSE AUTO

Este interzisă utilizarea huselor pentru automobile.

63.5 REPARAȚII ÎN PARCUL ÎNCHIS

63.5.1 În cazul în care Comisarii Tehnici consideră că defecțiunile apărute la un automobil pot să-i afecteze securitatea, cu permisiunea Delegatului Tehnic FRAS / Șefului Verificărilor Tehnice și a Directorului de Concurs și în prezența unui Comisar Tehnic, un singur membru al echipei tehnice poate repara sau înlocui elementele de securitate omologate FIA conform Anexei J FIA care sunt incluse în Lista Tehnică FIA și montate în automobil (de exemplu: *centura de siguranță, extingtorul*).

63.5.2 Doar din considerente de securitate, cu aprobarea prealabilă a Directorului de Concurs și sub supravegherea unui arbitru autorizat sau a unui Comisar Tehnic, echipajul și maxim 3 membri ai echipei tehnice pot schimba geamurile.

63.5.3 Dacă timpul necesar pentru finalizarea reparațiilor menționate mai sus duce la o întârziere peste ora de start programată inițial, echipajul va primi o nouă oră de start după finalizarea reparațiilor, penalizarea fiind de 1 minut pentru fiecare minut sau fracțiune de minut, dar care nu poate depăși întârzierea maximă permisă în conformitate cu prezentul regulament.

63.6 ACTIVAREA SISTEMULUI DE OPRIRE A COMBUSTIBILULUI

Se aplică numai pentru WRC.

63.7 PARC ÎNCHIS DUPĂ TERMINAREA RALIULUI

Dispozitivele sistemelor de monitorizare și camerele on-board furnizate de echipa de producție video a raliului conform Art. 18.1.4 pot fi demontate în Parcul Închis numai cu acordul Delegatului Tehnic FRAS / Șefului Verificărilor Tehnice și sub supravegherea arbitrilor.

63.8 PRELATA DE PROTECȚIE ÎN PARCUL ÎNCHIS

Nu este obligatorie utilizarea unei prelate de protecție în Parcul Închis. Totuși, în cazul unui raliu în care nu trebuie degradată suprafața Parcului Închis, organizatorul poate solicita utilizarea unei prelate de protecție, iar acest fapt trebuie precizat în Regulamentul Particular.

RESULTS & ADMINISTRATIVE REQUIREMENTS AFTER THE RALLY

REZULTATE ȘI CERINȚE ADMINISTRATIVE DUPĂ RALIU

64. RALLY RESULTS

64. REZULTATELE RALIULUI

64.1 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.

64.1 STABILIREA REZULTATELOR

Rezultatele sunt stabilite prin însumarea tuturor timpilor din Probele Speciale și a tuturor penalizărilor de timp acumulate pe sectoarele de legătură, împreună cu toate celelalte penalizări exprimate în timp.

64.2 PUBLICATION OF RESULTS

During the rally, the Classifications to be published will be as follows:

64.2 PUBLICAREA REZULTATELOR

În timpul raliului, Clasamentele care vor fi publicate vor fi următoarele:

64.2.1 Unofficial Classifications: Classifications distributed by the Rally Secretariat during the rally.

64.2.1 Clasamente Neoficiale: Clasamente publicate de Secretariatul Raliului în timpul raliului.

64.2.2 Partial Unofficial Classifications: Classifications published at the end of a Leg.

64.2.2 Clasamente Parțiale Neoficiale: Clasamente publicate la finalul unei Zile.

64.2.3 Provisional Classification: Classification published by the Rally Secretariat at the end of the rally.

64.2.3 Clasamente Provizorii: Clasamente publicate de Secretariatul Raliului la finalul raliului.

64.2.4 Final Classification: Classification approved by the Stewards.

64.2.4 Clasamente Finale: Clasamentele aprobate de Comisarii Sportivi.

64.2.5 In the event of a start list and / or the Provisional Classification being delayed, a new time must be advised by a Communication by the Clerk of the Course on the official notice board(s).

64.2.5 În cazul în care publicarea ordinii de start și / sau a Clasamentelor Provizorii este întârziată, o nouă oră trebuie să fie anunțată printr-un Comunicat emis de Directorul de Concurs și afișat pe panoul de afișaj oficial.

64.2.6 The OPEN Classification is an unofficial informational Classification that includes all classes in the National Rally Championship, including NAT11, NAT12, SSV and Rally Start Trophy classes, but excluding the National Rally Championship for Historic Vehicles classes.

64.2.6 Clasamentul OPEN este un Clasament neoficial informativ care cuprinde toate clasele din Campionatul Național de Raliuri, inclusiv NAT11, NAT12, SSV și clasele Trofeului Rally Start, dar fără clasele Campionatului Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice.

64.3 DEAD HEAT IN A LEG OR CHAMPIONSHIP RALLY

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. This principle can be applied at any time during the rally.

64.3 EGALITATE ÎNTR-O ZI SAU ÎNTR-UN RALIU DIN CAMPIONAT

În cazul unei egalități într-un raliu, concurentul care a stabilit cel mai bun timp pe prima Probă Specială, care nu este o Probă Super Specială, va fi declarat câștigător. Dacă egalitatea se păstrează, se iau în considerare timpii de pe a doua, a treia, a patra, etc. Probă Specială. Acest principiu se poate aplica în orice moment în timpul raliului.

64.4 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.

64.4 PROMOVAREA REZULTATELOR

Este interzisă publicarea oricărei forme de publicitate care promovează rezultatul unei Zi individuale a unui raliu. Cu toate acestea, pot face referire în comunicatele de presă la „victoria” într-o Zi, cu condiția să nu se înțeleagă că rezultatul se referă la întregul raliu.

65. PROTESTS AND APPEALS

65.1 LODGING A PROTEST OR APPEAL

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

Protests to the Clerk of the Course Notifications shall be submitted to the Rally Secretariat or through the Competitor Relations Officer, accompanied by a deposit (cash or bank transfer to the FRAS account) in accordance with Art. 65.2 and shall be judged urgently by the Panel of Stewards, and the results thereof shall be published prior to the publication of the Leg 2 start list or the Provisional Classification.

Objections to the Panel of Stewards shall be submitted to the Rally Secretariat accompanied by a deposit (cash or bank transfer to the FRAS account) in accordance with Article 65.2 and shall be judged within 7 days by the FRAS Competition Department.

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

Any Notification and / or Decision issued by the rally officials, which affects or modifies the position of the person concerned in the Provisional or Final Classifications, shall be taken after hearing the competitor and / or crew and / or team manager. In the case of other Notifications and / or Decisions, hearing is not mandatory, but it is recommended to do so at least by telephone. The rally file shall contain the detailed report of the official who has detected the violation of the regulations.

65.2 PROTEST DEPOSIT

65.2.1 The protest deposits are as follows:

a) For sporting protest (Clerk of the Course Notification and / or Stewards' Decision): 1200 RON;

b) For technical protest:

- For a component: 3000 RON
- For a subsystem: 6000 RON
- For the entire car: 17500 RON

65.2.2 If the deposit is made by bank transfer, the protest must be accompanied by a proof of payment. Failing this, or should the Stewards consider that the proof of payment is not satisfactory, the protest shall not be admissible.

65. CONTESTAȚII ȘI RECURSURI

65.1 DEPUNEREA UNEI CONTESTAȚII SAU A UNUI RECURS

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

Contestațiile la Notificările Directorului de Concurs se depun la Secretariatul Raliului sau prin intermediul Ofițerului de Relații cu Concurenții însoțite de o garanție (numerar sau transfer bancar în contul FRAS) conform Art. 65.2 și vor fi judecate de urgență de către Colegiul Comisarilor Sportivi, iar rezultatele acestora vor fi publicate înainte de publicarea ordinii de start pentru Ziua a doua sau de publicarea Clasamentelor Provizorii.

Contestațiile la Deciziile Comisarilor Sportivi se depun la Secretariatul Raliului însoțite de o garanție (numerar sau transfer bancar în contul FRAS) conform Art. 65.2 și vor fi judecate în termen de 7 zile de către Comisia de Competiții FRAS.

Orice Notificare a Directorului de Concurs sau Decizie a Comisarilor Sportivi va trebui adusă la cunoștință celui în cauză care va semna pentru confirmare. Dacă se refuză semnarea Notificării și / sau Deciziei, acest fapt se consemnează pe documentul respectiv, menționându-se minim un martor.

Orice Notificare și / sau Decizie emisă de oficialii raliului, care influențează sau modifică poziția celui în cauză din Clasamentele Provizorii sau Clasamentele Finale trebuie să fie luată după audierea concurentului și / sau echipajului și / sau a managerul echipei. În cazul altor Notificări și / sau Decizii audierea nu este obligatorie, însă este recomandat ca aceasta să se facă cel puțin telefonic. Dosarul raliului trebuie să conțină raportul detaliat al oficialului care a constatat încălcarea regulamentului.

65.2 GARANȚII PENTRU CONTESTAȚII

65.2.1 Garanțiile pentru contestații sunt următoarele:

a) Pentru contestații pe linie sportivă (Notificare a Directorului de Concurs și / sau Decizie a Comisarilor Sportivi): 1200 RON;

b) Pentru contestații tehnice:

- Pentru un reper: 3000 RON
- Pentru un subansamblu: 6000 RON
- Pentru tot automobilul: 17500 RON

65.2.2 Dacă garanția este achitată prin transfer bancar, contestația trebuie însoțită de dovada achitării. În caz contrar sau dacă Comisarii Sportivi consideră că dovada achitării nu este conformă, contestația nu va fi admisă.

65.2.3 The relevant FRAS bank account details are:

Title: Federația Română de Automobilism Sportiv
 VAT n°: 17852686
 IBAN Code: RO65 RNCB 0084 0010 4351 0001
 Bank: BCR, Mihai Bravu Branch, Bucharest, Romania

The reason for the transfer must be clearly indicated.

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

65.3 ADDITIONAL DEPOSIT

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

65.3.2 If a car is checked by default at the discretion of the rally officials or the FRAS Technical Delegate / Chief Scrutineer no compensation or indemnification of direct or indirect costs for such checks may be claimed.

65.3.2 Cost allocation

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

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

65.4 APPEALS

The deposits for appeal are as follows:

- For appeals to the Competitions Department: 2500 RON
- For appeals to the Disciplinary Department: 2500 RON
- For appeals to the Appeals Department: 3500 RON

A person who considers himself aggrieved by a Panel of Stewards Decision may file an appeal to FRAS. The intention to file an appeal must be brought to the attention of the Panel of Stewards in writing, within one hour of the publication of the Decision. Failure to inform in writing of the intention to file an appeal or failure to comply with the time limit renders it impossible to file an appeal.

65.2.3 Detaliile relevante ale contului bancar FRAS sunt:

Titular: Federația Română de Automobilism Sportiv
 CUI: 17852686
 Cod IBAN: RO65 RNCB 0084 0010 4351 0001
 Banca: BCR, sucursala Mihai Bravu București, România

Motivul transferului bancar trebuie să fie clar precizat.

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

65.3 GARANȚIE SUPLIMENTARĂ

65.3.1 Dacă o contestație necesită demontarea și remontarea unei sau mai multor componente clar definite ale automobilului, Comisarii Sportivi pot solicita o garanție suplimentară în conformitate cu Art. 13.4.3 din Codul Sportiv Internațional.

65.3.2 Dacă un automobil se verifică în mod implicit la hotărârea oficialilor raliului sau a Delegatului Tehnic FRAS / Șeful Verificărilor Tehnice nu se va putea solicita nicio despăgubire sau compensare a costurilor directe sau indirecte pentru aceste controale.

65.3.2 Alocarea cheltuielilor

Cheltuielile pentru lucrările și transportul automobilului vor fi suportate de către contestatar dacă contestația este nefondată sau de către concurentul împotriva căruia se depune contestația, dacă aceasta este acceptată. În cazul în care contestația este considerată parțial întemeiată, garanția suplimentară poate fi returnată în mod parțial.

Dacă contestația este nefondată și dacă cheltuielile generate de contestație (verificări tehnice, transport etc.) sunt mai mari decât valoarea garanției suplimentare, diferența va fi suportată de contestatar. În schimb, dacă cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.

65.4 RECURSURI

Garanțiile pentru recurs sunt următoarele:

- Pentru recursuri la Comisia de Competiții: 2500 RON
- Pentru recursuri la Comisia de Disciplină: 2500 RON
- Pentru recursuri la Comisia de Apel: 3500 RON

O persoană care se consideră neîndreptățită în urma unei Decizii emise de Colegiul Comisarilor Sportivi poate depune un recurs la FRAS. Intenția de depunere a unui recurs trebuie adusă la cunoștință Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maxim o oră de la publicarea Deciziei. Lipsa informării scrise de depunere a unui recurs sau neîncadrarea în timpul limită duce la imposibilitatea de a depune un recurs.

If the above written procedures have been followed, the file for the appeal must be submitted to the FRAS Secretariat within a maximum of 48 hours from the time of the publication of the Panel of Stewards Decision. It is allowed to send the appeal file by e-mail and / or fax, together with the proof of payment of the appeal fee, within 48 hours from the time of posting of the Panel of Stewards Decision.

66. RALLY PRIZE GIVING

66.1 PODIUM CEREMONY

66.1.1 The competition element of the rally will finish at the "Finish Time Control IN".

66.1.2 Ceremonial Finish

Each organiser must organise a Ceremonial Finish, according to the Organizer Guidelines. This must take place after the last Special Stage of the rally, at a location determined by the organiser, and the full details and procedure must be specified in the Supplementary Regulations.

At the Ceremonial Finish only the General Classification of the rally will be awarded.

66.2 PRIZE GIVING

It is recommended that all rally participants: winning crews, non-winning crews, officials, organizers, and partners take part in the Prize Giving Ceremony.

The Podium Ceremony shall be held no later than 30 minutes after the last car has entered the Parc Fermé.

At the Prize Giving Ceremony, trophies, medals, diplomas, etc. will be awarded.

Only the nominated crew members will be required to be presented on the podium, without other persons.

At the end of each rally of the National Rally Championship, the following Classifications will be published and awarded in the following order:

National Rally Championship for Historic Vehicles

- **Dacia Revival Classification:** If at least 3 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded, otherwise no prize is awarded
- **Classes Classification (1; 2; 3; 4; 5):** If at least 3 crews are entered for the rally for each class, 1st, 2nd and 3rd places are awarded, otherwise the class is no awarded
- **Groups Classification (I1; I2; I3):** If at least 3 crews are entered for the rally for each group, 1st, 2nd and 3rd places are awarded, otherwise the group is no awarded

Dacă au fost respectate procedurile scrise anterior, dosarul pentru recurs trebuie depus la Secretariatul FRAS în maxim 48 de ore de la ora afișării Deciziei Colegiului Comisarilor Sportivi. Este permisă transmiterea dosarului pentru recurs prin mail și / sau fax, însoțit de dovada achitării taxei pentru recurs, respectând termenul de 48 de ore de la ora afișării Deciziei Colegiului Comisarilor Sportivi.

66. FESTIVITATEA DE PREMIERE A RALIULUI

66.1 CEREMONIA DE PE PODIUM

66.1.1 Elementul competitiv al raliului se încheie la "Ultimul Control Orar IN".

66.1.2 Sosirea Festivă

Fiecare organizator trebuie să organizeze o Sosire Festivă, conform Caietului de Sarcini. Aceasta trebuie să aibă loc după ultima Probă Specială a raliului, într-o locație stabilită de organizator, iar detaliile și procedura completă trebuie precizată în Regulamentul Particular.

La Sosirea Festivă se premiază doar Clasamentul General al etapei.

66.2 FESTIVITATEA DE PREMIERE

Este recomandat ca toți participanții la raliu: echipajele câștigătoare, echipajele necâștigătoare, oficiali, organizatori și parteneri să ia parte la Festivitate de Premiere.

Festivitatea de Premiere va avea loc în maxim 30 de minute după intrarea ultimului automobil în Parcul Închis.

La Festivitatea de Premiere se vor acorda cupe, medalii, diplome, etc.

Pe podiumul de premiere se vor prezenta în mod obligatoriu doar membrii echipajelor nominalizate, fără alte persoane.

La finalul fiecărei etape din Campionatul Național de Raliuri se vor publica și premiile următoarele Clasamente, în următoarea ordine:

Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice

- **Clasament Dacia Revival:** Dacă sunt înscrise minim 3 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3, în caz contrar nu se premiază
- **Clasament Clase (1; 2; 3; 4; 5):** Dacă sunt înscrise minim 3 echipaje la etapă pentru fiecare clasă, se premiază locurile 1, 2 și 3, în caz contrar, clasa respectivă nu se premiază
- **Clasament Grupe (I1; I2; I3):** Dacă sunt înscrise minim 3 echipaje la etapă pentru fiecare grupă, se premiază locurile 1, 2 și 3, în caz contrar, grupa respectivă nu se premiază

- **Overall Historic Vehicles Classification:** If at least 3 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded, otherwise only 1st place is awarded

Rally Start Trophy

- **Juniors Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class A1 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class A2 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Group A (2WD) Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Group B (4WD) Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded

National Rally Championship

- **Juniors Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Rookies Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **One Make Series Classifications:** Trophies and prizes are at the discretion of the organisers of the One Make Series and will be provided by the organiser of each trophy
- **RWD Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **FWD Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **SSV Classification:** If at least 3 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded, otherwise only 1st place is awarded

- **Clasament General Vehicule Istorice:** Dacă sunt înscrise minim 3 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3, în caz contrar se premiază doar locul 1

Trofeul Rally Start

- **Clasament Juniori:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa A1:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa A2:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Grupa A (2RM):** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Grupa B (4RM):** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază

Campionatul Național de Raliuri

- **Clasament Juniori:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Debutanți:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasamente Cupe Mono Marcă:** Cupele și premiile sunt la latitudinea organizatorilor de Cupe Mono Marcă și vor fi asigurate de organizatorul fiecărei cupe
- **Clasament RWD:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament FWD:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament SSV:** Dacă sunt înscrise minim 3 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3, în caz contrar se premiază doar locul 1

- **Class NAT12 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class NAT11 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class RC5N Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class RC5 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class RC4 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class RC3 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class RC2N Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Class RC2 Classification:** If at least 5 crews are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded. If 3 or 4 crews are entered, only 1st place is awarded. If less than 3 crews are entered, no prize is awarded
- **Teams Classification:** If at least 3 teams are entered for the rally, 1st, 2nd and 3rd places are awarded, otherwise no prize is awarded
- **General Classification for the National Rally Championship on Tarmac or the National Rally Championship on Gravel** (depending on the case): 1st, 2nd and 3rd places are awarded
- **General Classification for the National Rally Championship:** 1st, 2nd and 3rd places are awarded
- **Clasament Clasa NAT12:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa NAT11:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa RC5N:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa RC5:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa RC4:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa RC3:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa RC2N:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Clasa RC2:** Dacă sunt înscrise minim 5 echipaje la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3. Dacă sunt înscrise 3 sau 4 echipaje, se premiază doar locul 1. Dacă sunt înscrise mai puțin de 3 echipaje, nu se premiază
- **Clasament Echipe:** Dacă sunt înscrise minim 3 echipe la etapă, se premiază locurile 1, 2 și 3, în caz contrar acest Clasament nu se premiază
- **Clasament General pentru Campionatul Național de Raliuri / Asfalt sau Campionatul Național de Raliuri / Macadam** (în funcție de caz): Se premiază locurile 1, 2 și 3
- **Clasament General pentru Campionatul Național de Raliuri:** Se premiază locurile 1, 2 și 3

The **OPEN Classification** for the **National Rally Championship** is not awarded.

The **Power Stage Classification** is not awarded.

Clasamentul OPEN pentru **Campionatul Național de Raliuri** nu se premiază.

Clasamentul Power Stage nu se premiază.

67. ANNUAL FRAS PRIZE GIVING

67.1 ATTENDANCE REQUIREMENTS

At the end of the season, FRAS organizes the Annual Prize Giving, where the awards for the Final Classifications of the 2024 National Rally Championship will be presented.

At the Annual Prize Giving will be invited and awarded **ONLY** the crews (drivers and co-drivers) who have obtained the title of "CHAMPION" and the 2nd and 3rd position in the constituted Classifications in the National Rally Championship Final Classifications (including Rally Start Trophy, National Rally Championship on Tarmac, National Rally Championship on Gravel and National Rally Championship for Historic Vehicle). Crews (drivers and co-drivers) that have obtained the title of "WINNER" and the 2nd and 3rd position in the unconstituted Classifications will NOT be invited and will NOT be awarded at the Annual Prize Giving. See:

- Art. 3.2 for National Rally Championship
- Art. 61. for National Rally Championship on Tarmac
- Art. 6.2 for National Rally Championship on Gravel
- Art. 6.3 for Rally Start Trophy

One Make Series and the National Rally Championship for Historic Vehicles will nominate their invited and awarded crews at the Annual Prize Giving by their own regulations.

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

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

67.2 ABSENCE

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

TESTING

68. TESTING

The organisers may organise optional pre-rally tests provided that the route used is not a Special Stage or part of a Special Stage included in the Rally Itinerary.

From the publication of Supplementary Regulations of the rally until the start of the competitive part, any tests conducted in the county where the rally takes place without the consent of the organiser are prohibited.

Details of the running of tests must be specified in the Supplementary Regulations of the rally.

67. GALA CAMPIONILOR FRAS

67.1 CERINȚE PRIVIND PREZENȚA

La finalul sezonului, FRAS organizează Gala Campionilor, unde se vor decerna premiile pentru Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri 2024.

La Gala Campionilor vor fi invitate și premiate **DOAR** echipajele (piloți și co-piloți) care au obținut titlatura de „CAMPION” și **pozițiile 2 și 3 din Clasamentele constituite** în Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri (inclusiv Trofeul Rally Start, Campionatul Național de Raliuri / Asfalt, Campionatul Național de Raliuri / Macadam, Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice). Echipajele (piloți și copiloți) care au obținut titlatura de „CÂȘTIGĂTOR” și **pozițiile 2 și 3 din Clasamentele neconstituite NU** vor fi invitate și **NU** vor fi premiate la Gala Campionilor. Vezi:

- Art. 3.2 pentru Campionatul Național de Raliuri
- Art. 6.1 pentru Campionatul Național de Raliuri / Asfalt
- Art. 6.2 pentru Campionatul Național de Raliuri / Macadam
- Art. 6.3 pentru Trofeul Rally Start

Cupele Mono Marcă și Campionatul Național de Raliuri pentru Vehicule Istorice își vor desemna echipajele invitate și premiate la Gala Campionilor prin regulamentele proprii.

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

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

67.2 ABSENȚA

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

TESTE

68. TESTE

Organizatorii pot organiza opțional teste premergătoare raliului cu condiția ca traseul utilizat să nu fie o Probă Specială sau parte a unei Probe Speciale incluse în Planul Orar al raliului.

De la publicarea Regulamentului Particular al unui raliu și până la începutul elementului competitiv, orice teste desfășurate în județul în care are loc raliul fără acordul organizatorului sunt interzise.

Detalii privind desfășurarea testelor trebuie precizate în Regulamentul Particular al raliului.

APPENDICES - INDEX**ANEXE - CUPRINS****APPENDIX I - CONTROL SIGNS****ANEXA I - SEMNALIZAREA CONTROALELOR****APPENDIX II - STANDARD DOCUMENTS****ANEXA II - DOCUMENTE STANDARD**

	DOCUMENT	AVAILABILITY
1	Supplementary Regulations	Website (+ printed optional)
2	Bulletins	Website + printed
3	Rally Guide (1 and / or 2)	Website (+ printed optional)
4	Itinerary	Website (+ printed optional)
5	Road Book	Printed
6	Time Card	Printed
7	Entry Form	Website
8	Entry Lists	Website (+ printed optional)
9	Start Lists and Results of the Rally	Website (+ printed optional)
10	Media Safety Book (optional)	Website (+ printed optional)

	DOCUMENT	DISPONIBILITATE
1	Regulament Particular	Site web (+ tipărit opțional)
2	Buletine	Site web + tipărit opțional
3	Rally Ghid (1 și / sau 2)	Site web (+ tipărit opțional)
4	Plan Orar	Site web (+ tipărit opțional)
5	Road Book	Tipărit
6	Carnet de Control	Tipărit
7	Cerere de Înscriere	Site web
8	Lista de Înscrieri	Site web (+ tipărit opțional)
9	Liste de Start și Rezultatele Raliului	Site web (+ tipărit opțional)
10	Planul de Securitate Media (opțional)	Site web (+ tipărit opțional)

The following additional documents are required, but the appendices of the Organizer Guidelines must be respected:

- Safety Plan;
- Maps;
- Programmes;
- Internal documents.

APPENDIX III - SAFETY**APPENDIX IV - PODIUM CEREMONY****APPENDIX V - TYRES****APPENDIX VI - CHICANES****APPENDIX VII - PENALTIES****APPENDIX VIII - ORGANISATIONAL REQUERMENT SPECIFICATION**

(for organisers' only – no regulatory value for competitors)

APPENDIX IX - CREW DECLARATION AND UNDERTAKINGS

Următoarele documente suplimentare sunt necesare, dar trebuie respectate anexele Caietului de Sarcini.

- Planul de Securitate;
- Hărți;
- Programe;
- Documente interne.

ANEXA III - SECURITATE**ANEXA IV - FESTIVITATEA DE PREMIERE****ANEXA V - ANVELOPE****ANEXA VI - ȘICANE****ANEXA VII - SANCTIUNI****ANEXA VIII - CERINȚE ORGANIZATORICE**

(numai pentru organizatori - fără caracter reglementar pentru concurenți)








































ANEXA IX - DECLARAȚIA ȘI ANGAJAMENTELE ECHIPAJULUI

APPENDIX I - CONTROL SIGNS

ANEXA I - SEMNALIZAREA CONTROLULELOR

1. CONTROL ZONES

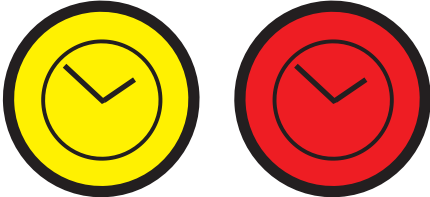

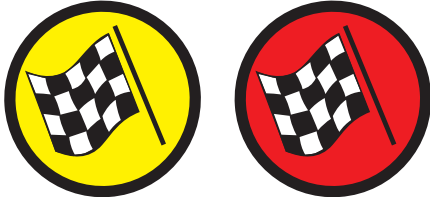








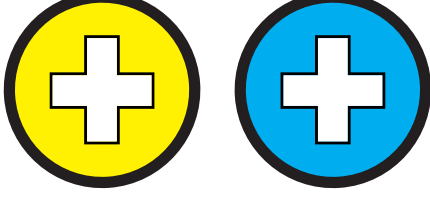

1. ZONELE DE CONTROL

CONTROL TYPE TIP DE CONTROL	CONTROL ZONE (diameter of signs: about 70 cm) ZONA DE CONTROL (diametrul panourilor: aproximativ 70 cm)		
Direction of travel Direcția de parcurs			
	YELLOW SIGNS - Zone entry PANOURI GALBENE - Începutul zonei	RED SIGNS - Compulsory stop PANOURI ROȘII - Oprire obligatorie	BEIGE SIGNS - End of zone PANOURI BEJ - Sfârșitul zonei
PASSAGE CONTROL CONTROL DE TRECERE	 <25 m min→	 <25 m→	
TIME CONTROL CONTROL ORAR	 <25 m min→	 <25 m→	
TC AT SERVICE PARK ENTRANCE CO DE INTRARE ÎN PARC DE SERVICE	 <5 m→	 <5 m→	
TC AT SERVICE PARK EXIT CO DE IEȘIRE DIN PARC DE SERVICE	 <5 m→	 <5 m→ Usually leads to RA and / or TZ De obicei este urmat de Zona de Alimentare și / sau Zona de Marcare a Anvelopelor	
TIME CONTROL AND SS START CONTROL ORAR ȘI START ÎN PS	 <25 m min→	 <50-200 m→  <25 m→	
With optional Tyre Warmong Zone Cu Zonă de Încălzire Anvelope opțională	 <25 m min→	 <500 m min→  <100 m min→  <25 m→	
END OF SS SEĂRȘIT DE PS	 <100 m→ ADVANCE INDICATION AVERTIZARE ANTICIPATĂ	 <200 m min→ FLYING FINISH LINE LINIA DE SOSIRE LANSATĂ	 <25 m→ STOP CONTROL CONTROLUL DE STOP
OTHER FIA STANDARD RALLY SIGNS (diameter of signs: about 70 cm) ALTE PANOURI DE SEMNALIZARE STANDARD FIA (diametrul panourilor: aproximativ 70 cm)			
	WHITE SYMBOL ON YELLOW BACKGROUND SIMBOL ALB PE FUNDAL GALBEN	WHITE OR BLACK SYMBOL ON A BLUE BACKGROUND SIMBOL ALB SAU NEGRU PE FUNDAL ALBASTRU	
TYRE MARKING / CHECKING MARCARE / VERIFICARE ANVELOPE		 One sign for all tyre operations Un singur panou pentru toate operațiunile legate de anvelope	
REFUELLING AREA ZONA DE ALIMENTARE		 One sign for all refuel operations Un singur panou pentru toate operațiunile legate de alimentare	
SERVICE AREAS ZONA DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ		 One sign for service operations Un singur panou pentru toate operațiunile legate de asistență tehnică	
MEDIA ZONES ZONA MEDIA		 One sign for Media Zones Un singur panou pentru Zonele Media	
RADIO POINT PUNCT RADIO	 <100 m→ WARNING SIGN PANOU DE AVERTIZARE	 Radio Point Punct Radio	
MEDICAL VEHICLE POINT VEHICUL MEDICAL	 <100 m→ WARNING SIGN PANOU DE AVERTIZARE	 Medical Vehicle Point Punct pentru Autospecială Medicală	

Distances shall be respected as near as practically possible. Distanțele trebuie să fie respectate în măsura posibilităților practice.

2. FIA STANDARD SIGN BOARDS

2. PANOURI DE SEMNALIZARE STANDARD FIA

<p>TIME CONTROL CONTROL ORAR</p>  <p>Color of control zone entry: YELLOW Culoarea începutului de zonă: GALBEN Color of control: RED Culoarea punctului de control: ROȘU</p>	<p>SS START START PS</p>  <p>Color: RED Culoare: ROȘU</p>	<p>FLYING FINISH LINE LINIA DE SOSIRE LANSATĂ</p>  <p>Color of control zone entry: YELLOW Culoarea începutului de zonă: GALBEN Color of control: RED Culoarea punctului de control: ROȘU</p>
<p>STOP CONTROL CONTROL STOP</p>  <p>Color: RED Culoare: ROȘU</p>	<p>PASSAGE CONTROL CONTROL DE TRECERE</p>  <p>Color of control zone entry: YELLOW Culoarea începutului de zonă: GALBEN Color of control: RED Culoarea punctului de control: ROȘU</p>	<p>BEGIN OF MEDIA ZONE ÎNCEPUTUL ZONEI MEDIA</p>  <p>Color: BLUE Culoare: ALBASTRU</p>
<p>BEGIN OF SERVICE AREA ÎNCEPUTUL ZONEI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ</p>  <p>Color: BLUE Culoare: ALBASTRU</p>	<p>BEGIN OF TYRE MARKING / CHECKING ZONE ÎNCEPUTUL ZONEI DE MARCARE A ANVELOPELOR</p>  <p>Color: BLUE Culoare: ALBASTRU</p>	<p>BEGIN OF REFUELLING AREA ÎNCEPUTUL ZONEI DE ALIMENTARE</p>  <p>Color: BLUE Culoare: ALBASTRU</p>
<p>TYRE WARMING ZONE ZONĂ ÎNCĂLZIRE ANVELOPE</p>  <p>Color: BLUE Culoare: ALBASTRU</p>	<p>RADIO POINT PUNCT RADIO</p>  <p>Color of warning: YELLOW Culoarea de avertizare: GALBEN Color of the point: BLUE Culoarea punctului: ALBASTRU</p>	<p>MEDICAL VEHICLE POINT VEHICUL MEDICAL</p>  <p>Color of warning: YELLOW Culoarea de avertizare: GALBEN Color of the point: BLUE Culoarea punctului: ALBASTRU</p>
<p>END OF ZONE SFÂRȘIT DE ZONĂ</p>  <p>Color: BEIGE Culoare: BEJ</p>		

APPENDIX II - STANDARD DOCUMENTS

ANEXA II - DOCUMENTE STANDARD

1. SUPPLEMENTARY REGULATIONS

Each rally must produce Supplementary Regulations (Art. 20 of the ISC).

An electronic version of the Supplementary Regulations must be sent to the FRAS in accordance with the Organizer Guidelines.

Between 45 and 35 days before the start of the rally, the Rally Department will inform the organiser of any modifications to be made and give its approval for publication.

The Supplementary Regulations must first be published on the website of the Romanian Motorsport Federation and then on the official rally website.

If the organiser does not plan to print the Supplementary Regulations, this should be mentioned in the document. It is recommended to distribute printed copies to rally officials.

CONTENT OF THE SUPPLEMENTARY REGULATIONS

According to Organizer Guidelines - Appendix 15 (Layout for Supplementary Regulations).

2. BULLETINS

Bulletins are defined in Art. 2.2 of these regulations.

They may be issued either:

- By the organisers, up to the commencement of Administrative Checks with the approval of the FRAS. Exceptionally, modifications to the itinerary or to the reconnaissance programme, as approved at the time of Visa issue, may be made by the organiser. Nevertheless, such modifications must be advised to the FRAS

or

- By the Stewards throughout the competition. However, bulletins detailing modifications to the Itinerary may be issued by the Clerk of the Course. Nevertheless, such modifications must be advised to the Stewards

Bulletins must be numbered and dated (dated and posting time). They shall be displayed / printed on yellow background / paper and posted on the official notice board(s) and published simultaneously on the event website.

1. REGULAMENT PARTICULAR

Fiecare raliu trebuie să elaboreze un Regulament Particular (Art. 20 din CSI).

O versiune electronică a Regulamentului Particular trebuie transmisă la FRAS în conformitate cu Caietul de Sarcini.

Între 45 și 35 de zile până la startul raliului, Comisia de Raliuri va informa organizatorul cu privire la orice modificări care trebuie făcute și va emite acordul pentru publicarea acestuia.

Regulamentul Particular trebuie publicat mai întâi pe site-ul Federației Române de Automobilism Sportiv și ulterior pe site-ul oficial al raliului.

În cazul în care organizatorul nu intenționează să tipărească Regulamentul Particular, acest lucru trebuie menționat în document. Se recomandă distribuirea de copii tipărite oficialilor raliului.

CONȚINUTUL REGULAMENTULUI PARTICULAR

Conform Caiet de Sarcini - Anexa 15 (Ghid pentru elaborarea Regulamentului Particular).

2. BULETINE

Buletinele sunt definite la Art. 2.2 din prezentul regulament.

Acestea pot fi emise:

- De către organizatori, până la începerea Verificărilor Administrative, cu aprobarea FRAS. În mod excepțional, organizatorul poate face modificări ale Planului Orar sau ale programului de recunoașteri, așa cum au fost aprobate în momentul emiterii Permisului de Organizare. Cu toate acestea, astfel de modificări trebuie să fie comunicate către FRAS

sau

- De către Comisarii Sportivi pe toată durata competiției. Cu toate acestea, buletinele care detaliază modificările aduse Planului Orar pot fi emise de către Directorul de Concurs. Cu toate acestea, astfel de modificări trebuie să fie anunțate Comisarilor Sportivi

Buletinele trebuie să fie numerotate și datate (data și ora afișării). Acestea vor fi afișate / tipărite pe fond galben / hârtie galbenă și afișate la avizierul (avizierele) oficial(e) și publicate simultan pe site-ul web al evenimentului.

Where possible, notifying competitors electronically of publication of a bulletin is recommended. If a Digital Notice Board is used during the event, the notification of the competitors electronically of publication of a bulletin is mandatory.

Whatever the publication type, competitors (or crew members) must confirm receipt thereof by signature, unless this is materially impossible during the running of the rally.

A bulletin may only be published after the approval of the FRAS or after being issued by the Stewards (where applicable).

3. RALLY GUIDE

The concept is to have all rally paperwork in one document whether for media, officials or competitors. The Rally Guide can be published as an electronic document up to 30 days before the start of the rally. **It is optional for the organisers to print the Rally Guide.**

The template for the Rally Guide is in the Organizer Guidelines - Appendix 11 (layout for Rally Guide).

4. EXAMPLES OF LAYOUT OF ITINERARY

According to Organizer Guidelines - Appendix 5 (Layout of Rally Itinerary).

5. ROAD BOOK

According to Organizer Guidelines - Appendix 16 (Road Book Guide).

6. TIME CARDS

According to Organizer Guidelines - Appendix 28 (Time Cards Guide).

7. ENTRY FORM

In the National Rally Championship all entries are made through the online application **Romanian Racing** (<https://inscrieri.racing>).

8. ENTRY LIST

Upon the close of entries as in the Supplementary Regulations, the organiser shall send a Draft Entry List to the Rally Department for checking before publication. The Rally Department shall then reply with any comments. After acceptance by the Rally Department, the Entry

În cazul în care este posibil, se recomandă notificarea electronică a concurenților cu privire la publicarea unui buletin. În cazul în care se utilizează un panou de afișaj digital în timpul evenimentului, este obligatorie notificarea concurenților în format electronic cu privire la publicarea unui buletin.

Indiferent de tipul de publicare, concurenții (sau membrii echipajului) trebuie să confirme primirea acestuia prin semnătură, cu excepția cazului în care acest lucru este imposibil din punct de vedere material în timpul desfășurării raliului.

Un buletin poate fi publicat numai după aprobarea FRAS sau după ce a fost emis de către Comisarii Sportivi (dacă este cazul).

3. RALLY GHID

Conceptul este acela de a avea toate documentele de raliu într-un singur document, fie că este vorba despre mass-media, oficiali sau concurenți. Rally Ghid-ul poate fi publicat ca document electronic cu 30 de zile înainte de startul raliului. **Este opțional ca organizatorii să tipărească Rally Ghid-ul.**

Modelul pentru elaborarea Rally Ghid-ului este în Caiet de Sarcini - Anexa 11 (Ghid pentru elaborarea Rally Ghid-ului).

4. MODELE DE PLAN ORAR

Conform Caiet de Sarcini - Anexa 5 (Ghid pentru elaborarea Planului Orar).

5. ROAD BOOK

Conform Caiet de Sarcini - Anexa 16 (Ghid pentru elaborarea Road Book-ului).

6. CARNETE DE CONTROL

Conform Caiet de Sarcini - Anexa 28 (Ghid pentru elaborarea Carnetelor de Control).

7. CEREREA DE ÎNSCRIERE

În Campionatul Național de Raliuri toate înscrierile se fac prin platforma online **Romanian Racing** (<https://inscrieri.racing>).

8. LISTA DE ÎNSCRIERI

După închiderea înscrierilor, conform termenelor stipulate în Regulamentul Particular, organizatorul trimite un proiect al Listei de Înscrieri către Comisia de Raliuri pentru verificare înainte de publicarea acesteia. Comisia de Raliuri poate răspunde cu orice observații. După

List can be published on the website of the Romanian Motorsport Federation, on Sportity and on the official rally website.

The Entry List can be taken directly from the Romanian Racing platform or created by each organiser. In either case, the Entry List must include:

- Competition number issued by FRAS for the 2024 season
- Name of the Competitor (Sport Club to which the driver is registered)
- Full name of the driver and co-driver
- Nationality of the driver and co-driver
- Make and model of the rally car
- Class of rally car
- Observations on the driver, crew and / or rally car (Junior, Rookie, One Make Series, FWD, RWD)
- Championship / championships where the crew scores

The Team Entry List can be taken directly from the Romanian Racing platform or created by each organiser. In either case, the Team Entry List must include:

- Team name
- Competition number issued by FRAS for the 2024 season
- Full name of the driver and co-driver
- Nationality of the driver and co-driver
- Make and model of the rally car
- The Classification from which points are retained for the team

The Official Entry List and the Official Team Entry List are published after the Administrative Checks and Pre-Rally Scrutineering by the Rally Secretariat.

In the case of a rally registered in the FIA calendar, the Appendix II, Art. 2 of the Regional Rallies Sporting Regulations (FIA RRSR) will be respected.

9. START LISTS & RALLY RESULTS

Start lists and results can be posted earlier than the times mentioned in the Supplementary Regulations or in a bulletin. However, the times mentioned on the lists MUST ALWAYS be as mentioned in the Supplementary Regulations or in a bulletin. If the publication of any "timed" list is delayed, the Clerk of the Course shall publish a communication with the new scheduled time for posting.

9.1 SHAKEDOWN LIST

According to Organizer Guidelines - Appendix 22 (Shakedown List Template).

primirea acordului din partea Comisiei de Raliuri, Lista de Înscrieri poate fi publicată pe site-ul Federației Române de Automobilism Sportiv, pe Sportity și pe site-ul oficial al raliului.

Lista de Înscrieri poate fi preluată direct din platforma Romanian Racing sau poate fi creată de fiecare organizator. În ambele cazuri, Lista de Înscrieri trebuie să includă:

- Numărul de concurs emis de FRAS pentru sezonul 2024;
- Numele Competitorului (Clubul Sportiv la care este legitimat pilotul);
- Numele complet al pilotului și al co-pilotului;
- Naționalitatea pilotului și a co-pilotului;
- Marca și modelul automobilului de concurs;
- Clasa automobilului de concurs;
- Observații privind pilotul, echipajul și / sau automobilul de concurs (Junior, Debutant, Cupă Mono Marcă, FWD, RWD);
- Campionatul / campionatele unde punctează echipajul.

Lista de Înscrieri pentru Echipe poate fi preluată direct din platforma Romanian Racing sau poate fi creată de fiecare organizator. În ambele cazuri, Lista de Înscrieri pentru Echipe trebuie să includă:

- Numele echipei
- Numărul de concurs emis de FRAS pentru sezonul 2024
- Numele complet al pilotului și al co-pilotului
- Naționalitatea pilotului și a co-pilotului
- Marca și modelul automobilului de concurs
- Clasamentul din care se rețin puncte pentru echipă

Lista Oficială de Înscrieri și Lista de Înscrieri Oficială pentru Echipe se publică după Verificările Administrative și Verificările Tehnice Inițiale de către Secretariatul Raliului.

În cazul raliurilor înscrise și în Calendarul FIA se va respecta Anexa II, Art. 8 din Regulamentul Sportiv pentru Raliuri Regionale (FIA RRSR).

9. LISTA DE START ȘI REZULTATELE RALIULUI

Listele de start și rezultatele raliului pot fi publicate mai devreme decât orele specificate în Regulamentul Particular sau printr-un buletin. Cu toate acestea, orele specificate pe aceste liste TREBUIE să fie ÎNTOTDEAUNA cele specificate în Regulamentul Particular sau printr-un buletin. În cazul în care publicarea oricărei liste „programate” este întârziată, Directorul de Concurs trebuie să emită un comunicat cu noua oră programată pentru publicare.

9.1 LISTA PENTRU SHAKEDOWN

Conform Caiet de Sarcini - Anexa 22 (Model pentru Lista de Shakedown).

9.2 CEREMONIAL START LIST

According to Art. 13.3 of the Organizer Guidelines and according to Organizer Guidelines - Appendix 21 (Ceremonial Start List template).

9.3 START LIST FOR LEG 1

According to Art. 41.3 of these regulations.

- Produced after Administrative Checks and Pre-Rally Scrutineering
- Signed by the Clerk of the Course after approval by the Stewards of the Meeting and by the Rally Department
- Published at time in the Supplementary Regulations
- Gives start times for all crews
- Can include footnotes (i.e., *"Subject to passing rescrutineering for car (s) n°..."*)

9.4 START LIST FOR FOLLOWING LEGS

According to Art. 41.3 of these regulations.

- Signed by the Clerk of the Course
- Published at time in the Supplementary Regulations
- Includes retired crews who have not declared withdrawal from the rally
- Can include footnotes (i.e., *"Subject to passing rescrutineering for all retired car(s) restarting under Art. 55."*)

9.5 PROVISIONAL CLASSIFICATION

- Includes all competitors who have completed the rally
- Signed by the Clerk of the Course after approval by the Stewards
- Published at time in the Supplementary Regulations

It may include the following footnotes:

- *"Subject to the results of Post Rally Scrutineering"* (for the whole Classification)
- *"Subject to the results of fuel analysis for the following cars..."* (should fuel results not be available at the rally)
- *"Subject to further checks to be carried out by the FRAS for car N°..."*
- *"Subject to Stewards' Decision for car N°..."*
- *"Subject to the results of a complete engine inspection for car N°..."*

9.2 LISTA PENTRU STARTUL FESTIV

Conform Art. 13.3 din Caietul de Sarcini și conform Caiet de Sarcini - Anexa 21 (Model pentru Ordinea la Startul Festiv).

9.3 LISTA DE START PENTRU ZIUA 1

Conform Art. 41.3 din prezentul regulament.

- Se face după Verificările Administrative și Verificările Tehnice Inițiale
- Trebuie semnată de către Directorul de Concurs, după aprobarea de către Colegiul Comisarilor Sportivi și de către Comisia de Raliuri
- Se publică la data și ora specificată în Regulamentul Particular
- Să ofere orele de start pentru toate echipajele
- Poate să includă note de subsol (de exemplu: *"Sub rezerva unei re-verificări tehnice pentru automobilul / automobilele cu numărul de concurs..."*)

9.4 LISTA DE START PENTRU URMĂTOARELE ZILE

Conform Art. 41.4 din prezentul regulament.

- Trebuie semnată de către Directorul de Concurs;
- Se publică la data și ora specificată în Regulamentul Particular
- Include echipajele abandonate care nu au declarat abandonul definitiv;
- Poate să includă note de subsol (de exemplu: *"Sub rezerva unei re-verificări tehnice pentru toate automobilele abandonate care reiau startul conform Art. 55"*).

9.5 CLASAMENTE PROVIZORII

- Include toți concurenții care au încheiat raliul
- Trebuie semnate de către Directorul de Concurs după aprobarea Comisarilor Sportivi
- Se publică la data și ora specificată în Regulamentul Particular

Poate include următoarele note de subsol:

- *"Sub rezerva Verificărilor Tehnice Finale"* (pentru toate Clasamentele)
- *"Sub rezerva analizei de combustibil pentru următoarele automobile..."* (în cazul în care probele de combustibil nu sunt disponibile la raliu)
- *"Sub rezerva verificărilor suplimentare care vor fi efectuate de FRAS pentru automobilul..."*
- *"Sub rezerva Deciziei Comisarilor Sportivi pentru automobilul..."*
- *"Sub rezerva unei inspecții complete a motorului pentru automobilul..."*

9.6 FINAL CLASSIFICATION

Includes all competitors who have started the rally:

- All competitors who have completed the rally
- All retired competitors marked with “DNF”
- All competitors removed from Classification by the Clerk of the Course marked with “DNC”
- All disqualified competitors marked with “DIS”
- Approved and signed by the Stewards
- Published after expiring of the protest time and after conclusion of the Post Rally Scrutineering and possible Stewards Decisions following the publication of the Provisional Classification (Note: consider the 60-minute time limit in which the intention of appeal can be filed)

It may include the following footnotes:

- ”Subject to the results of fuel analysis for the following cars...” (should fuel results not be available at the rally)
- ”Subject to further checks to be carried out by the FRAS for car N°...”
- ”Subject to the result of the appeal lodged by the competitor of car N°...”
- ”Subject to the results of a complete engine inspection for car N°...”

10. MEDIA SAFETY BOOK

Not applicable in the National Rally Championship, however a chapter on the safety of media representatives should be included in the Safety Plan.

9.6 CLASAMENTE FINALE

Include toți concurenții care au luat startul la raliu:

- Toți concurenții care au terminat raliul
- Toți concurenții abandonați marcați cu „Abandon”
- Toți concurenții excluși din Clasament de către Directorul de Concurs marcați cu „Exclus”
- Toți concurenții descalificați marcați cu „Descalificat”
- Trebuie aprobate și semnate de către Comisarii Sportivi
- Se publică după expirarea timpului pentru contestații și după terminarea Verificărilor Tehnice Finale și a eventualelor Decizii ale Comisarilor Sportivi în urma publicării Clasamentelor Provizorii (Notă: Se ia în considerare limita de 60 de minute în care poate fi depusă intenția unui recurs)

Poate include următoarele note de subsol:

- „Sub rezerva analizei de combustibil pentru următoarele automobile...” (în cazul în care probele de combustibil nu sunt disponibile la raliu)
- „Sub rezerva verificărilor suplimentare care vor fi efectuate de FRAS pentru automobilul...”
- „Sub rezerva rezultatului recursului depus de către concurentul automobilului nr...”
- „Sub rezerva unei inspecții complete a motorului pentru automobilul...”

10. PLAN DE SECURITATE MEDIA

Nu se aplică în Campionatul Național de Raliuri, totuși în Planul de Securitate trebuie introdus un capitol referitor la securitatea reprezentanților media.

APPENDIX III - SAFETY

The recommendations for the supervision of the road and emergency services are set in **Art. 5 of Appendix H to the International Sporting Code**. These recommendations should serve as a guide for rally organisers and should be respected.

In addition, it is strongly recommended that all event organisers follow the latest version of the **FIA Rally Safety Guidelines** (Organizer Guidelines - Appendix 9). Each organiser is permitted to introduce additional elements with a view to improving the safety of the public and the crews.

Guidelines regarding the organisation of private tests and the role of FRAS Safety Delegates are also available.

The latest version of these FIA documents is available at <https://www.fia.com/rally-safety>.

The latest version of these FRAS documents is available at <https://fras.ro/info/organizatori/>.

ANEXA III - SECURITATE

Recomandările pentru supravegherea serviciilor rutiere și de urgență sunt stabilite în **Art. 5 din Anexa H la Codul Sportiv Internațional**. Aceste recomandări ar trebui să reprezinte un ghid pentru organizatorii de raliuri și ar trebui să fie respectate.

În plus, se recomandă cu tărie ca toți organizatorii de evenimente să urmeze cea mai recentă versiune a **Ghidului de Securitate pentru Raliul FIA** (Caiet de Sarcini - Anexa 9). Fiecare organizator are permisiunea de a introduce elemente suplimentare în vederea îmbunătățirii siguranței publicului și a echipajelor.

Sunt disponibile, de asemenea, ghiduri referitoare la organizarea testelor private și la rolul Delegaților de Securitate FRAS.

Cea mai recentă versiune a acestor documente FIA este disponibilă la adresa <https://www.fia.com/rally-safety>.

Cea mai recentă versiune a acestor documente FRAS este disponibilă la adresa <https://fras.ro/info/organizatori/>.

APPENDIX IV - PODIUM CEREMONY

ANEXA IV - FESTIVITATEA DE PREMIERE

According to Art. 66.2 of these regulations.

Conform Art. 66.2 din prezentul regulament.

According to Art. 17.1 of the Organizer Guidelines.

Conform Art. 17.1 din Caietul de Sarcini.

According to Art. 17.3 of the Organizer Guidelines.

Conform Art. 17.3 din Caietul de Sarcini.

APPENDIX V - TYRES

ANEXA V - ANVELOPE

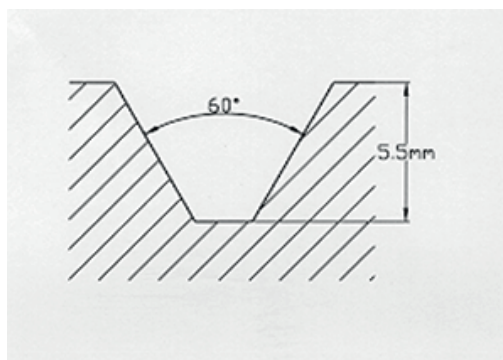
1. TARMAC TYRE REGULATIONS

Homologation (tread pattern and size):

1. All tyres proposed must meet all applicable legal requirements to be used for motor sport competition.
2. Tread pattern must be moulded.
3. Control Area:

Width of rim / tyre assembly	Length x Width (mm x mm)	Surface (mm ²)	17% rate (mm ²)	21,5% rate (mm ²)	27,5% rate (mm ²)
8,5" to 9"	170 x 140	23800	4046	4998	6545
8" to 8,5"	151 x 140	22540	3832	4733	6199
7,5" to 8"	148 x 140	20720	3522	4351	5698
7" to 7,5"	142 x 140	19880	3380	4175	5467
6,5" to 7"	133 x 140	18620	3165	3910	5121
narrower than 6,5"	124 x 140	17360	2951	3646	4774

4. In the control area, the surface taken up by grooves at least 5,5 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram) and 2 mm wide, must occupy at least 17% of the total surface.
5. In the control area, the surface taken up by grooves at least 1,8 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram) and 2 mm wide, must occupy at least 21.5% of the total surface.



6. In the control area, the sum of the width of the grooves encountered by a radial line must be at least 16 mm.
7. The bridge blocks and sipes must be considered as part of the tread pattern if they are less than 2 mm wide.
8. At least 2 circumferential lines / Minimum total width of circumferential lines = 12 mm.
9. At all times during the rally, the tread depth of the 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.
10. Each tyre must have a specific permanent moulded barcode number supplied by an approved FIA barcode supplier.

1. REGULI PENTRU ANVELOPELE DE ASFALT

Omologare (modelul și dimensiunea benzii de rulare):

1. Toate anvelopele propuse trebuie să îndeplinească toate cerințele legale aplicabile pentru a fi utilizate pentru competițiile de motorsport.
2. Modelul benzii de rulare trebuie să fie turnat.
3. Zona de control:

Lățimea ansamblului jantă / anvelopă	Lungime x Lățime (mm x mm)	Suprafața (mm ²)	17% rată (mm ²)	21,5% rată (mm ²)	27,5% rată (mm ²)
8,5" până la 9"	170 x 140	23800	4046	4998	6545
8" până la 8,5"	151 x 140	22540	3832	4733	6199
7,5" până la 8"	148 x 140	20720	3522	4351	5698
7" până la 7,5"	142 x 140	19880	3380	4175	5467
6,5" până la 7"	133 x 140	18620	3165	3910	5121
mai îngust decât 6,5"	124 x 140	17360	2951	3646	4774

4. În zona de control, suprafața ocupată de caneluri cu o adâncime de cel puțin 5,5 mm, cu un unghi maxim de 60° între blocurile din secțiune (diagramă) și cu o lățime de 2 mm, trebuie să ocupe cel puțin 17% din suprafața totală.
5. În zona de control, suprafața ocupată de caneluri cu o adâncime de cel puțin 1,8 mm, cu un unghi maxim de 60° între blocurile din secțiune (diagrama) și 2 mm lățime, trebuie să ocupe cel puțin 21,5% din suprafața totală.

6. În zona de control, suma lățimii canelurilor întâlnite de o linie radială trebuie să fie de cel puțin 16 mm.
7. Blocurile laterale ale benzii de rulare și creșturile trebuie considerate ca parte a desenului benzii de rulare dacă au o lățime mai mică de 2 mm.
8. Cel puțin 2 linii circumferențiale / Lățimea totală minimă a liniilor circumferențiale = 12 mm.
9. În orice moment în timpul raliului, adâncimea benzii de rulare a anvelopelor montate pe automobil nu trebuie să fie mai mică de 1,6 mm pe cel puțin trei sferturi din profilul benzii de rulare. Producătorul de anvelope trebuie să furnizeze marcaje de control vizibile.
10. Fiecare anvelopă trebuie să aibă un cod de bare permanent specific, turnat, furnizat de un furnizor de coduri de bare aprobat de FIA.

2. WET TARMAC TYRE REGULATIONS (18" RIMS ONLY)

1. In the control area, the surface taken up by grooves at least 5,5 mm deep, with a maximum angle of 60° between the blocks in section (diagram) and 2 mm wide, must occupy at least 27,5% of the total surface.
2. In the control area, the sum of the width of the grooves encountered by a radial line must be at least 16 mm.
3. In the control area, the sum of the width of the grooves encountered by a circumferencial line must be at least 4 mm.
4. At least 2 circumferencial lines / Minimum total width of circumferencial lines = 12 mm.
5. At all times during the rally, the tread depth of the 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.
6. Each tyre must have a specific permanent moulded barcode number supplied by an approved FIA barcode supplier.

3. SNOW TYRE REGULATIONS

Snow tyres do not require tyre homologation (except WRC list n°1 and list n° 2): grooving rate must be more than 25% (see Art.1, Point 3).

7" x 15" rims

The stud dimensions for ice tyres mounted on a 7" x 15" rim are as follows:

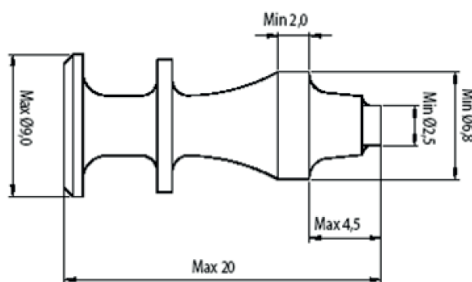
Studded tyres may be used during the event. They must be in conformity with the following regulations:

- The studs shall be solid, cylindrical and flatcut
- The cross section of the studs must form a full circle at every point
- The stud is not allowed to be tubular at any point
- The body of the stud must be homogenous and is not allowed, under any circumstances to form a tube or hole
- Maximum diameter of the flange is 9 mm
- Minimum diameter of the metal core in the middle of the stud is 2,5 mm. It must be cylindrical, homogenous and flatcut
- The length of the stud is limited to 20 mm

2. REGULI PENTRU ANVELOPELE DE ASFALT UMED (DOAR PENTRU JANTE DE 18")

1. În zona de control, suprafața ocupată de caneluri cu o adâncime de cel puțin 5,5 mm, cu un unghi maxim de 60° între blocurile din secțiune (diagrama) și 2 mm lățime, trebuie să ocupe cel puțin 21,5% din suprafața totală.
2. În zona de control, suma lățimii canelurilor întâlnite de o linie radială trebuie să fie de cel puțin 16 mm.
3. În zona de control, suma lățimii canelurilor întâlnite de o linie circumferențială trebuie să fie de cel puțin 4 mm.
4. Cel puțin 2 linii circumferențiale / Lățimea totală minimă a liniilor circumferențiale = 12 mm.
5. În orice moment în timpul raliului, adâncimea benzii de rulare a anvelopelor montate pe automobil nu trebuie să fie mai mică de 1,6 mm pe cel puțin trei sferturi din profilul benzii de rulare. Producătorul de anvelope trebuie să furnizeze marcaje de control vizibile.
6. Fiecare anvelopă trebuie să aibă un cod de bare permanent specific, turnat, furnizat de un furnizor de coduri de bare aprobat de FIA.

3. REGULI PENTRU ANVELOPE DE ZĂPADĂ



Anvelopele de zăpadă nu necesită omologare (cu excepția listei WRC nr. 1 și listei nr. 2): rata de canelare trebuie să fie mai mare de 25% (vezi Art. 1, Punctul 3).

Jante de 7" x 15"

Dimensiunile țințelor pentru anvelopele de gheață montate pe o jantă de 7" x 15" sunt următoarele:

Anvelopele cu țințe pot fi utilizate în timpul evenimentului. Acestea trebuie să respecte următoarele reguli:

- Țintele trebuie să fie solide, cilindrice și tăiate plat
- Secțiunea transversală a țințelor trebuie să formeze un cerc complet în fiecare punct
- Nu este permis ca țințele să fie tubulare în niciun punct
- Corpul ținței trebuie să fie omogen și nu este permis, în niciun caz, să formeze un tub sau o gaură
- Diametrul maxim al flanșei este de 9 mm
- Diametrul minim al miezului metalic din mijlocul ținței este de 2,5 mm. Acesta trebuie să fie cilindric, omogen și tăiat plat
- Lungimea ținței este limitată la 20 mm

- The weight of the stud is limited to 4 grams
- The studs must be mounted in to the tyre from the outside
- The number of studs must not exceed 20 per any decimeter of the wheel circumference

Measurement will be carried out with a pattern, on a non-pressured part of the tyre. The length of the pattern is 30 cm, and within the pattern there must not be more than 60 studs. If the number of studs is more than 60 in a 30 cm sections, a further check will be carried out in the next 30 cm section and the total number of studs in both sections must be maximum 120.

8" x 18" rims

The stud dimensions for snow tyres mounted on an 8" x 18" rim must respect the following:

Only the cylindrical single point studs introduced through the outside of the tread are permitted. They shall in no way go through the tread.

They shall imperatively adhere to the following:

- Maximum base diameter: 6,5 mm, tolerance included. Weight: 2 gr.
- Stud protrusion beyond the surface of the brand new tyre: maximum 2 mm
- Total stud height including point: 15 mm. Tolerance MAX. 0,5 mm
- Surface density covered
- The number of studs must not exceed 10 per any decimetre of the wheel circumference apart from a central band of 47 mm that must remain free
- Manual or mechanic removable studs are forbidden

4. GRAVEL TYRE REGULATIONS

Gravel tyres do not require tyre homologation (except WRC list n° 1 and list n° 2): grooving rate must be more than 25% (see Art.1, Point 3).

- Greutatea țintei este limitată la 4 grame
- Țintele trebuie să fie montate în anvelopă din exterior
- Numărul de ținte nu trebuie să depășească 20 pe fiecare decimetru al circumferinței roții

Măsurarea se va face cu un șablon, pe o parte ne-presată a anvelopei. Lungimea șablonului este de 30 de cm, iar în interiorul șablonului nu trebuie să existe mai mult de 60 de ținte. Dacă numărul de ținte este mai mare de 60 într-o secțiune de 30 de cm, se va face o verificare suplimentară în următoarea secțiune de 30 de cm, iar numărul total de ținte în ambele secțiuni nu trebuie să depășească 120.

Jante de 8" x 18"

Dimensiunile țintelor pentru anvelopele de zăpadă montate pe o jantă de 8" x 18" trebuie să respecte următoarele:

Sunt permise numai țintele cilindrice cu un singur punct introduse prin exteriorul benzii de rulare. Aceștia nu trebuie să depășească în niciun caz banda de rulare.

Aceștia trebuie să se conformeze următoarelor:

- Diametrul maxim al bazei: 6,5 mm, toleranță inclusă. Greutate: 2 gr.
- Proeminența țintelor care depășește suprafața anvelopei noi: maximum 2 mm
- Înălțimea totală a țintelor, inclusiv vârful: 15 mm. Toleranță MAX. 0,5 mm
- Densitatea de suprafață acoperită
- Numărul de ținte nu trebuie să depășească 10 pe fiecare decimetru al circumferinței roții, cu excepția unei benzi centrale de 47 mm care trebuie să rămână liberă
- Sunt interzise țintele detașabile manual sau mecanic

3. REGULI PENTRU ANVELOPE DE MACADAM

Anvelopele de macadam nu necesită omologare (cu excepția listei WRC nr. 1 și listei nr. 2): rata de canelare trebuie să fie mai mare de 25% (vezi Art. 1, Punctul 3).

APPENDIX VI - CHICANES AND CORNER CUTTING

1. CHICANES

Chicanes can be used for reducing speed before certain high-risk spots on a special stage, but it is desirable that stage routes should be planned where chicanes will not be required wherever possible. All chicanes must be noted in the road book and must already be marked or in place during the reconnaissance.

A distance of 10 m between the outer limits of the chicanes should be respected to ensure uniformity between rallies of the National Rally Championship.

It is important to mark the direction of the chicane by zebra markings or arrows, and to put a "100 m" panel before the chicane. The precise position of the elements of the chicane

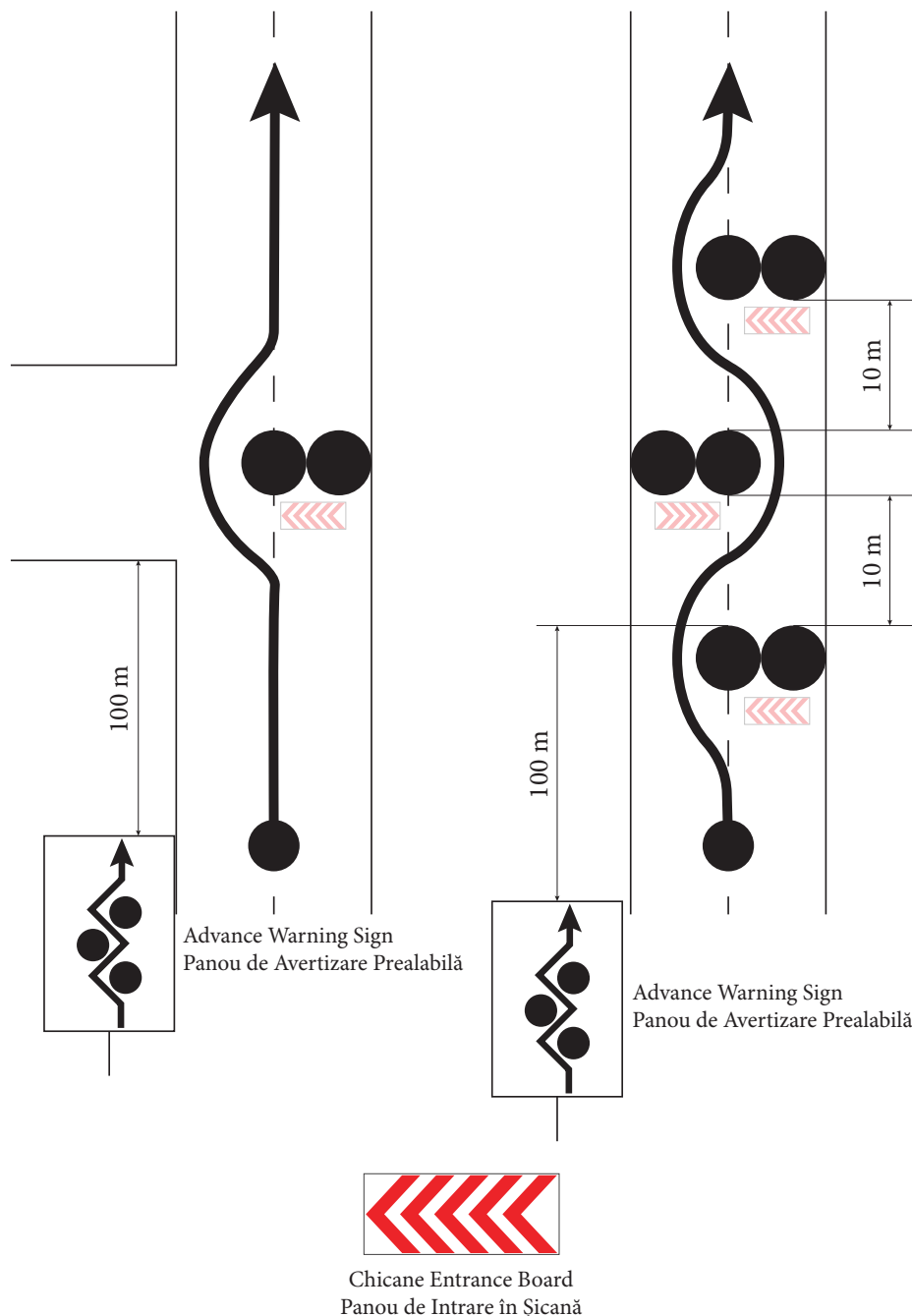
ANEXA VI - ȘICANE ȘI ANTI CUT-URI

1. ȘICANE

Șicanele pot fi utilizate pentru a reduce viteza înainte de anumite puncte cu risc ridicat de pe o Probă Specială, dar este de dorit ca traseele Probelor Speciale să fie planificate astfel încât, de câte ori este posibil, șicanele să nu fie necesare. Toate șicanele trebuie notate în Road Book și trebuie deja marcate sau amplasate în timpul recunoașterii.

O distanță de 10 m între limitele exterioare ale elementelor șicanei trebuie respectată pentru a asigura uniformitatea între etapele Campionatului Național de Raliuri.

Este important să se marcheze direcția șicanei prin marcaje de tip zebra sau săgeți și să se amplaseze un panou „100 m” înainte de șicană. Poziția exactă a elementelor șicanei



should be clearly marked by a painted line such that they can be repositioned if they are moved out of position.

Chicanes should be made from:

- Straw bales (250 kg minimum)
- Water tanks
- Wall of connected tyres
- Concrete barriers, with the exposed edges protected

The marshal assigned to the Radio Post at the chicane is designated as a Judge of Facts. They will report to the Clerk of the Course all cars that have passed through the chicane. Incorrect passage through the chicane will be penalized by the Clerk of the Course based on the report of the Judge of Facts.

If a part of the chicane has been moved from its original position and obstructs the passage of following competitors, the Clerk of the Course may allocate affected competitors a reference time for the Special Stage, in accordance with Art. 52.

2. CORNER CUTTING

It is recommended to use a type of block measuring about 20 x 20 x 38 cm and weighing 15 kg minimum. The stick should be made of plastic.

If straw bales are used instead, they must be wrapped securely in plastic film and a means of moving them rapidly back into position provided.

ar trebui să fie marcată în mod clar printr-o linie vopsită, astfel încât acestea să poată fi repositionate în cazul în care sunt mutate din poziție.

Șicanele trebuie realizate din:

- Baloți de paie (minim 250 kg)
- Butoaie de apă
- Zid din anvelope conectate
- Bariere de beton, cu marginile expuse protejate

Arbitrul delegat în Postul Radio de la șicană este desemnat Judecător de Fapte. Acesta va semnala Directorului de Concurs toate automobilele care au atins șicana. Trecerea incorectă prin șicană va fi penalizată de către Directorul de Concurs în urma raportului Judecătorului de Fapte.

Dacă un element al șicanei a fost deplasat din poziția inițială și împiedică trecerea concurenților următori, Directorul de Concurs poate atribui concurenților în cauză un timp de referință pentru Proba Specială, conform Art. 52.

2. ANTI CUT-URI

Se recomandă utilizarea unui tip de bloc cu dimensiunile de aproximativ 20 x 20 x 38 cm și o greutate minimă de 15 kg. Bățul ar trebui să fie făcut din plastic.

În schimb, dacă se folosesc baloți de paie, aceștia trebuie înfășurați bine în folie de plastic și trebuie să existe un mijloc de a-i readuce rapid în poziție.



APPENDIX VII - PENALTIES

ANEXA VII - SANCTIUNI

Art.	Motiv	Abatere	Sanctiune	Decident
2.5	Co-pilotul conduce automobilul de concurs în afara cazurilor permise	Toate	Excludere din raliu	CCS
	Admiterea unei terțe persoane la bordul automobilului de concurs	Toate	Excludere din raliu	CCS
2.13	Remorcarea, tractarea sau împingerea altui automobil, cu excepția Art. 56.2.3.	Toate	Penalizare minim 2 minute, până la descalificare.	CCS
2.13 56.2	Prezența personalului echipei în locuri nepermise de regulament	Prima	Amendă 250 RON	CCS
		A doua	Amendă 750 RON	
		A treia	Descalificare	
2.14 56.2 63	Efectuarea de reparații sau primirea de ajutor / consumabile în Parcul Închis	Toate	Amendă sau penalizare în timp, până la descalificare.	CCS Se consultă Comisia Tehnică
2.14 34.1.2 56.2	Primirea de ajutor din afară în timpul unei Probe Speciale	Toate	Penalizare minim 1 minut sau la latitudinea CCS.	CCS Se consultă Comisia Tehnică
2.27 2.28	Primirea unui Cartonaș Galben sau a unui Cartonaș Albastru	Prima (primul an)	Avertisment scris	Comisia de Raliuri
		A doua (al doilea an consecutiv)	Amendă 5000 RON și suspendarea pentru un sezon în organizarea unei etape sub egida FRAS.	Amenda se aplică de către Comisia de Raliuri pe baza Raportului Observatorului FRAS. Suspendarea se aplică de către Consiliul Federal
13.1.3 13.1.5 13.1.6 13.7	Nerespectarea regulamentului cu privire la anvelope - tratament chimic sau mecanic, dispozitive interzise	Toate	Penalizare minim 1 minut, astfel încât penalizarea să afecteze cel puțin un loc în Clasamentul General.	CCS
13.1.4 13.12	Nerespectarea regulamentului cu privire la anvelope (lipsă cod de bare, lipsă roți de rezervă la întoarcerea în Parcul de Service)	Toate	Amendă minim 500 RON	CCS
15	Nerespectarea regulamentului cu privire la numărul de anvelope	Toate	Penalizare de 1 minut pentru fiecare anvelopă folosită în plus. Alte sancțiuni pot fi aplicate	CCS
16	Utilizarea mai multor componente mecanice decât cele autorizate	Toate	Descalificare	CCS
18.2	Nerespectarea regulamentului cu privire la sistemul de monitorizare	Prima	Amendă 250 RON	CCS
		A doua	Amendă 1250 RON	
		A treia	Refuzul startului	
19.2	Abatere de la traseu	Toate	Penalizare de 30 secunde sau la latitudinea CCS	CCS

Art.	Motiv	Abatere	Sanctiune	Decident
19.3	Nerespectarea succesiunii controalelor	Toate	Penalizare minim 2 minute sau la latitudinea CCS	CCS
	Neprezentarea Carnetului de Control în toate punctele de control	Toate	Descalificare	
	Neprezentare la finalul unei Secțiuni	Toate	Descalificare	
	Adnotări la timpii completați de arbitrii	Toate	Penalizare minim 30 secunde sau la latitudinea CCS	
	Modificări sau rectificări ale timpilor completați de arbitri	Toate	Descalificare	
	Lipsa unei semnături sau ștampile	Toate	La latitudinea CCS	
27	Absența numărului sau a unui panou	Toate	Amendă 250 RON	CCS
	Absența simultană a numărului / numerelor sau a unui / unor panouri	Toate	Amendă minim 500 RON, până la descalificare	
28	Lipsa numelui pilotului și co-pilotului sau afișarea lor neconformă față de prevederile regulamentului	Prima	Amendă 250 RON	CCS
		A doua	Amendă 1000 RON	
		A treia	Amendă minim 2500 RON și trimiterea către Comisia de Disciplină	
29.5	Afișarea neconformă a publicității obligatorii FRAS, a logo-ului campionatului sau orice alt autocolant impus prin regulament	Prima	Amendă 500 RON	CCS
		A doua	Amendă 1000 RON	
		A treia	Excludere din etapa respectivă și trimiterea către Comisia de Disciplină	
30.1	Neprezentarea la Verificările Administrative	Toate	Amendă minim 250 RON	CCS
	Efectuarea Verificărilor Administrative după Shakedown	Prima	Amendă minim 500 RON	
		Următoarele	Amendă minim 1000 RON	
30.2	Neconformitatea, nedeclararea lipsei unui document sau imposibilitatea de a prezenta documentele solicitate cu ocazia controalelor inopinate	Toate	Amendă minim 500 RON	CCS
31.1	Echipamente de protecție neconforme, neconformitate automobil, lipsă pașaport tehnic sau necompletat	La VTI	Neadmiterea la Shakedown și programare pentru reverificări	Comisarii Tehnici
		La reverificări	Amendă minim 500 RON, până la neadmiterea la start	CCS Se consultă Comisia Tehnică
31.2	Întârzierea la Verificări Tehnice	Toate	Conform Art. 31.2	DdC
	Amânarea Verificărilor Tehnice	Toate	Taxă 1000 RON	

Art.	Motiv	Abatere	Sanctiune	Decident
32 33	Încălcarea prevederilor privind masa automobilului	Toate	Penalizare minim 1 minut	CCS Se consultă Comisia Tehnică
	Descoperirea unei neconformități tehnice	La VTI	Start refuzat	CCS Se consultă Comisia Tehnică
		În timpul raliului	Penalizare minim 3 minute, până la descalificare	
	Absența unui sigiliu / marcaj	Toate	Penalizare minim 3 minute	
Modificarea unui sigiliu / marcaj	Toate	Descalificare		
34.1	Blocare intenționată a trecerii altui concurent sau împiedicarea depășirii	Toate	Amendă minim 1500 RON pentru împiedicarea depășirii, iar în caz de recidivă, până la descalificare și trimitere către Comisia de Disciplină. Dacă concurentul care a blocat traseul în mod intenționat termină PS, sancțiunea este penalizare 5 minute + timpul blocării PS și trimiterea către Comisia de Disciplină.	CCS
	Comportament nesportiv	Toate	Amendă minim 750 RON, până la trimiterea către Comisia de Disciplină	
	Conducere nesportivă (încălzirea anvelopelor în trafic deschis, manevre zig-zag)	Toate	Penalizare minim 15 secunde, până la descalificare.	
	Mersul în sens invers pe o Probă Specială	Toate	Descalificare	
	Deplasarea pe un sector de legătură fără a avea toate cele patru roți și anvelope în rotație liberă	Toate	Echipajul va fi considerat abandon și va putea continua raliul conform Art. 54. Comisarilor Sportivi pot impune alte penalizări	
34.1 63.3	Împingerea unui automobil acolo unde este interzis, de alte persoane față de cele autorizate	Toate	Penalizare minim 2 minute sau la latitudinea CCS	CCS
34.2	Nerespectarea limitelor de viteză la recunoașteri	Toate	Conform Art. 34.3.4	DdC
		Recidivă sau abateri grave	Penalizări în timp și / sau trimiterea către Comisia de Disciplină	CCS
34.3	Nerespectarea limitelor de viteză în timpul raliului	Toate	Conform Art. 34.3.4	DdC
34.2 34.3	Nerespectarea Codului Rutier Român, cu excepția limitelor de viteză	Prima	La latitudinea CCS	CCS
		A doua	La latitudinea CCS	
		A treia	Penalizare 5 minute	DdC
		A patra	Descalificare	CCS

Art.	Motiv	Abatere	Sanctiune	Decident
35	Lipsa numărului de recunoașteri	Prima	Amendă 250 RON	CCS
		A doua	Amendă 500 RON	
		A treia	Penalizare 1 minut	
	Nerespectarea regulamentului cu privire la automobilul de recunoașteri	Prima	Amendă 500 RON	
		Următoarele	Amendă 1000 RON	
	Nerespectarea regulamentului cu privire la restricțiile recunoașterilor	Toate	Amendă până la 5000 RON și suspendarea echipajului timp de un sezon din competițiile FRAS	
	Nerespectarea programului recunoașterilor	Prima	Amendă 250 RON	
		A doua	Amendă 500 RON	
		A treia	La latitudinea CCS	
Nerespectarea numărului de treceri și a direcției de deplasare la recunoașteri	Toate	Penalizare minim 2 minute, până la refuzul startului		
Intervenția asupra sistemului de monitorizare pentru recunoașteri	Toate	Amendă minim 1000 RON		
36	Nerespectarea regulamentului la Shakedown	Toate	Amendă la latitudinea CCS	CCS
39	Lipsa sau întârzierea de la Startul Festiv fără un motiv justificat	Toate	Amendă 250 RON	CCS
40.2	Întârziere mai mult de 15 minute la startul unei Secțiuni	Toate	Refuzul startului în respectiva Secțiune	DdC
42.5	Neprezentarea la toate controalele în ordinea prevăzută și în sensul corect sau mersul înapoi în zona de control	Toate	Pentru mers înapoi în zona de control, amendă minim 750 RON.	CCS
		Toate	Pentru restul abaterilor, penalizare minim 30 secunde, până la descalificare	
	Reintrarea într-o zonă de control	Toate	Penalizare minim 2 minute, până la descalificare.	
42.6	Nerespectarea instrucțiunilor oficialilor	Toate	Amendă minim 250 RON	CCS

Art.	Motiv	Abatere	Sanctiune	Decident
44.2	Oprirea sau deplasarea prea lentă între panoul de presemnalizare și postul de control	Toate	Penalizare în timp, minim timpul excedentar	CCS
	Staționarea într-o zonă de control mai mult timp decât strictul necesar	Toate	Penalizare în timp cu perioada staționării în plus	**
	Diferența dintre ora de pontare și ora de prezentare la un control	Pentru întârziere	10 secunde pe minut sau fracțiune de minut	
		Pentru întârziere	1 minut pe minut sau fracțiune de minut	
	Nerespectarea procedurii de control	Toate	Penalizare 30 secunde	CCS
45.1	Întârziere peste 30 minute față de orice timp individual sau întârziere cumulată peste 30 minute la finalul unei secțiuni sau a unei Zile	Toate	Abandon	DdC
46.1 63	Neoprirea motorului în Parcul Închis	Toate	La latitudinea CCS, până la descalificare Penalizare minim 5 minute	CCS
	Nepărăsirea imediată a Parcului Închis	Toate	La latitudinea CCS, până la descalificare Amendă minim 250 RON	
	Reintrarea în Parcul Închis, după părăsirea acestuia	Toate	La latitudinea CCS, până la descalificare Amendă minim 250 RON	
48.4	Întârziere la startul unei Probe Speciale	Toate	1 minut pe minut sau fracțiune de minut	**
	Refuzul de a lua startul într-o Probă Specială la ora și poziția alocate	Toate	La discreția CCS, cu o penalizare de minim 10 minute	CCS
	Incapacitatea de a lua startul în termen de 20 secunde după semnal	Toate	Abandon	DdC
48.6	Start anticipat	Prima	10 Secunde	**
		A doua	1 minut	
		A treia	3 minute	
		A patra	La latitudinea CCS	CCS
49.1	Oprirea între panoul galben de presemnalizare Sosire și Stop	Toate	Penalizare cu timpul staționat	CCS

Art.	Motiv	Abatere	Sanctiune	Decident
53.1	Lipsa echipamentului complet de securitate pe o Probă Specială - cască, HANS / FHR, combinezon	Toate	Descalificare	CCS
	Lipsa echipamentului complet de securitate pe o Probă Specială - lenjerie, centuri fixate incorect, echipamente purtate incorect	Prima	Amendă 250 RON	
		Următoarele	Amendă, la latitudinea CCS	
	Lipsa echipamentului complet de securitate pe o Probă Specială - stingător automat dezactivat	Prima	Amendă 500 RON	
Următoarele		Amendă, la latitudinea CCS		
53.2 53.3	Neafișarea panoului "OK" la minim următorilor 3 concurenți	Toate	Amendă 250 RON	CCS
53.3	Apăsarea butonului "SOS" pe Proba Specială fără motiv întemeiat	Toate	Amendă 500 RON	CCS
	Neoprirea la semnalul roșu "SOS" la vederea unui automobil care a suferit un accident și nu are afișat panoul "OK"	Toate	Amendă minim 2500 RON	
	Neamplasarea conform regulamentului a triunghiului roșu reflectorizant	Toate	Amendă 250 RON	
	Oprirea pe Proba Specială fără apăsarea butonului "OK"	Toate	Amendă 250 RON	
53.5	Deplasarea cu viteză mare după atenționarea cu steagul roșu pe o Probă Specială	Toate	Amendă 500 RON	CCS
53.6 Anexa VI	Nerespectarea regulamentului referitor la șicane.	Deplasarea unui element al șicanei (deplasarea trebuie să fie semnificativă)	3 secunde	DdC pe baza raportului judecătorului de fapte și / sau a evidențelor video
		Trecerea printr-un element al șicanei	6 secunde	
		Trecerea prin două sau mai multe elemente ale șicanei	10 secunde	
56 60	Încălcarea prevederilor referitoare la service	Toate	La aprecierea ce CCS. Amendă minim 250 RON	CCS
	Lipsa unui extingtor în imediata apropiere a zonei de lucru a echipei de asistență	Prima	Amendă 250 RON	
		Următoarele	Dublarea amenzii	
57.4	Depășirea limitei de 30 km /h într-un Parc de Service	Toate	Amendă 50 RON / km	DdC
		Recidivă sau abateri grave	Penalizări în timp și / sau trimiterea către Comisia de Disciplină	CCS

Art.	Motiv	Abatere	Sanctiune	Decident
57.8	Nerespectarea regulamentului referitor la comportamentul în Parcul de Service, nepredarea Parcului de Service în starea inițială, neîndepărtarea deșeurilor și a fluidelor utilizate, neamplasarea prelatei rezistente la hidrocarburi, lăsarea petelor de fluide în Parcul de Service	Prima	Amendă 500 RON	Organizator în baza Raportului Directorului Organizatoric
		A doua	Amendă 1000 RON	
		A treia	Amendă 2000 RON	Amenzile trebuie achitate în maxim 48 de ore de la primirea acesteia, în caz contrar se propune către Consiliul Federal suspendarea concurentului în cauză pentru una, două, trei etape (în funcție de gravitatea faptei).
61 62	Nerespectarea regulamentului referitor la carburanți și la procedura de alimentare	Toate	La latitudinea CCS, până la descalificare. Pentru procedura de alimentare, amendă minim 250 RON. Amenda se dublează pentru recidivă. Pentru combustibil neconform, descalificare.	CCS
63.5	Reparații în condițiile acceptate, cu depășirea orei prevăzute pentru start	Toate	10 secunde pe minut sau fracțiune de minut	DdC
-	Alte abateri neprecizate în această Anexă		La aprecierea CCS, până la descalificare	CCS

* Deoarece aceste sancțiuni nu sunt prevăzute în Regulamentul Sportiv pentru Raliuri Regionale (FIA RRSR), în cazul evenimentelor care sunt și în calendarul FIA, Deciziile sancțiunilor și / sau penalizările vor fi luate de Comisarii Sportivi.

** Penalizările sunt aplicate în mod automat, după prelucrarea dosarelor de post și a benzilor de cronometrare, fără emiterea unei Decizii. Directorul de Concurs poate decide anularea lor.

În cazul sancțiunilor și / sau penalizărilor aplicate de către CCS, sancțiunile și / sau penalizările sunt cele recomandate. În funcție de caz, de intenție și de consecințe, conform Art. 12.3 din CSI, Comisarii Sportivi pot impune și următoarele sancțiuni:

- Avertisment;
- Blam;
- Amendă;
- Penalizare în timp;
- Retrogradare cu un număr de locuri în Clasamentele raliului;
- Descalificare;
- Excludere;
- Suspendare.

**APPENDIX VIII - ORGANISATIONAL
REQUIREMENT SPECIFICATION**

ANEXA VIII - CERINȚE ORGANIZATORICE

According to the Organizer Guidelines and its Appendices.

Conform Caietului de Sarcini și Anexele acestuia.

The latest version of these FRAS documents is available at <https://fras.ro/info/organizatori/>.

Cea mai recentă versiune a acestor documente FRAS este disponibilă la adresa <https://fras.ro/info/organizatori/>.

APPENDIX IX - COMPETITORS DECLARATION AND UNDERTAKINGS

DRIVER / CO-DRIVER INFORMATION

Name:

PIN:

Licence Number:

COMPETITORS DECLARATION AND UNDERTAKINGS

1. I declare and affirm that I have read, I understand and agree to the terms of this Competitors Declaration and Undertakings form (hereinafter referred to as the "Competitor Declaration").

2. Prior to participating or driving in a Competition or Event, I undertake to obtain and maintain, for the duration of my participation in the Championship, all Licenses, permits and/or certificates that may be required by, or in connection with:

2.1 Any requirements, regulations or safety standards of the FRAS (hereinafter "FRAS Regulations").

2.2 Any relevant national and/or local laws, regulations, directives and decrees, including all applicable health, safety and insurance laws and any industry practices, codes of practice and / or codes of conduct incorporated into any of the foregoing and all binding court judgments, decrees and any decisions and/or rulings of any competent authority which apply to a Competition (hereinafter "Applicable Laws").

3. I confirm that I have read, I understand and undertake to comply with and abide by the following obligations:

3.1 All rules, regulations, conditions, requirements and obligations relating to obtaining / maintaining any Licenses, permits or certificates referred to in clause 2.

3.2 Any applicable FIA and FRAS Regulations, even if supplemented and amended, including:

3.2.1 FIA Statutes

3.2.2 FRAS Statutes

3.2.3 FIA International Sporting Code and its Annexes

3.2.4 FIA Code of Ethics

3.2.5 FIA and FRAS Judicial and Disciplinary Rules

3.2.6 Any applicable Sporting Regulations and Technical Regulations

4. I understand that it is a condition of my participation in the Championship and any Event(s) forming part of the Championship or associated with the Championship, the FIA, the FRAS, the Event Organiser, the Event Promoter, the Championship Promoter or any other relevant organisation that they may require me to comply

ANEXA IX - DECLARAȚIA ȘI ANGAJAMENTELE CONCURENȚILOR

INFORMAȚII PRIVIND PILOTUL / CO-PILOTUL

Nume:

CNP:

Numărul de Licență:

DECLARAȚIA ȘI ANGAJAMENTELE CONCURENȚILOR

1. Declar și afirm că am citit, am înțeles și sunt de acord cu termenii acestui formular de Declarații și Angajamente ale Concurenților (denumit în continuare „Declarația Concurentului”).

2. Înainte de a participa sau de a pilota într-o Competiție sau la un Eveniment, mă angajez să obțin și, să dețin, pe toată durata participării mele în Campionat, toate Licențele, permisele și / sau certificatele care pot fi solicitate de către, sau în legătură cu:

2.1 Orice cerințe, reglementări sau standarde de securitate ale FRAS (în continuare „Regulamentele FRAS”).

2.2 Orice legi, reglementări, directive și decrete, naționale și / sau locale relevante, inclusiv toate legile aplicabile privind sănătatea, securitatea și asigurările, precum și orice practici industriale, coduri de practică și / sau coduri de conduită integrate în oricare dintre cele mai sus menționate și toate hotărârile judecătorești obligatorii, decretele și orice decizii și / sau hotărâri ale oricărei autorități competente care se aplică unei Competiții (în continuare „Legile Aplicabile”).

3. Confirm că am citit, am înțeles și mă angajez să respect și să mă supun următoarelor obligații:

3.1 Toate regulile, regulamentele, condițiile, cerințele și obligațiile legate de obținerea / păstrarea oricăror Licențe, permise sau certificate menționate la clauza 2.

3.2 Orice Regulament FIA și FRAS aplicabil, chiar și în situația în care este completat și modificat, inclusiv:

3.2.1 Statutul FIA

3.2.2 Statutul FRAS

3.2.3 Codul Sportiv Internațional FIA și Anexele Sale

3.2.4 Codul Etic FIA

3.2.5 Regulile Judiciare și Disciplinare ale FIA și FRAS

3.2.6 Orice Regulament Sportiv și Regulament Tehnic aplicabil

4. Înțeleg ca o condiție a participării mele în Campionat și la orice Eveniment(e) care face parte din Campionat sau este asociat cu Campionatul, cu FIA, cu FRAS, cu Organizatorul Evenimentului, Promotorul Evenimentului, Promotorul Campionatului sau orice altă organizație relevantă este ca acestea să poată solicita ca eu să respect

with the requirements imposed by them, including any requirements included in the following documents and/or in the instruction:

4.1 Passholder documentation relating to Entry to a rally or provision of a pass;

4.2 Briefings, leaflets, brochures, guidance, directives (including from the Clerk of the Course and / or Stewards) and instruction on safety, medical or rescue procedures (including Covid issues), health and safety;

4.3 Bulletins and Supplementary Regulations;

4.4 Conditions set by any other Championship provider; and I agree to comply with and am bound by all such requirements.

5. I undertake not to use substances or methods prohibited by the FIA and FRAS Anti-Doping Regulations and / or defined in the Prohibited List published by the World and National Anti-Doping Agency.

ACKNOWLEDGEMENT OF RISK

6. I am fully aware of, understand, acknowledge and accept the risks inherent in my attendance and / or participation in any Championship event (including Race / Competition / Event, official testing and any associated activities), including the possibility of contacting or spreading communicable diseases (including Covid-19 / SARS-CoV-2) and the possibility of incidents that may result in bodily and / or psychological injury or death, which may arise as a result of competition or any associated activities, including collisions of cars (or parts thereof) with other cars or persons or other property, the actions (whether deliberate or not) or negligence of other drivers or any other personnel present at the Event, exposure to noise, interaction with or use of high voltage or other equipment at the Event and / or in any other way arising from participation in the Event. I am aware and agree that my participation in any Championship Event will be at my sole risk, danger and responsibility.

LIMITATION OF LIABILITY

7. I understand and agree that FRAS, on behalf of itself and on behalf of any director, member, officer, employee, advisor, agent, consultant, representative, successor or assignee (collectively "Representatives") of FRAS and on behalf of the Organisers, the Promoter, any National Sporting Authority, the Motor Clubs and any other organisations directly involved in a Championship Event (collectively "Associated Entities") together with the Representatives of the Associated Entities:

7.1 I disclaim, exclude and limit any and all liability, costs, expenses, damages, losses (including any direct, indirect or consequential losses, property damage, loss of profits, loss of reputation or goodwill, loss of agreements or contracts, loss of sales or business and all interest, penalties

cerințele impuse de aceștia, inclusiv orice cerințe cuprinse în următoarele documente și / sau în instructaj:

4.1 Documentația deținătorului de legitimații privind înscrierea la un raliu sau la eliberarea unei legitimații.

4.2 Briefinguri, pliante, broșuri, îndrumări, directive (inclusiv din partea Directorului de Concurs și / sau a Comisarilor Sportivi) și instructaj privind securitatea, proceduri medicale sau de salvare (inclusiv aspecte legate de Covid), sănătate și siguranță.

4.3 Buletine și Regulamente Particulare.

4.4 Condițiile stabilite de orice alt prestator al Campionatului; și sunt de acord să respect și sunt obligat să respect toate aceste cerințe.

5. Mă angajez să nu folosesc substanțele sau metodele interzise de Regulamentul Anti-Doping FIA și FRAS și / sau definite în Lista Interzisă publicată de Agenția Mondială și Națională Anti-Doping.

ASUMAREA RISCURILOR

6. Sunt pe deplin conștient, înțeleg, recunosc și accept riscurile inerente prezenței și / sau participării mele la orice eveniment din Campionat (inclusiv Concurs / Competiție / Eveniment, teste oficiale și orice activități asociate), inclusiv posibilitatea contactării sau răspândirii bolilor transmisibile (inclusiv Covid-19 / SARS-CoV-2) și posibilitatea unor incidente care pot duce la vătămări corporale și / sau psihice sau la deces, care pot apărea în urma competițiilor sau a oricăror activități asociate, inclusiv coliziunile automobilelor (sau a unor părți ale acestora) cu alte automobile sau persoane sau alte bunuri, acțiunile (deliberate sau nu) sau neglijențele altor piloți sau oricărui alt personal prezent la Eveniment, expunerea la zgomot, interacțiunea sau utilizarea de echipamente de mare tensiune sau de alte echipamente în cadrul evenimentului și / sau în orice alt mod care rezultă din participarea la eveniment. Sunt conștient și sunt de acord că participarea mea la orice eveniment din cadrul Campionatului se va face pe riscul, pericolul și responsabilitatea mea exclusivă.

LIMITAREA RĂSPUNDERII

7. Înțeleg și accept că FRAS, în nume propriu și în numele oricărui director, membru, oficial, angajat, consilier, agent, consultant, reprezentant, succesori sau cesionar (colectiv „Reprezentanții”) ai FRAS și în numele Organizatorilor, al promotorului, al oricărei (oricărui) Autorități Sportive Naționale, al cluburilor de automobilism și al oricăror alte organizații direct implicate într-un Eveniment din cadrul Campionatului (colectiv „Entități Asociate”) împreună cu Reprezentanții Entităților Asociate:

7.1 Refuz, exclud și limitez orice responsabilitate, costuri, cheltuieli, daune, pierderi (inclusiv orice pierderi directe, indirecte sau rezultate, daune materiale, pierderi de profit, pierderi de reputație sau de imagine, pierderi de acorduri sau contracte, pierderi de vânzări sau de

and legal costs), any personal injury or mental harm (including nervous disorders, illness, disability and death) suffered by me howsoever caused, including in connection with all:

7.1.1 Statements, actions or negligence made by me, FRAS or the Representatives or their Associated Entities or Representatives

7.1.2 Regulations, policies or procedures established by FIA / FRAS or its Representatives or the Associated Entities or their Representatives

7.1.3 Breach of any warranty or obligation under any agreement between me and FRAS or their Representatives or Associated Entities or their Representatives

7.2 I agree, in consideration of FIA / FRAS accepting my entry into the Championship, that I waive any rights and / or claims, agree to release, hold harmless and hold harmless FIA / FRAS and their Representatives and any Associated Entities and their Representatives in respect of any liability, costs, expenses, damages and losses referred to in clause 7.1.

8. To the maximum extent permitted by *Applicable Laws*, clause 7 above is binding on me and my heirs and successors in title and is not limited or affected by any other release and / or indemnity granted by me to anyone.

DISCLAIMER

9. I understand that it is my full responsibility to comply with any health and safety obligations or duties incumbent upon me under *Applicable Laws*, *FIA Regulations* and / or *FRAS Regulations* in connection with my participation in the Championship. Neither the FIA / FRAS nor their Representatives assume any responsibility for compliance with these rules.

10. For the avoidance of doubt, the *FIA Regulations* and the *FRAS Regulations* do not contain any advice or guidance in relation to *Applicable Laws* and neither the FIA / FRAS nor their Representatives make any representation or warranty that the information contained in the *FIA Regulations* or the *FRAS Regulations* complies with *Applicable Laws*.

11. With reference to clause 6 above, I fully understand and agree that neither the FIA nor FRAS nor their Representatives make any representation or warranty, express or implied, as to the security of participation or attendance at Championship Events or Competitions or associated activities to the fullest extent permitted by *Applicable Laws*.

12. I fully understand and accept that neither the FIA, FRAS nor their Representatives make any representation or warranty, express or implied, as to quality, suitability or fitness for purpose:

afaceri și toate interesele, penalizările și costurile legale), orice vătămare personală sau psihică (inclusiv tulburări nervoase, boli, dizabilități și deces), suferite de mine, indiferent de cauză, inclusiv în legătură cu toate:

7.1.1 Declarațiile, acțiunile sau neglijențele făcute de mine, de FRAS sau de Reprezentanții sau de Entitățile Asociate sau Reprezentanții acestora

7.1.2 Regulamentele, politicile sau procedurile stabilite de FIA / FRAS sau de Reprezentanții săi sau de Entitățile Asociate sau de Reprezentanții acestora

7.1.3 Încălcarea oricărei garanții sau obligații în temeiul oricărui acord dintre mine și FRAS sau Reprezentanții acestora sau Entitățile Asociate sau Reprezentanții acestora

7.2 Sunt de acord, în considerarea acceptării de către FIA / FRAS a înscrierii mele în Campionat, că renunț la orice drepturi și / sau pretenții, sunt de acord să exonerez, să scutesc de orice răspundere și să nu dau în judecată FIA / FRAS și Reprezentanții acestora, precum și orice Entități Asociate și Reprezentanții acestora în legătură cu orice răspundere, costuri, cheltuieli, daune și pierderi menționate în clauza 7.1.

8. Până la limita maximă permisă de *Legile Aplicabile*, clauza 7 de mai sus este obligatorie pentru mine și pentru moștenitorii și succesorii mei în drepturi și nu este limitată și nici afectată de orice altă eliberare și / sau despăgubire acordată de mine cuiva.

DECLINARE A RESPONSABILITĂȚII

9. Înțeleg că este responsabilitatea mea deplină de a respecta orice obligații sau îndatoriri legate de sănătate și securitate care îmi revin în temeiul *Legilor Aplicabile*, al *Regulamentelor FIA* și / sau al *Regulamentelor FRAS*, în legătură cu participarea mea în Campionat. Nici FIA / FRAS și nici Reprezentanții acestora nu își asumă vreo responsabilitate în legătură cu respectarea acestor reguli.

10. Pentru evitarea oricărui dubiu, *Regulamentele FIA* și *Regulamentele FRAS* nu conțin niciun sfat sau îndrumare în legătură cu *Legile Aplicabile* și nici FIA / FRAS, nici Reprezentanții acestora nu fac nicio declarație sau garanție că informațiile cuprinse în *Regulamentele FIA* sau *Regulamentele FRAS* sunt conforme cu *Legile Aplicabile*.

11. Referitor la clauza 6 mai sus menționată, înțeleg pe deplin și accept că nici FIA, nici FRAS și nici Reprezentanții acestora nu fac nicio afirmație sau garanție, expresă sau implicită, cu privire la securitatea participării sau a prezenței la Evenimentele sau Competițiile Campionatului sau la activitățile asociate, în măsura maximă permisă de *Legile Aplicabile*.

12. Înțeleg și accept pe deplin faptul că nici FIA, nici FRAS și nici Reprezentanții acestora nu fac nicio afirmație sau garanție, expresă sau implicită, cu privire la calitatea, conformitatea sau adaptabilitatea în scopul:

12.1 any equipment, security structures or facilities at any venue hosting Championship Events or which I am required to attend in connection with my participation in the Championship.

12.2 Any products supplied by third parties (other than the FIA or FRAS) in connection with my participation in the Championship or my attendance at any Championship Event.

13. I am also fully aware and accept that the technologies used in the competition cars, circuits, roads and safety technologies are state of the art in terms of scientific, technical and engineering knowledge. These technologies are therefore subject to continuous change and development.

MEDICAL CONSENT

14. If I suffer any injury during a Championship Event, I hereby expressly authorise all medical treatment, rescue operations, arrangements for my transport to hospital or other emergency measures which personnel appointed by the FIA, the FRAS and / or the Event Organiser deem necessary for my well-being and undertake to pay all costs thereof.

INSURANCE

15. I fully understand and accept this:

15.1 The FIA, FRAS and Associated Entities assume no responsibility for providing adequate insurance cover for all risks arising from my participation in the Championship, unless otherwise provided by *Applicable Laws*.

15.2 The risks arising and the cover required will vary according to my particular circumstances and requirements and accordingly it is my full responsibility to take out adequate insurance and any other protective measures which may be required in connection with my participation in the Championship, and which may be required by *Applicable Laws*, *FIA Regulations* and *FRAS Regulations*, including adequate insurance for:

15.2.1 Damage to or loss of property

15.2.2 Any personal injury I may suffer or death, including financial loss (e.g. loss of income and medical expenses) resulting from any injury or death

15.2.3 Liability cover for damage, loss or injury which may be suffered by a third party (including another crew) as a result of my participation in the Championship

16. I confirm that I am aware of and have taken out adequate insurance and any other protective measures that may be required as per clause 15. I undertake to maintain such insurance for the duration of my participation in the

12.1 Oricărui echipament, structuri de securitate sau facilități de la orice locație care găzduiește Evenimentele Campionatului sau la care sunt nevoit să particip în legătură cu participarea mea în Campionat.

12.2 Oricărui produse furnizate de către terți (în afară de FIA sau FRAS) în legătură cu participarea mea la Campionat sau cu prezența mea la orice Eveniment din Campionat.

13. Sunt, de asemenea, pe deplin conștient și accept că tehnologiile utilizate la automobilele de concurs, circuitele, drumurile și tehnologiile de securitate sunt de ultimă generație din punctul de vedere al cunoștințelor științifice, tehnice și inginerești. Prin urmare, aceste tehnologii sunt supuse unor schimbări și dezvoltări continue.

CONSIMȚĂMÂNT MEDICAL

14. Dacă sufăr vreo vătămare în timpul unui Eveniment din Campionat, autorizez în mod expres prin prezenta toate tratamentele medicale, operațiunile de salvare, aranjamentele pentru transportul meu la spital sau alte măsuri de urgență pe care personalul desemnat de FIA, de FRAS și / sau de Organizatorul Evenimentului le consideră necesare pentru bunăstarea mea și mă angajez să plătesc toate costurile aferente.

ASIGURĂRI

15. Înțeleg și accept acest lucru pe deplin:

15.1 FIA, FRAS și Entitățile Asociate nu își asumă nicio responsabilitate în ceea ce privește furnizarea unei acoperiri de asigurare corespunzătoare pentru toate riscurile care decurg din participarea mea în Campionat, cu excepția cazului în care *Legile Aplicabile* prevăd altfel.

15.2 Riscurile apărute și acoperirea necesară vor varia în funcție de circumstanțele și cerințele mele particulare și, în consecință, este responsabilitatea mea deplină să închei o asigurare adecvată și orice alte măsuri de protecție care pot fi necesare în legătură cu participarea mea în Campionat, și care pot fi solicitate de *Legile Aplicabile*, *Regulamentele FIA* și *Regulamentele FRAS*, inclusiv o asigurare adecvată pentru:

15.2.1 Daune sau pierderi ale bunurilor mele

15.2.2 Orice vătămare corporală sau deces pe care l-aș putea suferi, incluzând pierderile financiare (de exemplu, pierderea veniturilor și cheltuielile medicale) rezultate din orice vătămare sau deces

15.2.3 Acoperirea de răspundere civilă pentru daune, pierderi sau vătămări care pot fi suferite de un terț (inclusiv de un alt echipaj) ca urmare a participării mele în Campionat

16. Confirm că am luat la cunoștință și am încheiat o asigurare adecvată și orice alte măsuri de protecție care pot fi necesare, conform clauzei 15. Mă angajez să mențin această asigurare pe toată durata participării mele în

Championship and, where appropriate, to maintain it to cover losses and claims arising from my participation.

PUBLIC DECLARATIONS

17. I undertake to:

17.1 Participate in Championship Events in a personal and neutral capacity and will not make / present statements or comments of a political, religious or personal nature, in particular in breach of the general principle of neutrality promoted by the FIA and FRAS in accordance with the provisions of its Statutes, unless they have been approved in advance in writing by the FIA or FRAS.

17.2 I shall refrain from any public statement or comment, in any form whatsoever, which might damage, weaken or defame the reputation, good name, name and / or image of the Championship, the FIA, the FRAS and / or any of the Associated Entities.

17.3 I shall at all times do my utmost to promote and encourage support for the Championship and motor sport in general.

17.4 Subject to my commitments to my team and as far as reasonably possible, I will be available to all branches of the media at all times during all Championship Events.

APPLICABLE LAW AND JURISDICTION

18. I agree, as to my legal rights, that:

18.1 This Competitors Declaration and any dispute or claim arising out of or in connection with it or its subject matter or formation, or any dispute arising out of or related to the present rules, including concerning the conclusion, performance or termination thereof, shall be submitted to the Romanian Tribunal of Sports Arbitration (T.R.A.S.) in Bucharest, Romania, and shall be resolved in accordance with the T.R.A.S.' Arbitration Rules by three arbitrators appointed by the T.R.A.S.' Management Board. The seat of arbitration shall be Bucharest, Romania and the language of the arbitration shall be Romanian.

18.2 The Romanian Tribunal of Sports Arbitration shall have exclusive jurisdiction to settle any dispute or claim arising out of or in connection with this Competitors Declaration or its subject matter or formation.

19. I agree that any matters relating to the investigation and enforcement of the *FIA Regulations* and *FRAS Regulations* shall be subject to the jurisdiction of the Romanian Tribunal of Sports Arbitration.

20. I therefore agree to the arbitration clause set out in paragraph 18.1 in favour of the Romanian Tribunal of Sports Arbitration.

Campionat și, după caz, să o mențin pentru a acoperi pierderile și revendicările rezultate în urma participării mele.

DECLARAȚII PUBLICE

17. Mă angajez să:

17.1 Particip la Evenimentele Campionatului în calitate personală și neutră și nu voi face / prezenta declarații sau comentarii de natură politică, religioasă sau personală, în special prin încălcarea principiului general de neutralitate promovat de FIA și FRAS în conformitate cu prevederile Statutelor sale, cu excepția cazului în care acestea au fost aprobate în prealabil în scris de FIA sau FRAS.

17.2 Mă abțin de la orice declarație publică sau comentariu, sub orice formă, care ar putea afecta, slăbi sau defăima reputația, renumele, numele și / sau imaginea Campionatului, a FIA, a FRAS și / sau a oricăruia dintre Entitățile Asociate.

17.3 Fac tot timpul tot posibilul să promovez și să încurajez sprijinul pentru Campionat și pentru sportul cu motor în general.

17.4 Sub rezerva angajamentelor mele față de echipa mea și în măsura în care este posibil în mod rezonabil, voi fi disponibil pentru toate ramurile mass-media, în orice moment pe durata tuturor Evenimentelor Campionatului.

LEGISLAȚIE APLICABILĂ ȘI JURISDICȚIE

18. Sunt de acord, în ceea ce privește drepturile legale, că:

18.1 Prezenta Declarație a Concurenților și orice litigiu sau reclamație care rezultă din sau în legătură cu aceasta sau cu obiectul sau formarea acesteia, respectiv orice dispută care decurge din sau este în legătură cu prezentul regulament, inclusiv referitoare la încheierea, executarea ori desființarea acestuia, va fi înaintată Tribunalului Român de Arbitraj Sportiv (T.R.A.S.) din București, România și va fi soluționată în conformitate cu Regulile de Arbitraj T.R.A.S. de către trei arbitri desemnați de Colegiul de Conducere al Tribunalului Român de Arbitraj Sportiv. Locul arbitrajului va fi în București, România, iar limba arbitrajului va fi limba română.

18.2 Tribunalul Român de Arbitraj Sportiv are competența exclusivă de a soluționa orice litigiu sau reclamație care rezultă din sau în legătură cu această Declarație a Concurenților sau cu obiectul sau formarea sa.

19. Sunt de acord ca orice aspecte legate de investigarea și punerea în aplicare a *Regulamentelor FIA* și *Regulamentelor FRAS* să fie supuse jurisdicției Tribunalului Român de Arbitraj Sportiv.

20. Prin urmare, sunt de acord cu clauza arbitrală stabilită la paragraful 18.1 în favoarea Tribunalului Român de Arbitraj Sportiv.

INTERPRETATION

21. If any provision or part of this Competitors Declaration is or becomes invalid, illegal or unenforceable, it shall be deemed deleted, but this shall not affect the validity and enforceability of the other provisions of this Competitors Declaration.

22. In this Competitors Declaration, any expression following the words “including”, “include”, “in particular”, “for example” or any other similar expression shall be construed as indicative and shall not limit the meaning of the words preceding those terms.

AUTHORITY

23. I confirm that I have been advised by legal counsel of my rights and responsibilities in connection with this Competitors Declaration and the practical repercussions and effects of agreeing to this Competitors Declaration and that I fully understand and accept all the terms set forth in this Competitors Declaration.

24. I have the capacity and have obtained all necessary and appropriate approvals to enable me to execute, deliver and perform my obligations under this Competitors Declaration. Subject to any general principles of law limiting my obligations, my obligations under this Competitors Declaration are legal, valid, binding and enforceable.

This document has been executed and takes effect as from February 21th 2024. It is understood and agreed that the terms of this Competitors Declaration shall be deemed incorporated into and form part of all the contractual documents concluded between myself and the FRAS in connection with my participation in the 2024 National Rally Championship.

Signed as a unilateral undertaking by:

Driver / Co-driver Name:

.....

Driver / Co-driver Signature:

.....

DATA PROTECTION NOTICE

In accordance with Regulation 2016/679/EU on the protection of personal data, we ask you to express your THE AGREEMENT ON THE PROCESSING OF PERSONAL DATA by FIA or FRAS by signing this Competitors Declaration.

INTERPRETARE

21. Dacă orice prevedere sau parte a acestei Declarații a Concurenților este sau devine invalidă, ilegală sau neexecutorie, aceasta se consideră eliminată, dar acest fapt nu va afecta validitatea și aplicabilitatea celorlalte prevederi ale prezentei Declarații a Concurenților.

22. În prezenta Declarație a Concurenților, orice expresie care urmează după termenii „inclusiv”, „include”, „în special”, „de exemplu” sau orice altă expresie similară trebuie interpretată ca fiind orientativă și nu trebuie să limiteze sensul cuvintelor care precedă acești termeni.

AUTORITATE

23. Confirm că am fost informat de consultanți juridici cu privire la drepturile și responsabilitățile mele în legătură cu această Declarație a Concurenților, precum și cu repercusiunile și efectele practice ale acordului cu această Declarație a Concurenților și că înțeleg și accept pe deplin toți termenii stabiliți în această Declarație a Concurenților.

24. Am capacitatea și am obținut toate aprobările necesare și oportune pentru a-mi permite să execut, să furnizez și să îndeplinesc obligațiile care decurg din prezenta Declarație a Concurenților. Sub rezerva oricăror principii generale de drept care îmi limitează obligațiile, obligațiile mele în temeiul prezentei Declarație a Concurenților sunt legale, valabile, obligatorii și executorii.

Prezentul document a fost încheiat și intră în vigoare de la 21 Februarie 2024. Se înțelege și se convine că termenii prezentei Declarații a Concurenților vor fi considerați ca fiind integrați și făcând parte din toate documentele contractuale încheiate între mine și FRAS în legătură cu participarea mea în Campionatul Național de Raliuri 2024.

Semnat ca angajament unilateral de către:

Numele Pilotului / Co-pilotului:

.....

Semnătura Pilotului / Co-pilotului:

.....

AVIZ PRIVIND PROTECȚIA DATELOR

Conform Regulamentului 2016/679/UE privind protecția datelor cu caracter personal, avem rugămintea de a vă exprima ACORDUL PRIVIND PRELUCRAREA DATELOR CU CARACTER PERSONAL de către FIA și / sau FRAS, prin bifarea semnarea acestei Declarații a Concurenților.



FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV