

# **Regulamentul Campionatului Național de Raliuri**

## **1. GENERALITATI**

Federatia Romana de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Raliuri. Campionatul cuprinde raliurile înscrise în Calendarul competițional.

### **1.1 APLICAREA REGULAMENTULUI**

**1.1.1** FRAS prin Comisia Nationala de Raliuri, cu avizul Consiliului Federal, elaboreaza, aplica, interpreteaza sau modifica prezentul regulament.

Orice încălcări ale acestor reglementări vor fi raportate Comisarilor Sportivi, care pot impune penalizari. Cazurile care nu sunt prevăzute în acest regulament vor fi solutionate de Comisarii Sportivi, singurii care au puterea de a decide pe timpul raliului.

**1.1.2** Directorul sportiv este însărcinat cu punerea în aplicare a acestor reglementări și a regulamentului particular în timpul derulării raliului și sesizeaza sau informeaza Comisarii Sportivi de orice incident important care impune o decizie a acestora.

**1.1.3** Tot ce nu este autorizat în mod expres de aceste reguli, este interzis.

### **1.2 LIMBĂ OFICIALĂ**

**1.2.1** Pentru Campionatul Național de Raliuri și raliurile candidate, limba oficială este limba română.

**1.2.2** In cazul in care se face apel la reglementari FIA elaborate intr-o limba de circulatie internationala, numai traducerea aprobata de FRAS in limba romana poate fi utilizata.

### **1.3 INTERPRETAREA REGULAMENTULUI**

**1.3.1** În cazul în care se naște vreo dispută în legătură cu interpretarea prezentului regulament, numai FRAS (prin Comisiile de specialitate, Consiliul Federal, Comisia de Apel) are autoritatea să ia o decizie.

**1.3.2** In mod similar, in cazul in care se naste vreo disputa din aplicarea sau interpretarea prezentului regulament si a textului in limba romana rezultat din traducerea de la art. 1.2.2, FRAS va solutiona disputa, acordand intaietate prezentului regulament.

**1.3.3** Sanctiunile de orice fel prevazute in prezentul regulament se impart in "penalizari" si "sanctiuni disciplinare". Penalizarile se judeca de catre CCS iar sanctiunile disciplinare de catre Comisia de Disciplina a FRAS.

### **1.4 VALABILITATE**

Aceste reglementari sunt valabile din data aprobarii de catre Consiliu Federal. Orice modificari ulterioare vor fi aplicate de la data pe care o va stabili Consiliul Federal FRAS si vor fi publicate cu litera distincta.

## **2. DEFINIȚII**

### **2.1 BULETIN**

Document oficial scris, care este parte integrantă a regulamentului particular al raliului, destinat să îl modifice, să îl clarifice sau să îl completeze.

### **2.2 COMUNICAT**

Document scris, oficial, de natura informativa care poate fi emis fie de catre directorul organizatoric fie de catre Comisarii sportivi.

### **2.3 ZONA DE CONTROL**

Suprafata cuprinsa intre primul panou galben de avertizare si ultimul panou bej cu trei dungi transversale este considerata zona de control.

## **2.4 ECHIPAJ**

**2.4.1.** Un echipaj este format din două persoane la bordul fiecărui automobil de raliu, nominalizate ca pilot și copilot.

**2.4.2.** In cazuri cu totul exceptionale, copilotul poate conduce in timpul raliului, cel mult pana la sosirea in primul parc de service, dupa care nu poate continua la volan, decat cu aprobarea Directorului Sportiv. Acesta nu va putea aproba continuarea raliului pentru un copilot debutant, decat daca dupa parcul de service si pana la finalul raliului nu mai este de parcurs nici o proba speciala.

**2.4.3.** Pilotul își asumă responsabilitatea înscrierilor în carnetul de bord, atunci când copilotul nu este la bordul mașinii în timpul raliului.

**2.4.4.** Este interzis echipajului sa accepte a treia persoana la bordul automobilului de competiții. Orice astfel de caz va fi raportat Comisarilor Sportivi care vor penaliza echipajul cu excluderea din competiție. Ca exceptie de la aceasta regula este transportarea unei persoane rănite.

**2.4.5.** Membrii echipajului care participă în Campionatul Național de Raliuri trebuie să fie posesori ai Licențelor de sportiv eliberate de către Federația Română de Automobilism Sportiv, valabile pe anul în curs pentru raliu.

Sunt admiși piloți și copiloți - rezidenți români sau nerezidenți, cetateni ai unui stat membru al Uniunii Europene - care posedă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă. Posesorilor unei licențe naționale valabile emise de Autoritatea Sportiva (in sens FIA) a unui Stat membru al Uniunii Europene li se va elibera licența FRAS dupa o procedura speciala de echivalare, sau in baza agrementelor bilaterale in vigoare intre FRAS si autoritatile respective.

Sunt deasemenea admiși în competiție piloți și copiloți rezidenți români sau nerezidenți, posesori ai unei licențe internaționale FIA, valabilă pentru raliuri pe perioada competiției

**2.4.6.** Toți piloții și copiloții, admiși în competiție, ca și echipele acestora, vor puncta în clasamentele finale ale competiției în funcție de poziția obținută. Punctele obținute vor fi luate în calcul la finalul sezonului competițional după criteriile de clasificare stabilite de FRAS. Totuși, Campionii Naționali ai României vor fi desemnați din rândul deținătorilor de licență FRAS. În cazul în care la sfârșitul sezonului echipajul cu cele mai multe puncte acumulate a participat in baza unei licențe internaționale FIA, acesta va fi declarat Câștigător al competiției si va primi toate drepturile ce decurg din poziția obținută, inclusiv trofee și premiile cuvenite, dar nu va putea obține titlul de Campion National al României.

**2.4.7.** Piloților participanți cu o licența internațională FIA li se acorda numere de concurs din seria 100, începând cu 101, 103, 105, etc., numerele pare fiind rezervate copiloților lor, dacă acestia au același statut.

**2.4.8.** Sunt admise în competiție echipele care prezintă licență FRAS valabilă pentru competiția respectivă.

**2.4.9.** Responsabilitatea pentru acceptul Autorității Sportive a țării de rezidență legată de participarea la această competiție, revine în totalitate concurentului (club, asociație sportivă, persoană juridică, echipă) și/sau pilotului/copilotului care îl reprezintă.

Piloții și copiloții admiși în competiție, echipele acestora, se supun reglementărilor legale antidopaj emise de Agenția Națională Anti – Doping și Autoritatea Națională pentru Sport și Tineret.

## **2.5 ZIUA**

Fiecare parte a raliului, separată peste noapte printr-un parc închis. În cazul în care, seara, este organizată doar o probă super-specială, înainte de Ziua 1, aceasta se considera a fi inclusă în secțiunea 1 și deci parte din Ziua 1.

## **2.6 DECIZIA**

Un document emis de către directorul sportiv sau comisarii sportivi pentru a anunța concluziile în urma cercetărilor, audierilor sau investigațiilor.

## **2.7 FINALUL EVENIMENTULUI**

Evenimentul se termina dupa afisarea Clasamentului oficial final. Elementele competitionale ale raliului se termina la ultimul control orar.

## **2.8 HOLDING PARK - PARC CU ACCES LIMITAT**

La fel ca un parc închis, cu deosebirea ca reprezentanților acreditați mass-media și personalului echipei li se permite accesul.

## **2.9 NEUTRALIZAREA**

Perioadă pe timpul căreia echipajele sunt oprite de către Colegiul Comisarilor Sportivi la propunerea Directorului Sportiv. Pe timpul neutralizării se aplică normele parcului închis.

## **2.10 PARC ÎNCHIS**

Locație bine delimitată în care reparațiile sau asistența din exterior sunt interzise și unde numai oficialii autorizați sunt admiși. Asistența din exterior este permisă numai dacă este în mod expres prevăzută de aceste regulamente sau de regulamentul particular al raliului.

## **2.11 SERVICE INTERZIS**

Utilizarea sau primirea de către echipaj a oricărui material (solid sau lichid, altul decât alimentele sau apa potabilă destinată membrilor echipajului), a pieselor de schimb, a uneltelor sau echipamentelor, altele decât cele transportate în automobilul de competiție, în afara parcurilor de service sau a celor pentru care acest lucru este prevăzut în mod expres, este considerat Service Interzis. Prezența personalului echipei, definită la articolul 35.2 reprezintă de asemenea Service Interzis.

Echipajele care beneficiază de Service Interzis, încălcând prevederile acestui articol sau pe cele de la art. 35.2 sunt penalizate de Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție.

FRAS va putea aplica pentru efectuarea de Service Interzis și sancțiuni disciplinare.

## **2.12 RECUNOAȘTEREA**

Este considerată recunoaștere prezența pe traseul raliului în orice mod a oricărui membru al unui echipaj care intenționează să se înscrie la raliu, după anunțarea traseului.

## **2.13 PLANUL ORAR AL RECUNOAȘTERII**

Planul orar specificat în regulamentul particular în care echipajele se familiarizează cu traseul raliului.

## **2.14 REGRUPAREA**

O oprire stabilită de Organizatori în regim de parc închis sau parc cu acces limitat, care are o verificare a timpului de intrare și de ieșire, pentru a da posibilitate respectării programului, pe de o parte, și pentru a regrupa automobilele de competiție existente încă în raliu, pe de altă parte. Perioada de oprire poate varia de la un echipaj la altul.

## **2.15 SECȚIUNEA**

Prin SECȚIUNE se înțelege partea raliului cuprinsă între:

- Startul raliului sau startul într-una din Zilele raliului și prima oprire pentru regrupare.
- Două opriri succesive pentru regrupare.
- Ultima regrupare și sosirea de la sfârșitul Zilei sau a raliului.

## **2.16 SERVICE**

Orice lucrare tehnică (manopera) efectuată la automobilul de competiție pe timpul raliului.

## **2.17 ÎNCEPEREA EVENIMENTULUI**

Evenimentul începe din ziua verificărilor administrative sau a recunoașterilor (în funcție de care e prima).

Elementele competitionale ale raliului încep de la primul control orar.

## **2.18 PROBA SUPER SPECIALĂ**

O probă specială a unui raliu, organizată pe un traseu concentrat, în așa fel încât să poată fi vizionată de un grup mare de spectatori cu posibilitatea de a lua startul mai mult de o mașină în același timp.

Lungimea unei probe Super speciale va fi între 1,2 km și 5 km.

## **2.19 CARNETUL DE CONTROL**

Carnet folosit pentru semnături și pentru înregistrarea timpilor obținuți la diferite posturi de control de pe traseul raliului.

## **3. OFICIALII UNUI RALIU**

### **3.1. COMISARII SPORTIVI**

Colegiul Comisarilor Sportivi este întotdeauna format din trei membri. Comisarii Sportivi ai unui raliu sunt propuși de Comisia Centrală de Arbitri Biroului Executiv al Federației Române de Automobilism Sportiv, care aproba componenta Colegiului și stabilește Președintele acestuia. Pe parcursul întregului raliu, Comisarii Sportivi comunica cu Directorul sportiv. Cel puțin unul din Comisari va fi în imediata apropiere a centrului de decizie – la Secretariatul raliului.

Comandamentul și secretariatul vor fi amplasate cât mai aproape de parcul de service al raliului.

### **3.2. DELEGAȚI FRAS**

Minim următorii delegați vor fi numiți de către FRAS:

#### **3.2.1. DELEGATUL TEHNIC**

Seful Comisarilor tehnici va fi numit de Biroul Federal, la propunerea Comisiei Nationale de Raliuri, și va ține legătura cu Directorul Sportiv.

#### **3.2.2. OBSERVATORUL FEDERAL**

Observatorul federal va inspecta și aprecia raliul din toate punctele de vedere, sarcina sa principală fiind de a raporta către FRAS modul în care s-au respectat toate prevederile regulamentare.

Observatorul FRAS nu are putere de decizie, însă poate fi consultat de Comisarii Sportivi dacă aceștia consideră necesar.

Observator federal este numit de regulă, din rândul membrilor Consiliului Federal al FRAS.

În unele cazuri această funcție va putea fi îndeplinită și de arbitri cu experiență îndelungată, desemnați la începutul sezonului și avizați de către Consiliul federal.

#### **3.2.3. OFICIALUL RESPONSABIL DE RELAȚIA CU CONCURENȚII**

Principala îndatorire a acestuia este de a furniza informații sau clarificări concurenților pe timpul raliului. Acest oficial trebuie să fie ușor de identificat și de contactat de către concurenți și în același timp și de oficialii cursei care doresc să transmită concurenților informații importante.

Comisia Centrală de Arbitri va desemna, cu avizul federației, un RESPONSABIL al RELAȚIILOR cu SPORTIVII dintre sportivii sau arbitrii cu experiență care cunosc regulamentele în vigoare.

#### **3.2.4. OBSERVATORUL ARBITRILOR**

La propunerea Comisiei de Raliuri, Biroul federal va desemna un arbitru pentru funcția de OBSERVATOR al ARBITRILOR la fiecare etapă a Campionatului de Raliuri. Acesta urmărește activitatea arbitrilor de la un raliu și întocmește raportul de specialitate.

#### **3.2.5. DELEGATUL ÎNSĂRCINAT CU SECURITATEA**

La propunerea Comisiei de Raliuri, Biroul federal va numi 2-4 arbitri pentru securitatea în competiții în cadrul Campionatului Național de Raliuri, dintre care se va delega ȘEFUL SECURITĂȚII pentru fiecare raliu.

#### **3.2.6. ȘEF TRASEU**

La propunerea Comisiei de Raliuri, Biroul federal va delega un arbitru cu experiență pentru funcția de ȘEF TRASEU.

## **4. AUTOMOBILE ADMISE**

**4.1.** Automobilele admise sunt cele omologate la data verificărilor preliminare, grupate conform definițiilor și clasificării Anexei J a Codului Sportiv Internațional, art. 251, după cum urmează:

**4.1.1.** Automobile de **Grupa N** – (Anexa J, art. 254) și celelalte asimilate acestei grupe. Pe clase de cilindree echivalentă :

Clasa N1   pana la 1400 cmc

Clasa N2   de la 1400 pana la 1600 cmc

Clasa N3   de la 1600 pana la 2000 cmc

Clasa N4 peste 2000 cmc

**Nota:** Automobilele care au iesit din omologare (omologare expirata) dar raman conforme cu ultima versiune a fisei de omologare si corespund din punct de vedere al normelor de securitate vor fi asimilate pentru campionatul national in cadrul Grupei N.

**4.1.2. Automobile de Grupa A**– (Anexa J, art. 255) și celelalte asimilate acestei grupe. Pe clase de cilindree echivalentă:

Clasa A5 pana la 1400 cmc

Clasa A6 de la 1400 pana la 1600 cmc

Clasa A7 de la 1600 pana la 2000 cmc

Clasa A8 peste 2000 cmc, automobile pe benzina, cu excepția automobilelor cu patru roți motrice și motor supraalimentat sau WRC.

**Nota:** Automobilele care au iesit din omologare (omologare expirata) dar raman conforme cu ultima versiune a fisei de omologare si corespund din punct de vedere al normelor de securitate vor fi asimilate pentru campionatul national in cadrul Grupei A.

**4.1.3. Automobile de Grupa R:** R1, R2 și R3 care se echivalează conform tabelului de mai jos.

ECHIVALENTA GRUPELOR N/A CU GRUPA R	
GRUPA A/N	GRUPA R
Clasa N1 <1400 cmc	R1A (<1400 cmc)
Clasa N2 (1400-1600 cmc)	R1B (1400-1600 cmc)
Clasa A6 (1400-1600 cmc)	R2B (1400-1600 cmc)
Clasa A7 (1600-2000 cmc)	R2C (1600-2000 cmc)
	R3C (1600-2000 cmc)
	R3T (<1600 cmc)
	R3D: (<2000 cmc, cilindree nominală)

Automobilele de Grupa R vor fi inscrise in 2010 in grupa N, respectiv A, conform echivalarii din tabel.

**4.1.4. Automobile Super 2000-Rally** (anexa J, art. 254A-2009)

Automobilele Super 2000-Rally se asimileaza grupei N, clasa N4.

**4.1.5. Automobile de Grupa H** – automobile cu omologare expirată sau fără omologare FIA care nu întrunesc condițiile impuse grupelor N/A. Automobilele cu motoare supraalimentate a căror cilindree echivalentă depășește 2000 cmc, ce sunt incadrate in aceasta grupa vor fi echipate cu restrictor de 38 mm. Pe clase de cilindree echivalentă:

Clasa H1 <1400 cmc,

Clasa H2 1400-1600 cmc

Clasa H3 1600-2000 cmc

Clasa H4 >2000 cmc

**4.1.6 Automobile de Grupa K** - automobile care au omologare dar nu întrunesc condițiile impuse grupelor N/A și automobilele omologate de grupa A8 și/sau asimilate acesteia (WRC) cu patru roți motrice echipate cu motoare supraalimentate a căror cilindree echivalentă depășește 2000 cmc. Aceste automobile vor fi echipate cu restrictor de 34 mm. In cadrul acestei grupe nu vor fi constituite clase de cilindree.

## **4.2. ALTE PRECIZARI**

**4.2.1.** Sunt admise la gr. A automobile Kit Car, daca sunt echipate cu motor cu o capacitate cilindrica corectata mai mica de 1600 cmc si daca omologarea FIA este valabila pentru raliuri. In cazul în care capacitatea motorului este mai mare de 1400 cmc, automobilul Kit Car este acceptat doar daca masa proprie se incadreaza in prevederile articolului 255-6.2 din anexa J. Nu sunt acceptate la gr. A automobilele Kit Car cu motor cu o capacitate cilindrica mai mare de 1600 cmc.

**4.2.2.** Automobilele cu două roți motrice echipate cu un motor turbo diesel, cu o capacitate cilindrică nominală (geometrică) mai mică de 2000 cm<sup>3</sup> sunt acceptate în clasa N3/A7.

**4.2.3.** O clasă de cilindree se constituie cu minimum 5 automobile înscrise și admise la verificarea tehnică inițială. Dacă o clasă nu se constituie, automobilele respective vor trece la clasa imediat superioară constituită. Dacă și clasa imediat superioară este în aceeași situație (nu este constituită), automobilele vor fi admise în concurs, dar vor participa în competiție sub regimul de „clasă neconstituită”.

**4.3.3.** Clasamentul 2RM este rezervat automobilelor din Grupa A, R, N și H

## **5. CAMPIONATUL DE RALIURI**

### **5.1. CALIFICAREA UNUI RALIU PENTRU CAMPIONAT**

**5.1.1** Observatorul federal, Comisarii Sportivii, Directorul Sportiv, Directorul Organizatoric, Șeful Verificării Tehnice, Șeful Securității, Șeful de Traseu, Responsabilul Relației cu Sportivii, Observatorul arbitrilor, Secretarul Șef, vor întocmi rapoarte finale care vor fi trimise la Federația Română de Automobilism Sportiv, până în prima zi de marți, după terminarea competiției.

**5.1.2** Un raliu se califica pentru următorul Campionat Național de Raliuri în baza punctajului acordat de Observatorul federal prin Raportul de observare și pe baza propunerilor Comisiei Naționale de Raliuri, și, eventual, a sondajelor și consultărilor făcute de comisie, ținându-se seama de rapoartele Comisariilor Sportivi, Directorului Sportiv, și a Șefului Securității. Raportul final este aprobat de Consiliul Federal.

**5.1.3** Orice raliu anulat care face parte din Campionatul anului curent, nu va fi înscris în campionat în următorii 2 ani, cu excepția cazurilor de forță majoră recunoscute de FRAS.

**5.1.4** Raportul Observatorului federal va fi făcut în conformitate cu respectarea prevederilor din Caietul de sarcini pentru organizatori.

### **5.2. CARACTERISTICILE UNUI RALIU**

**5.2.1.** Durata efectivă a unui raliu se limitează la două zile de pilotaj efectiv. Ziua în care se desfășoară doar proba superspecială nu este considerată zi efectivă de pilotaj.

**5.2.2.** Durata maximă programată a unei zile nu poate depăși 18 ore de conducere pentru niciun echipaj. Un total maxim de 3 ore de regroupare poate fi adăugat la acest total. Acest calcul nu se referă la ziua în care se desfășoară doar proba superspecială.

**5.2.3.** Pentru zilele în care durata este de 6 ore sau mai mult, timpul minim de oprire va fi de 6 ore.

**5.2.4.** Viteza medie pe secțiunile de drum va fi lăsată la aprecierea organizatorilor, dar întotdeauna trebuie să se conformeze cu dispozițiile legale de pe secțiunile de drum unde se desfășoară raliul. Această viteză trebuie să fie specificată în roadbook.

**5.2.5** Distanța totală a probelor speciale este stabilită între 100 km și 130 km. În cazul în care o competiție națională este candidată sau face parte dintr-o competiție internațională al cărui regulament impune un nr. de km. mai mare de 130 km de probă specială acesta se va desfășura în condițiile impuse de regulamentul internațional. La propunerea Comisiei Naționale de Raliuri, Consiliul Federal poate modifica coeficientul raliului în funcție de nr. de km. de Proba Specială și gradul de dificultate al acestora.

**5.2.6.** O etapă de Campionat trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- procentul probelor speciale minimum - 30%
- lungimea minimă a probei speciale - 2,5 km
- lungimea maximă a probei speciale - 30 km
- lungimea minimă a SuperSpecialei - 1,2 km
- număr maxim de treceri pe o probă specială - 3

**5.2.7.** Organizarea unei probe SUPERSPECIALE este obligatorie. Un plan separat sau o schiță a acesteia și un plan de securitate detaliat al Superspecialei va fi trimis alături de celelalte documente ale raliului, spre aprobare.

Se recomandă ca suprafața traseului SUPERSPECIALEI (asfalt, macadam) să fie aceeași cu a raliului în care este inclusă.

### **5.3. SUPER RALLY**

**5.3.1** Echipajelor care nu au reușit să termine o etapă dintr-un raliu din cauza depășirii limitei de timp admise, datorită ratării punctului de control sau din cauza unui abandon tehnic, li se permite să reia startul la următoarea etapă a aceluiași raliu, în sistemul Super Rally.

**5.3.2** De această prevedere nu pot beneficia echipajele excluse pentru neconformitatea automobilelor, sau cele excluse pentru încălcarea regulilor de circulație și/sau ca urmare a refuzului Colegiului Comisarilor Sportivi.

**5.3.3.** Înainte de plecarea în cea de-a doua ZI, automobilul de competiții admisibil pentru Super Rally trebuie să se prezinte în parcul închis, înainte de startul în următoarea zi, la momentul impus de oficialii cursei.

**5.3.4.** Echipajul trebuie să informeze Directorul Sportiv de intenția prezentării automobilului lor la o nouă verificare tehnică, înainte de începerea ședinței Colegiului Comisarilor Sportivi de la sfârșitul Zilei în care aceasta a abandonat.

**5.3.5.** Automobilul trebuie să păstreze configurația inițială. Nu este permisă utilizarea altui automobil, sau a aceluiași cu care echipajul a fost înscris la raliu, dacă acesta nu respecta configurația inițială, aceeași caroserie și același motor, identificate după serii.

**5.3.6.** Înainte de a relua startul în a doua ZI, automobilele respective trebuie obligatoriu reverificate de Comisarii tehnici și trebuie să corespundă din toate punctele de vedere cu cele înscrise inițial în raliu.

**5.3.7.** Echipajele care reiau startul în sistem Super Rally, nu vor figura în clasamentul final al raliului respectiv. Totuși, pentru fiecare ZI, se acordă 3 puncte bonus, 2, 1, echipajelor participante conform regulii Super Rally clasate pe locurile I, respectiv II și III, în clasamentul general (FIA) al zilei respective, exclusiv grupe, clase, echipe. Aceste puncte bonus se vor adăuga echipajelor respective numai în clasamentul general (FIA) la final de Campionat.

**5.3.8.** Automobilele de competiții ale echipajelor participante conform regulii Super Rally vor rămâne în parcul închis de la sfârșitul raliului până la publicarea clasamentelor finale. Încălcarea acestei prevederi de echipajele care au participat într-una din zilele raliului sub regula Super Rally va fi sancționată disciplinar de FRAS.

### **5.4. DOCUMENTE STANDARD**

**5.4.1** Regulamentele particulare, carnetul de control, roadbook-ul, precum și formularul de înscriere trebuie să fie conforme cu cele standard FRAS. Ghidul raliului, traseul, lista de start și rezultatele raliului trebuie să respecte formatul aprobat.

**5.4.2** Ghidul oficial al raliului și regulamentul particular vor fi publicate pe site-ul evenimentului în funcție de calendar. O versiune tipărită a ghidului și a regulamentului particular este opțională.

**5.4.3** În cazul etapelor internaționale, diferite documente și, în special, regulamentul particular și orice buletin, vor fi redactate și în limba engleză.

**5.4.4.** Titlul Campionatului FRAS și logo-ul oficial atribuit de către FRAS Campionatului, trebuie să apară pe coperta regulamentului particular din fiecare raliu al Campionatului FRAS, pe orice buletin și pe prima pagină a rezultatelor oficiale și neoficiale.

### **5.5 TAXE DE ÎNSCRIERE**

**5.5.1.** Taxele de înscriere vor fi achitate odată cu înscrierea în competiție, cu cel puțin 14 zile înaintea datei startului competiției.

Solicitarea înscrierii după data și ora prevăzută în regulamentul particular de închidere a înscrierilor, se aprobă cu plata majorată cu 20% a taxei de înscriere.

**5.5.2.** Taxa de înscriere pentru un echipaj este de 200 euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății).

**5.5.3.** Taxa de înscriere pentru un echipaj care participă în cadrul claselor N4 (inclusiv S2000), A6, A7 și H4 este de 400 euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății), cu excepția juniorilor (piloti sub 25 ani).

**5.5.4.** Pentru echipa formată din 2 (două) echipaje taxa de înscriere este de 300 euro. Pentru echipa formată din 3 și 4 echipaje, taxa de înscriere este de 400 euro (în lei, la cursul BNR din ziua plății)

### **5.6. CLASAREA ÎN CAMPIONAT**

#### **5.6.1. Atribuirea de puncte**

Echipajelor li se acorda la fiecare etapă urmatorul punctaj in functie de pozitia din clasamentul general:

Locul 1 - 25 puncte  
Locul 2 - 18 puncte  
Locul 3 - 15 puncte  
Locul 4 - 12 puncte  
Locul 5 - 10 puncte  
Locul 6 - 8 puncte  
Locul 7 - 6 puncte  
Locul 8 - 4 puncte  
Locul 9 - 2 puncte  
Locul 10 - 1 punct

### **5.6.2. Punctaj redus**

Dacă un raliu a fost intrerupt, oprit sau anulat, atunci punctele pentru clasificarea in Campionat vor fi retinute astfel:

- toate punctele, în cazul în care pentru întocmirea clasamentului s-a luat in calcul mai mult de 50% din lungimea probelor speciale programate,
- jumătate din puncte, în cazul în care s-a luat in calcul între 25-50% din lungimea probelor speciale programate.
- zero puncte, în cazul în care pentru clasamentul etapei s-a luat in calcul mai puțin de 25% din lungimea probelor speciale programate.

In cazul in care la etapa respectiva nu se stabileste un clasament oficial, raliul se considera anulat, iar numarul total de etape al Campionatului va fi diminuat cu 1.

### **5.6.3. Numărul de etape din campionat**

La întocmirea clasamentelor anuale individuale se vor lua în calcul etapele la care s-au atribuit puncte, astfel:

Pentru un numar mai mic sau egal cu 6 etape ..... n (toate)

Pentru 7-8 etape .....n-1

Pentru 9-10 etape.....n-2

unde „n” este numarul total de etape la care s-a acordat punctaj (mai mare sau egal cu zero).

La întocmirea clasamentelor pe echipe se vor lua în calcul toate cele „n” etape.

### **5.6.4. Clasamentul final al campionatului**

Pilotul și/sau copilotul inregistrat in CNR pe baza unei licente FRAS, care a totalizat cel mai mare număr de puncte, va fi declarat Campion Național conform prevederilor art. 2.4. In cazul in care un pilot participant in CNR cu licenta internationala FIA totalizeaza un numar mai mare de puncte decat Campionul National, acesta (pilotul FIA) devine Castigator al Campionatului.

Pilotii sau copilotii FRAS participanti pe baza unei licente FRAS, clasati in urma unui pilot/copilot FIA international, nu pot avansa pe acest motiv cu o pozitie in clasament.

Pilotului/copilotului care isi schimba statutul pe parcursul anului, nu i se vor lua in calcul punctele obtinute anterior, avand numere de licenta si de concurs diferite.

## **5.7. EGALITATEA (EX EQUO) ÎN CAMPIONAT**

**5.7.1.** În vederea întocmirii clasamentului final al unui Campionat, departajarea între piloții/copiloții care au obținut același total de puncte va fi după numărul mai mare de locuri întâi, apoi de locuri doi, apoi de locuri trei, etc. obținute în clasamentele generale ale raliurilor care au servit la constituirea totalului de puncte realizat.

**5.7.2.** Dacă după calculul de la 5.7.1. se pastrează egalitatea, se va lua in calcul numărul mai mare de poziții mai bune obținute în clasamentele generale ale tuturor raliurilor la care au participat ambele persoane/echipaje aflate la egalitate (numarul de victorii directe).

**5.7.3** În eventualitatea unei noi egalități, vor fi luați in calcul timpii realizați pe toate probele speciale disputate de ambele persoane aflate la egalitate (pilot, copilot, echipaj, etc.)

**5.7.4** În cazuri cu totul exceptionale, Consiliul Federal va putea atribui același loc ambelor persoane, caz in care va fi obligatorie pentru fiecare din cele doua persoane sa mentioneze in toate mediile, obtinerea locului respectiv „la egalitate cu” cealalta persoana/echipaj.



## **5.8. NOMINALIZAREA ȘI LICENȚIEREA ECHIPELOR**

**5.8.1.** O echipă poate participa și se va clasa în campionat numai pe baza LICENȚEI DE ECHIPĂ FRAS. Echipele pot obține Licență numai dacă nominalizează două echipaje care participă cu automobile omologate FIA.

**5.8.2.** Pot fi nominalizate într-o echipă minimum 2, maximum 4 echipaje, care vor fi înscrise pe Licența de Echipă. În afară de cele două echipaje participante pe automobile omologate, echipele formate din 3/4 echipaje pot nominaliza numai:

- a.- un echipaj care participă pe un automobil de grupa K sau
- b.- un echipaj care participa pe un automobil de grupa H sau
- c.- un echipaj care participă într-o cupă monomarcă (Dacia) sau
- d. -un echipaj al cărui pilot este junior (sub 25 de ani până la 31.12 al anului precedent)

În cazul în care o echipă nominalizează un echipaj participant pe un automobil de grupa K (lit. a), atunci echipa este obligată să nominalizeze un al patrulea echipaj din categoriile b, c sau d.

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

Schimbarea automobilului unui echipaj în timpul Campionatului nu este considerată « modificare », dacă al doilea automobil se încadrează la aceeași categorie cu cel cu care echipajul a fost nominalizat pe Licența de Echipă.

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

Taxa pentru LICENȚA de ECHIPĂ este 800 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

Taxa pentru LICENȚĂ de ECHIPĂ numai pentru o etapă este 200 euro (echivalent în lei la cursul BNR din ziua facturării).

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

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

**5.8.7.** În caz de egalitate în clasamentul pe echipe la sfârșitul sezonului, se va lua în calcul numărul mai mare de locuri 1, 2, 3, ..... obținute în clasamentele etapelor și dacă egalitatea se menține, se ia în considerare echipa care are cel mai bine clasat echipaj în clasamentul general anual.

## **5.9. PILOȚI PRIORITARI**

**5.9.1** Piloții prioritari FRAS sunt cei stabiliți conform clasamentului anului anterior și a criteriilor următoare:

-Piloții prioritari desemnați de către FIA

-Piloții clasati pe primele trei locuri in clasamentul general (FIA)

-pe primul loc stabilit pe baza criteriului celor mai multe probe speciale castigate, desemnat din randul pilotilor din clasamentul general (FIA).

**5.9.2.** Piloții prioritari FRAS și piloții prioritari desemnați de FIA iau startul primii în prima zi a raliului iar în următoarea zi vor lua startul în funcție de poziția din clasamentul provizoriu al primei zile de raliu, pastrandu-și avantajul celor două minute la start față de pilotul precedent.

**5.9.4.** Calitatea de pilot prioritar se pierde la etapele în care pilotul participa pe o mașină neomologată, adică în afara grupelor N și/sau A.

## **6. REGULAMENT PARTICULAR**

### **6.1 APROBAREA REGULAMENTULUI PARTICULAR**

**6.1.1.** Proiectele Regulamentului particular, ale planului orar și harta traseului raliului și al SUPERSPECIALEI și Planurile de securitate ale acestora, documente obligatorii pentru organizatorul unei etape din Campionatul Național de Raliuri, trebuie să fie trimise la secretariatul Federația Română de Automobilism Sportiv cu minimum 60 de zile înaintea datei începerii raliului.

**6.1.2.** În termen de două săptămâni de la primirea proiectului regulamentului particular, FRAS va informa organizatorul cu privire la orice modificare ce trebuie făcută, și va autoriza publicarea lor. Verificarea traseelor PS se face numai înainte cu 45 zile de data înscrierii la recunoaștere a probelor

speciale ale raliului de către un delegat al Comisiei Nationale de Raliuri, al organizatorului al Comisiei de Securitate si al Comisiei de Competiții pentru corectarea eventualelor nereguli.

**6.1.3.** Regulamentul particular trebuie să fie tipărit în format A5.

**6.1.4.** Formele finale, avizate de FRAS prin Comisia de Regulamente, Comisia Nationala de Raliuri și Comisia de Competiții, ale regulamentului particular, planului orar, hărții traseului și a SUPERSPECIALEI, vor fi publicate, OBLIGATORIU, cu minim 30 de zile înainte data începerii raliului.

**6.1.5.** In vederea evitarii recunoasterii interzise a traseului, FRAS va stabili data exacta de la care incepe aceasta interdictie, nu mai tarziu de data publicarii regulamentului particular. Organizatorul raliului este la randul lui obligat sa inscrie aceasta data la loc vizibil, oriunde regulamentul particular va fi distribuit si indiferent pe ce cale va fi acesta adus la cunostinta concurentilor sau a publicului.

## **6.2 MODIFICĂRI ALE REGULAMENTELOR PARTICULARE - BULETINE**

**6.2.1.** Buletinele pot fi emise:

- Până la prima ședință a Colegiului Comisarilor Sportivi (CCS), eventualele modificări efectuate asupra regulamentului particular, planului orar, traseului, probei superspeciale, vor fi publicate sau comunicate tuturor părților interesate, prin "Buletine", datate și numerotate, de către Organizatorul competiției, cu avizul FRAS.

- Încipând cu prima ședință a CCS, eventualele modificări ale regulamentului particular, planului orar, traseului probei superspeciale, ca și publicarea /comunicarea acestora, sunt în sarcina Comisarilor Sportivi.

**6.2.3.** Buletinele vor fi tipărite pe hârtie de culoare galbenă și afisate pe panoul oficial. În plus, acestea pot fi distribuite prin mijloace electronice.

**6.2.4.** Buletinele sunt numerotate și datate. Toate buletinele emise în timpul derulării unei ZILE de raliu, vor fi distribuite sub semnătură, prin ȘEFUL RELAȚIILOR CU SPORTIVII sau un membru al Secretariatului, tuturor echipajelor participante la competiție, în parcurile de service sau în alte locații importante ale raliului, în momente în care membrii echipajelor, reprezentanții acestora, sau șefii de echipa, pot fi contactați.

## **6.3. ROAD BOOK**

**6.3.1.** Echipajele vor primi un road book care conține descrierea detaliată a traseului obligatoriu ce trebuie urmat. Road book-ul va fi pus la dispoziția tuturor concurenților începând cu înscrierea pentru Recunoasteri.

**6.3.2.** Pe timpul raliului, orice abatere de la traseul impus va fi raportată Comisarilor Sportivi. Aceștia vor penaliza echipajul cu excludere pentru service interzis, cu singura excepție când abaterea de la traseu a fost în raza vizuală a unui oficial al raliului și dacă acesta poate atesta că asupra automobilului de concurs nu s-a efectuat service interzis. În acest caz Comisarii Sportivi pot renunța la excludere, dar vor penaliza echipajul cu amenda în valoare de 500 de euro **sau** cu un minut efectiv de penalizare.

## **6.4. CARNETUL DE CONTROL**

**6.4.1.** Cel puțin un set separat al carnetului de control va fi elaborat pentru fiecare secțiune a fiecărei zi. Dacă este cazul, se prevăd locuri pentru stampile sau semnături la trecerile de control.

La startul raliului, fiecărui echipaj îi este dat un carnet de control, pe care va apărea timpul acordat pentru acoperirea distanței dintre două puncte consecutive de cronometrare.

Acest carnet trebuie predat la controlul de sfârșit de secțiune și înlocuit cu unul nou înainte de startul următoarei secțiuni.

**6.4.2.** Oficialul desemnat (din post) este singura persoană care va însemna în carnetul de control, de mână sau prin intermediul unui dispozitiv de imprimat, cu excepția rubricilor "pentru utilizarea concurenților".

Orice corectură sau modificare efectuată în carnetul de control va determina excluderea din competiție pronunțată de către Comisarii Sportivi, dacă o astfel de corectură sau modificare nu a fost aprobată de către un arbitru. În aceste cazuri, arbitrul respectiv va semna în carnet și descifrabil, în dreptul corecturii și va consemna acest lucru în procesul verbal al postului.

Absența unei ștampile sau semnături de la orice control, lipsa unui timp de intrare într-un post de control, sau lipsa unui înscris de mână, în carnetul de control la fiecare post de control (de timp, de

trecere sau de regrupare) sau la final, conduce la excluderea echipajului în cauză pronunțată de către Comisarii Sportivi.

**6.4.3.** Timpul impus pentru acoperirea distanței între 2 puncte consecutive de verificare va apărea scris pe Carnetul de Control.

**6.4.4.** Orele și minutele, trebuie să fie întotdeauna afișate astfel: 00.01 - 24.00, numai minutele care au trecut vor fi afișate. Pe parcursul raliului, timpul oficial este cel specificat în regulamentul particular.

**6.4.5.** Echipajul este:

- Singurul responsabil pentru carnetul de control.
- Responsabil pentru prezentarea carnetului la control și pentru acuratețea înregistrărilor.
- Responsabil pentru orice înregistrare făcută în carnetul de control.

Prin urmare, este datoria echipajului să-și prezinte carnetul de control oficialilor la timpul corect, și să verifice faptul că acest timp este corect înregistrat.

**6.4.6.** Orice diferență între timpul înregistrat în carnetul de control al echipajului și timpul înregistrat în documentele oficiale ale raliului va face obiectul unei anchete a Comisariilor Sportivi, care vor stabili timpul corect pe baza timpilor din dosarul oficial al postului iar la SOSIRE/ PS se va confrunța și cu banda de la cronometru.

**6.4.7.** Un sistem de carnete de control electronice nu poate fi utilizat în lipsa aprobării FRAS.

## **6.5. PERMISUL DE ORGANIZARE**

FRAS va elibera Permisul de Organizare pentru un raliu, în baza evaluării de către Comisiile de specialitate a Regulamentului Particular și după verificarea celorlalte cerințe cuprinse în Regulamentul pentru Organizatori.

## **6.6. ASIGURARE OBLIGATORIE**

**6.6.1.** Regulamentul particular va oferi detalii cu privire la riscurile preluate și la acoperirea financiară prin asigurare, inclusiv polițele încheiate de organizatori sau furnizate echipajelor, va descrie riscurile și sumele asigurate.

**6.6.2.** Prima de asigurare inclusă în taxa de înscriere trebuie să garanteze concurenților acoperirea eventualelor pagube civile față de terțe persoane. Participanții vor fi asigurați pe toate probele speciale de o asigurare de răspundere civilă față de terți în valoare de 100.000 lei.

**6.6.3** Asigurarea este obligatorie, nu se va suprapune, nu va înlocui și nu va aduce atingere niciunei polițe de asigurări personale sau individuale deținută de un concurent sau orice altă persoană fizică sau juridică participantă la eveniment.

**6.6.4.** Vehiculele de service și automobilele utilizate în scop de recunoaștere, chiar și cele care poartă plăci speciale emise de organizatori sau FRAS, nu sunt acoperite de polița de asigurare a raliului.

## **7. IDENTIFICAREA CONCURRENTILOR**

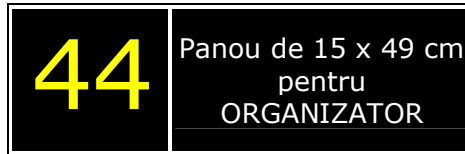
### **7.1. NUMERE DE COMPETIȚIE**

**7.1.1.** Organizatorul va da fiecărui echipaj indicațiile ce trebuie urmate pentru ca numerele să fie aplicate pe automobilele de competiții în pozițiile stabilite.

**7.1.2.** Două panouri pe portierele din față măsurând 67 cm. Lungime și 17 cm. Înălțime incluzând un cm alb de jur împrejur. Fiecare din aceste panouri va conține un spațiu de 15X15 cm. pentru numărul de competiții care va fi întotdeauna în fața panoului. Când numărul de competiție este mai mare de 99 spațiul pentru numărul de competiții trebuie să fie mărit. Numerele vor fi galben fluorescent (PMS 803) cu o înălțime de 14 cm. cu o grosime de 2 cm pe un fundal negru mat. Suprafața rămasă din panou este rezervată pentru uzul organizatorului.

**7.1.3** Fiecare panou va fi plasat orizontal la marginea fiecărei portiere față, cu numărul în față. Partea de sus a panoului trebuie să fie plasat între 7 și 10 cm sub limita de jos a geamului.

**7.1.4.** Niciun alt semn, altul decât culoarea automobilului, nu va fi aplicat la mai puțin de 10 cm față de panou.



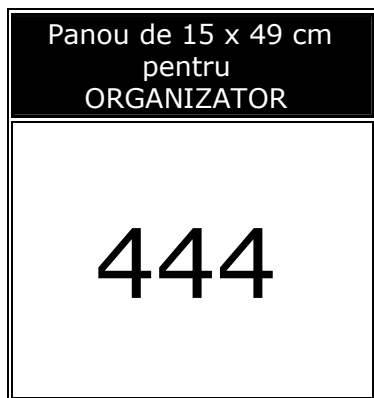
**7.1.5** Un panou pe lunetă, în partea de sus, care va fi de minim 90 cm lungime și de 10 cm înălțime este rezervat Federației Române de Automobilism Sportiv. O suprafață adiacentă de 15 cm<sup>2</sup> conținând numărul de competiție cu o înălțime de 14 cm de culoare orange fluorescent (PMS 804) pe un fundal curat. Acest număr poate fi reflectorizant sau fluorescent și trebuie să fie vizibil din spate la nivelul ochilor.



**7.1.6.** Două numere pe fiecare parte pe geamurile din spate cu o înălțime de 25 cm și o grosime de 25 mm de culoare orange fluorescent (PMS 804). Aceste numere vor fi plasate în partea de sus a geamurilor din spate laterale în apropierea numelui pilotului



**7.1.7.** Un panou dreptunghiular de dimensiuni 50 cm lungime și 52 cm înălțime plasat pe plafon, îndreptat spre partea din față a automobilului. Numărul de competiție de culoare negru mat de 5 cm lățime pe 28 cm înălțime va fi afișat pe un fundal de culoare alb mat de 50 cm lățime și 38 cm înălțime.



**7.1.8.** Dimensiunea siglei se înscrie într-un dreptunghi cu înălțimea de 21,5 cm și lungimea de 43 cm. În mijlocul cămilei (siglei) va fi înscris nr. de competiții, cu caracter (font) HELVETICA și înălțimea cifrei de 8 cm. Această cămilă cu nr. de competiții va fi confecționată de organizator și va fi distribuită piloților la verificarea administrativă. Echipajele o vor monta pe capota automobilului de competiții.



## 7.2. NUMELE PILOTULUI ȘI AL COPILOTULUI

**7.2.1** Numele de familie al piloților sau pseudonimul autorizat la licențiere, împreună cu drapelul țării de rezidență trebuie să apară pe geamurile laterale spate pe ambele părți ale automobilului, dedesubtul numerelor de competiții. Numele de familie (poreclă) al piloților trebuie să fie:

- În Helvetica: majuscule pentru prima literă din nume, iar restul cu litere mici.
- De culoare albă pe un fundal transparent.
- 10 cm înălțime, cu o grosime de 1,5 cm.

Numele copilotului plus sigla drapelului țării de rezidență trebuie, de asemenea, să fie plasate sub numele pilotului, în același tipar dar la o dimensiunea maximă de 50 mm.

-  **Alexandrescu George**
-  **Constantinescu Teodor**

**7.2.2** În plus, față de articolul 16.1, numele pilotului și co-pilotului, împreună cu drapelul lor național trebuie să apară pe aripile din față ale automobilului.

### **Pe aripa din stânga față, deasupra numele și prenumele PILOTULUI**

Înainte de numele se aplică drapelul național al pilotului, cu chenar alb, cu înălțimea de **6 cm**.

Fontul (Caracterul) literei **HELVETICA**

Culoare: **NEGRU**

Înălțimea primei LITERE a numelui și prenumelui PILOTULUI **6 cm**, iar restul literelor mici corespunzător dimensiunii primei litere. Grosimea literei **1,5 mm**.

Înălțimea primei LITERE a numelui și prenumelui COPILOTULUI **4 cm**, iar restul literelor mici corespunzător dimensiunii primei litere. Grosimea literei **1,0 mm**.

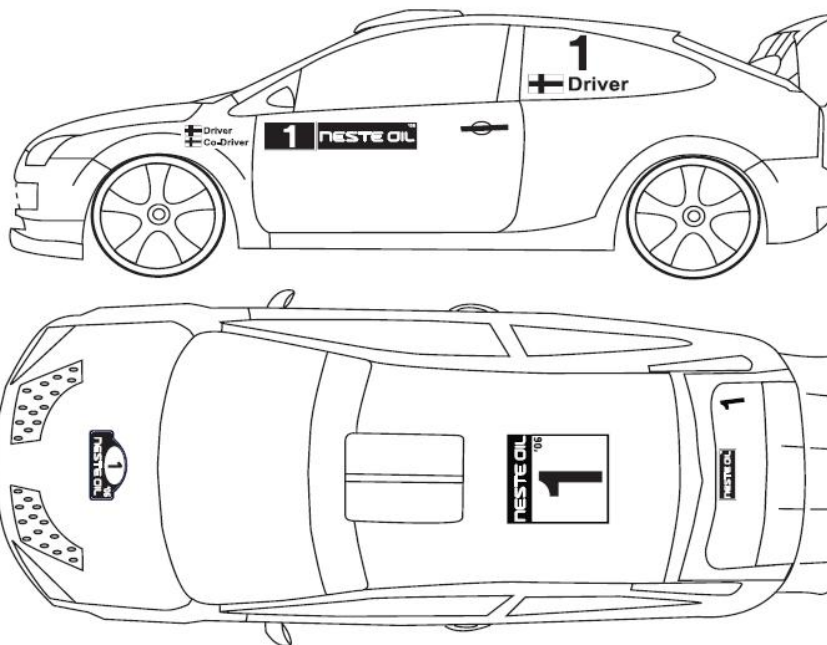
-  **Alexandrescu George**
-  **Constantinescu Teodor**

### **Pe aripa din dreapta față, deasupra numele COPILOTULUI**

Înălțimea primei LITERE a numelui și prenumelui COPILOTULUI **6 cm**, iar restul literelor mici corespunzător dimensiunii primei litere. Grosimea literei **1,5 mm**.

Înălțimea primei LITERE a numelui și prenumelui PILOTULUI **4 cm**, iar restul literelor mici corespunzător dimensiunii primei litere. Grosimea literei **1,0 mm**.

 **Constantinescu Teodor**  
 **Alexandrescu George**



**7.2.3.** Pentru inducerea în eroare a oficialilor sau spectatorilor, precum și a celorlalți concurenți prin nerespectarea prevederilor referitoare la identificarea automobilelor participante la raliu, oficialii vor avertiza echipajul sau pe reprezentantul acestuia, după care pot aplica sancțiuni disciplinare.

## **8. PUBLICITATE PE AUTOMOBILELE DE RALIU**

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

**8.2** Spațiile de publicitate de pe panourile de pe portiere, așa cum se specifică la articolul 7.1 sunt rezervate pentru publicitatea organizatorilor. Acest tip de publicitate este obligatoriu și nu poate fi refuzat. Pe panourile de pe acoperiș publicitatea trebuie să se potrivească într-o suprafață de aceeași lățime (50 cm) și 14 cm înălțime (sau 2 x 7 cm), situată mai sus și/sau mai jos de numere. Organizatorul poate modifica prin buletin publicitatea obligatorie.

**8.3.** Organizatorul poate solicita concurenților publicitate opțională, suplimentară față de cea de la art. 8.2. În cazul în care un concurent refuză această publicitate sub motivatia lipsei spațiului disponibil, sau a conflictului de interese cu o firmă din același domeniu, etc., taxa de înscriere nu poate depăși dublul taxei uzuale. Totuși, nu poate fi impusă nici o taxă suplimentară pentru o reclamă opțională cu referire la o marcă de automobil, de pneuri, de combustibil sau de lubrifiant.

**8.4** Publicitatea obligatorie FRAS:

a. - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla "DUNLOP" de dimensiuni (10 cm x 100 cm), conform modelului pus la dispoziție, pentru echipajele care nu au contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope;

b. - pe partea de sus a lunetei automobilelor de competiții, sigla "www.fras.ro" de dimensiuni (10 cm x 100 cm), conform modelului pus la dispoziție de FRAS, pentru echipajele care prezintă contracte de sponsorizare cu alte firme de anvelope.  
Publicitatea obligatorie FRAS, precum și "Plăcile de Raliu", nu pot fi refuzate de concurenți.

## **9. RESPECTAREA CODULUI RUTIER**

**9.1.** Echipajul care încalca normele legale în trafic, sau care adopta un comportament nesportiv față de orice alte persoane, indiferent dacă acestea iau sau nu iau parte la eveniment, va fi penalizat cu amendă în sumă de 500 euro, iar cazul va fi înaintat Comisiei de Disciplină.

**9.2.** Recunoașterea traseului are singurul scop de familiarizare a concurenților cu traseul și nu poate fi în niciun caz considerată antrenament. Pentru siguranța circulației și pentru imaginea evenimentului pe plan local, toate legile rutiere în vigoare vor fi respectate cu strictețe.

**9.3.** Dacă nu sunt prevăzute alte restricții, viteza maximă de deplasare la recunoașteri pe probele speciale de macadam este de 60 km/oră.

**9.4.** Orice abatere de la programul de recunoaștere a traseului sau de la regulile stabilite la acest capitol este considerată încălcare a normelor de securitate și va fi sancționată ca atare, Comisarii Sportivi putând aplica disciplinar amenzi de până la 500 Euro echipajului vinovat și/sau refuza acestuia startul în raliu, fără rambursarea taxei de înscriere, cazul urmând a fi raportat Comisiei de Disciplină a FRAS. Comisia poate anula, suspenda sau dispune menținerea sancțiunilor aplicate de Comisarii Sportivi și poate aplica orice alte penalizări disciplinare, chiar suspendarea sau retragerea licențelor celor în cauză. Decizia ramasă finală după epuizarea căilor de atac va fi publicată pe site-ul FRAS și transmisă tuturor organizatorilor de competiții.

**9.5.** Încalcarile regulamentului pe timpul recunoașterilor, în mod special utilizarea traseului raliului în scopul antrenamentelor, pot fi constatate de oficiali sau de ceilalți sportivi. Aceste fapte vor fi sancționate disciplinar, chiar dacă pentru aceeși abatere, membrii echipajului au fost sancționați și de autorități (Politia Rutiera).

**9.6.** Amenzile aplicate vor avea ca destinație obligatorie recuperarea cheltuielilor pentru monitorizarea recunoașterilor.

## **10. COMPORTAMENTUL NESPORTIV**

**10.1.** Orice încercare de a influența evoluția celorlalte echipaje prin: blocarea traseului, încetinirea intenționată, simularea unui abandon, alte manevre similare se penalizează cu excluderea din raliu și se sancționează disciplinar cu suspendare pe cel puțin 6 etape.

**10.2** Echipajelor le este interzis:

- să conducă pe proba specială în sensul opus celui în care au luat startul

- să conducă în marșarier sau să întoarcă automobilul de concurs în zona dintre panoul de începere a zonei postului de control orar (CO) și panoul de terminare a zonei postului de start în proba specială (PS);

- să conducă în marșarier sau să întoarcă automobilul de concurs în zona dintre panoul de intrare în zona postului de SOSIRE și cel de terminare a postului STOP;

Încălcarea acestei reguli va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție. În cazuri cu totul speciale, dacă și numai dacă se poate stabili fără nici o îndoială că la această situație au contribuit factori independenți de acțiunea sau inacțiunea echipajului, Colegiul Comisarilor Sportivi poate schimba această sancțiune cu o amendă în valoare de 1000 de euro.

**10.3** Automobilele pot fi remorcate, împinse sau transportate în scopul de a le aduce înapoi pe drum sau pentru a elibera traseul raliului. Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea de excludere din competiție a echipajului care a fost remorcat, împins sau transportat cu scopul de a fi adus într-o zonă unde este permisă asistența sau la un control orar. Aceiași sancțiune va fi aplicată și echipajului care remorchează, împinge sau transportă un alt automobil de competiții.

## **11. ÎNSCRIEREA**

**11.1** Numărul maxim de înscrieri pentru fiecare raliu va fi prevăzut în regulamentul particular.

**11.2** Concurentul va trimite formularul de înscriere completat la secretariatul raliului înainte de data limită, după cum este specificat în regulamentul particular. Nominalizarea copilotului poate fi depusa la o dată ulterioară, specificată în regulamentul particular.

În cazul în care acest formular este trimis prin fax sau e-mail, originalul trebuie să ajungă la organizatori la validarea înscrierilor.

Documentele necesare la verificările administrative:

- formularul de înscriere
- dovada achitării taxei de înscriere
- licențele de pilot și navigator
- permisele de conducere ale pilotului și navigatorului
- certificatul de înmatriculare al automobilului de raliu
- Asigurarea de răspundere civilă auto (RCA);

Solicitarea de amânare a validării administrative se aprobă cu plata taxei de 20 euro.

### **11.3 MODIFICĂRILE ALE FORMULARULUI DE ÎNSCRIERE**

Un concurent poate înlocui liber automobilul declarat pe formularul de înscriere cu un altul din aceeași grupă și aceeași clasă, până în momentul verificărilor tehnice.

### **11.4 AUTORIZAREA ASN**

Pentru concurenții străini, piloți și co-piloți, autorizarea trebuie să fie dat în conformitate cu articolul 70 din Cod.

### **11.5 SCHIMBAREA ÎNSCRIERII ȘI/SAU MEMBRU AL ECHIPAJULUI**

O schimbare a înscrierii, este permisă până la închiderea înscrierii.

Un membru al echipajului poate fi înlocuit cu acordul:

- Organizatorilor, înainte de începerea verificărilor administrative.
- Comisarilor Sportivi, după începerea acestor controale și, înainte de publicarea listei de echipaje eligibile pentru a lua startul.

Numai FRAS poate autoriza înlocuirea ambilor membri ai echipajului.

### **11.6 ANGAJAMENTUL COMPETITORILOR ȘI A MEMBRILOR ECHIPAJULUI**

Prin înscrierea în competiție, participanții acceptă arbitrajul unic al Federației Române de Automobilism Sportiv (FRAS), pe baza regulamentelor sportive în vigoare la data desfășurării competiției, aplicabile după principiul conform căruia reglementarea particulară primează celei generale, și conform Statutului acesteia.

Echipajul, pilot și copilot, Șeful echipei de club și membri clubului sportiv/echipei, mecanicii, prin semnarea formularului de înscriere la o competiție din CNR se supun jurisdicțiilor sportive prevăzute în Codul Sportiv Internațional și Anexele sale, în prezentul regulament și în Regulamentul Disciplinar, precum și în cel al fiecărei etape a campionatului.

Sportivii aleși în funcții de conducere ale FRAS, care participă la raliu, nu-și pot exercita obligațiile, atribuțiile și drepturile funcției respective, pe perioada unui raliu, de la începerea programului de recunoașteri și până la sfârșitul festivității de premiere, cu excepția convocării unei sedințe a Consiliului Federal care va avea loc în perioada raliului la care nu se discută probleme referitoare la această competiție.

## **12. DATA DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR**

### **12.1 RESPECTAREA DATEI DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR**

Data de închidere a înscrierilor a fiecărui eveniment individual, trebuie să fie respectată.

### **12.2 DATA DE ÎNCHIDERE A ÎNSCRIERILOR**

Data de închidere a înscrierilor nu trebuie să fie mai târziu de 14 zile înainte datei de start a raliului.

Lista înscrierilor va fi trimisă de către organizator la FRAS pentru publicare, cu 10 zile înainte de data startului.

FRAS va transmite la organizator și la Secretarul Șef delegat clasamentele la zi, cu 3 zile înainte de startului raliului.

## **13. TAXE DE ÎNSCRIERE**

### **13.1 PUBLICAREA TAXEI DE ÎNSCRIERE**

Taxele de înscriere trebuie să fie specificate în regulamentul particular și sunt conform Normelor financiare aprobate.



### **13.2 ACCEPTAREA FORMELOR DE ÎNSCRIERE**

O cerere de înscriere va fi acceptată doar dacă este însoțită de plata integrală a taxelor de înscriere.

### **13.3 RESTITUIREA TAXEI DE ÎNSCRIERE**

Taxa de înscriere va fi rambursată în totalitate:

- echipajelor a caror înscriere nu a fost acceptată.
- echipajelor/ echipelor în cazul în care raliul nu are loc.

### **13.4 RAMBURSARE PARȚIALĂ A TAXEI DE ÎNSCRIERE**

Taxa de înscriere poate fi parțial rambursată în urma condițiilor prevăzute în regulamentul particular.

Taxa de înscriere se returnează :

- 75 %, concurenților a căror înscriere nu a fost validată;
- 50 %, echipajelor/concurenților care din motive de forță majoră, atestate/certificate de către FRAS, sunt în imposibilitate de a lua startul.

## **14. CLASELE**

### **14.1 SCHIMBAREA CLASEI ÎNSCRISE**

La momentul verificărilor tehnice, dacă o mașină nu corespunde așa cum se prezintă grupei și / sau clasei, în care a fost introdusă, va fi transferată în grupa și / sau clasa recomandată de comisarii tehnici cu decizia Comisarilor sportivi.

### **14.2 CLASELE**

În cazul în care nu poate fi atins un număr de minim cinci echipaje aliniate la start pe clasă, competitorii din clasa în cauză vor fi înscris în clasa superioară următoare, dacă aceasta este constituită.

## **RECUNOAȘTEREA**

### **15. RECUNOAȘTEREA**

#### **15.1 AUTOMOBILE DE RECUNOAȘTERE**

##### **15.1.1 CERINȚE COMUNE:**

- Echipamentul de protecție este autorizat (în conformitate cu reglementările Grupei N).
- Două faruri suplimentare omologate rutier sunt autorizate.
- Echipajul poate folosi un sistem "light" de intercomunicare (fara casti de protecție).
- Echipamentele de navigație de la bord pot fi montate.
- Este permisă recunoașterea cu automobile înscrisionate cu publicitatea sponsorilor echipajului.
- Este strict interzisă recunoașterea traseului cu automobile de competiții.

##### **15.1.2 AUTOMOBILE STANDARD**

Autoturisme standard total nemodificate, ca cele oferite spre vânzare pentru publicul larg.

##### **15.1.3 AUTOMOBILE DE PRODUCTIE**

- Motoarele trebuie să fie motoare de producție de serie (în conformitate cu reglementările Grupei N).
- Cutia de viteze trebuie să fie cutie de viteze de producție de serie (în conformitate cu reglementările Grupei N).
- evacuarea trebuie să fie de producție de serie cu un nivel de zgomot maxim permis în toleranțele legale ale țării organizatoare.
- Suspensia trebuie să fie conforme cu reglementările grupei N.
- Montarea unui rollbar de siguranță din oțel în conformitate cu articolele 253-8.1 la 8.4 din Anexa J este autorizat.
- scaunele în culori similare cu cele din interiorul mașinii sunt autorizate.
- jantele sunt libere în limitele Anexei J, Grupa N și trebuie să fie echipat cu:
  - a)- pneuri omologate din producția de serie pentru asfalt.
  - b) pneuri libere pentru macadam, cu excepția cazului în care sunt detaliate altfel în regulamentul particular

### **15.2 DURATA ȘI RESTRICȚII**

Recunoașterea, trebuie să aibă loc în conformitate cu un calendar stabilit de organizator. Participarea la recunoaștere nu este obligatorie. Numărul de treceri este limitat la trei pentru fiecare pilot, pe fiecare probă specială sau, când este cazul, secțiune (etapa specială ce se parcurge de două ori este considerată a fi o probă specială). Orice nerespectare este adusă în atenția Comisarilor Sportivi.

În timpul recunoașterii trebuie să existe control al oficialilor la startul și sosirea în fiecare probă specială. Mai multe controale pot fi, de asemenea, efectuate de-a lungul probelor speciale.

Recunoașterea este considerată ca un factor de securitate.

Recunoașterile se organizează în scopul familiarizării echipajului cu traseul competiției, în cadrul acestora fiind strict interzise antrenamentele sau testele de orice fel.

Fiecare echipaj participant se va prezenta la sediul raliului, unde va completa un formular conținând datele de identificare ale autovehiculului pe care îl va folosi în recunoașteri.

Este permisă înscrierea celui de al doilea autovehicul de recunoaștere (de rezervă), cu obligația ca echipajul să anunțe organizatorului această schimbare.

Trecerea sportivilor pe probele speciale ale raliului, indiferent de modalitatea sau de vehiculul folosit, începând cu data publicării regulamentului particular și pînă la începutul recunoașterilor este considerată încălcare a programului de recunoașteri.

Recunoașterile se vor efectua pe parcursul zilelor de miercuri și joi, din săptămâna raliului.

În afara programului stabilit recunoașterile sunt interzise.

Organizatorul competiției nu poate fi făcut răspunzător în cazul implicării în evenimente rutiere, accidente și alte asemenea, a automobilelor de competiții și/sau a celor de recunoașteri, de rezervă, participante oficial sau neoficial la raliu, în cadrul programului de recunoașteri, pe traseul competiției și/sau în afara acestora, răspunderea revenind exclusiv și în totalitate celor din vina cărora evenimentele s-au produs. Colegiul Comisarilor Sportivi poate refuza unui echipaj implicat într-un astfel de eveniment startul în competiție, numai dacă se poate proba culpa totală sau parțială a echipajului.

Recunoașterea probelor speciale se desfășoară în sensul de parcurgere a acestora, fiind strict interzisă întoarcerea sau parcurgerea acestora în sens invers. Nerespectarea sensului de deplasare pe probele speciale duce la refuzul validării înscrierii la raliu.

Oricărui echipaj care încalcă programul și regulile privind recunoașterile i se va interzice startul în raliu, fără rambursarea taxei de înscriere.

## **VERIFICĂRILE TEHNICE**

### **16. ÎNAINTEA STARTULUI**

#### **16.1 FIȘA DE OMOLOGARE**

Echipajul trebuie să prezinte fișa de omologare completă a automobilului.

#### **16.2 IDENTIFICARE**

Comisarii tehnici pot cere să se identifice mașina. Șasiu și blocul motor pot fi marcate.

Automobilul înscris poate fi prezentat la verificările tehnice de către un reprezentant al echipei.

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

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

Echipajele care nu prezintă Pașaportul Tehnic al automobilului de competiție, completat, semnat și stampilat, nu vor fi primite la raliu.

Automobilele de competiții se prezintă la verificarea tehnică inițială cu numele și prenumele pilotului și copilotului și drapelul național pe cele două aripi față, cu bulina de pilot prioritar („2 min.” scris negru pe fond galben lămâie - diametru 70 mm pe parbriz în partea copilotului colțul de sus dreapta), numerele de competiții, plăcile de raliu, publicitatea obligatorie a FRAS și a organizatorului, toate aplicate prin grija echipajului.

Automobilele vor fi prezentate la verificare cu motorul oprit, în stare „rece”, de către mecanicii licențiați ai echipajului. În afara acestora și a unui responsabil tehnic în cazul echipelor, este interzis accesul altor persoane, inclusiv al pilotului sau co-pilotului, care pot asista de la distanță și interveni doar la solicitarea expresă a Comisarilor Tehnici.

Este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic, a Fișei de omologare FIA complete a automobilului de concurs și a tuturor documentelor care pot proba conformitatea echipamentelor de securitate: rollbar, centuri, scaune, stingătoare, rezervoare de combustibil, etc.

Odată cu automobilele de concurs este obligatorie prezentarea echipamentelor de protecție ale echipajului, însoțite de orice documente care pot proba conformitatea acestora: căști, combinezoane, cagule, ghete, mănuși, etc.

Orice întârziere înregistrată la CO de intrare la Verificarea tehnică inițială se sancționează cu amendă în sumă de 6 euro/minut.

Solicitarea de amânare a verificării tehnice se aprobă cu plata unei taxe de 200 euro. În cazul contrarevizii și în cazuri excepționale, acceptate ca „forță majoră” de Comisarii Sportivi, la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, aceștia pot scuti parțial sau total solicitantul de plata acestei taxe. Veniturile din aceste taxe vor avea ca destinație obligatorie fondul special pentru dotarea Comisiei Tehnice FRAS cu aparatură specifică de măsură și control

După verificarea tehnică, automobilele de concurs admise intră, obligatoriu, în PARCUL ÎNCHIS de START. Pentru fiecare minut de întârziere se aplică o amendă de 6 euro.

Neprezentarea în PARCUL INCHIS până la ora de acces pentru start a primului echipaj duce la EXCLUDEREA din COMPETIȚIE.

### **16.3 TERMENUL VERIFICĂRILOR TEHNICE**

După verificările tehnice, în cazul în care o mașină nu este găsită conform cu regulamentele tehnice și/sau de securitate, Comisarii sportivi pot stabili un termen până la care mașina trebuie făcută conform, sau îi refuză startul.

## **17. ÎN TIMPUL RALIULUI**

### **17.1 VERIFICĂRI SUPLIMENTARE**

Verificările suplimentare ale elementelor de securitate, incluzând echipamentele de protecție ale echipajului, precum și ale mașinii, pot fi efectuate în orice timp după startul Zilei 1 din raliu.

### **17.2 RESPONSABILITATEA ECHIPAJELOR**

**17.2.1** Concurentul este responsabil pentru conformitatea tehnică a mașinii lui pe toată durata raliului.

**17.2.2** În cazul aplicării semnelor de identificare (a se vedea articolul 7), este responsabilitatea concurentului pentru a vedea că sunt păstrate intacte până la sfârșitul raliului. Dacă acestea lipsesc, acest lucru va fi raportat Comisarilor sportivi.

**17.2.3** Este, de asemenea, responsabilitatea concurentului pentru a vedea că orice parte din mașina, care a fost manipulată în timpul verificării a fost reînaltată corect.

**17.2.4** Orice fraudă descoperită, și în special semnele de identificare prezentate ca originale, care au fost modificate, vor fi raportate Comisarilor sportivi.

## **18. CONTROALE FINALE**

### **18.1 PARC ÎNCHIS FINAL**

După terminarea formalităților automobilele trebuie să fie plasate într-un parc închis unde vor trebui să rămână până la deschiderea acestuia la instrucțiunile Comisarilor Sportivi.

Se va proceda la o scurtă verificare a acestuia pentru a se constata:

Dacă corespunde cu automobilul verificat inițial.

Dacă este necesar să se impună vreo sancțiune.

**Verificarea de la sfârșitul raliului va viza minim următoarele componente:**

- Suspensia;
- Frânele;
- Transmisia;
- Starea corespunzătoare a șasiului/ caroseriei;
- Restrictorul și Turbocompresor, dacă există vreunul din ele

### **18.2 SELECȚIA AUTOMOBILELOR**

Verificările tehnice complete, după eveniment, care implică demontarea mașinii pot fi efectuate fie la discreția Comisarilor Sportivi din oficiu sau ca urmare a unui protest sau la recomandarea Directorului Sportiv către Comisarii Sportivi. Vor fi supuse verificării finale primele două automobile omologate FIA de mărci diferite din clasamentul general și automobilul clasat pe locul întâi în cadrul grupelor sau claselor FIA, altele decât cele două menționate mai sus.

### **18.3 TIMPUL DISPONIBIL DE CONTROL FINAL**

Intervalul dintre sosirea automobilelor la locul verificărilor tehnice, așa cum este publicat în regulamentul particular, și afișarea clasamentului provizoriu final nu trebuie să fie mai puțin de două ore.

## **SHAKEDOWN**

## **19. SHAKEDOWN**

### **19.1 DERULAREA SHAKEDOWN**

Organizatorii sunt obligati sa introduca in programul raliului o probă shakedown care trebuie să fie derulată ca și cum ar fi o probă de raliu și să includă toate măsurile de siguranță corespunzătoare.

Suprafata SHAKEDOWN-ului trebuie să fie aceeași ca suprafata probelor speciale.

SHAKEDOWN-ul se poate desfasura pe o proba super speciala sau pe o parte dintr-o proba speciala a raliului.

Taxa de inscriere pentru shakedown este de maxim 50 euro.

Sportivilor le sunt interzise testele private, in afara shakedown-ului, in judetul in care se desfasoara competitia si in judetele imediat adiacente, in saptamana raliului, iar sanctiunea pecuniara pentru aceasta abatere este de 1000 euro, sanctiune ce va fi incasata de catre FRAS.

Organizatorul va asigura, obligatoriu, arbitrajul și cronometrajul la shakedown.

### **19.2 ANGAJAMENT**

Orice persoană de la bordul mașinii în timpul shakedown-ului care nu este înscrisă în raliu trebuie să fi semnat o declaratie ca-si asuma raspunderea de a participa la eveniment fara a cere daune de orice natura, organizatorului, pilotului sau FRAS in cazul unui incident.

### **19.3 DEFALCAREA ÎN TIMPUL SHAKEDOWN**

Un concurent al cărui mașină se strică în timpul shakedown, poate să ceară să participe la ceremonie de start după cum este menționat la articolul 32.

## **CONTROALE**

### **20. CONTROALE - CERINȚE GENERALE**

#### **20.1 INDICATOARE DE CONTROL**

Toate controalele, de exemplu controalele de trecere și de timp, startul și sosirea în probele speciale, zonele de control de regrupare și neutralizare trebuie să fie indicate de către panouri standardizate aprobate de FIA în conformitate cu desene și distanțele din Anexa I.

#### **20.2 BARIERE DE PROTECȚIE**

O suprafață de cel puțin 5 m atât înainte cât și după postul de control trebuie să fie protejate de bariere pe ambele părți ale drumului, pentru a permite să se efectueze controlul.

#### **20.3 ZONA DE CONTROL**

Zona dintre primul semn de avertizare galben și semnul final bej cu trei dungi transversale este considerată ca fiind zona de control.

Toate zonele de control (adică zonele între primul panou galben de avertizare și semnul final bej cu trei benzi transversale) sunt considerate ca zone de Parc închis.

#### **20.4 TIMPUL DE OPRIRE ÎN ZONA DE CONTROL**

Timp de oprire în orice zonă de control se limitează la perioada de timp necesară pentru efectuarea operațiunilor de control.

#### **20.5 PERIOADA DE FUNCTIONARE A POSTURILOR DE CONTROL**

**20.5.1** Posturile de control trebuie să funcționeze cu cel puțin 15 minute înainte de trecerea automobilului CONOMETRORULUI ȘEF și responsabilul cu arbitri.

**20.5.2** Fără o decizie contrară a Directorului Sportiv, posturile de control își vor înceta activitatea la 15 minute după timpul ideal de sosire a ultimului automobil din competiție, la care se adaugă timpul prevăzut pentru excluderea din competiție și după trecerea ARBITRULUI RESPONSABIL CU DESCHIDAREA traseului.

#### **20.6 SUCCESIUNE DE CONTROALE ȘI DIRECȚIA**

**20.6.1** Echipajele sunt obligate să treacă prin punctele de control în toate momentele prevăzute, în ordinea corectă și pe direcția de parcurs a raliului.

**20.6.2** Este interzis să se re-intre o zonă de control.

**20.6.3** Nerespectarea articolului 20.6.1 și 20.6.2 atrage pedeapsa cu excluderea din competiție, pronunțată de către Comisarii Sportivi,

#### **20.7 INSTRUCȚIUNILE COMISARILOR SPORTIVI**

**20.7.1** Echipajele sunt obligate să urmărească instrucțiunile ale oficialului șef din orice post de control. Imposibilitatea de a face așa va fi raportată Comisarilor sportivi.

**20.7.2** Toți oficialii din posturile de control trebuie să fie identificabili. La fiecare control, șeful oficial trebuie să poarte o vestă distinctivă.

## **21. CONTROALE DE TRECERE**

La aceste controale, identificate de semne ca în Anexa I, oficialii trebuie să ștampileze și/sau să semneze carnetul de bord și apoi, cât mai repede, să-l înmâneze echipajului, fără a menționa timpul de trecere.

## **22. CONTROALE DE TIMP**

### **22.1 FUNCȚIONAREA**

La aceste controale, oficialii vor marca pe carnetul de control ora și minutul în care acesta i-a fost înmânat.

### **22.2 PROCEDURĂ DE VERIFICARE**

**22.2.1** Procedura de verificare începe în momentul în care automobilul trece de semnul de intrare în zona de control orar.

**22.2.2** Între semnul de intrare în zonă și controlul propriu-zis, echipajului îi este interzis să oprească din orice motiv sau să conducă folosind o viteză anormal de mică.

**22.2.3** Cronometrarea și înscrierea timpului pe carnetul de control pot fi efectuate numai dacă cei doi membri ai echipajului și automobilul lor se află în zona de control și în imediata vecinătate a mesei de control.

**22.2.4** Înscrierea timpului de pontaj corespunde exact momentului în care unul dintre membrii echipajului îi înmânează carnetul de control arbitrilor din postul respectiv.

**22.2.5** Arbitrul va înscrie în carnetul de control timpul în care i-a fost predat acesta, și nimic altceva.

**22.2.6** Timpul ideal de pontaj se obține prin adunarea timpului alocat pentru parcurgerea sectorului de legătură cu timpul de start pentru acest sector, acești doi timpi fiind exprimați în minute.

**22.2.7** Timpul ideal de pontaj este numai responsabilitatea echipajelor, care poate consulta ceasul oficial de pe masa de control. Oficialii nu trebuie să le dea nici o informație cu privire la acest timp ideal de pontaj.

**22.2.8** Echipajului nu-i va fi aplicată nici o penalizare față de timpul ideal, dacă automobilul pătrunde în zona de control în timpul minutului prevăzut pentru verificare sau în timpul minutului anterior.

**22.2.9** Echipajului nu-i va fi administrată nici o penalizare pentru întârziere, dacă actul predării carnetului de control arbitrilor din post, are loc în timpul minutului prevăzut pentru verificare.

**22.2.10** Orice diferență între timpul propriu-zis al verificării și timpul teoretic prevăzut pentru verificare va fi penalizată după cum urmează:

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

**b)** Pentru sosire mai devreme: 1 minut pe minut sau fracțiune de minut.

**22.2.11** În cazul în care a fost stipulat în regulamentul particular al raliului sau este indicat într-un buletin de mai târziu, organizatorii pot autoriza echipajele de a pontă în avans față de timpul prevăzut, fără să primească vreo penalizare. În acest caz, timpul înregistrat pe carnetul de control este cel care se ia în calcul pentru raliu, nu timpul de intrare.

**22.2.12** Dacă se descoperă că un echipaj nu a respectat regulile pentru procedura de verificare, arbitrul-șef de la punctul de control va face un raport scris, ce va fi trimis imediat către Directorul Sportiv.

Timpul din dosarul oficial al postului SOSIRE PS, confrunțați cu banda de la cronometru, vor fi cei luați în seamă de către Secretariat și Colegiul Comisarilor Sportivi.

### **22.3 CONTROLUL TIMPULUI, URMAT DE O PROBĂ SPECIALĂ**

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

**22.3.1** La controlul timpului de la sfârșitul unui segment de drum, arbitrul adecvat va înscrie pe carnetul de control, pe de-o parte momentul verificării echipajului, și pe de altă parte timpul estimat de start în probă. Trebuie să existe o perioadă de 3 minute decalaj în care echipajul poate să se pregătească pentru startul probei și să ajungă la linia de start. Timpul de start al probei va fi timpul de start pentru următoarea secțiune.

Dacă două sau mai multe echipaje montează în același timp, timpul previzionat de start al lor pentru această probă specială va fi în funcție de ordinea de start al zilei respective.

**22.3.2** Imediat după verificarea de la punctul de control, automobilul de competiție este condus la punctul de control pentru startul Probei Speciale. Arbitrul, sub atribuțiile căruia intră acest punct de

control, înscrie timpul prevăzut pentru startul probei pe foaia probei, timp ce corespunde în mod normal cu timpul estimat de start pentru segmentul de drum. Apoi el va da startul echipajului, în conformitate cu procedura enunțată în cadrul acestor regulamente.

**22.3.3** În cazul în care există o diferență dintre timpul estimat și timpul actual de start, timpul înscris de oficialul din startul probei speciale este obligatoriu.

## **23. EXCLUDEREA PENTRU ÎNTÂRZIERE**

### **23.1 ÎNTÂRZIEREA MAXIMĂ ADMISĂ**

Orice întârziere de peste 30 minute de la timpul prevăzut între două controale de timp sau de la sfârșitul fiecărei secțiuni și/sau Zile a raliului va avea ca rezultat excluderea echipajului în cauza de către CCS.

Echipajul poate, totuși, re-începe raliul, în conformitate cu dispozițiile prevăzute specifice. În calcul pentru o astfel de excludere, se ia timpul real, și nu penalizarea în timp (10 secunde pe minut).

### **23.2 SOSIREA ÎN AVANS**

Sosirea în avans nu va permite sub nici un fel echipajelor să-și reducă din întârzierea ce contează pentru excludere.

### **23.3 NOTIFICAREA PENTRU EXCLUDERE**

Excluderea pentru întârzierea maximă permisă poate fi anunțată numai la sfârșitul unei secțiune sau la sfârșitul Zilei.

## **24. CONTROALE ÎN REGRUPARE**

### **24.1 PROCEDURA DE INTRARE ÎNTR-O REGRUPARE**

**24.1.1** La sosirea lor în aceste puncte de control al regrupării, echipajele vor primi instrucțiuni cu privire la momentul lor de start. Echipajele trebuie să conducă mașina imediat și direct la parc închis unde motoarele trebuie să fie oprite, iar echipajul trebuie să părăsească parcul închis.

**24.1.2** În cazul în care o regrupare nu depășește 15 de minute, echipajele pot rămâne în parcul de regrupare.

### **24.2 PROCEDURĂ LA IEȘIRE DIN REGRUPARE**

După o regrupare în timpul unei Zi, echipajele vor lua startul în ordinea în care au început secțiunea anterioară.

Echipajele nu vor beneficia de același interval de timp prevăzut pentru regrupare.

Exemplu:

120 de automobile la startul raliului

Prima regrupare de 4 ore

Momentul de start de la punctul de control al regrupării: 12h01

Timpul prevăzut pentru sosirea automobilului Nr.1 la punctul de control al regrupării 8h01.

Timpul prevăzut pentru sosirea automobilului Nr.120 la punctul de control al regrupării 10h00

Timpul propriu-zis de sosire al automobilului Nr.1 la punctul de control al regrupării 8h45.

Timpul propriu-zis de sosire al automobilului Nr.120 la punctul de control al regrupării 11h50 (60 de automobile s-au retras pe parcursul acestei părți a raliului).

Momentul de start pentru automobilul Nr.1 12h01

Momentul de start pentru automobilul Nr.120 13h00

Durata respectivă a perioadei de oprire a fost prin urmare de:

-3h16 pentru automobilul Nr.1

-1h10 pentru automobilul Nr.120.

La sosirea lor în aceste puncte de control al regrupării, echipajele vor preda carnetele de control arbitralului. Echipajele vor primi instrucțiuni cu privire la momentul lor de start. Oficialii le pot înmâna un nou set de carnet de control fie la intrarea, fie la ieșirea din parcul închis de regrupare.

## **PROBE SPECIALE**

### **25. GENERAL**

#### **25.1 CRONOMETRARE**

Cronometrarea se efectuează la zecime de secundă.

#### **25.2 VITEZA MEDIE MAXIMĂ ÎN PROBELE SPECIALE**

Viteza medie maximă autorizată pe probele speciale ale unui raliu nu trebuie să depășească **130 km/oră**.

### **25.3 OBSERVATORUL**

În cazul îndeplinirii îndatoririlor lor, intrarea Observatorului pe traseul probelor speciale trebuie să aibă loc cel târziu cu 30 de minute înainte de timpul de start al primului automobil de concurs dar nu după trecerea mașinii de securitate

Ordinea parcurgerii traseului de către arbitri din conducerea raliului se va face astfel:

- cu o oră înainte de Start pleacă automobilul cu CRONOMETRORUL ȘEF și OBSERVATORUL ARBITRILOR,
- cu 45 de minute înainte de ora de start pleacă automobilul cu ȘEFUL DE TRASEU;
- cu 30 de minute înainte pleacă automobilul cu ȘEFUL SECURITĂȚII traseului;
- cu 15 minute înainte pleacă echipajul cu automobilul de închidere cu nr. 000.
- cu 12 minute înainte pleacă echipajul cu automobilul de închidere nr. 00.
- cu 8-10 minute înaintea primului echipaj pleacă echipajul cu automobilul de închidere cu nr. 0.
- după ultimul echipaj din raliu pleacă arbitrul RESPONSABIL CU DESCHIDEREA TRASEULUI cu automobilul de deschidere.

## **26. START ÎN PROBELE SPECIALE**

### **26.1 PUNCTUL DE START**

Proba specială începe cu un start de pe loc, cu mașina plasată pe linia de start.

### **26.2 PROCEDURĂ DE START**

**26.2.1** Procedura de start electronică trebuie să fie clar vizibilă pentru echipajul de la linia de start.

**26.2.2** Ceful de start electronic este cuplat la un dispozitiv (celule de start) pentru a detecta și înregistra în cazul în care o mașină pleacă de la linia de start înainte de semnalul corect (start anticipat).

### **26.3 PROCEDURĂ DE START MANUAL**

În cazul în care se folosește procedura de start manuală, după predarea carnetului de control înapoi echipajului, oficialul de start va număra invers cu voce tare: 30 "- 15" - 10 ", iar în ultimele cinci secunde, una câte una. Când ultimele 5 secunde au trecut, semnalul de start va fi dat.

### **26.4 ÎNTÂRZIEREA STARTULUI DIN VINA ECHIPAJULUI**

**26.4.1** În cazul întârzierii startului cauzată din vina echipajului, oficialul va introduce un nou timp în carnetul de control, sancțiunea fiind apoi de 1 minut pe minut sau fracțiuni de minut întârziere.

**26.4.2** Orice echipaj care refuză startul într-o probă specială la timpul alocat va fi raportat Comisarilor sportivi, indiferent dacă proba specială se desfășoară sau nu.

**26.4.3** Orice automobil care nu a putut să pornească de la linia de start în termen de 20 de secunde de la semnal va fi exclus și imediat re poziționat într-un loc sigur.

### **26.5 ÎNTÂRZIERE PE PROBA SPECIALĂ**

În cazul în care desfășurarea unei probe a fost amânată (întârziată, intrerupta) pentru mai mult de 20 de minute, cel puțin o mașină de închidere (mașina nr 000) echipată cu un sistem de adresare către public, sau mașina de securitate trebuie să treacă pe probă înainte de trecerea următoarei mașini de concurs, cu scopul de a rescuriza proba. Dacă acest lucru este imposibil etapa va fi oprită și echipajele vor parcurge proba specială în regim de (CO) regularitate.

### **26.6 START ANTICIPAT**

Un start anticipat, în special cel făcut înaintea anunțării semnalului de start, este penalizat după cum urmează:

- Prima abatere: zece secunde pentru fiecare secunda cu care s-a anticipat startul
- A doua abatere: 1 minut.
- A treia abatere: 3 minute

Alte abateri ulterioare: la discreția Comisarilor Sportivi

Aceste penalizări nu-i împiedică pe Comisarii Sportivi să impună penalizări mult mai drastice, dacă ei consideră că este necesar acest lucru.

### **26.7 INTERVALUL DE START**

Intervalul de start pentru o probă specială trebuie să respecte aceleași reguli ca cele stabilite pentru startul Zilei.

## **27. SOSIREA ÎN PROBA SPECIALĂ**

### **27.1 LINIA DE SOSIRE**

Probele speciale se termină lansat. Oprirea între panoul galben de avertizare și panoul de stop este interzisă și va fi raportată Comisarilor sportivi. Timpul obținut este înregistrat pe linia de sosire, folosind celule fotoelectrice și cronoprintere care au redare pe imprimantă, ele fiind dublate de alte cronometre. La sfârșitul probelor speciale, fotocelulele trebuie să fie poziționate la același nivel cu linia de cronometraj, indicată cu ajutorul unui semn ce reprezintă un steag cadrilat pe fundal roșu.

În zona dintre linia de SOSIRE/cronometraj și STOP, depășirea echipajelor este interzisă, cu excepția cazurilor în care un echipaj se deplasează cu viteză redusă din motive tehnice, dacă acesta semnalizează celui din urmă avaria sa.

Echipajul care depășește fără a aștepta semnalele celui din față riscă EXCLUDEREA DIN COMPETIȚIE. De asemenea, o penalizare de timp de 10 secunde va fi aplicată și echipajului care deși rulează cu viteză redusă nu semnalizează și/sau împiedică în mod voit depășirea.

### **27.2 PUNCTUL STOP**

Echipajul trebuie să se prezinte apoi la STOP-ul probei, indicat printr-un semn roșu "STOP", pentru a-i fi scris timpul obținut pe carnetul de control al probei speciale (oră, minut, secundă, și zecime de secundă). Dacă timpul nu poate fi transmis imediat arbitrilor de la STOP, aceștia vor ștampila (semna) numai carnetul de control a echipajului pentru proba specială în cauză, timpul fiind înscris pe carnet abia la următoarea zonă de neutralizare sau la următorul punct de control al regroupării.

Dacă în urma unei greșeli a echipajului, înscrierea timpului nu poate fi făcută, vor fi impuse următoarele penalizări:

La start: excluderea din competiție pronunțată de CCS

La sfârșit (Punctul de Oprire): penalizare de 5 minute

## **28. ÎNTRERUPEREA PROBEI SPECIALE**

Colegiul Comisarilor Sportivi va acorda fiecărui echipaj care a parcurs proba specială în regim de CO, timpul cel mai slab realizat de un echipaj din grupa și clasa sa (dacă acesta a parcurs PS în regim normal fără probleme tehnice, până de anvelope, ieșire în decor, conform declarației sale și a echipajelor din fața și spatele său), în cazul în care respectiva probă specială (PS) nu a mai fost parcursă de echipajul în cauză.

Dacă PS a mai fost parcursă de echipajul în cauză i se acordă timpul echivalent precedentei treceri, dacă a fost parcursă în condiții similare.

Dacă PS nu a mai fost parcursă de echipajul în cauză și nici un echipaj din grupa sa nu a luat startul, acestuia i se acordă timpul cel mai slab obținut de echipajele care au parcurs proba specială întreruptă (dacă acestea au parcurs PS în regim normal fără probleme tehnice, până de anvelope, ieșire în decor, conform declarației sale și a echipajelor din fața și spatele său).

Echipajul vinovat că a blocat deliberat trecerea va fi sancționat de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu excluderea din competiție și va fi judecat de către Comisia de Disciplină.

## **29. SIGURANȚA CONCURRENTULUI**

### **29.1 ECHIPAMENTUL ECHIPAJELOR**

Pe parcursul probelor speciale, piloții și copiloții sunt obligați să poarte echipamentul specific de protecție (cască, combinezon și lenjerie de corp, ciorapi și ghete, cagulă, mănuși - pentru piloți) și să-și cupleze centurile de siguranță. Orice abatere de la această prevedere va fi raportată Comisarilor Sportivi care vor aplica o penalizare între 100-200 de euro/eveniment. Pentru abateri grave cum ar fi rulara în regim de probă specială fără cască de protecție sau fără închiderea centurilor, Comisarii Sportivi vor aplica penalizări de la 500-1000 de euro, putând decide în același timp și excluderea echipajului din competiție. Un caz aparte care necesită o analiză amănunțită îl constituie abaterile produse exclusiv pe timpul împingerii, repornirii, deblocării sau reparării automobilului de competiție prin forțele proprii ale echipajului, în scopul eliberării traseului sau al reluării parcurgerii probei respective.

Nu este permisă parcurgerea probelor speciale cu geamurile deschise. Se consideră că geamul este deschis, dacă este coborât cu mai mult de 2 cm față de poziția "închis complet". Pentru încălcarea acestei prevederi, după primul avertisment, echipajul va fi penalizat de Comisarii Sportivi cu amenda de 200 euro. Sancțiunea poate fi anulată/ suspendată în cazul în care deschiderea geamului sau



imposibilitatea închiderii acestuia se datorează unor cauze tehnice sau unei avarii a caroseriei pe partea acestuia. Echipajului i se va permite remedierea defectiunii la primul parc de service, în caz contrar acesta riscând repetarea/majorarea amenzii sau chiar refuzul de continuare a competiției. În sensul prezentului articol, spargerea unui geam al automobilului nu va fi urmată de nici o penalizare, dar datorită gradului sporit de pericolozitate poate conduce la oprirea automobilului din cursă.

În cadrul etapelor din campionatul intern se recomandă utilizarea dispozitivelor HANS, obligatorii în competițiile internaționale. Participarea sportivilor în competițiile naționale fără a purta dispozitivul HANS se face doar cu o declarație pe propria răspundere.

## **29.2 SEMNELE SOS / OK**

**29.2.1** Fiecare road book, trebuie să conțină, lângă coperta spate în format A4 (îndoite), un semn roșu "SOS" și pe verso un semn verde "OK".

**29.2.2** În cazul unui accident ce necesită asistență medicală de urgență, dacă este posibil, semnul roșu "SOS" trebuie imediat să fie afișat la următoarele mașini și la orice elicopter care încercă să ajute.

**29.2.3** Orice echipaj spre care este arătat semnul roșu „SOS” sau care observă un automobil ce a avut un accident major, cu ambii membri ai echipajului la bord, dar care nu arată semnul roșu "SOS", se va opri imediat și fără excepție pentru a acorda ajutor. Toate celelalte echipaje se vor opri și ele. Al doilea automobil ajuns la locul accidentului va pleca să informeze următorul post cu stație radio. Celelalte automobile vor trebui să lase drum liber pentru autovehiculele de urgență. Orice echipaj care este capabil să pună în practică această regulă, dar nu o face, va fi raportat Comisarilor Sportivi.

Colegiul Comisarilor Sportivi aplică sancțiunea cu EXCLUDEREA DIN CĂMPIONAT, echipajului/echipajelor care nu se conformează art. 29.2.3

**29.2.4** În situația unui accident în care nu se necesită intervenție medicală imediată, semnul "OK" trebuie expus în mod vizibil de către un membru al echipajului următoarelor automobile și oricărui elicopter ce încearcă să ofere ajutor.

**29.2.5** Dacă echipajul părăsește automobilul de competiții, semnul "OK" trebuie expus astfel, încât să fie clar vizibil pentru ceilalți concurenți.

Echipajul care nu respectă prevederile art. 29.2.4 și 29.2.5 va fi sancționat cu amendă în sumă de 300 euro.

**29.2.6** Road book trebuie să conțină o pagină cu procedura accidentului.

**29.2.7** Echipajul care abandonează sau se retrage din competiție este obligat să predea carnetul de control la primul post de control al raliului sau la arbitrul din automobilul de deschidere. Încălcarea acestei reguli conduce la aplicarea unei sancțiuni de până la 300 de euro și/sau suspendarea licențelor pilotului și copilotului membri ai aceluși echipaj.

Pentru faptul că un echipaj nu anunță CCS despre retragerea din competiție a unui membru al echipajului, Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea de excludere din competiție.

Pentru faptul că un echipaj acceptă la bordul automobilului de competiții o terță persoană Colegiul Comisarilor Sportivi va aplica sancțiunea de excludere din competiție.

## **29.3 RAPORTAREA ACCIDENTULUI**

În cazul în care un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană din public suferă fizic un prejudiciu, pilotul sau co-pilotul în cauză trebuie să raporteze acest lucru la următorul punct de radio, așa cum se specifică în road book și a fost însemnat pe traseu.

## **29.4 TRIUNGHIUL ROȘU**

**29.4.1** Fiecare automobil din competiție trebuie să aibă în dotare un triunghi roșu reflectorizant care, în eventualitatea opririi automobilului în timpul probei speciale, trebuie plasat într-o poziție vizibilă, de către un membru al echipajului, la cel puțin 50 de metri înaintea locului unde se află mașina, cu scopul de a-i avertiza pe următorii conducători.

**29.4.2** Acest triunghi trebuie să fie plasat, chiar dacă mașina este oprită în afara drumului.

Colegiul Comisarilor Sportivi va sancționa echipajul care nu respectă prevederile art. 29.4.1 și art. 29.4.2 cu amendă în sumă de 500 euro.

## **29.5 UTILIZAREA STEAGURILOR GALBENE**

**29.5.1** La depășirea unui steag galben afișat, conducătorul auto trebuie să reducă imediat viteza, să mențină această reducere a vitezei până la sfârșitul probei speciale, și să urmeze instrucțiunile oricărui oficial sau conducătorilor mașinii de securitate. Steagurile vor fi afișate la toate punctele de

intermedieri cu stație radio înainte de incident. Nerespectarea acestei reguli va atrage după sine o penalizare la discreția Comisarilor sportivi.

**29.5.2** Un echipaj, căruia i s-a arătat steagul galben i se va acorda un timp teoretic pentru probă, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 28.

**29.5.3** Steagul galben va fi afișat echipajelor doar la dispoziția Directorului Sportiv. Steagurile pot fi afișate numai de către un oficial ce poartă o vestă distinctivă și care este într-un post de intermediar, post marcat cu un simbol de punct radio. Timpul de amplasare a steagului va fi înregistrat și adus la cunoștința comisarilor sportivi de către Directorul Sportiv.

**29.5.4** Niciun alt steag decât cel galben nu poate fi desfășurat în orice punct al probei speciale.

**29.5.5** Un steag galben trebuie să fie disponibil la fiecare punct intermediar cu stație radio al probei (situat la un interval de aproximativ 5 km).

**29.5.6** Diferite sisteme de semnalizare (de exemplu, semnale luminoase) pot fi utilizate în proba super specială. Detaliile complete trebuie să fie incluse în regulamentul particular.

## **30. PROBA SUPER SPECIALĂ**

### **30.1 CARACTERISTICILE UNEI PROBE SUPER SPECIALE**

**30.1.1** Când mai mult de o singură mașină ia startul în același timp, traseul la punctul de start trebuie să fie adiacent, unul față de celălalt. Aceeași procedură de start trebuie să se aplice fiecărei mașini. Este permis ca linia de start pentru mașini să fie decalată la diferite poziții ale startului pentru a egaliza lungimea probei

**30.1.2** Organizarea unei probe super-speciale este obligatorie.

### **30.2 DESFĂȘURAREA UNEI PROBE SUPER SPECIALE**

Reglementări specifice referitoare la desfășurarea unei probe super speciale trebuie să fie incluse în regulamentul particular al raliului.

În cazul ieșirii de pe traseul SUPERSPECIALEI (proba spectacol) cu intenția de a scurta traseul și a obține un avantaj prin această greșală, echipajul va fi penalizat cu 10 secunde pentru fiecare greșală, care se vor adăuga la timpul realizat efectiv de echipajul respectiv

În cazul în care echipajul iese de pe traseu în mod accidental, fără a putea fi demonstrată intenția de a-l scurta sau de a-și crea un avantaj – și reintră în cel mai scurt timp posibil pe traseu, greșala va fi considerată "incident de cursă", iar echipajul nu va fi penalizat.

În cazul în care echipajul nu efectuează toate turele prevăzute pentru SUPERSPECIALĂ i se va acorda timpul cel mai slab realizat de un echipaj din clasa/grupa sa, în condiții normale, plus o penalizare de 10 secunde.

### **30.3 PLAN DE SECURITATE**

Planul de securitate în conformitate cu standardul planului de securitate trebuie să fie prezentat la FRAS pentru aprobare.

### **30.4 ORDINEA DE START**

Ordinea de start și pentru intervalele de timp pentru o probă super specială sunt în întregime la discreția conducerii cursei.

La SUPERSPECIALE ordinea de start poate fi în ordinea inversă a clasamentului, după cum urmează:

- Piloți de Grupa H/K+juniorii din gr.H,
- Piloți FIA+juniorii-FIA,
- Piloți prioritari

## **PARC ÎNCHIS**

### **31. REGULI DE PARC ÎNCHIS**

#### **31.1 APLICARE**

Cât timp automobilele de competiții se afla în regim de parc închis, sunt interzise deschiderea capotei motorului, realimentare cu combustibil sau orice altă reparație sau intervenție asupra automobilului de concurs.

Autoturismele sunt supuse regulilor de parc închis:

**31.1.1** Din momentul în care intră în parcul de regroupare sau parcul de sfârșit de Zi, până când îl părăsește.

**31.1.2** Din momentul când intră într-o zonă de control, până când o părăsește.

**31.1.3** Din momentul în care ajunge la sfârșitul raliului până când Comisarii sportivi au autorizat deschiderea parcului închis.

### **31.2 PERSONALUL PERMIS ÎN PARCUL ÎNCHIS**

**31.2.1** De îndată ce au parcat mașina lor în parcul închis, piloții trebuie să oprească motorul, iar echipajul trebuie să iasă din parcul închis. Nimeni, în afara de oficialii de la raliul care desfășoară o funcție specifică, nu au permisiunea în parcul închis.

**31.2.2** Echipajele pot intra în parcul închis cu 10 minute înaintea timpului lor de start.

### **31.3 ÎMPINGEREA MAȘINII ÎN PARCUL ÎNCHIS**

Numai oficialii de serviciu (din post) și/sau membrii echipajului sunt autorizați pentru a împinge un automobil de competiție în interiorul unui parc închis.

Echipajele care încalcă prevederile art. 31.3 vor fi sancționate cu EXCLUDEREA DIN COMPETIȚIE

Echipajele care încalcă prevederile referitoare la parc închis, vor fi sancționate de către Colegiul Comisarilor Sportivi cu EXCLUDEREA DIN COMPETIȚIE.

### **31.4 REPARATII ÎN PARC ÎNCHIS**

**31.4.1** În cazul în care comisarii tehnici ai raliului consideră că starea mașinii a devenit deficientă încât ar putea fi afectată siguranța, această mașină trebuie să fie reparată în parcul închis, în prezența unui comisar tehnic.

**31.4.2** Sub supravegherea unui Comisar tehnic echipajul și maxim 3 mecanici pot schimba geamurile.

**31.4.3** Dacă timpul de reparație are ca rezultat o întârziere dincolo de ora programată inițial pentru start, echipajul va primi un nou timp de start, după efectuarea reparației, pentru care penalizarea este de 1 minut pe minut sau pe fracțiune de minut de intarziere.

**31.4.4** Sub supravegherea unui Comisar tehnic sau de parc este permisă înlocuirea unei roți de către echipaj, cu mijloacele avute la bord, și deasemenea, îi este permisă pornirea automobilului de concurs cu ajutorul unei baterii alta decât cea avută la bordul autoturismului.

## **STARTUL ȘI RE-STARTUL**

### **32. CEREMONIA DE START**

O ceremonie de start trebuie să fie organizată cu scopul de a îmbunătăți promovarea și interesul mass-media pentru raliu. Intervalul de start și ordinea pentru ceremonia de start sunt la discreția organizatorilor. Programul și locul de desfășurare a ceremoniei trebuie să fie indicate în regulamentul particular. În cazul în care un echipaj în automobilul de competiție nu este în măsură să participe la ceremonia de start, îi va fi permis startul la restul raliului din Ziua 1, cu timpul alocat prevăzut pe care Comisarii sportivi l-au notificat în prima lor ședință, și sub rezerva de a trece de verificările tehnice necesare. Echipajul în cauză trebuie să participe îmbrăcat în combinezon și la timpul său la ceremonia de start.

### **33. ZONA DE START**

#### **33.1 STARTUL RALIULUI**

Înainte de start, organizatorii pot convoca toate mașinile de concurs într-o zonă de start, în care automobilele trebuie să fie conduse cu maximum 4 ore înainte de start lucru ce va fi detaliat în regulamentul particular. Sancțiunile exclusiv pecuniare pentru întârzierea în zona de start sunt specificate în regulamentul particular.

#### **33.2 STARTUL ZILEI**

Oricare echipaj care intarzie mai mult de 30 de minute fata de timpul sau de start este declarat abandonat.

## **34. ORDINEA ȘI INTERVALUL DE START**

### **34.1 ORDINEA DE START**

Ordinea de start la primul raliu/etapă din Campionatul Național de Raliuri, va fi următoarea:

- piloții prioritari (FIA+FRAS), în ordinea clasamentului general FIA din anul precedent.
- ceilalți piloți (N+A-Avansați și juniori), în ordinea clasamentului general FIA al anului precedent.
- Pilotii grupei K în ordinea clasamentului din anul precedent
- piloții grupei H (Avansați și juniori) în ordinea clasamentului din anul precedent.

La următoarele raliuri din Campionatul Național de Raliuri, ordinea de start va fi următoarea:

- piloți prioritari ( FIA + FRAS N+A), în ordinea clasamentului general FIA la zi după raliul precedent,
- ceilalți piloți (N+A Avansați și juniori), în ordinea clasamentului general FIA la zi după raliul precedent,
- Pilotii grupei K în ordinea clasamentului grupei K la zi după raliul precedent.
- piloții grupei H (Avansați și juniori) în ordinea clasamentului grupei H la zi după raliul precedent.

A doua ZI, startul va începe în ordinea clasamentului parțial, oficial, publicat la sfârșitul ZILEI precedente. Comisarii Sportivi pot re poziționa piloții care doresc să ia startul conform regulii Super Rally si in general, pe orice alt pilot, la discreția lor sau la propunerea Directorului Sportiv, in mod special cand se anticipeaza ca diferenta de la startul in proba speciala dintre doua automobile consecutive nu ar fi suficienta. Repozitionarea pilotilor in alta ordine de start nu va putea fi facuta decat dupa parcurgerea a minim 10% din lungimea totala a probelor speciale a intregului raliu. Pilotii prioritari se supun la randul lor prevederilor de mai sus cu precizarea ca indiferent de pozitia in care vor lua startul a doua zi sau dupa o repozitionare, acestia vor pastra avantajul celor doua minute (la start) fata de pilotul precedent.

### **34.2 REPOZIȚIONARE PILOȚILOR**

Comisarii sportivi pot, din motive de siguranță, re poziționa piloții sau să schimbe intervalul de timp dintre mașini ca și în articolul 141 din Cod.

### **34.3 INTERVALUL DE START**

La startul fiecărei Zile, CCS va programa startul automobilelor de concurs la un interval de cel puțin un minut.

Intervalul dintre timpul de start pentru N piloți prioritari (N fiind numărul invariabil de piloți înscriși la startul raliului) va fi de cel puțin 2 minute pentru prima zi. Pentru zilele ulterioare, pilotii prioritari plus primele 5 echipaje clasificate la sfârșitul Zilei precedente vor lua startul la intervale de cel puțin 2 minute.

## **SERVICE**

### **35. SERVICE- CONDIȚII GENERALE**

#### **35.1 EFECTUAREA SERVICE-ULUI**

De la primul și până la ultimul control tehnic, service-ul pentru automobilele de concurs poate fi efectuat doar în parcurile service. Cu toate acestea, echipajul, folosind numai echipamentele de la bord și fără asistență fizică externă, poate efectua service-ul mașinii, în orice moment, altul decât în cazul în care acest lucru este specific interzis.

#### **35.2 PERSONALUL ECHIPEI & SERVICE RESTRICȚIONAT**

Prezența personalului echipei sau orice echipă de transport (inclusiv elicoptere) la mai puțin de 1 kilometru de automobilul de concurs, este interzisă, cu excepția:

- În parcurile de service și pentru un membru al echipei pe masina în zona spălătoriei auto dacă este inclusă în program
- in zona de realimentare
- În cazul în care este permis print-un buletin
- Pe proba specială (de la semnul galben de la începutul zonei de control până la semnul de sfârșit de zona Stop)
- Pentru automobilele de concurs care așteaptă la controlul de timp de la intrarea în regrupare, parcul cu acces limitat, sau parcuri de service, sau atunci când sunt în interiorul regrupării sau parcului cu acces limitat, unde este permisă înmânarea către sau de la echipaj de produse alimentare, băuturi, îmbrăcăminte și informații (cardul de date, road boog, etc).
- În timp ce mașinile sunt în parc închis
- În cazul în care automobilele de concurs folosesc un traseu fixat în road book, și este necesar pentru a utiliza același traseu, în același timp, ca personalul echipei, cu condiția ca acestea să nu se oprească în același loc și în același timp.

## **36. PARCURI DE SERVICE**

### **36.1 IDENTIFICAREA PARCULUI SERVICE**

Parcurile de service sunt indicate în itinerariul raliului cu un timp de control la intrare și la ieșire. (Cei 25 de m distanța la care se face referire în Anexa I se reduc la 5 m). Distanța între două parcuri de service trebuie să fie între 30 și 60 km de proba specială.

### **36.2 PROGRAMUL PARCULUI SERVICE**

Programul pentru fiecare mașină în parcul de service este, după cum urmează:

**36.2.1** 10 minute înainte de prima PS de fiecare zi.

- Nu este obligatoriu pentru Ziua 1 cu excepția dacă urmează după un element de întrecere al raliului și de o noapte de parc închis.

- verificările tehnice pot fi efectuate în parcul închis.

**36.2.2** 20 minute între două grupuri de probe.

**36.2.3** 45 minute la sfârșitul Zilei 1

**36.2.4** 10 minute de service, înainte de sfârșitul raliului, la aprecierea organizatorului.

### **36.3 VITEZA ÎN INTERIORUL PARCURILOR SERVICE**

Viteza automobilelor în parcurile de service nu poate depăși 30 km/h. Imposibilitatea de a se conforma prezentei limite va avea ca rezultat o penalizare aplicată de către Comisarilor sportivi, la propunerea Directorului Sportiv, a organizatorului, comisarilor tehnici sau de parc cu amendă în valoare de până la 400 euro.

În parcul de service este permis transportul anvelopelor, canistrelor cu combustibil și a diverselor piese de schimb și accesorii auto cu ajutorul unui ATV, scuter. Viteza de deplasare a acestor vehicule în parcul de service nu va depăși 20 km/oră.

Depășirea vitezei admise pentru aceste vehicule, ca și orice altă acțiune sau manevră de natură să pună în pericol securitatea parcului de service, a persoanelor și a automobilelor participante la raliu va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi cu amendă în valoare de 200 euro.

## **37. VEHICULE PERMISE ÎN PARCURI SERVICE**

### **37.1 NUMĂRUL DE AUTOMOBILE DE SERVICE**

Maxim două vehicule de service per automobilul de concurs care a luat startul în raliu pot face service pe tot parcursul raliului. Aceste vehicule trebuie să fie clar identificate prin plăci "Service" emise de către FRAS și aplicate în locațiile specificate. Federația Română de Automobilism Sportiv va distribui, o dată cu eliberarea licențelor, plăci de SERVICE pentru autovehiculele de asistență tehnică și AUXILIAR

### **37.2 VEHICULE AUXILIARE**

Alte vehicule ale echipei trebuie să fie identificate prin intermediul plăcilor "auxiliar", plăci emise de FRAS. În cazul în care spațiul o permite, vehiculele "auxiliare" pot avea permisunea în parc lângă vehiculele lor de service admise în parc. În cazul în care nu este suficient spațiu organizatorii vor asigura o zonă de parcare pentru vehiculele auxiliare, în imediata vecinătate a parcului de service.

### **37.3 ACCES PARC SERVICE**

Organizatorul va marca cu claritate zonele din parcul de service alocate echipelor / echipajelor înainte de raliu, în ordinea numerelor de licență și a clasamentelor pe echipe, și va anunța data și ora de când aceștia au permisiunea de a intra în parcul de service.

Organizatorul va asigura fiecărui echipaj o suprafață de minimum 30 mp. Va asigura colectarea gunoiului, 2-3 toalete ecologice și surse de curent și apă contra cost.

Fiecare echipaj trebuie să aibă, în mod obligatoriu, minimum 2 mecanici și un automobil de asistență tehnică, eventual unul auxiliar, pentru care va solicita Federației Române de Automobilism Sportiv emiterea licențelor respective pe anul în curs, cu excepția echipajelor care prezintă un contract de service cu o firmă specializată.

Prin firmă specializată se înțelege orice entitate (societate comercială, club sportiv, persoană fizică, etc) care prestează activități de service pentru mai multe automobile de competiții în timpul desfășurării raliului.

Aceste firme specializate trebuie să fie autorizate de FRAS, cu respectarea Normelor financiare în vigoare.

Automobilele de asistență tehnică ale fiecărui pilot vor fi admise în parcul de service numai dacă posedă LICENȚĂ de ASISTENȚĂ TEHNICĂ emisă de FRAS pentru anul în curs.

Mecanicul/ii fiecărui pilot va/vor fi admis/și în parcul de service numai dacă posedă LICENȚĂ de MECANIC, emisă de FRAS pentru anul în curs.

Pentru absența licențelor atât autovehiculele de asistență, cât și mecanicii respectivi vor fi evacuate/ți din parcul de service, iar echipajul va fi sancționat cu amendă în valoare de 150 euro (cursul euro/lei al BNR din ziua plății) și nu va putea beneficia pe timpul competiției de ajutorul mecanicilor și de vehiculul evacuat din parcul de service.

#### **37.4 SERVICE ANVELOPE**

Dacă traseul o impune se pot amenaja „zone de schimb de anvelope” în care se intră și se iese cu Control Orar.

În parcul “SERVICE ANVELOPE” este permisă exclusiv schimbarea roților. Orice altă operațiune în afara celor strict necesare schimbului de roți (suspendarea automobilului de competiții, deșurubarea-înșurubarea prezoanelor sau a piuliței centrale, strângerea acestora cu cheia dinamometrică și repunerea automobilului pe sol) se consideră “SERVICE INTERZIS” și se sancționează cu excluderea din competiție

Automobilele de competiții vor staționa în „Parcul Închis” cel de Service, regrupare, pe o prelată rezistentă la uleiuri și combustibili, în scopul protejării solului. Nerespectarea acestei prevederi se penalizează cu amendă de 300 euro care se achită la organizator (la cursul BNR din ziua plății).

Organizatorul local trebuie să controleze, să administreze și să securizeze parcul de service, parcul de regrupare sau/și de start.

#### **38. GOLIREA REZERVORULUI ȘI/SAU REÎNCĂRCAREA ÎN PARCUL SERVICE**

Când sunt necesare, ca parte integrantă a service-ului (ex. schimbarea unui rezervor de combustibil sau a unei pompe), golirea și/sau reumplerea sunt permise într-un parc service, cu condiția ca:

- Activitatea să fie efectuată sub supravegherea unui arbitru
- Personal calificat dotat cu un extingtor să stea în zona de lucru
- Nici o altă activitate să nu fie efectuată asupra automobilului de competiții în timpul operațiunii de golire și/sau reumplere.
- Să fie stabilită o zonă de securitate corespunzătoare în jurul automobilului de competiții.
- Să se adauge combustibilul necesar pentru a-i ajunge automobilului de competiții numai până la următorul punct de realimentare.

#### **39. FLEXISERVICE - 45 `**

##### **39.1 GENERALITĂȚI**

Flexi-service-ul de 45 ` permite mutarea automobilelor de competiție de la un parc închis la un parc de service adiacent, legat de parcul închis de o graniță comună și care are control al timpului la intrare și ieșire.

##### **39.2 FUNCȚIONAREA FLEXISERVICE ȘI PROGRAMUL**

**39.2.1** Pentru operațiuni ale Flexi-service de 45 de minute, echipele vor intra în parcul închis

**39.2.2** Echipajele, mai apoi, fie intră în parcul de service fie lasă mașină lor în parcul închis.

**39.2.3** Automobilele de concurs pot fi conduse de un reprezentant autorizat și va intra o singură dată din parcul închis în parcul service și vice-versa, respectând toate formalitățile de prezentare a carnetului de bord și sancțiunile asociate.

**39.2.4** Automobilele de concurs se pot întoarce în parcul închis, înainte să treacă 45 minute fără penalități.

**39.2.5** Perioada operațională a timpului de start a Flexi-service după sosirea primei mașini în parcul închis, este lăsată la discreția organizatorilor, dar trebuie să fie declarată în itinerarul raliului.

#### **REZULTATE & CERINȚELE ADMINISTRATIVE DUPĂ EVENIMENT**

##### **40. REZULTATELE RALIULUI**

##### **40.1 STABILIREA REZULTATELOR**

Rezultatele sunt stabilite prin adunarea timpilor obținuți pe parcursul probelor speciale cu toate penalizările de timp obținute pe parcursul segmentelor de drum și cu toate celelalte penalizări exprimate în timp.

La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri, se vor întocmi următoarele clasamente:

- clasament general (automobile omologate FIA),
- clasament pe grupe,
- clasament pe clase,

- clasament pe echipe,
- clasament pentru „JUNIORI”,
- clasamente cupe monomarca,
- clasament automobile doua roti motrice,
- clasament automobile echipate cu motor diesel.

În CNR, în vederea stabilirii clasamentelor individuale pe grupe, punctajul se acordă în funcție de numărul de automobile admise în competiție, care au trecut de verificarea tehnică și care au luat startul, astfel:

- a. pentru 1 automobil din grupă/Cupă ..... 4 puncte, dacă automobilul încheie competiția,
- b. pentru 2 automobile ..... 5, 4 puncte pentru locurile 1, respectiv 2,
- c. pentru 3 automobile ..... 6, 5, 4 pentru locurile 1/2/3,
- d. pentru 4 automobile ..... 8, 6, 5, 4 pentru locurile 1/2/3/4,
- e. pentru 5 sau mai multe automobile ..... 10, 8, 6, 5, 4, 3, 2, 1 pentru locul 1/2/3/4/5/6/7/8.

Nu este obligatorie organizarea festivității de premiere la etapa la care în grupa respectivă nu au fost admise și/sau nu au luat startul cel puțin 5 automobile în competiție.

### **Clasamentul pe echipe**

În clasamentul pe echipe vor puncta cel mult 2 echipaje.

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

Pentru clasarea echipelor la o etapă, se ia în calcul punctajul obținut de fiecare echipaj în grupa la care participă, la care se adaugă punctajul din clasamentul general (FIA). Echipajele care participă în Cupele monomarcă și „Juniori” vor puncta numai cu locul obținut în Cupă și după sistemul de punctaj aplicat grupelor N/A/K/H.

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

Echipele se clasează exclusiv după punctajul realizat la fiecare etapă.

## **40.2 PUBLICAREA REZULTATELOR**

În timpul raliului, clasamentele vor fi publicate după cum urmează:

**40.2.1** Clasamente neoficiale: clasamentele distribuite de organizator în timpul unei Zile.

**40.2.2** Clasamente parțiale neoficiale: clasamentele publicate la sfârșitul Zilei

**40.2.3** Clasamentul Final Provizoriu: Clasamentul publicat la sfârșitul raliului până la trecerea timpului de contestatie (30 min de la afisare)

**40.2.4** Clasamentul Final oficial: clasamentul aprobat de Comisarii sportivi după perioada de depunere a contestatiilor.

**40.2.5** În cazul în care publicarea rezultatelor va întârzia trebuie să fie postat pe panoul oficial de afișaj un nou timp de publicare.

## **40.3 EGALITATEA ÎNTR-UN RALIU DIN CAMPIONAT**

În cazul unei egalități, concurentul care obține cel mai bun timp în prima probă specială, care nu este o probă super-specială, va fi declarat câștigător. Dacă acest lucru nu este suficient se va lua în considerare timpul celei de-a doua, a treia, a patra, etc. probă specială.

## **40.4 RELATAREA CORECTĂ ȘI IMPARȚIALĂ A EVENIMENTELOR**

Organizatorii evenimentului trebuie să se asigure că orice reportaj transmis este echitabil și imparțial și că acesta nu va denatura rezultatele evenimentului.

## **40.5 PROMOVARE A REZULTATELOR**

Este interzis de a publica orice formă de publicitate care promovează rezultatul unei singure Zi de raliu.

Concurenții pot face referire în comunicatele din media la “câștigarea” unei Zile, cu condiția să nu se înțeleagă că rezultatul este în legătură cu întregul raliu.

Organizatorul raliului va avea grijă ca în comunicatele de presă difuzate să se menționeze următoarele: FEDERAȚIA ROMÂNĂ DE AUTOMOBILISM SPORTIV, CAMPIONATUL NAȚIONAL DE

RALIURI, pe lângă toate celelalte: denumirea raliului, sponsorii, entități locale implicate în organizarea raliului.

## **41. PROTESTE ȘI APELURI**

### **41.1 DEPUNEREA UNUI PROTEST SAU APEL**

Toate protestele și apelurile trebuie să fie depuse în conformitate cu prevederile regulamentului. Pot depune proteste și echipajele care au luat startul și au abandonat pe parcursul raliului. Orice protest este depus, în scris, la Directorul Sportiv, însoțit de taxa corespunzătoare acestuia, prevăzută în regulamentele federației.

Cele fără taxă achitată și cele verbale nu se iau în considerare.

Dreptul de a protesta îl are numai echipajul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență.

### **41.2 TAXA DE PROTEST**

Taxele de proteste sunt următoarele:

- pentru protest pe linie sportivă - 200 Euro
- pentru protest tehnic - 1000 Euro

### **41.3 DEPOZIT**

În cazul în care un protest necesită demontare și re-asamblare a unei părți bine definite dintr-o mașină (motor, transmisie, direcție, sistemul de frânare, instalații electrice, caroserie, etc), solicitantul trebuie să plătească o taxă suplimentară de depozit pentru fiecare parte. Sumele aplicabile vor fi specificate în regulamentul particular al raliului.

În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili cautiunea pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.

Manoperele de demontare-montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Nici una din părți nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială.

Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisarilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.

În măsura în care protestul este intemeiat, taxa și cautiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o, după caz. În eventualitatea constatării unor neconformități, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunere, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).

În mod similar vor fi sancționate:

- protestele depuse cu reacredință;
- orice formă de sustragere de la controlul tehnic;
- orice încercare de a ascunde sau înlocui un reper neconform;
- ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor în lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
- discuțiile în contradictoriu ale echipajului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de aceștia, cu oficialii care dispun, efectuează sau supraveghează aceste controale;
- orice gest nesportiv între cel care a depus un protest, o contestație sau apel și cel care este contestat.

Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse în maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor la panoul oficial de afișaj.

### **41.4 CHELTUIELI**

**41.4.1** Cheltuielile necesare pentru operațiune, precum și cele de transport al mașinii vor fi suportate de către cel care depune protestul în cazul în care protestul este neintemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care este admis.

**41.4.2** În cazul în care protestul este neintemeiat și, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferența va fi suportată de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.

### **41.5 APELURI**

Regulamentul particular trebuie să conțină informații cu privire la taxele naționale de recurs.



- pentru proteste la Comisia de Competiții – 400 euro
- pentru proteste la Comisia de Disciplină – 400 euro
- pentru apeluri la Comisia de Apel – 500 euro

Impotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptatit poate depune o contestație la FRAS. Intenția de depunere a contestației trebuie adusă la cunostința Colegiului Comisarilor Sportivi în scris, în maximum o oră de la data difuzării/publicării deciziei contestate. Lipsa acestei notificări sau depunerea acesteia în afara timpului regulamentar - atrage decăderea din dreptul la contestație sau la apel.

Contestația trebuie depusă la Secretariatul FRAS în maximum 48 de ore de la data primirii notificării Colegiului Comisarilor Sportivi. Este admisă transmiterea acesteia în termenul precizat și prin fax, mail, etc. Însoțit de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculată conform reglementărilor în vigoare.

## **42. PROCES-VERBAL & RAPORT FINAL**

În timpul desfășurării raliului, ședințele Comisarilor sportivi vor fi înregistrate în procese verbale. Procesele verbale și rapoartele finale ale Observatorului federal, Comisarilor Sportivi, Directorului Sportiv, Directorului organizatoric, Șefului Verificării Tehnice, Șefului Securității, Șefului de traseu, Responsabilului Relațiilor cu Sportivii, Observatorului cu arbitri, Secretarului Șef vor fi trimise la Comisia Națională de Raliuri, până cel mai târziu în ziua de marți, după terminarea competiției.

## **43. FESTIVITATEA DE PREMIERE A RALIULUI**

Elementele de întrecere ale raliului se vor termina la "zona de control orar de final".

Echipajelor câștigătoare li se permite, la sosirea finală să-și manifeste bucuria prin manevre speciale cu automobilul, numai dacă au acordul DIRECTORULUI SPORTIV și zona respectivă corespunde din punct de vedere al securității spectatorilor, oficialilor și sportivilor.

Numai echipajul respectiv este responsabil pentru eventualele pagube pe care le-ar provoca o astfel de manevră

La sfârșitul fiecărei etape a Campionatului Național de Raliuri, este obligatoriu ca toți participanții, echipaje și echipele de club, de mărci/constructori câștigătoare, precum și ceilalți piloți și copiloți, oficiali, sponsori, arbitri care au participat la competiție să asiste la festivitatea de premiere.

FESTIVITATEA DE PREMIERE va fi urmată de CONFERINȚA DE PRESĂ a primilor 3 clasări în Clasamentul general al raliului. În cazul în care un organizator dorește, poate exista o întrunire socială / sponsorul / civică în aceeași seară. Dacă prezența echipajelor este așteptată, acest lucru trebuie să apară în regulamentul particular

ECHIPAJELOR clasate pe locurile I, II și III în clasamentele finale ale etapei Campionatului Național de Raliuri se vor acorda, cupe, medalii, diplome, plachete, premii, etc.

ECHIPELOR de club clasate pe locurile I, II și III în clasamentele finale ale etapei Campionatului Național de Raliuri se vor acorda, cupe, medalii, diplome, plachete, premii, etc.

Se recomandă ORGANIZATORULUI etapei respective să acorde cupe, medalii, plachete, diplome și echipajelor de pe locurile I, II și III din clasamentele grupelor/claselor neconstituite, la care au luat startul minimum 3 (trei) echipaje.

În afara cazurilor de forță majoră, orice echipaj clasat pe locurile I, II și III care nu va fi prezent la FESTIVITATEA DE PREMIERE A RALIULUI va suporta o amendă de până la 300 de euro, din partea Federației Române de Automobilism Sportiv.

Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai echipajele nominalizate, fără alte persoane.

## **44. FESTIVITATEA DE PREMIERE ANUALĂ FRAS**

### **44.1 LISTĂ CERINTE**

Orice pilot și orice co-pilot câștigător al unui Campionat FRAS trebuie să fie prezent la festivitatea de premiere anuală FRAS.

### **44.2 ABSENȚA**

Doar într-un caz de forță majoră se acceptă absența. În orice altă situație absența de la Festivitatea de premiere va fi sancționată de către FRAS.

Toate echipajele învingătoare în Campionatul Național de Raliuri trebuie să fie prezente la GALA CAMPIONILOR (festivitatea anuală de premiere) organizată de Federația Română de Automobilism Sportiv.

ECHIPAJUL care a realizat cel mai mare punctaj în clasamentul general al Campionatului Național de Raliuri, va fi declarat CAMPION NAȚIONAL ABSOLUT. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.

ECHIPAJUL care a realizat cel mai mare punctaj din clasamentele grupelor Campionatului Național de Raliuri, va fi declarat CAMPION al GRUPEI, cu condiția ca grupa respectivă să fi fost constituită la minim  $n/2 + 1$  etape. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.

ECHIPAJUL care a realizat cel mai mare punctaj în clasamentele claselor Campionatului Național de Raliuri, va fi declarat CÂȘTIGĂTOR al CLASEI, cu condiția ca clasa respectivă să fi fost constituită la minim  $n/2 + 1$  etape. Se vor acorda DIPLOME sau PLACHETE.

ECHIPAJELOR clasate pe locurile II și III în clasamentele finale ale Campionatului Național de Raliuri li se vor acorda, cupe, medalii, diplome, plachete, premii.

ECHIPA care a realizat cel mai mare punctaj din toate etapele clasamentului final al Campionatului Național de Raliuri, va fi declarată CAMPIONĂ NAȚIONALĂ. Se vor acorda CUPE, MEDALII, eventual premii.

ECHIPELOR clasate pe locurile II și III în clasamentele finale ale Campionatului Național de Raliuri li se vor acorda, cupe, medalii, diplome, plachete, premii.

În afara cazurilor de forță majoră, orice echipaj de pe locurile I, II și III care nu va fi prezent la GALA CAMPIONILOR va suporta o amendă în valoare de 500 euro din partea Federației Române de Automobilism Sportiv

Pe podiumul de premiere, în mod obligatoriu, se vor prezenta numai echipajele nominalizate, fără alte persoane.

## **COMBUSTIBILUL - REALIMENTARE**

### **45. ZONELE DE REALIMENTARE ȘI PROCEDURI**

#### **45.1 GENERALITĂȚI**

Concurenții pot să realimenteze doar în zonele de realimentare sau în zonele de realimentare la distanță desemnate de către organizatori în road book, cu excepția celor detaliate în articolul 38.

#### **45.2 PROCEDURĂ DE REALIMENTARE**

**45.2.1** În interiorul unei zone de realimentare sunt permise numai acțiunile direct implicate în activitățile de realimentare a automobilului de concurs.

**45.2.2** În toate zonele de realimentare, se va aplica limita de viteză de 5 km/h.

Echipajele care nu respectă prevederile art. 45.2.1 (interdicție pentru orice altă acțiune neimplicată direct în operațiunea de alimentare cu combustibil) și 45.2.2. (respectarea vitezei maxime de 5 km/h în zona de realimentare), vor fi sancționate cu amendă în valoare de 300 de Euro și penalizare de 1 minut.

**45.2.3** Se recomandă ca mecanicii să poarte haine rezistente la foc.

**45.2.4** Responsabilitatea pentru realimentare este numai a echipajului.

**45.2.5** Motoarele trebuie să fie oprite pe întreaga operațiune de realimentare.

Pentru încălcarea prevederii art. 45.2.5 (oprirea obligatorie a motorului pe timpul realimentării cu combustibil), Colegiul Comisarilor Sportivi, la propunerea directorului sportiv sau a comisarului de parc, va sancționa echipajele în cauză cu un minut de penalizare.

**45.2.6** Se recomandă ca echipajul să rămână în afara mașinii în timpul realimentării; cu toate acestea, dacă rămâne în interior, centurile de siguranță trebuie să fie desfăcute și portierele deschise.

Pentru că echipajul care rămâne în automobil în timpul alimentării nerespectând prevederile art.45.2.6 (centuri nedesfăcute) va fi sancționat cu amendă în valoare de 30 euro.

**45.2.7** Numai în scopul de a asista procedura de realimentare a mașinii lor, doar doi membri ai echipei pentru fiecare echipaj au acces în această zonă.

Nerespectarea prevederilor art. 45.2.7, conduce la sancționarea echipajului cu o penalizare de 1 minut și amendă în sumă de 300 de euro.

**45.2.8** O mașină poate fi împinsă în afara zonei de către echipaj, oficiali și /sau cei doi membri ai echipei fără a atrage o sancțiune.

Echipajele care nu respectă regulile privind alimentarea și/sau care deversează combustibil în zona de realimentare pot fi sancționate cu amendă în sumă de 30 euro.

Combustibilul folosit trebuie să fie comercializat în România și să se încadreze în prescripțiile Anexei J (Art.252 9.1 și 9.2) din C.S.I.

Nerespectarea acestor condiții se sancționează cu excluderea din competiție.

Spațiul pentru realimentare trebuie să fie amplasat în zone protejate (eventual stații de alimentare cu combustibil auto, dacă este posibil), fără acces liber al publicului, care să permită alimentarea simultană a minimum 6 automobile de competiții.

Obligatoriu, organizatorul va împrejmuia parcul de realimentare și va desemna personal de specialitate pentru respectarea normelor PSI, precum și personal de pază și ordine pentru a interzice accesul persoanelor neautorizate.

## **PNEURI ȘI ROȚI**

### **46. GENERALITAȚI**

#### **46.1 CONFORMITATE**

Toate pneurile trebuie să fie în conformitate cu prezentul articol.

#### **46.2 PNEURI CU PROFIL**

Toate mașinile trebuie să fie echipate cu pneuri profilate.

#### **46.3 DISPOZITIVE PENTRU MENȚINEREA PERFORMANȚEI PNEURILOR**

Utilizarea oricărui dispozitiv pentru a se menține performanța deplină a pneurilor, cu o presiune internă egală sau mai mică decât presiunea atmosferică, este interzisă. Interiorul pneurilor (spațiul dintre jantă și partea interioară a pneurilor) trebuie să fie umplut doar cu aer.

#### **46.4 MODELE SIMETRICE**

Când anvelopa stângă este diferită de cea dreaptă, modelele lor trebuie să fie simetrice.

#### **46.5 ÎNTÂRZIAREA PROBEI**

În cazul în care startul unei probe este întârziat cu mai mult de 10 minute, pentru orice concurent este permisă ajustarea presiunii pneurilor de către echipaj.

#### **46.6 TĂIEREA MANUALĂ**

Intenție de modificare a modelului de pneu sau al numărului de ținte al pneurilor de pe sau din mașina este permisă numai în parcul service.

#### **46.7 ROȚI DE REZERVĂ**

Automobilele pot transporta un maxim de două roți de rezervă.

#### **46.8 TRATAMENT AL PNEURILOR**

Orice tratament chimic și / sau mecanic al anvelopelor este interzis.

#### **46.9 JENȚI**

Orice dispozitiv conceput pentru a fixa anvelopa pe jantă nu este permis.

#### **46.10 DISTANȚA DINTRE SCHIMBURILE DE ANVELOPE**

Lungimea unei probe speciale sau distanța combinată a mai multor probe speciale între două schimbări de anvelope trebuie să fie între 30 și 60 de km, cu excepția cazurilor autorizate de către FRAS.

## **COMPONENTE MECANICE**

### **47. MOTOARE**

Același motor trebuie să fie utilizat de la verificarea tehnică până la finalul raliului.

### **48. ȘASIU**

Același șasiu trebuie să fie utilizat de la verificarea tehnică până la finalul raliului.

## **49. RESTRICȚII PE COMPONENTE**

### **49.1 TURBOCOMPRESOR**

**49.1.1** Turbocompresor și compresorul vor fi în continuare denumite "compresor"

**49.1.2** Reglementările în vigoare în legătură cu restrictorul de aer și marcarea rămân aplicabile (articolul 254-6.1 & 255-5.1.8.3 din Anexa J).

**49.1.3** Compresorul montat pe mașina și toate compresoarele de rezervă (unul pentru fiecare zi) vor fi verificate și sigilate la verificările tehnice inițiale.

**49.1.4** Compresoarele vor fi marcate cu un număr pentru a fi utilizate exclusiv de aceea mașina.

**49.1.5** În cazul în care un compresor de rezervă nu este folosit pe fiecare zi, numărul compresoarelor de rezervă disponibil este redus în mod automat.

**49.1.6** În cursul uneia și aceeași zi, un compresor care a fost înlocuit poate fi folosit din nou, pe aceeași mașină.

**49.1.7** Toate compresoare utilizate trebuie să rămână sigilate până la sfârșitul raliului, pentru ca cei responsabili cu verificările să poată verifica conformitatea lor.

**49.1.8** Regulile de mai sus sunt, de asemenea, obligatorii pentru toate mașinile a căror compresoare nu sunt echipate cu un restrictor de aer. În acest caz, compresoarele, trebuie marcate numai în scopul numărării lor.

Este interzisă demontarea unui turbocompresor în părți componente în timpul unui raliu. Sancțiune: excludere din competiție.

Fiecare turbocompresor trebuie să fie prevăzut cu orificii care să permită sigilarea în așa fel încât să nu fie posibilă demontarea acestuia în părți componente fără ruperea sigiliului

Sancțiuni:

- la prima abatere penalizare 100 euro,
- a doua abatere penalizare de 200 euro,
- sau respingerea automobilului de competiții de la verificarea tehnică inițială, la propunerea comisarilor tehnici.

Turbocompressoarele montate și cele de rezervă se sigilează și se identifică printr-un număr unic, propriu fiecărui echipaj și fiecărei etape de raliu. În acest scop este obligatorie prezentarea acestora la verificarea tehnică preliminară. Fiecare echipaj are dreptul la un singur turbocompresor de rezervă pentru fiecare etapă din cadrul unui raliu, fără penalizare. Numărul de turbocompressoare de rezervă se diminuează cu câte o unitate pentru fiecare etapă încheiată din cadrul unui raliu. În aceeași etapă de raliu, turbocompresorul de pe automobil și cel de rezervă repartizat etapei respective pot fi schimbate între ele și reutilizate de același echipaj fără restricție, cu condiția respectării tuturor celorlalte impuneri ale prezentelor precizări (anunțarea oficialilor, prezentarea piesei schimbate la verificare, etc.).

Lipsa sau deteriorarea plăcuței de numerotare și/sau a sigiliului acesteia se sancționează de către CCS cu penalizare de la 600 Euro până la excluderea din concurs, funcție de momentul raportării acestui incident și de circumstanțele în care acest eveniment s-a produs. Comisarii tehnici nu pot fi făcuți răspunzători de ruperea accidentală a sigiliului, fiind de datoria concurentului să ceară și să verifice sigilarea în condiții care să elimine acest risc.

În cazul în care nu există un turbocompresor repartizat individual pe etapa din cadrul unui raliu este permisă împrumutarea unui turbocompresor doar cu plata unei penalizări în valoare de 500 euro, cu condiția respectării tuturor celorlalte impuneri ale prezentelor precizări (anunțarea oficialilor, prezentarea piesei schimbate la verificare, turbocompresorul sigilat, etc.). Orice încălcare asociată acestei acțiuni poate mări cuantumul penalizării, până la excluderea din competiție.

Reprezentantul echipajului care dorește înlocuirea unui turbocompresor este obligat să anunțe cel mai apropiat oficial al competiției despre intenția înlocuirii acestui reper, înainte deci de începerea demontării lui de pe automobil. Oficialul va nota numărul de concurs, ora și minutul când a fost anunțat, ora și minutul la care s-a început demontarea. Verifică sigiliile și notează indicativele celor două turbocompressoare, solicită semnătura reprezentantului echipajului pentru confirmare, după care anunță comisarul tehnic, sau în lipsa acestuia, comisarul de parc. Dacă acest lucru nu este posibil, oficialul va supraveghea interveția, după care va informa conducerea competiției. Încălcarea acestei prevederi de către concurent, respectiv de către oficialii cursei, se sancționează cu penalizare de la 100-300 Euro.

Ca excepție de la regulă, se permite echipajului care transportă la bordul automobilului un turbocompresor de rezervă să-l schimbe pe traseu prin forțe proprii, fără a anunța oficialii cursei. În acest caz, echipajul sau reprezentantul acestuia este obligat să anunțe schimbarea compresorului la comisarul tehnic sau cel de parc, sau oricărui alt oficial, cel târziu la sosirea în primul parc de service, urmând procedura prevăzută la articolul precedent.

Se recomandă comisarilor tehnici care observă intenția de schimbare a unei astfel de piese să atenționeze concurentul cu privire la obligațiile sale, în scopul prevenirii încălcării acestor norme. Cu toate acestea, nici unul din oficialii cursei nu poate fi făcut răspunzător de încălcarea de către concurenți a acestor prevederi.

Turbocompresorul înlocuit rămâne la dispoziția concurentului pentru eventualitatea reutilizării. În orice moment al cursei concurentul este obligat să prezinte oficialilor (la cerere) toate turbocompressoarele

pe care le are la dispoziție. De asemenea, turbocompressoarele trebuie prezentate obligatoriu la verificarea tehnică finală. Neprezentarea tuturor compresoarelor utilizate în raliu și/sau a celor rămase de rezervă se sancționează după caz cu penalizare de la 600 euro până la excluderea din competiție. În prezentele precizări se face referire doar la sigiliul de individualizare și nu la cel destinat restrictorului de aer.

Penalizările bănești constituie venituri la bugetul FRAS și vor fi achitate până la validarea rezultatelor din săptămâna următoare raliului. Până la achitarea integrală Comisia de Competiții va suspenda licențele echipajului respectiv și ale echipei din care acesta face parte.

#### **49.2 TRANSMISIA**

**49.2.1** Pentru fiecare mașină, pot fi utilizate în fiecare raliu un număr nerestricționat de cutii de viteze de rezervă și seturi de diferențiale de rezervă (fata și/sau de centru, precum și/sau din spate).

#### **50. NIVELUL DE ZGOMOT ÎN PROBELE SPECIALE**

Din motive de siguranță, numai pe probele speciale, posibilitatea de a ocoli toba de eșapament este recomandată, cu condiția ca ieșirea gazelor din eșapament să fie în conformitate cu Anexa J. Pentru autoturismele echipate cu un convertor catalitic gazele vor trece prin acest convertor catalitic.

În toate cazurile, în orice moment pe secțiunile de drum, nivelul de zgomot trebuie să fie în conformitate cu Anexa J.

**Prezentul regulament al CAMPIONATULUI NAȚIONAL DE RALIURI a fost aprobat de Consiliu Federal, cu aplicare de la 01 aprilie 2010.**