

winner # CNR **RALLY # 2025**

REGULAMENT SPORTIV

WINNER RALLY
CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI 2025



CUPRINS

1. DEFINIȚII	4
2. ORGANIZARE	8
2.1. ARBITRI, OFICIALI, DELEGAȚI ȘI OBSERVATORI	8
2.2. ELIGIBILITATE	8
2.3. CARACTERISTICILE UNUI RALIU	10
2.4. CARAVANA DE SECURITATE	12
2.5. SESIUNI DE TESTE / ANTRENAMENTE	14
3. ASIGURĂRI	15
4. CAMPIONATE ȘI PUNCTE	15
4.1. ATRIBUIREA PUNCTELOR.....	15
4.2. PUNCTE SUPLIMENTARE	16
4.3. PUNCTE REDUSE.....	17
4.4. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI (CNR).....	17
4.5. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / ASFALT (CNR / A)	18
4.6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / MACADAM (CNR / M)	19
4.7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU ECHIPE.....	19
4.8. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU DEBUTANȚI.....	21
4.9. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU JUNIORI	21
4.10. CUPE MONO MARCĂ.....	22
4.11. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU AUTOMOBILE ISTORICE (CNRI)	22
4.12. CAZURI DE EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT	22
5. ECHIPAJE ȘI ECHIPE.....	23
5.1. CONDIȚII DE PARTICIPARE	23
5.2. ÎNSCRIERI	24
5.3. PILOȚI PRIORITARI.....	25
5.4. ORDINEA DE START	25
5.5. METODE DE COMUNICARE	26
6. AUTOMOBILE ȘI ECHIPAMENTE	27
6.1. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI.....	27
6.2. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU AUTOMOBILE ISTORICE	29
6.3. ANVELOPE.....	29
6.4. SERVICE (ASISTENȚĂ).....	31
6.5. PROCEDURA DE ALIMENTARE	37
6.6. COMBUSTIBIL.....	38
6.7. COMPONENTE MECANICE.....	38
6.8. EXTINCTOARE	39
6.9. GEOLOCALIZARE.....	40
6.10. CAMERE VIDEO ON-BOARD	40

7. IDENTIFICAREA AUTOMOBILELOR ȘI PUBLICITARE.....	41
7.1. NUMERE DE CONCURS	41
7.2. COLANTAREA AUTOMOBILULUI	41
7.3. PUBLICITATE	44
8. DOCUMENTE OFICIALE	45
9. DESFĂȘURAREA RALIULUI.....	51
9.1. CONDUITĂ	51
9.2. RECUNOAȘTERI.....	54
9.3. VERIFICĂRI	56
9.4. CONTROALE	58
9.5. START	66
9.6. SHAKEDOWN	67
9.7. PROBE SPECIALE.....	67
9.8. SECURITATE.....	71
9.9. PARC ÎNCHIS.....	76
10. CONTESTAȚII, RECURSURI ȘI DREPTUL LA REVIZURIE	77
11. CLASAMENTE.....	78
12. FESTIVITATEA DE PREMIERE	79
13. GALA CAMPIONILOR FRAS	81

Campionatul Național de Raliuri nu este un campionat recunoscut de Federația Internațională de Automobilism (FIA).

În cadrul acestui regulament, termenii referitori la persoane fizice (el, ea, lui, lor) sunt utilizați în mod generic, aplicabil pentru orice gen.

În acest regulament, Federația Română de Automobilism Sportiv poate fi scrisă ca FRAS, iar Codul Sportiv Național poate fi scris ca CSN.

1. DEFINIȚII

Conform Art. 5 din Codul Sportiv Național, dar pentru Campionatul Național de Raliuri se aplică și următoarele definiții.

1.1. ÎNCEPUTUL RALIULUI

Raliul începe în ziua Verificărilor Administrative sau a recunoașterilor, în funcție de care are loc prima. Partea competitivă a raliului începe la Controlul Orar 0 (CO 0).

1.2. BULETIN

Un document oficial destinat clarificării sau completării Regulamentelor Particulare ale raliului. Un Buletin nu poate modifica sau schimba prezentul regulament, acest lucru fiind posibil doar prin emiterea unei derogări acordate de FRAS.

1.3. COMUNICAT

Document oficial de natură informativă.

1.4. DECIZIA

Un document emis de către Directorul de Concurs sau de către Comisarii Sportivi prin care se anunță aplicarea regulamentelor sau concluziile unei anchete, audieri sau investigații.

1.5. DEROGARE

Orice acțiune care vizează nerespectarea sau modificarea unor părți din prezentul regulament poate fi supusă unei derogări acordate de FRAS doar în cazuri speciale, inevitabile și individuale. O derogare nu poate modifica sensul general al regulamentului.

1.6. COMPETITOR

Competitorul reprezintă Clubul Sportiv la care este legitimat pilotul.

1.7. ECHIPAJ

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

1.8. ECHIPĂ SPORTIVĂ

O echipă sportivă este formată din maxim 6 echipaje, cu condiția să dețină o Licență de Echipă eliberată de FRAS.

1.9. ECHIPA TEHNICĂ

O echipă tehnică este formată din echipaj și personal de asistență tehnică.

1.10. LICENȚE

Conform Cap. 4 din Codul Sportiv Național.

1.10.1. LICENȚE ANUALE DE PILOT ȘI CO-PILOT RALIU

Condițiile pentru solicitarea și obținerea licenței de pilot raliu și / sau co-pilot raliu sunt descrise în Regulamentul de Licențiere.

Un pilot / co-pilot deținător al unei licențe pentru Campionatul Național de Raliuri, Campionatul Național de Raliuri / Asphalt, Campionatul Național de Raliuri / Macadam poate participa exclusiv în Campionatul pentru care deține licența și va acumula puncte doar în Clasamentele Finale ale acestuia. În cazul în care deține licențe multiple, punctele vor fi acordate doar pentru Campionatele respective pentru care deține licențele.

Un pilot / co-pilot deținător al unei licențe pentru Clasa RO 7 (SSV) poate participa exclusiv cu un automobil care se încadrează în Clasa RO 7 (SSV) și doar în cadrul Campionatului Național de Raliuri.

Un pilot / co-pilot deținător al unei licențe pentru Cupa 4WD sau Cupa 2WD nu poate beneficia de licențe multiple. Pentru a beneficia de costurile reduse pentru licență, conform Anexei I a Codului Sportiv Național (Norme Financiare), acesta poate participa exclusiv în Campionatul Național de Raliuri și doar cu un automobil care se încadrează în Clasa RO 8, respectiv Clasa RO 9 (vezi Art. 6.1.). În caz contrar, piloții / co-piloții vor achita atât licența pentru Campionatul Național de Raliuri, cât și costul licențelor multiple dorite, conform reglementărilor FRAS.

Un pilot / co-pilot deținător al unei licențe pentru Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice poate participa exclusiv în cadrul acestui Campionat și va acumula puncte doar în Clasamentele Finale ale acestuia.

1.10.2. LICENȚE ANUALE DE ECHIPĂ

Condițiile pentru solicitarea și obținerea licenței de echipă sunt descrise în Regulamentul de Licențiere.

1.10.3. LICENȚE ONE EVENT

Piloții care participă într-un raliu pe baza unei licențe one event vor fi clasati și, dacă îndeplinesc criteriile de premiere, vor fi premiați la etapa respectivă. Totuși, nu vor acumula puncte valabile pentru Clasamentele Finale ale niciunui Campionat, inclusiv pentru Clasamentul pe Echipe. În acest caz, piloților clasati în spatele celor cu licență one event li se vor atribui punctele corespunzătoare pozițiilor libere.

Echipele care participă într-un raliu pe baza unei licențe one event vor fi clasate și, dacă îndeplinesc criteriile de premiere, vor fi premiate la etapa respectivă. Totuși, nu vor acumula puncte valabile pentru Clasamentul Final al Campionatului Național de Raliuri pentru Echipe.

1.11. CARNET DE CONTROL

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

1.12. RECUNOAȘTERI

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

1.13. PROGRAMUL RECUNOAȘTERILOR

Programul specificat în Regulamentul Particular, în care echipajele pot parcurge traseul raliului pentru a se familiariza cu acesta.

1.14. ZONE DE CONTROL

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

1.15. ZONA MEDIA

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

1.16. ZONA TEHNICĂ

O zonă delimitată de două Controale Orare, destinată verificărilor tehnice efectuate de Comisarii Tehnici.

1.17. NEUTRALIZARE

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

1.18. REGRUPARE

O oprire prevăzută de organizatori, desfășurată sub reguli de Parc Închis, delimitată de un Control Orar la intrare și un Control Orar la ieșire, pentru respectarea programului și / sau regruparea automobilelor rămase în concurs. Timpul de oprire poate varia pentru fiecare echipaj.

1.19. ZI

Fiecare parte competitivă a raliului, delimitată de o Regrupare peste Noapte (Parc Închis). Prin excepție, dacă în seara precedentă Zilei 1 are loc doar o Probă Super Specială, aceasta va fi considerată Secțiunea 1 a Zilei 1.

1.20. SECTOR DE LEGĂTURĂ

Părțile din Planul Orar care nu sunt folosite pentru Probe Speciale. Acestea reprezintă drumuri deschise circulației publice, unde este obligatorie respectarea Codului Rutier Român.

1.21. SECȚIUNE A RALIULUI

Parte competitivă a raliului separată de o regrupare.

1.22. SERVICE (ASISTENȚĂ)

Orice intervenție asupra automobilului de concurs, cu excepția celor permise explicit în prezentul regulament.

1.23. PROBĂ SPECIALĂ

Drum restricționat circulației publice cu ocazia raliului, securizat corespunzător, pe care echipajele îl parcurg în regim de concurs și sunt cronometrați.

1.24. PROBA SUPER SPECIALĂ

Orice Probă Specială care are reguli de desfășurare diferite față de cele prevăzute în prezentul regulament, care este detaliată în Regulamentul Particular al fiecărui raliu și este stipulată în Planul Orar.

1.25. PARC ÎNCHIS

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

1.26. FINALUL RALIULUI

Raliul se încheie cu publicarea Clasamentului Final. Partea competitivă a raliului se încheie la ultimul Control Orar.

1.27. CARTONAȘ ROȘU

Un organizator poate primi Cartonaș Roșu din partea Comisiei de Raliuri în cazul unor abateri grave legate de securitatea raliului. În acest caz, punctajul obținut în urma Raportului Observatorului FRAS devine nul, iar Comisia de Raliuri poate decide să nu includă o etapă care a primit Cartonaș Roșu în calendarul sezonului următor.

1.28. CARTONAȘ GALBEN

Un organizator poate primi Cartonaș Galben din partea Comisiei de Raliuri în cazul unor abateri grave legate de regulamente și angajamente asumate (itinerar, structură organizatorică, Contract Organizator - FRAS, Caiet de Sarcini, Codul Sportiv Național, Regulament Sportiv al Campionatului Național de Raliuri, etc.). Pentru ca etapa să fie inclusă în calendarul sezonului următor, organizatorul trebuie să accepte și să îndeplinească lista de acțiuni primită din partea Comisiei de Raliuri.

2. ORGANIZARE

2.1. ARBITRI, OFICIALI, DELEGAȚI ȘI OBSERVATORI

Conform Cap. 16 din Codul Sportiv Național. La fiecare competiție, FRAS poate nominaliza:

2.1.1. COMISARI SPORTIVI

Trebuie să existe o legătură permanentă de comunicare între Colegiul Comisarilor Sportivi și Directorul de Concurs. În timpul desfășurării raliului, cel puțin unul dintre Comisarii Sportivi trebuie să fie în apropierea Comandamentului Raliului.

2.1.2. OFICIALI ȘI ARBITRI

- a) Un Director de Concurs și Adjuncții săi;
- b) Oficiali delegați pentru automobilele din caravana de securitate;
- c) Comisari Tehnici;
- d) Ofițer de Relații cu Concurenții (RC);
- e) Secretar Șef;
- f) Cronometror Șef;
- g) Șef Centru de Calcul;
- h) Arbitri de traseu.

2.1.3. DELEGAȚI

- a) Delegat Sportiv;
- b) Delegat de Securitate.

2.1.4. OBSERVATORI

- a) Observator FRAS;
- b) Observator Comisia de Raliuri;
- c) Observator Medical;
- d) Observator Arbitri.

2.2. ELIGIBILITATE

Federația Româna de Automobilism Sportiv organizează Campionatul Național de Raliuri, în cadrul căruia se acordă Titluri, Trofee și Cupe, toate fiind proprietatea exclusivă a acesteia.

Campionatul Național de Raliuri este reglementat de prezentul regulament, de Codul Sportiv Național (CSN) și anexele sale, precum și de Regulamentul de Licențiere. Acestea includ dispoziții aplicabile pentru acordarea Titlurilor, Trofeelor și Cupelor specifice.

Ordinea după care se vor judeca faptele în Campionatul Național de Raliuri va fi:

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

Campionatul Național de Raliuri 2025 este format din:

1. Campionatul Național de Raliuri, în cadrul căruia se acordă următoarele Titluri, Cupe și Trofee:

- Campionatul Național de Raliuri (CNR);
- Campionatul Național de Raliuri / Asfalt (CNR / A);
- Campionatul Național de Raliuri / Macadam (CNR / M);
- Campionatul Național de Raliuri pentru Echipe;
- Campionatul Național de Raliuri FWD - Automobile cu două roți motrice pe puntea față, indiferent de clasă;
- Campionatul Național de Raliuri RWD - Automobile cu două roți motrice pe puntea spate, indiferent de clasă;
- Campionatul Național de Raliuri pentru Debutanți;
- Campionatul Național de Raliuri pentru Juniori;
- Campionatele Naționale de Raliuri pentru Clase;
- Cupe Mono Marcă: Cupa Dacia, Swift Cup, 208 R2 Cup România și Cupa Clio Challenge România;
- Cupa 4WD;
- Cupa 2WD.

2. Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice (CNRI) 2025

Etaple CNRI se organizează concomitent cu o etapă CNR, dar se pot organiza și etape distincte. Calendarul etapelor va fi publicat de Comisia de Automobile Istorice de Competiție.

2.2.1. LIMBA OFICIALĂ

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

2.2.2. DATA DE APLICARE

Prezentul regulament intră în vigoare la începutul fiecărui sezon competițional, imediat după aprobarea sa de către Consiliul Federal FRAS.

2.2.3. APLICARE

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

2.2.3.1. În cadrul Regulamentelor Sportive actuale, promotorii campionatului, furnizorii de anvelope, furnizorii de carburanți, furnizorii de servicii de asistență tehnică sau orice furnizori care au legătură cu automobilele de concurs sunt considerați participanți la raliu, și ca atare, trebuie să respecte toate reglementările în vigoare impuse lor.

2.2.3.2. Doar FRAS poate acorda derogări prezentului regulament.

2.2.3.3. Orice solicitare de derogare de la regulamentele aplicabile, transmisă de organizatori, trebuie să fie realizată prin cererea tip (Anexa 7 - Caiet de Sarcini) pusă la dispoziție de Comisia de Raliuri. Orice articol din Regulamentele Particulare care modifică prezentul regulament fără o derogare aprobată este considerat nul.

2.2.3.4. Directorul de Concurs este responsabil de aplicarea prezentului regulament și a Regulamentului Particular al raliului atât înainte, cât și pe parcursul desfășurării acestuia. De asemenea, trebuie să informeze Comisarii Sportivi despre orice incidente semnificative care necesită aplicarea acestor reglementări. În situațiile prevăzute explicit în prezentul regulament, precum și în orice alte cazuri pe care le consideră necesare, Directorul de Concurs va notifica în scris echipajele implicate cu privire la aplicarea acestor reguli.

2.2.3.5. Tot ce nu este prevăzut ca permis în mod explicit în prezentul regulament este strict interzis.

2.2.3.6. Orice încălcare a prezentului regulament va fi raportată Comisarilor Sportivi, care pot impune o penalizare, așa cum este prevăzut în Codul Sportiv Național sau în Anexa Sancțiuni. Orice caz care nu este prevăzut în prezentul regulament va fi studiat de către Comisarii Sportivi, singurii care au abilitatea de a lua decizii, așa cum este prevăzut la Art. 97 din Codul Sportiv Național.

2.2.4. INTERPRETARE

În cazul unor discrepanțe de interpretare a prezentului regulament, decizia aparține exclusiv FRAS. Pe durata evenimentului, acestea vor fi soluționate de Comisarii Sportivi.

2.3. CARACTERISTICILE UNUI RALIU

2.3.1. CONFIGURAȚIA

2.3.1.1. Suprafața de desfășurare a tuturor Probelor Speciale trebuie să rămână neschimbată pe parcursul raliului. Totuși, dacă o Probă Specială de macadam include secțiuni de asfalt sau invers, iar acestea depășesc 10% din lungimea probei, este necesară o derogare din partea Comisiei de Raliuri. Probele Super Speciale pot avea o suprafață diferită.

La raliurile desfășurate pe asfalt, este permis ca etapele de legătură să includă porțiuni scurte de macadam, cu condiția ca acestea să fie în stare bună de circulație.

2.3.1.2. În Campionatul Național de Raliuri, un raliu cu coeficient 1,2 trebuie să aibă 140 km de Probe Speciale, iar un raliu cu coeficient 1, 125 km. Lungimea totală a Probelor Speciale poate varia cu maxim 5%.

Orice modificare a lungimii totale a Probelor Speciale în afara acestui interval necesită avizul Comisiei de Raliuri.

Nu există o lungime minimă sau maximă pentru o Probă Specială, însă distanța totală dintre două treceri prin Parcul de Service trebuie să respecte prevederile Art. 6.4.2.3.

2.3.1.3. În cazul raliurilor desfășurate pe asfalt, fiecare Probă Specială poate fi parcursă de maxim 3 ori, cu excepția Probelor Super Speciale. Pe cale de excepție, se poate solicita o derogare din partea Comisiei de Raliuri pentru a parcurge o singură Probă Specială de maxim 4 ori.

În cazul raliurilor desfășurate pe macadam, fiecare Probă Specială se poate parcurge de maxim 2 ori, cu excepția Probelor Super Speciale. Pe cale de excepție, se poate solicita o derogare din partea Comisiei de Raliuri pentru a parcurge o singură Probă Specială de maxim 3 ori.

2.3.2. PROGRAMUL

2.3.2.1. În afară de respectarea criteriilor stabilite mai jos, organizatorii sunt încurajați să dezvolte și să personalizeze Programul / Planul Orar al raliului.

Programul unui raliu trebuie să urmeze următoarea ordine:

1. Recunoașteri;
2. Verificări Administrative (pot avea loc și înainte de recunoașteri);
3. Verificări Tehnice Inițiale;
4. Shakedown și / sau Start Festiv (dacă se organizează, ordinea acestora poate fi interschimbabilă);
5. Partea competitivă a raliului;
6. Festivitatea de Premiere.

Programul raliului trebuie aprobat de Comisia de Raliuri.

Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice are aceeași documentație (Regulament Particular, Program, Plan Orar, Road Book, etc.) ca și Campionatul Național de Raliuri și va respecta aceleași reguli privind desfășurarea fiecărui raliu, cu excepția cazurilor în care Regulamentul Sportiv al Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice prevede reguli specifice, caz în care se vor aplica regulile respective.

Ultima Probă Specială a raliului trebuie să fie Proba „Power Stage” (Art. 9.7.4), cu excepția cazului în care ultima Probă Specială este o Probă Super Specială. În această situație, Proba „Power Stage” va fi penultima Probă Specială.

2.3.2.2. Programul de recunoașteri trebuie să se desfășoare pe parcursul a maxim 36 de ore, cu excepția cazului în care include recunoașterea unei Probe Super Speciale cu automobilul de concurs. Calculul timpului se face de la începutul până la finalul programului de recunoașteri.

2.3.2.3. Partea competitivă a unui raliu de coeficient 1,2 se va desfășura pe parcursul a maxim 36 de ore, iar a unui raliu de coeficient 1 se va desfășura pe parcursul a maxim 30 de ore. În cazul în care în seara precedentă Zilei 1 se va organiza doar o Probă Super Specială (vezi Art. 1.19.), se adaugă 15 ore la durata maximă, indiferent de coeficientul raliului. Calculul de timp se face de la startul primului echipaj în CO 0 până la ora ideală de pontare a acestuia în ultimul Control Orar.

Orice raliu care nu se încadrează în limitele de mai sus va solicita o derogare din partea Comisiei de Raliuri, care va analiza fiecare situație în parte și va decide asupra aprobării acesteia.

2.3.2.4. Un raliu trebuie să se încheie sâmbătă sau, de preferință, duminică. Dacă raliul se încheie duminică, partea competitivă se va finaliza la o oră agreată de Comisia de Raliuri.

2.3.2.5. La finalul raliului, toate automobilele de concurs vor intra, conform programului fiecărui raliu, fie în Parcul de Premiere, fie în Parcul Închis. Festivitatea de Premiere se va desfășura conform procedurii de la Art. 12.6.

2.3.3. ORGANIZAREA SHAKEDOWN-ULUI

2.3.3.1. Shakedown-ul poate fi organizat opțional de către organizator, având scopul de a permite participanților să își testeze automobilele, dar și de a reprezenta o oportunitate media și de promovare. În acest caz, organizatorul va solicita o taxă suplimentară de 400 RON / echipaj / sesiune de Shakedown.

O sesiune de Shakedown permite un maxim de 5 treceri pentru fiecare echipaj.

2.3.3.2. Lungimea minimă a unui Shakedown trebuie să fie de 2,50 km, cu o toleranță de maxim 5% sub această lungime.

2.3.3.3. Shakedown-ul trebuie să fie organizat ca o Probă Specială desfășurată în timpul raliului și trebuie să includă toate măsurile de securitate corespunzătoare. Acesta trebuie să fie reprezentativ pentru raliu.

Shakedown-ul se poate desfășura pe traseul unei Probe Super Speciale sau pe o parte dintr-o Probă Specială din Planul Orar al raliului.

Suprafața pe care se desfășoară Shakedown-ul trebuie să fie aceeași cu cea a Probelor Speciale.

2.3.3.4. Pentru aplicarea Art. 9.1.11.1., Shakedown-ul se consideră parte din recunoaștere.

2.3.3.5. Se recomandă ca programul Shakedown-ului să fie de minim 4 ore în cazul în care acesta este comun pentru toate echipajele. În cazul în care Shakedown-ul este împărțit în 2 intervale orare, se recomandă ca fiecare sesiune să fie de minim 2 ore.

Dacă programul pentru Shakedown este împărțit în 2 sesiuni, la raliurile desfășurate pe asfalt se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice să fie programate în prima sesiune, iar echipajele cu automobile cu 2 roți motrice (inclusiv cele din Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice) să fie programate în a doua sesiune.

În cazul raliurilor desfășurate pe macadam, se recomandă ca echipajele care participă cu automobile cu 2 roți motrice (inclusiv cele din Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice) să fie programate în prima sesiune, iar echipajele care participă cu automobile cu 4 roți motrice să fie programate în a doua sesiune.

2.3.3.6. Asistența tehnică pentru Shakedown poate fi efectuată numai în Parcul de Service principal sau într-un Parc de Service dedicat pentru Shakedown, dacă acest lucru este prevăzut în Regulamentul Particular al raliului.

2.4. CARAVANA DE SECURITATE

Caravana de Securitate a raliului este compusă dintr-o serie de automobile oficiale care parcurg traseul într-un interval prestabilit, atât înainte de startul primului echipaj, cât și după startul ultimului echipaj. Rolul acestora este de a verifica implementarea măsurilor de securitate, buna funcționare a sistemelor de cronometraj și comunicații, precum și siguranța traseului, a echipajelor și a spectatorilor.

2.4.1. PROGRAMUL ȘI ROLURILE AUTOMOBILELOR DE SECURITATE

Notă: Timpul exact de plecare pentru fiecare automobil din Caravana de Securitate este stabilit de Directorul de Concurs, în funcție de lungimea, caracteristicile și dificultatea fiecărei Probe Speciale. Programul poate fi ajustat în funcție de condițiile din teren.

2.4.1.1. Cu maxim o oră și 45 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil inscripționat cu „Director Organizatoric”, având la bord Directorul Organizatoric sau un reprezentant al acestuia, parcurge traseul complet al raliului pentru a verifica implementarea corectă a Planului de Securitate. Acest automobil folosește girofar.

2.4.1.2. Cu o oră și 30 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „Închidere Probe Speciale”, având la bord pe Șeful Închiderii Probelor Speciale, parcurge traseul complet al raliului pentru a distribui stațiile radio și pentru a rezolva problemele de comunicații. Este primul automobil oficial care parcurge Probele Speciale după restricționarea circulației rutiere. Acest automobil folosește girofar.

2.4.1.3. Cu o oră și 25 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „Delegat Medical FRAS”, având la bord Delegatul Medical FRAS, parcurge traseul complet al raliului pentru a verifica amplasarea și dotarea personalului medical și a autospecialelor medicale. Acest automobil folosește girofar.

2.4.1.4. Cu maxim o oră și 20 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, automobilele „VIP”, „GUEST”, „MEDIA” și / sau „TEAM MANAGER” pot intra pe Probele Speciale.

Team Managerii sunt autorizați în Campionatul Național de Raliuri.

2.4.1.5. Cu o oră și 15 minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „Cronometror”, având la bord pe Cronometrorul Șef, parcurge traseul complet al raliului pentru a verifica funcționarea aparaturii de cronometraj în toate posturile de arbitraj. Acest automobil folosește girofar.

2.4.1.6. Cu o oră înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „Observator Arbitri”, având la bord pe Observatorul Arbitri, parcurge traseul complet al raliului pentru a verifica amplasarea posturilor de arbitraj, a testa legăturile radio între Start, STOP și Directorul de Concurs, și a informa Șeful de Securitate Spectatori despre eventualele probleme. Acest automobil folosește girofar.

2.4.1.7. Cu 45 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „Securitate Spectatori”, având la bord pe Șeful Securitate Spectatori, parcurge traseul complet al raliului pentru a se asigura că spectatorii sunt amplasați în zonele permise, iar în caz contrar ia măsurile necesare și de siguranță. Acest automobil folosește sirenă, girofar și megafon. La finalul raliului, acest automobil, inclusiv Șeful Securitate Spectatori, are obligația de a escorta automobilele la Verificările Tehnice Finale (vezi Art. 9.3.4.2.).

2.4.1.8. Cu 40 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „Observator FRAS”, având la bord pe Observatorul FRAS, parcurge traseul complet al raliului pentru o ultimă inspecție a măsurilor și implementărilor realizate de organizator. Acest automobil folosește girofar.

2.4.1.9. Cu 35 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „000 - FRAS Safety”, având la bord pe Delegatul de Securitate FRAS și pe Șeful Securitate al raliului, parcurge traseul complet al raliului pentru a efectua o verificare generală de securitate și pentru a acorda permisiunea pentru începerea Probei Speciale. Acest automobil folosește sirenă, girofar și megafon.

2.4.1.10. Cu 20 de minute înainte de ora de start a primului echipaj, un automobil înscrisționat cu „00 - Safety”, având la bord un oficial antrenat în securitate, parcurge traseul complet al raliului pentru a rezolva ultimele probleme de securitate, având posibilitatea de a opri dacă consideră necesar. Acest automobil folosește sirenă, girofar și megafon. La finalul raliului, acest automobil, inclusiv oficialul delegat, are obligația de a escorta automobilele la Verificările Tehnice Finale (vezi Art. 9.3.4.2.).

2.4.1.11. Între 10 și 5 minute înainte de ora de start a primului echipaj, traseul complet al raliului este parcurs de automobilele 0, care pot fi minim una, maxim trei. Echipajele acestor automobile trebuie să fie formate din foști piloți și co-piloți sau actuali piloți și co-piloți cu experiență în raliuri, dar mai ales în securitatea unui raliu. Echipajele 0 și automobilele acestora trebuie aprobate de către Comisia de Raliuri și de către Comisia de Securitate. Automobilele 0 vor fi inscripționate cu „0A”, „0B” și / sau „0C”.

În cazul raliurilor desfășurate pe asfalt, automobilele pot fi de serie, în timp ce pentru raliurile desfășurate pe macadam, automobilele trebuie să fie destinate competițiilor sportive. În ambele cazuri, nu se admit derogări pentru echipaje din punct de vedere istoric sportiv.

Este obligatoriu ca echipajele 0 să efectueze procedura de înscriere pentru etapă, să efectueze Verificarea Administrativă și Verificarea Tehnică Inițială. De asemenea, este obligatoriu ca membrii echipajelor 0 să dețină avizele medico-sportive valabile și să încheie o poliță de asigurare prin intermediul FRAS. Automobilele 0 vor parcurge Proba Specială cu 70 - 80% din viteza de concurs. Aceste automobile folosesc girofar.

2.4.1.12. După startul ultimului echipaj, un automobil inscripționat cu „Deschidere”, având la bord pe Șeful Deschidere, parcurge traseul complet al raliului pentru a confirma numărul echipajelor care au luat startul pe Proba Specială și a verifica numărul celor care au terminat Proba Specială, inclusiv echipajele care au abandonat. Acest automobil trebuie să recupereze toate carnetele de control de la echipajele care au abandonat. Acest automobil folosește sirenă, girofar și megafon.

2.4.1.13. Alte automobile oficiale, care nu fac parte din Caravana de Securitate:

- Automobilul Directorului de Concurs, Secretariatului sau Ofițerului Relații cu Concurenții;
- Automobilul Comisarilor Tehnici;
- Automobilul 00 Organizator - Acest automobil, inscripționat cu „00 Organizator”, este un automobil de intervenție rapidă, poziționat la startul fiecărei Probe Speciale. În cazul întreruperii unei probe, automobilul parcurge traseul pentru a informa spectatorii cu privire la reînceperea acesteia, apoi se întoarce pe un alt sector de drum la start. Este în permanență legătură și la dispoziția Directorului de Concurs sau a Directorului Organizatoric. Acest automobil folosește girofar și megafon.

2.4.1.14. Niciun automobil oficial, inclusiv din Caravana de Securitate, nu poate fi cronometrat. Toate automobilele oficiale, inclusiv cele din Caravana de Securitate, trebuie să circule având ca scop asigurarea siguranței publicului.

Aceste automobile trebuie să circule fără a-și asuma riscuri. În cazul în care această regulă nu este respectată, Directorul de Concurs are dreptul de a interzice imediat evoluția unui șofer al unui automobil oficial, inclusiv din Caravana de Securitate.

2.5. SESIUNI DE TESTE / ANTRENAMENTE

Opțional, organizatorii pot organiza sesiuni de teste sau antrenamente premergătoare raliului, cu condiția ca traseul utilizat să nu fie o Probă Specială sau parte dintr-o Probă Specială inclusă în Planul Orar al raliului.

De la publicarea Regulamentului Particular al unui raliu și până la începutul părții competitive, orice sesiuni de teste sau antrenamente desfășurate în județul în care se organizează raliul, fără acordul scris al organizatorului, sunt interzise.

Detalii referitoare la desfășurarea acestor sesiuni vor fi precizate în Regulamentul Particular al raliului.

3. ASIGURĂRI

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

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

3.3. Polița de asigurare trebuie să intre în vigoare cel puțin în perioada Shakedown-ului, iar apoi pentru echipajele care parcurg traseul raliului, de la începutul părții competitive până la finalul raliului sau până în momentul abandonului definitiv, descalificării sau excluderii. Automobilele care au abandonat, dar reiau startul nu vor fi considerate ca abandon definitiv.

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

4. CAMPIONATE ȘI PUNCTE

4.1. ATRIBUIREA PUNCTELOR

Pentru fiecare Clasament individual din Campionat, punctele se acordă la fiecare raliu în funcție de poziția obținută în Clasamentul etapei și de numărul de echipaje care au luat startul, conform tabelului de mai jos:

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

Punctele se înmulțesc cu coeficientul raliului.

4.2. PUNCTE SUPLIMENTARE

4.2.1. PUNCTE SUPLIMENTARE PENTRU PROBA POWER STAGE

Doar în Clasamentul General din Campionatul Național de Raliuri (CNR) se acordă puncte suplimentare pentru clasarea în Proba Power Stage, conform următorului tabel:

Loc	Puncte
1	5
2	4
3	3
4	2
5	1

Pentru alocarea punctelor suplimentare, Clasamentul Power Stage se calculează pe baza timpului obținut în Proba Power Stage, la care se adaugă orice altă penalizare de timp primită în acea probă, inclusiv pentru un start fals (anticipat).

Pentru a obține puncte suplimentare, un echipaj trebuie să fie clasat în Clasamentul Final al raliului.

Dacă un echipaj figurează în Clasamentul Power Stage, dar nu este clasat în Clasamentul Final Oficial al raliului, Comisarii Sportivi vor decide dacă următorul echipaj va fi mutat mai sus în Clasamentul Power Stage pentru atribuirea punctelor suplimentare.

Dacă proba Power Stage este anulată înainte ca toate echipajele eligibile din Clasele RO1, RO2 și RO3 să fi avut posibilitatea de a o parcurge, nu se vor acorda puncte suplimentare. Abandonul unui echipaj din aceste clase pe Power Stage nu poate fi considerat motiv pentru anularea punctelor.

4.2.2. PUNCTE SUPLIMENTARE PENTRU DEBUTANȚI

În Clasamentul Debutanților, fiecare pilot debutant care figurează în Clasamentul Final al raliului fără abandon primește 3 puncte suplimentare, indiferent de poziția ocupată. Aceste puncte nu se înmulțesc cu coeficientul raliului.

4.2.3. PUNCTE SUPLIMENTARE PENTRU JUNIORI

Fiecare pilot junior va primi 1 punct suplimentar pentru fiecare victorie de Probă Specială, în cadrul Clasamentului Juniorilor din Campionatul Național de Raliuri (CNR). Aceste puncte nu se înmulțesc cu coeficientul raliului.

4.3. PUNCTE REDUSE

În cazul în care un raliu nu poate fi parcurs în întregime, punctele se acordă conform următoarelor condiții:

- **Punctaj complet:** dacă s-a parcurs 75% sau mai mult din lungimea programată a Probelor Speciale prevăzută conform Art. 2.3.1.2.;
- **Jumătate de punctaj:** dacă s-a parcurs cel puțin 50% dar mai puțin de 75% din lungimea programată a Probelor Speciale prevăzută conform Art. 2.3.1.2.;
- **O treime din punctaj:** dacă s-a parcurs cel puțin 25% dar mai puțin de 50% din lungimea programată a Probelor Speciale prevăzută conform Art. 2.3.1.2.;
- **Fără puncte:** dacă s-a parcurs mai puțin de 25% din lungimea programată a Probelor Speciale prevăzută conform Art. 2.3.1.2.

Procentajul de kilometri parcurși va fi rotunjit astfel: până la 0,49 se rotunjește în jos, de la 0,50 se rotunjește în sus.

Aceste reguli se aplică doar punctelor din Campionat (Art. 4.1.), precum și punctelor suplimentare pentru debutanți (Art. 4.2.2.). Punctele suplimentare pentru Proba Power Stage (Art. 4.2.1.) și pentru juniori (Art. 4.2.3.) nu vor fi afectate de această regulă.

4.4. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI (CNR)

4.4.1. Pentru sezonul 2025, Campionatul Național de Raliuri (CNR) include 9 etape, structurate astfel:

Etapa	Denumire	Suprafața	Coeficient	Perioada
1	Raliul Harghitei	Asfalt	1	12 - 13 Aprilie 2025
2	Raliul Maramureșului	Asfalt	1	23 - 24 Mai 2025
3	Raliul Clujului	Asfalt	1	21 - 22 Iunie 2025
4	Raliul Sibiului	Macadam	1	11 - 12 Iulie 2025
5	Raliul Moldovei	Macadam	1	2 - 3 August 2025
6	Raliul Iașului	Macadam	1,2	6 - 7 Septembrie 2025
7	Raliul Vâlcii	Macadam	1	26 - 27 Septembrie 2025
8	Raliul Brașovului	Asfalt	1	18 - 19 Octombrie 2025
9	Raliul Argeșului	Asfalt	1,2	31 Octombrie - 1 Noiembrie 2025

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

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

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

4.4.5. Pentru a deveni Campion Național la Categorie sau Clasă, este obligatoriu startul la minim 3 etape desfășurate pe asfalt și 3 etape desfășurate pe macadam, iar Categoria sau Clasa trebuie să fie constituită din

minim 5 echipaje cu licență anuală. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în oricare din Clasamentele Finale ale Campionatului fără a îndeplini aceste cerințe, i se va atribui titlul de „Câștigător”.

4.4.6. Un echipaj care nu a luat startul la minim 5 etape în total, atât desfășurate pe asfalt cât și desfășurate pe macadam, din Campionatul Național de Raliuri 2025, nu va putea obține niciun titlu, respectiv niciun premiu în oricare dintre Clasamentele Finale ale Campionatului.

4.4.7. Se consideră că un echipaj „a luat startul” într-un raliu atunci când acesta a luat startul efectiv pe minim o Probă Specială sau Probă Super Specială a raliului, conform Art. 9.7.1.

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

4.5. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / ASFALT (CNR / A)

4.5.1. Pentru sezonul 2025, Campionatul Național de Raliuri / Asfalt (CNR / A) include 5 etape, structurate astfel:

Etapa	Denumire	Suprafața	Coeficient	Perioada
1 (1)	Raliul Harghitei	Asfalt	1	12 - 13 Aprilie 2025
2 (2)	Raliul Maramureșului	Asfalt	1	23 - 24 Mai 2025
3 (3)	Raliul Clujului	Asfalt	1	21 - 22 Iunie 2025
4 (8)	Raliul Brașovului	Asfalt	1	18 - 19 Octombrie 2025
5 (9)	Raliul Argeșului	Asfalt	1,2	31 Octombrie - 1 Noiembrie 2025

4.5.2. În toate Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Asfalt, se vor lua în calcul toate punctele de la toate etapele la care echipajul a luat startul.

4.5.3. Pentru a obține orice titlu în cadrul Campionatului Național de Raliuri / Asfalt, este obligatoriu startul la toate etapele organizate în acel sezon.

4.5.4. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în oricare dintre Clasamentele Finale ale Campionatului fără să fi luat startul la toate etapele organizate, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”, nu de Campion Național.

4.5.5. Pentru ca un echipaj să poată obține titlul de Campion Național / Asfalt la o Categorie sau Clasă, este obligatoriu ca respectiva Categorie sau Clasă să fi avut pe parcursul întregului sezon minim 5 echipaje cu licență anuală.

4.5.6. Se consideră că un echipaj „a luat startul” într-un raliu atunci când acesta a luat startul efectiv pe minim o Probă Specială sau Probă Super Specială a raliului, conform Art. 9.7.1.

4.5.7. „Cele mai multe puncte” reprezintă totalul punctelor obținute de la etapa respectivă.

4.6. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI / MACADAM (CNR / M)

4.6.1. Pentru sezonul 2025, Campionatul Național de Raliuri / Macadam (CNR / M) include 4 etape, structurate astfel:

Etapa	Denumire	Suprafața	Coeficient	Perioada
1 (4)	Raliul Sibiului	Macadam	1	11 - 12 Iulie 2025
2 (5)	Raliul Moldovei	Macadam	1	2 - 3 August 2025
3 (6)	Raliul Iașului	Macadam	1,2	6 - 7 Septembrie 2025
4 (7)	Raliul Vâlcii	Macadam	1	26 - 27 Septembrie 2025

4.6.2. În toate Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri / Macadam, se vor lua în calcul toate punctele de la toate etapele la care echipajul a luat startul.

4.6.3. Pentru a obține orice titlu în cadrul Campionatului Național de Raliuri / Macadam, este obligatoriu startul la toate etapele organizate în acel sezon.

4.6.4. Dacă un echipaj se clasează pe primul loc în oricare dintre Clasamentele Finale ale Campionatului fără să fi luat startul la toate etapele organizate, acestuia i se va atribui titlul de „Câștigător”, nu de Campion Național.

4.6.5. Pentru ca un echipaj să poată obține titlul de Campion Național / Macadam la o Categorie sau Clasă, este obligatoriu ca respectiva Categorie sau Clasă să fi avut pe parcursul întregului sezon minim 5 echipaje cu licență anuală.

4.6.6. Se consideră că un echipaj „a luat startul” într-un raliu atunci când acesta a luat startul efectiv pe minim o Probă Specială sau Probă Super Specială a raliului, conform Art. 9.7.1.

4.6.7. „Cele mai multe puncte” reprezintă totalul punctelor obținute de la etapa respectivă.

4.7. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU ECHIPE

4.7.1. Campionatul Național de Raliuri pentru Echipa este integrat exclusiv în cadrul Campionatului Național de Raliuri.

4.7.2. La fiecare raliu, pe Cererea de Înscriere a unei echipe pot fi nominalizați între 2 și 5 piloți, care sunt licențiați în cadrul Licenței de Echipă. De asemenea, managerul echipei trebuie să desemneze, pe Cererea de Înscriere, fiecare pilot și Clasa sau Clasamentul în care acesta va puncta pentru echipă, după cum urmează:

- Puncte Clasă;
- Puncte Cupă Mono Marcă;
- Puncte Juniori;
- Puncte Debutanți;
- Puncte FWD;
- Puncte RWD.

4.7.3. Pentru fiecare raliu, modificările componenței echipei (menținând structura din Licența de Echipă) și / sau ale numelui echipei pot fi efectuate până la termenul limită pentru efectuarea Verificărilor Administrative, conform programului din Regulamentul Particular al fiecărei etape.

4.7.4. Echipetele trebuie să fie formate astfel:

- **Din 2 echipaje:** se permite maxim un echipaj din Clasele RO 1, RO 2, RO 3 sau RO 8; De asemenea, este obligatoriu minim un echipaj Junior participant într-o Cupă Mono Marcă. Acest echipaj Junior poate opta între a puncta în Clasamentul Juniori sau în Clasamentul Cupei Mono Marcă;
- **Din 3 echipaje:** se permite maxim un echipaj din Clasele RO 1, RO 2, RO 3 sau RO 8; De asemenea, este obligatoriu minim un echipaj dintr-o Cupă Mono Marcă și minim un echipaj Junior;
- **Din 4 echipaje:** se permite maxim un echipaj din Clasele RO 1 sau RO 2 și maxim un echipaj din Clasele RO 3 sau RO 8. De asemenea, este obligatoriu minim un echipaj dintr-o Cupă Mono Marcă și minim un echipaj Junior;
- **Din 5 echipaje:** se permit maxim 3 echipaje din Clasele RO 1, RO 2, RO 3 sau RO 8, dar nu mai mult de 2 echipaje din Clasele RO 1 sau RO 2. De asemenea, este obligatoriu minim un echipaj dintr-o Cupă Mono Marcă și minim un echipaj Junior.

4.7.5. În Clasamentul pe Echipete se iau în calcul punctele celor mai bune 3 echipaje clasate din echipă, care vor aduna punctele astfel:

1. Punctele din Clasamentele desemnate conform Art. 4.7.2. (aceste puncte sunt alocate conform tabelului de la Art. 4.1.);
2. Puncte conform poziției ocupate în Clasamentul General al etapei, după cum urmează:

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

De exemplu: Dacă un echipaj se clasează pe locul 3 în Clasamentul desemnat pentru calculul punctelor în Clasamentul pentru Echipete și pe locul 6 în Clasamentul General al etapei, atunci echipajul respectiv va aduna 21 puncte pentru locul 3 din Clasamentul desemnat (cu condiția a minim 5 echipaje în respectivul clasament - vezi Art. 4.1) + 5 puncte pentru locul 6 din Clasamentul General, rezultând 26 puncte.

4.7.6. Un pilot cu licență one event nu poate puncta în Clasamentul pe Echipete.

4.7.7. Dacă un echipaj înscris într-o echipă este exclus la un raliu (indiferent de motiv), întreaga echipă va fi exclusă din acel raliu.

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

4.8. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU DEBUTANȚI

4.8.1. Un pilot este considerat debutant în primul său sezon de participare în Campionatul Național de Raliuri, indiferent de vârstă.

4.8.2. Condițiile pentru participarea unui pilot debutant sunt următoarele:

- Să respecte prevederile din Regulamentul de Licențiere;
- Să respecte cerințele stipulate la Art. 5.1.1.;
- Să participe alături de un co-pilot cu un minim de 5 sezoane complete de experiență în Campionatul Național de Raliuri;
- Piloții debutanți cu vârsta minimă de 18 ani trebuie să participe, în primul lor sezon, cu un automobil care se încadrează într-una din Clasele RO 5, RO 6 sau RO 9 (Cupa 2WD). În cazul piloților debutanți care dețin automobile eligibile pentru o Cupă Mono Marcă, este obligatorie înscrierea în respectiva Cupă Mono Marcă. În cazul automobilelor de Clasa RO 9 (Cupa 2WD), automobilul utilizat nu trebuie să depășească 200 CP.

4.8.3. Pentru a depăși statutul de debutant și a acumula experiență, este obligatoriu ca un pilot să încheie fără abandon cel puțin 3 etape desfășurate pe asfalt și 3 etape desfășurate pe macadam. În caz contrar, în sezonul următor, pilotul va păstra statutul de debutant, însă nu va mai puncta în Clasamentul Debutanților.

4.8.4. În cadrul aceluiași sezon competițional, un pilot nu poate depăși statutul de debutant, indiferent de numărul de etape încheiate.

4.9. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU JUNIORI

4.9.1. Un pilot este considerat junior dacă are vârsta cuprinsă între 16 și 25 de ani la data solicitării licenței.

4.9.2. Condițiile pentru participarea unui pilot minor (16 - 18 ani) sunt următoarele:

- Să respecte prevederile din Regulamentul de Licențiere, incluzând următoarele aspecte importante:
 - Să participe alături de un co-pilot cu un minim de 5 sezoane complete de experiență în Campionatul Național de Raliuri;
 - Participarea este permisă exclusiv în cadrul Cupelor Mono Marcă. În primul an de participare, automobilele nu trebuie să depășească 150 CP. În al doilea an, această limită poate fi depășită, cu condiția ca pilotul minor să fi terminat fără abandon minim 6 etape (3 desfășurate pe macadam și 3 desfășurate pe asfalt) în sezonul precedent.
- Să respecte cerințele stipulate la Art. 5.1.1.;
- În cazuri excepționale (palmares internațional cu un istoric sportiv corespunzător), un pilot minor poate primi o derogare din partea Comisiei de Raliuri și a Directorului Sportiv FRAS pentru a participa, în primul său sezon, în Campionatul Național de Raliuri cu un automobil care depășește 150 CP. În această situație, pilotul nu va puncta în Clasamentul Juniorilor.

4.9.3. Înscrierea în Campionatul Național de Raliuri pentru Juniori se face automat dacă se îndeplinesc criteriile de vârstă, conform Art. 4.9.1.

4.9.4. Piloții juniori majori pot puncta în Clasamentul Național de Raliuri pentru Juniori doar dacă participă cu un automobil de competiție care se încadrează într-una dintre Clasele RO 4, RO 5, RO 6 sau RO 9.

4.9.5. Dacă un pilot obține titlul de Campion sau Câștigător în Clasamentul Național de Raliuri pentru Juniori într-un sezon, acesta nu va mai fi considerat junior în sezoanele următoare, indiferent de vârsta sa.

4.10. CUPE MONO MARCĂ

4.10.1. Fiecare organizator și / sau promotor al unei Cupe Mono Marcă este obligat să implementeze propriul Regulament Sportiv și Tehnic, să gestioneze competiția pe tot parcursul sezonului și, la finalul acestuia, să transmită către FRAS Clasamentele Finale, în vederea premierei la Gala Campionilor 2025.

4.10.2. Toate Cupele Mono Marcă trebuie să respecte algoritmul de punctare al Campionatului Național de Raliuri, astfel: se vor lua în calcul punctele obținute la cele mai bune 3 etape desfășurate pe asfalt și cele mai bune 3 etape desfășurate pe macadam (vezi Art. 4.4.).

4.10.3. Termenii folosiți în Regulamentul Sportiv și Tehnic al fiecărei Cupe Mono Marcă trebuie să fie identici și cu același înțeles cu cei din prezentul regulament. De asemenea, regulamentele respective trebuie să fie conforme cu prevederile acestui regulament.

4.10.4. Toate activitățile din cadrul fiecărei Cupe Mono Marcă se vor desfășura în conformitate cu Regulamentul Sportiv și Tehnic al respectivei Cupe Mono Marcă. Orice discrepanță contractuală între părțile implicate într-o Cupă Mono Marcă trebuie soluționată intern, în cadrul Cupei. FRAS va soluționa doar abaterile de natură disciplinară și / sau sportivă.

4.11. CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU AUTOMOBILE ISTORICE (CNRI)

4.11.1. Comisia de Automobile Istorice de Competiție este obligată să implementeze Regulamentul Sportiv și Tehnic pentru Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice, să gestioneze Campionatul pe tot parcursul sezonului și, la finalul acestuia, să transmită către FRAS Clasamentele Finale, în vederea premierei la Gala Campionilor 2025.

4.11.2. Termenii folosiți în Regulamentul Sportiv și Tehnic al Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice trebuie să fie identici și cu același înțeles cu cei din prezentul regulament. De asemenea, regulamentele respective trebuie să fie conforme cu prevederile acestui regulament.

4.11.3. Toate activitățile din cadrul CNRI se vor desfășura în conformitate cu Regulamentul Sportiv și Tehnic al Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice. Orice discrepanță apărută în Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice trebuie soluționată intern, în cadrul Comisiei de Automobile Istorice de Competiție. FRAS va soluționa doar abaterile de natură disciplinară și / sau sportivă.

4.12. CAZURI DE EGALITATE ÎNTR-UN CAMPIONAT

4.12.1. EGALITATE ÎNTRE ECHIPAJE

Pentru întocmirea Clasamentelor Finale și / sau Provizorii ale unui Campionat, în cazul în care două sau mai multe echipaje au același număr de puncte, departajarea se va face după următoarele criterii, aplicate succesiv:

1. Numărul mai mare de locuri întâi, apoi de locuri doi, apoi de locuri trei etc., obținute în Clasamentul Final al Campionatului respectiv, luând în considerare doar raliurile care au contribuit la punctajul total;
2. Numărul mai mare de poziții superioare ocupate în Clasamentele Finale ale Campionatului respectiv, luând în considerare doar raliurile la care toate echipajele aflate la egalitate au participat (de exemplu: un loc 11 valorează mai mult decât oricâte locuri 12, un loc 12 valorează mai mult decât oricâte locuri 13, etc.);

3. Dacă egalitatea persistă, departajarea se va face în funcție de cel mai mare număr de puncte obținut la ultima etapă a Campionatului. Dacă egalitatea persistă și după acest criteriu, se va lua în considerare penultima etapă și așa mai departe, până la stabilirea unui câștigător.

4.12.2. EGALITATE ÎNTRE ECHIPE

Pentru întocmirea Clasamentului Final al Campionatului Național de Raliuri pentru Echipa, în cazul în care două sau mai multe echipe au același număr de puncte, departajarea se va face după următoarele criterii, aplicate succesiv:

1. În funcție de numărul mai mare de poziții superioare obținute de Echipă în etapele Campionatului;
2. În funcție de numărul mai mare de clasări pe locurile 9, 10, 11 etc. (de exemplu: un loc 9 valorează mai mult decât oricâte locuri 10, un loc 10 valorează mai mult decât oricâte locuri 11, etc.).
3. Dacă egalitatea persistă, Echipa cu cel mai mare număr de puncte obținut la ultima etapă a Campionatului va fi considerată câștigătoare. Dacă egalitatea persistă și după acest criteriu, se va lua în considerare penultima etapă și așa mai departe, până la stabilirea Echipei câștigătoare.

5. ECHIPAJE ȘI ECHIPE

5.1. CONDIȚII DE PARTICIPARE

Detaliile complete referitoare la solicitarea și obținerea licenței de pilot, co-pilot sau echipă sunt reglementate în Regulamentul de Licențiere.

5.1.1. ECHIPAJE

- Pilotul trebuie să dețină o licență anuală de pilot raliu eliberată de FRAS pentru sezonul în curs sau o licență one event de pilot raliu eliberată de FRAS pentru raliul la care participă. De asemenea, trebuie să dețină un permis de conducere valabil, cu excepția piloților minori.
- Co-pilotul trebuie să dețină o licență anuală de co-pilot raliu (sau pilot raliu) eliberată de FRAS pentru sezonul în curs sau o licență one event de co-pilot raliu (sau pilot raliu) eliberată de FRAS pentru raliul la care participă. De asemenea, trebuie să dețină un permis de conducere valabil, cu excepția piloților minori.
- Este obligatorie prezentarea Certificatului de Absolvire a unui Curs de Prim Ajutor.
- Membrii echipajelor „0” fără licență emisă, trebuie să dețină un aviz medico-sportiv valabil pentru toate etapele la care participă.
- Membrii echipajelor „0” fără licență emisă trebuie să încheie o poliță de asigurare prin intermediul FRAS.

Nerespectarea acestor puncte se sancționează cu refuzul startului.

5.1.1.1. Echipajul trebuie să fie complet la bordul automobilului de concurs pe toată durata raliului, cu excepția cazurilor prevăzute de prezentul regulament. Este interzisă admiterea unei persoane terțe la bordul automobilului. Abandonul unui membru al echipajului sau admiterea unei persoane terțe la bord (cu excepția transportării unei persoane rănite, dacă acest lucru este posibil și situația o impune) se sancționează cu descalificare.

5.1.1.2. Indiferent de tipul de licență deținută (pilot raliu sau co-pilot raliu), co-pilotul nu poate conduce automobilul de concurs pe Probele Speciale, cu excepția următoarelor situații excepționale:

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

Nerespectarea acestui articol se sancționează cu descalificare.

5.1.1.3. Sunt obligatorii echipamentele de securitate pentru pilot și co-pilot, omologate și valabile la data desfășurării raliului, sub sancțiunea descalificării. Îmbrăcămintea și șosetele sintetice sau acrilice, precum și încălțăminte sintetică sau din cauciuc sunt interzise.

5.1.1.4. Pot fi efectuate controale antidoping sau de alcoolemie în timpul sau la finalul fiecărui raliu.

5.1.1.5. Organizatorii vor distribui o Prezentare de Securitate scrisă pentru echipaje. Un briefing în format fizic poate fi prevăzut suplimentar, iar în acest caz, detaliile privind programul și locația vor trebui menționate în Regulamentul Particular al fiecărui raliu.

5.1.1.6. Orice acțiune neloială, incorectă sau frauduloasă a membrilor echipajului va fi judecată de Comisarii Sportivi, care pot aplica sancțiuni, inclusiv descalificare.

5.1.2. ECHIPE

O echipă poate participa și va puncta în Campionatul Național de Raliuri pentru Echipa numai dacă posedă licență de echipă eliberată de FRAS și dacă se respectă cerințele stipulate la Art. 4.7.

5.2. ÎNSCRIERI

5.2.1. Înscrierea în Campionatul Național de Raliuri se face exclusiv prin platforma online **My.FRAS.ro**.

Orice echipaj deținător al licențelor FRAS conform Art. 5.1.1, care dorește să participe la un raliu din Campionat, trebuie să se înscrie pentru raliul respectiv prin intermediul platformei My.FRAS.ro, respectând termenele stipulate în Regulamentul Particular.

În cazul echipelor deținătoare ale licenței FRAS conform Art. 5.1.2, managerul echipei trebuie să trimită cererea de înscriere pentru echipa sa prin intermediul platformei My.FRAS.ro, respectând termenele stipulate în Regulamentul Particular.

5.2.2. După trimiterea Cererii de Înscriere, echipajele și echipele vor primi de la organizator factura fiscală aferentă taxei de înscriere, care, după ce se va achita, se va încărca dovada în platforma My.FRAS.ro. O Cerere de Înscriere va fi acceptată doar dacă este însoțită de taxa totală de înscriere. Toate taxele de înscriere sunt conform Anexei I din Codul Sportiv Național (Norme Financiare).

5.2.3. Taxele de înscriere vor fi returnate integral în următoarele cazuri:

- Pentru echipajele sau echipele ale căror Cereri de Înscriere nu au fost acceptate înaintea Verificărilor Administrative;
- În cazul în care raliul nu se desfășoară.

Taxele de înscriere pot fi returnate parțial conform condițiilor prevăzute în Regulamentul Particular al fiecărui raliu.

5.2.4. Pentru fiecare raliu, termenul limită de înscriere este ziua de vineri din săptămâna premergătoare startului raliului. După data închiderii înscrierilor, platforma My.FRAS.ro nu va mai permite înscrierea la raliul respectiv, astfel că nu vor mai fi acceptate înscrieri, indiferent de motiv.

5.2.5. Numărul maxim de echipaje admise este stipulat în Regulamentul Particular al fiecărui raliu.

5.2.6. Un echipaj poate înlocui automobilul de concurs declarat în Cererea de Înscriere cu un alt automobil, cu condiția să se încadreze în aceeași Clasă, însă doar până la începutul Verificării Tehnice Inițiale.

5.2.7. Schimbarea competitorului este permisă până la închiderea înscrierilor și poate fi solicitată doar de către competitorul înscris la raliu.

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

- Organizatorului, înainte de începerea Verificărilor Administrative;
- Comisarilor Sportivi, după începerea Verificărilor Administrative, dar înainte de publicarea Listei de Start.

După închiderea înscrierilor, înlocuirea ambilor membri ai echipajului sau a competitorului poate fi aprobată numai de către Comisia de Raliuri.

5.2.8. Echipajele sunt responsabile pentru completarea corectă și completă a datelor de înscriere în platforma My.FRAS.ro. Având în vedere că platforma live.fras.ro calculează punctajele și clasamentele pe baza informațiilor furnizate la înscriere (de exemplu: bifarea câmpurilor „Cupe / Trofee”), orice eroare sau omisiune poate afecta direct rezultatele și clasamentele. Este esențial ca echipajele să verifice cu atenție toate informațiile înainte de a finaliza procesul de înscriere. Nerespectarea acestei responsabilități va fi sancționată de Comisarii Sportivi, iar sancțiunile pot duce până la anularea rezultatelor.

5.2.9. După închiderea înscrierilor, fiecare organizator va lista toate Cererile de Înscriere și Fișele pentru Verificarea Tehnică Inițială primite.

5.2.10. Prin semnarea Cererii de Înscriere, competitorul, precum și membrii echipajului, se supun exclusiv jurisdicțiilor sportive recunoscute de Codul Sportiv Național, precum și prevederilor prezentului regulament și ale Regulamentului Particular al fiecărui raliu.

5.3. PILOȚI PRIORITARI

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

- Piloți prioritari desemnați de către FIA, dacă este cazul;
- Campionul Absolut al Campionatului Național de Raliuri din sezonul precedent;
- Piloții clasati pe locurile 2 - 5 în Clasamentul General al Campionatului Național de Raliuri, care au câștigat cel puțin un raliu în sezonul precedent;
- Campionul Național al Campionatului Național de Raliuri / Asfalt în sezonul precedent;
- Campionul Național al Campionatului Național de Raliuri / Macadam în sezonul precedent;
- Pilotul cu cele mai multe Probe Speciale câștigate, dintre cei care au punctat în Clasamentul General din sezonul precedent.

5.4. ORDINEA DE START

5.4.1. Ordinea de Start se face în baza coeficientului de performanță pe Probe Speciale.

5.4.2. Ordinea de Start pentru Ziua 1 este următoarea:

- Piloții prioritari, în ordinea Clasamentului General (pentru prima etapă, prin Clasament General se înțelege Clasamentul General al Campionatului Național de Raliuri din sezonul anterior, iar începând cu a doua etapă, prin Clasament General se înțelege Clasamentul General la zi al Campionatului Național de Raliuri);

- Ceilalți piloți, în ordinea coeficientului de performanță pe Probele Speciale;
- Piloții din Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice în ordinea coeficientului de performanță pe Probele Speciale.

5.4.3. Ordinea de Start pentru Zilele următoare:

- Se va stabili în baza Clasamentului de după ultima Probă Specială din Ziua anterioară, excluzând penalizările de timp de pe sectoarele de legătură și orice Probă Super Specială, dacă s-a desfășurat la finalul Zilei.
- Urmează piloții din Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice, în ordinea Clasamentului de după ultima Probă Specială din Ziua anterioară, excluzând penalizările de timp de pe sectoarele de legătură și orice Probă Super Specială, dacă s-a desfășurat la finalul Zilei.

Piloții prioritari se supun la rândul lor prevederilor de mai sus, cu precizarea că, indiferent de poziția din Ordinea de Start din Ziua următoare sau după o re poziționare, aceștia își vor păstra avantajul celor două minute la start față de pilotul precedent.

Comisarii Sportivi pot re poziționa piloții care doresc să reia startul după abandon sau orice alt pilot, la discreția lor sau la propunerea Directorului de Concurs, în special atunci când se preconizează că, de la startul Probei Speciale, ecartul de timp dintre două automobile consecutive nu este suficient.

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

5.4.5. Din motive de securitate și cu informarea Comisarilor Sportivi, Directorul de Concurs poate re poziționa orice piloți sau poate schimba intervalul de timp dintre automobile.

5.4.6. Ordinea de Start va rămâne neschimbată până când cel puțin 10% din distanța totală a Probelor Speciale specificate în Planul Orar final a fost parcursă.

5.4.7. Intervalul de start pentru raliurile desfășurate pe asfalt va fi de cel puțin 1 (un) minut, iar pentru raliurile desfășurate pe macadam va fi de cel puțin 2 (două) minute.

5.5. METODE DE COMUNICARE

Atunci când este posibil, pe durata evenimentului, comunicarea individuală sau generală între organizatorii raliului, oficialii FRAS și membrii echipajelor, precum și între membrii echipajelor, trebuie realizată prin Ofițerul Relații cu Concurenții, utilizând mijloace electronice (telefon, e-mail, My.FRAS.ro, Sportity, WhatsApp).

Fiecare echipaj este obligat să desemneze un reprezentant oficial, autorizat să primească orice notificare oficială. Deoarece unele notificări pot fi emise în timp ce echipajul se află pe Probele Speciale, această persoană nu poate fi nici pilotul, nici co-pilotul. Reprezentantul trebuie să fie un membru al echipei aflat în Parcul de Service pe durata evenimentului.

Detaliile de contact ale reprezentantului oficial trebuie specificate obligatoriu în Cererea de Înscriere.

6. AUTOMOBILE ȘI ECHIPAMENTE

6.1. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI

CLASE		SPECIFICAȚII TEHNICE - ELIGIBILITATE
RO 1	RGT	• Automobile de Grupa RGT în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 256 • Automobile de Grupa RGT în conformitate cu Anexa J 2025, Art. 256
RO 2	Rally2 (R5)	• Automobile de Grupa Rally2 în conformitate cu Anexa J 2025, Art. 261
	Rally2 Kit (VR4K)	• Automobile echipate cu Kitul R4 în conformitate cu Anexa J 2025, Art. 260E
	NR4 (peste 2000 cm ³)	• Automobile de Grupa N în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 254
	S2000-Rally (2000 cm ³ aspirat)	• Automobile Super 2000 în conformitate cu Anexa J 2013, Art. 254A
RO 3	N+ (cu omologare națională)	• Automobilele înscrise în 2025 la Grupa N+ trebuie să respecte prevederile Anexei J, Art. 254 și următoarele caracteristici: a) Motor până la 2000 cm³, supraalimentat; b) Diametrul interior al restrictorului poate să fie de maxim 34 mm; c) Pot utiliza geamuri laterale și luneta din material compozit în conformitate cu fișa de omologare Nr. N-5688, extensia 18/02-VR4; d) Masa minimă de 1.300 kg.
	Rally3 (aspirat peste 1390 cm ³ până la 2000 cm ³ și turbo peste 927 cm ³ până la 1620 cm ³)	• Automobile de Grupa Rally3 omologate începând cu 01.01.2021 și în conformitate cu Anexa J 2025, Art. 260
RO 4	Rally4 (aspirat peste 1390 cm ³ până la 2000 cm ³ și turbo peste 927 cm ³ până la 1333 cm ³)	• Automobile de Grupa Rally 4 omologate începând cu 01.01.2019 și în conformitate cu Anexa J 2054, Art. 260
	R3 (aspirat peste 1600 cm ³ până la 2000 cm ³ și turbo peste 1067 cm ³ până la 1333 cm ³)	• Automobile de Grupa R omologate înainte de 31.12.2019 și în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 260
	R3 (turbo până la 1620 cm ³ / nominal)	• Automobile de Grupa R omologate înainte de 31.12.2019 și în conformitate cu Anexa J 2019, Art. 260D
RO 5	Rally5 (aspirat până la 1600 cm ³ și turbo până la 1333 cm ³)	• Automobile de Grupa Rally5 omologate începând cu 01.01.2019 și în conformitate cu Anexa J 2025, Art. 260
	Rally5 Kit (aspirat sau turbo până la 1600 cm ³)	• Automobile de Grupa Rally5-Kit omologate începând cu 01.01.2024 și în conformitate cu Anexa J 2025, Art. 260B
	R2 (aspirat peste 1390 cm ³ până la 2000 cm ³ și turbo peste 927 cm ³ până la 1333 cm ³)	• Automobile de grupa R2 omologate înainte de 31.12.2018 și în conformitate cu Anexa J 2018, Art. 260
	R1 (aspirat până la 1600 cm ³ și turbo până la 1067 cm ³)	• Automobile de Grupa R1 omologate înainte de 31.12.2018 și în conformitate cu Anexa J 2018, Art. 260
RO 6	N (RC5N)	• Automobile cu cilindree până la 1600 cm ³ , altele decât Rally5 și VR1A / VR1B
RO 7	SSV	• Automobile de tip Side by Side
RO 8	Cupa 4WD	• Automobile de Grupa H cu omologare expirată sau fără omologare cu 4 roți motrice (4RM). Automobilele încadrate la această grupă, cu motoare supraalimentate pe benzină vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de maxim 36 mm, iar cele cu motoare supraalimentate diesel vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de maxim 40 mm.
Continuă pe pagina următoare		

CLASE		SPECIFICAȚII TEHNICE - ELIGIBILITATE
RO 9	Cupa 2WD (2WD 1)	Automobile de Grupa H cu omologare expirată sau fără omologare cu 2 roți motrice (2RM) având cilindree până la 1600 cm³ și maxim 150 CP. Automobilele încadrate la această clasă, cu motoare supraalimentate pe benzină vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 36 mm, iar cele cu motoare supraalimentate diesel vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 40 mm.
	Cupa 2WD (2WD 2)	Automobile de Grupa H cu omologare expirată sau fără omologare cu 2 roți motrice (2RM) având cilindree echivalentă peste 1601 cm³. Automobilele încadrate la această clasă, cu motoare supraalimentate pe benzină vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 36 mm, iar cele cu motoare supraalimentate diesel vor fi echipate cu restrictor având diametrul interior de 40 mm.

Prevederi suplimentare:

- Automobilele de tip WRC (indiferent de anul producției) nu sunt admise.
- Automobilele omologate ca Kit Car și Super 1600 nu sunt admise.
- Pentru automobilele Rally2 este permisă utilizarea unor componente vechi după aplicarea unei derogări (cu excepția derogărilor de fiabilitate și securitate).
- Pentru automobilele Super 2000, este permisă utilizarea specificațiilor tehnice corectate fără nicio penalizare.
- Automobilele RGT trebuie să aibă un pașaport tehnic RGT valabil.
- Automobilele care au ieșit din omologare (omologare expirată), dar rămân conforme cu un anumit stadiu certificat de fișa de omologare și care corespund din punctul de vedere al normelor de securitate actuale, pot fi asimilate și pot participa în Campionatul Național de Raliuri la clasa cu care au fost asimilate, în baza unei cereri adresate Comisiei Tehnice FRAS, care poate aviza sau respinge cererea, după consultarea Comisiei de Raliuri. Comisia Tehnică poate acorda această prelungire de omologare pe plan național pentru automobilele care au fost omologate la Grupele N și A, excluzând derivatele acestora (de exemplu: A8, WRC, Kit Car, etc.). Odată stabilită asimilarea și/sau prelungirea omologării pe plan național, aceasta nu mai poate fi retrasă pe parcursul sezonului competițional pentru care a fost acordată.
- Pentru automobilele echipate cu motor supraalimentat, cilindrul se va echivala prin înmulțirea cilindrului nominal cu coeficientul 1,7 în cazul motoarelor pe benzină și cu 1,5 în cazul motoarelor diesel.
- Un automobil cu omologare valabilă nu se poate încadra sub nicio formă și / sau motiv în Clasa RO 8 (Cupa 4WD) sau RO 9 (Cupa 2WD), nici în cazul în care unul sau mai multe repere sunt modificate sau eliminate. Nerespectarea acestei prevederi va fi sancționată de Comisarii Sportivi cu descalificare imediată și trimiterea cazului către Comisia de Disciplină.
- Pentru automobilele din Grupa R4, trebuie respectate modificările impuse obligatoriu în fișa de omologare față de Grupa N (nu se acceptă doar o parte din modificările impuse, iar restul să rămână conform Grupei N). Un automobil din Grupa N care utilizează cel puțin una din extensiile VR4 va fi încadrat la Grupa R și se va supune obligativității de lit. f.

j) Pentru automobilele cu motoare supraalimentate participante la Clasele RO 8 (Cupa 4WD) sau RO 9 (Cupa 2WD), forma restrictorului trebuie să fie conformă cu prevederile tehnice în vigoare. În cazul în care diametrul de intrare la compresor este mai mic decât valorile indicate (36 mm pentru motoarele pe benzină și 40 mm pentru motoarele diesel), NU se va monta restrictor, cu condiția ca diametrul de intrare să poată fi verificat de Comisarii Tehnici în orice moment din parcursul raliului.

k) În cazul subclasei 2WD1 a Clasei RO 9 (Cupa 2WD), dacă un automobil respectă cilindreea până la 1600 cm³, dar puterea motorului depășește 150 CP, acesta va trece implicit la subclasa 2WD 2.

l) Pentru toate automobilele de concurs, este obligatorie prezentarea Pașaportului Tehnic Electronic FRAS.

Încadrarea Cupelor Mono Marcă în Clasele Campionatului Național de Raliuri:

- 208 R2 Cup România: RO 5
- Cupa Clio Challenge România: RO 5
- Swift Cup: RO 6
- Cupa Dacia: RO 6

6.2. AUTOMOBILE ADMISE ÎN CAMPIONATUL NAȚIONAL DE RALIURI PENTRU AUTOMOBILE ISTORICE

Conform Regulamentului Sportiv și Tehnic al Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice.

6.3. ANVELOPE

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

6.3.2. Este permisă utilizarea mixtă a anvelopelor (anvelope de uscat cu profiluri turnate și anvelope de ploaie).

6.3.3. Este interzis orice tratament chimic și / sau mecanic al anvelopelor. Este interzis orice dispozitiv pentru încălzirea anvelopelor după ce acestea sunt montate pe jantă. Este permisă păstrarea anvelopelor într-un mediu artificial încălzit (cu excepția oricăror dispozitive pentru încălzirea anvelopelor) la o temperatură sub 35°C, fie că acestea sunt montate pe jante sau nu.

6.3.4. Fiecare anvelopă trebuie să aibă fie două coduri de bare turnate identice (unul pe fiecare parte a anvelopei / fiecare cod de bare având o culoare diferită), fie un singur cod de bare. Aceste coduri de bare vor fi folosite pentru a verifica dacă aceleași anvelope rămân montate pe același automobil între schimburile de anvelope și că echipajele nu depășesc numărul maxim admis. Codul de bare al anvelopei trebuie să fie întotdeauna vizibil din exteriorul automobilului.

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

6.3.6. Este interzis orice dispozitiv conceput pentru a fixa anvelopa pe jantă. Presiunea maximă pentru montarea anvelopelor pe jantă este de 8 bari la 20° C; această presiune trebuie să permită anvelopei să se lipească de pereții exteriori ai jantei.

6.3.7. Pe întreaga desfășurare a raliului, adâncimea benzii de rulare a anvelopelor pentru asfalt montate pe automobile nu trebuie să fie mai mică de 1,6 mm pe cel puțin trei sferturi din banda de rulare. Producătorul anvelopelor trebuie să prevadă marcaje de control vizibile. Anvelopele pentru asfalt trebuie să fie conforme cu reglementările în vigoare și să fie omologate. Important: nu sunt permise anvelopele omologate înainte de 01.05.2013. Piloții pot continua să utilizeze specificațiile omologate anterior atât timp cât banda de rulare este conformă cu reglementările în vigoare.

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

6.3.9. Anvelopele pentru macadam trebuie să fie conforme cu reglementările în vigoare și să fie omologate.

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

6.3.11. O zonă pentru marcarea roților, anvelopelor și citirea codurilor de bare va fi amplasată la ieșirea din Parcurile de Service autorizate sau din Zonele de Service Îndepărtat. Această zonă va fi disponibilă și înainte de startul Shakedown-ului.

Pentru marcarea anvelopelor, un singur membru al echipei tehnice are permisiunea de a intra în această zonă. Echipajul trebuie să oprească automobilul și să aștepte instrucțiunile Comisarilor Tehnici sau Arbitrilor. Dacă aceștia nu sunt prezenți, echipajul poate părăsi zona fără să se oprească.

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

6.3.12. Ajustarea presiunii anvelopelor este permisă în următoarele situații:

- Când timpul de așteptare între un CO care precedă o Probă Specială și Startul acelei Probe Speciale este mai mare de 13 minute;
- În regrupările cu o durată egală sau mai mare de 10 minute, dacă acestea sunt urmate direct de o Probă Specială (sau Probă Super Specială).

6.3.13. Sunt permisi și recomandați cu fermitate senzorii pentru măsurarea presiunii interne și a temperaturii anvelopelor când automobilul este în mișcare. Dacă acești senzori sunt utilizați, în automobil trebuie să existe cel puțin o lumină de avertizare pentru a notifica echipajul cu privire la o posibilă defecțiune. Sunt interziși senzorii pentru măsurarea temperaturii carcasei anvelopelor, a compoziției anvelopei sau a jantelor.

6.3.14. În orice moment al raliului, numărul de roți de rezervă aflate la bordul automobilelor de concurs este de minim una și maxim două, dacă acest lucru este prevăzut de reglementările interne pentru grupa respectivă. Orice roată completă montată pe automobilul de concurs sau instalată în interiorul automobilului de concurs în timpul service-ului trebuie să ajungă la următorul Parc de Service sau următoarea Zonă de Service unde este autorizată schimbarea anvelopelor. Nicio roată completă nu poate fi încărcată sau descărcată de pe automobilul de concurs în altă parte decât în Parcurile de Service sau în zonele unde este autorizat schimbul de anvelope.

6.3.15. Prezența reprezentanților furnizorilor de anvelope este autorizată la punctul de Stop al Probelor Speciale. În acest punct, pot fi efectuate verificări vizuale, verificarea temperaturii și pot fi colectate date referitoare la produsele companiei.

6.3.16. Este permisă utilizarea oricărei mărci de anvelope, cu condiția ca acestea să fie disponibile comercial.

6.3.17. Echipajele, cu excepția celor participante la Clasele RO 7 (SSV), RO 8 (Cupa 4WD) și RO 9 (Cupa 2WD), pot utiliza doar numărul de anvelope prevăzut în prezentul regulament și în Regulamentul Particular al fiecărui raliu, după cum urmează:

Raliurile de coeficient 1,2	
Clasa	Număr maxim de anvelope
RO 1, RO 2, RO 3	14 anvelope
RO 4, RO 5, RO 6 (inclusiv Cupe Mono Marcă)	12 anvelope

Raliurile de coeficient 1	
Clasa	Număr maxim de anvelope
RO 1, RO 2, RO 3	12 anvelope
RO 4, RO 5, RO 6 (inclusiv Cupe Mono Marcă)	10 anvelope

Echipajele din Clasele RO 7 (SSV), RO 8 (Cupa 4WD) și RO 9 (Cupa 2WD) pot utiliza orice tip, marcă și număr de anvelope, fără restricții.

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

Echipajele Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice vor utiliza numărul de anvelope prevăzut în Regulamentul Sportiv și Tehnic al Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice.

6.3.18. În cazul unui raliu desfășurat pe macadam care are Proba Super Specială desfășurată pe asfalt, echipajele pot folosi **4 (patru) anvelope pentru macadam** care vor fi marcate separat. Aceste patru anvelope nu vor face parte din numărul de anvelope maxim admis **dacă** vor fi utilizate doar pentru Proba Super Specială. În acest sens, organizatorii trebuie să prevadă în Planul Orar o zonă pentru schimbul de anvelope. Această zonă poate fi: Parc de Service, Parc de Service Îndepărtat, Zonă de Montare Roți.

6.4. SERVICE (ASISTENȚĂ)

6.4.1. PERSONAL ȘI RESTRICȚII

6.4.1.1. Prezența personalului echipei tehnice sau a oricărui mijloc de transport al echipei tehnice (inclusiv elicopterele) este interzisă pe o rază de 1 kilometru față de automobilul de concurs, cu excepția următoarelor situații:

- Parcuri de Service și Zone de Service Îndepărtat (ZSÎ);
- Perioadele în care automobilele sunt în Regrupare;
- Zonele de Alimentare (ZA);
- Zonele de Montare Roți (ZMR);
- Zonele de Montare Faruri (ZMF);
- Spălătoriile oficiale (pentru un singur membru al echipei tehnice pentru fiecare automobil);
- Cazurile permise printr-un Buletin;
- Probele Speciale (de la panoul galben de la începutul Controlului Orar până la semnul de STOP de la sfârșitul Probei Speciale);
- Perioadele în care automobilele se află în Zona Media;

- Cazul în care automobilele de concurs urmează aceeași rută descrisă în Road Book ca și personalul echipei, cu condiția ca acestea să nu oprească în același loc în același timp.

6.4.1.2. Este permisă transmiterea de alimente, băuturi, îmbrăcăminte și informații (card de date, Road Book etc.) către sau de la echipaj, în timp ce membrii echipajului se află în următoarele zone:

- Zonele de Montare Roți și Zonele de Montare Faruri, doar din partea personalului autorizat în zonă;
- În Parcurile de Service, Zonele de Service Îndepărtat și în Regrupări sau atunci când automobilele se află în Zona Media.

Când o Regrupare este amplasată în apropierea Parcului de Service, iar membrii echipajului așteaptă să pondeze la finalul sectorului de legătură, aceștia sunt autorizați să meargă la spațiul lor de asistență tehnică după ce au îndeplinit obligațiile media.

6.4.1.3. Dacă un automobil nu poate fi repornit și condus prin forțe proprii din Parcul Închis către Parcul de Service înainte de asistența tehnică prevăzută, oficialii / arbitrii și / sau personalul echipei tehnice pot împinge sau remorca automobilul din Parcul Închis până la spațiul lor de asistență tehnică.

6.4.2. PARC DE SERVICE

6.4.2.1. Va fi amenajat un singur Parc de Service pentru fiecare raliu. Cu toate acestea, organizatorii pot prezenta o justificare către Comisia de Raliuri pentru a susține relocarea Parcului de Service în timpul raliului.

6.4.2.2. Parcul de Service trebuie să fie amplasat între startul fiecărei Secțiuni și următoarea Probă Specială.

6.4.2.3. Distanța maximă între două Parcuri de Service nu va depăși 60 km de Probe Speciale

6.4.2.4. Timpul pentru fiecare automobil în Parcul de Service va fi conform Planului Orar al raliului, respectând următoarele:

- Între 2 Secțiuni: 30 de minute, precedat de o Zonă Tehnică de 3 minute;
- Înainte de o Regrupare peste Noapte: 45 de minute, precedat de o Zonă Tehnică de 10 minute;
- După o Regrupare peste Noapte: 15 minute;
- Înainte de finalul raliului: Parc de Service opțional de 10 minute, precedat de o Zonă Tehnică de 10 minute.

6.4.2.5. Începând cu partea competitivă a raliului, asistența tehnică a unui automobil de concurs este permisă exclusiv în Parcurile de Service, cu excepția reparațiilor la automobilele abandonate care intenționează să reia startul.

În afara Parcului de Service, cu excepția zonelor supuse regulilor de Parc Închis, orice intervenție tehnică poate fi efectuată exclusiv cu mijloacele proprii ale echipajului, fără aport extern. Intervențiile trebuie realizate pe traseul raliului sau în zonele adiacente acestuia, cu condiția ca automobilul să fie vizibil direct de către un oficial care se deplasează pe traseul raliului. Orice abatere va fi sancționată de Colegiul Comisarilor Sportivi, inclusiv descalificare.

6.4.2.6. În incinta Parcului de Service, este permisă remorcarea, transportul sau împingerea unui automobil de către oficiali / arbitri și / sau personalul echipei tehnice.

6.4.2.7. Parcurile de Service vor fi indicate în Planul Orar al raliului și vor fi obligatoriu semnalizate cu un Control Orar de intrare și unul de ieșire (distanțele de 25 de metri între panoul galben și cel roșu sunt reduse la 5 metri).

6.4.2.8. Viteza automobilelor în Parcurile de Service nu poate depăși 30 km/h sau mai puțin, atunci când este specificat în Regulamentul Particular, iar depășirea acestei limite va atrage o amendă de 50 RON pentru fiecare km/h de depășire a vitezei, aplicată de Directorul de Concurs.

6.4.2.9. În Parcul de Service, organizatorul va desemna un „spațiu de asistență tehnică” (definit prin dimensiuni și amplasare) pentru fiecare echipaj și va elabora o schiță de amplasare. Toate automobilele echipei tehnice vor fi poziționate exclusiv în spațiul atribuit acestora.

6.4.2.10. Comportament în Parcul de Service

- Accesul în Parcul de Service este permis numai pentru automobilele de concurs și pentru automobile tehnice identificate prin ecusoanele „Service” distribuite de către FRAS odată cu eliberarea licențelor;
- Alte automobile ale echipei tehnice trebuie să fie identificate cu plăci inscripționate „Auxiliar”, eliberate, la cerere, de FRAS odată cu licențele. Aceste automobile sunt permise în Parcul de Service doar în cazul în care există suficient spațiu disponibil. În lipsa acestuia, automobilele pot fi parcate într-un spațiu adiacent Parcului de Service sau în Parcul Auxiliar;
- Pentru fiecare automobil de concurs înscris la un raliu, pot fi utilizate maxim două automobile de asistență tehnică pe întreaga durată a raliului;
- Amplasarea echipajelor în Parcul de Service se va face conform schiței elaborate de organizator, care este obligatorie pentru toate echipajele și echipele de asistență tehnică. Nerespectarea poziției alocate, solicitarea unui spațiu suplimentar după termenul alocat, sau orice alt comportament care afectează buna organizare (inclusiv solicitarea mutării echipajelor după publicarea schiței sau aducerea de injurii organizatorilor, oficialilor sau arbitrilor) se va sancționa conform Anexei Sancțiuni;
- Parcarea platformelor și / sau a trailerelor este interzisă în Parcul de Service. Acestea vor fi parcate exclusiv în Parcul Auxiliar, un spațiu adiacent, suficient de mare, amenajat de organizator;
- Este interzisă deteriorarea suprafeței Parcului de Service. Este interzisă fixarea corturilor în cuie, șuruburi sau alte materiale care pot strica suprafața. Echipajul este responsabil pentru orice deteriorare a suprafeței din zona atribuită;
- Fiecare echipaj este obligat să-și protejeze spațiul de asistență tehnică cu o prelată, astfel sub fiecare automobil de concurs trebuie amplasată o folie impermeabilă și rezistentă la hidrocarburi, pe o suprafață cel puțin egală cu cea a automobilului;
- La fiecare cort de asistență tehnică este obligatorie amplasarea în imediata apropiere și într-un loc vizibil al fiecărui automobil de competiție a unui extingtor minim P6, care a fost inspectat în ultimii 2 ani;
- Operațiunile de service NU vor duce la daune permanente și evitabile;
- Alimentarea este permisă exclusiv în zona prevăzută pentru alimentare;
- Comportamentul absurd sau intenționat, împotriva protecției mediului dăunează în mod deosebit imaginii motorsportului și va fi pedepsit, chiar dacă nu există reglementări specifice;
- După raliu, Parcul de Service trebuie să fie predat în starea inițială.
- Echipajele sunt responsabile pentru îndepărtarea deșeurilor și fluidelor uzate înainte de plecarea din Parcul de Service.

Toate abaterile vor fi consemnate într-un Raport emis de către Directorul Organizatoric (conținând și materiale foto și / sau video) și vor fi raportate Comisarilor Sportivi. Abaterile vor duce la sancțiuni conform Anexei Sancțiuni.

Toate sancțiunile financiare vor fi achitate organizatorului.

6.4.2.11. Intervenții asupra sistemului de alimentare în Parcul de Service

Golirea și / sau umplerea rezervorului de combustibil este permisă în Parcul de Service doar ca parte a unei operațiuni de asistență tehnică (De exemplu: *schimbarea rezervorului de combustibil, pompei de combustibil, filtrului de combustibil sau a altor componente ale circuitului de combustibil*), cu respectarea următoarelor condiții:

- Intervenția trebuie să fie aprobate de Comisarii Tehnici;
- Să se asigure un extingtor funcțional și un membru al echipei tehnice să fie pregătit să intervină în caz de urgență;
- Nu se vor efectua alte lucrări la automobil pe durata în care circuitul de combustibil este deschis sau în timpul operațiunii de golire / umplere a rezervorului;
- Trebuie stabilit un perimetru de siguranță clar în jurul automobilului;
- Combustibilul adăugat după intervenție va fi strict suficient pentru a ajunge la următoarea Zonă de Alimentare.

6.4.3. FLEXI-SERVICE

6.4.3.1. Flexi-Service-ul de 45 de minute permite mutarea automobilelor de concurs dintr-o zonă amenajată cu reguli de Parc Închis (sau Parcul Închis al raliului) într-un Parc de Service adiacent sau în Parcul de Service principal, având aceleași Controale Orare de intrare și de ieșire. Orice modificare a acestui proces trebuie specificată în Regulamentul Particular al raliului.

6.4.3.2. Înaintea unei Regrupări de Noapte, verificările tehnice de 10 minute trebuie să fie incluse în Parcul Închis dinaintea Flexi-Service-ului.

6.4.3.3. În cadrul operațiunii de Flexi-Service de 45 de minute, echipajele vor intra inițial în Parcul Închis. Ulterior, echipajele pot opta fie pentru intrarea în Parcul de Service, fie pentru lăsarea automobilului în Parcul Închis.

6.4.3.4. Automobilul de concurs poate fi condus de un reprezentant autorizat al echipajului o singură dată de la Parcul Închis la Parcul de Service și invers, respectând toate formalitățile de prezentare a Carnetului de Control și penalizările corespunzătoare.

6.4.3.5. În cazul în care un automobil nu poate fi repornit și condus prin forțe proprii din Parcul Închis la Parcul de Service înainte de Flexi-Service, arbitrii și / sau personalul echipei tehnice sunt autorizați să împingă sau să tracteze automobilul până la spațiul de asistență tehnică.

6.4.3.6. Automobilul de concurs poate fi readus în Parcul Închis fără penalizare înainte de expirarea celor 45 de minute.

6.4.3.7. Intervalul operațional pentru Flexi-Service este stabilit de organizator și trebuie specificat în Planul Orar al raliului.

6.4.4. ZONE DE SERVICE ÎNDEPĂRTAT (ZSÎ)

6.4.4.1. Pot fi stabilite Zone de Service Îndepărtat (ZSÎ) și trebuie să respecte următoarele condiții:

- Să fie delimitate printr-un Control Orar de intrare și un Control Orar de ieșire;
- Să nu depășească 15 minute pentru fiecare automobil de concurs;
- Să permită schimbarea roților cu cele transportate de un automobil de asistență tehnică și efectuarea intervențiilor tehnice permise în ZSÎ;

- Să poată fi precedate de o Zonă Tehnică de 3 minute înainte de Controlul Orar de intrare;
- Să includă o Zonă de Marcare a Roților după Controlul Orar de ieșire;
- Să permită accesul doar personalului autorizat al echipei, oficialilor raliului și reprezentanților media acreditați;
- Pentru promovarea raliului, organizatorii sunt încurajați să amplaseze ZSÎ în zone urbane sau în locații cu vizibilitate ridicată.

6.4.4.2. În cadrul ZSÎ, sunt autorizate următoarele intervenții:

- Utilizarea cricurilor, suporturilor pentru șasiu, rampelor, cheilor pentru roți, cheilor dinamometrice, uneltelor de mână și apei;
- Utilizarea echipamentului, pieselor și uneltelor transportate la bordul automobilului de concurs;
- Utilizarea uneltelor electrice pe baterii, inclusiv a sistemelor de iluminat necesare;
- Adăugarea de apă în sistemele automobilului, utilizând un dispozitiv de umplere;
- Aerisirea frânelor și curățarea automobilului, utilizând unelte necesare;
- Montarea farurilor suplimentare pe automobil, utilizând piese și unelte transportate de automobilul de asistență tehnică.

6.4.4.3. În Zona de Service Îndepărtat, următorii membri pot lucra la automobilele lor:

- Pentru un automobil de concurs, sunt autorizați echipajul și maximum 4 membri ai echipei tehnice. Acești membri ai echipei tehnice trebuie să rămână aceiași pe toată durata șederii automobilului în zonă;
- Pentru piloții prioritari sau pentru echipele de asistență tehnică care prestează servicii mai multor automobile, sunt autorizați echipajul și maximum 4 membri ai echipei tehnice pentru fiecare automobil. Acești membri ai echipei tehnice pot fi schimbați între automobilele din cadrul zonei.

Zonele trebuie stabilite astfel încât aceiași membri ai echipei tehnice să poată interveni atât în aceste zone, cât și în Parcul de Service, utilizând un traseu recomandat. Umplerea recipientelor de băuturi pentru echipaj nu este considerată intervenție asupra automobilului.

Este permis ca un automobil de concurs să fie conectat printr-un cablu la un calculator disponibil în Zona de Service Îndepărtat, operat de un membru suplimentar (altul față de cei 4 membri ai echipei tehnice). Acest membru nu are voie să atingă automobilul sau orice piese care urmează să fie montate pe acesta.

În afara membrilor autorizați, nicio altă persoană nu are voie să fie prezentă în ZSÎ.

6.4.4.4. Un singur automobil de asistență tehnică pentru fiecare automobil de concurs va fi autorizat de către organizator pentru transportul membrilor echipei tehnice, al echipamentului și al uneltelor eligibile în ZSÎ.

6.4.4.5. Trebuie utilizate prelate de protecție a solului.

6.4.4.6. Orice echipament sau piese ale automobilului pot fi lăsate în ZSÎ și ridicate ulterior.

6.4.5. ZONE DE MONTARE ROȚI (ZMR) ȘI ZONE DE MONTARE FARURI (ZMF)

6.4.5.1. Pot fi stabilite Zone de Montare Roți (ZMR) și Zone de Montare Faruri (ZMF) și trebuie să respecte următoarele condiții generale:

- Să fie delimitate printr-un Control Orar de intrare și un Control Orar de ieșire;
- Să aibă un timp ideal de 15 minute pentru fiecare automobil de concurs;
- Să permită doar intervențiile specifice fiecărei zone, conform regulilor stabilite mai jos.

6.4.5.2. Zona de Montare Roți (ZMR)

- Singura intervenție autorizată este schimbarea roților automobilului de concurs;
- Intervenția poate fi efectuată doar de către membrii echipajului plus maxim 2 membri ai echipei tehnice pentru fiecare echipaj;
- Intervenția se poate realiza doar cu echipamentul transportat la bordul automobilului de concurs, plus un calculator portabil, un cric suplimentar, 4 suporturi pentru șasiu și o cheie dinamometrică, care pot fi aduși de membrii echipei tehnice;
- Roțile suplimentare ce vor fi utilizate pot fi transportate în ZMR de un automobil de asistență tehnică și pregătite de membrii echipei tehnice pentru a fi montate pe automobilul de concurs;
- Toate automobilele trebuie să treacă prin ZMR, chiar dacă nu se schimbă roțile;
- Să includă o zonă de marcare a anvelopelor și de citire a codurilor de bare după Controlul Orar de ieșire, unde fiecare automobil trebuie să se oprească, chiar dacă nu a schimbat roțile.
- Atunci când ZMR este precedată de o Regrupare, trebuie amenajată o Zonă Tehnică de 3 minute înainte de Controlul Orar de la ieșirea din Regrupare.
- Modul de transport al roților la ZMR va fi precizat în Regulamentul Particular al fiecărui raliu.

6.4.5.3. Zona de Montare Faruri (ZMF)

- Singura intervenție autorizată este montarea sau demontarea farurilor suplimentare pe sau de pe automobilul de concurs;
- Intervenția poate fi efectuată doar de membrii echipajului plus un singur membru al echipei tehnice pentru fiecare echipaj;
- Farurile suplimentare și uneltele necesare pentru montarea sau demontarea acestora pot fi transportate în ZMF de către un membru al echipei tehnice într-un automobil de asistență tehnică.

6.4.6. PROCEDURA DE CÂNTĂRIRE A AUTOMOBILELOR

Cântărirea automobilelor se va face în conformitate cu reglementările tehnice pentru fiecare Clasă.

Toate automobilele supuse controlului de cântărire vor fi verificate conform principiului dublului cântăriri, atât cu cât și fără echipaj, iar cele două valori vor fi notate conform reglementărilor fiecărei Clase, care trebuie respectate independent.

Greutatea cu echipajul, ce include pilotul și co-pilotul împreună cu echipamentul complet al acestora, trebuie să fie cel puțin greutatea minimă definită pentru fiecare Clasă, la care se adaugă 160 kg.

Pentru a asigura o cântărire eficientă și pentru a se păstra intervalul de timp între echipaje, echipajele sunt rugate să urmeze cu strictețe indicațiile Comisarului Tehnic responsabil de cântărire.

Astfel, înainte de cântărire, pilotul trebuie să desfacă centurile de siguranță și să își scoată căștile sau sistemele de comunicație. Pilotul va opri automobilul în fața Comisarului Tehnic, în fața platformei cântarului, iar comisarii tehnici vor poziționa platformele cântarului în fața roților, fără a permite mișcarea automobilului.

După ce automobilul este poziționat corect, pilotul va opri motorul și va asigura automobilul, cuplând treapta I de viteză sau frâna de mână. Cântărirea cu echipajul la bord se va efectua în acest moment, iar valoarea măsurată va fi notată pe fișa de cântărire.

La semnalul Comisarului Tehnic, membrii echipajului vor părăsi rapid automobilul, iar cântărirea „fără echipaj” va fi înregistrată și notată pe fișa corespunzătoare. După aceasta, pilotul va urca din nou la bord, va porni motorul și va coborî încet de pe cântar, conform indicațiilor comisarului. Co-pilotul va verifica măsurătorile și va semna fișa de cântărire, iar apoi se va urca la bord.

6.4.7. SERVICE INTERZIS (ASISTENȚĂ INTERZISĂ)

De la începerea părții competitive a raliului, se consideră service interzis (asistență interzisă):

- Părăsirea traseului raliului definit în Road Book;
- Utilizarea sau primirea de către membrii echipajelor a oricăror materiale (solide sau lichide), piese de schimb, unelte sau echipamente, altele decât cele transportate în automobilul de concurs sau furnizate de organizatori și / sau oficialii raliului;
- Prezența unui automobil de asistență tehnică sau a personalului tehnic, precum și amplasarea sau instalarea oricăror materiale, piese de schimb, unelte sau echipamente pe traseul raliului, cu excepția Parcurilor de Service și a cazurilor prevăzute de prezentul regulament;
- Este strict interzis transportul sau deținerea de carburant la bordul automobilului, în afara rezervorului, a sistemului de alimentare și anexelor acestuia, autorizate prin prezentul regulament;
- Intervenția asupra unui automobil de competiție de către altcineva în afara membrilor echipajului, cu excepția Parcurilor de Service și a cazurilor prevăzute de prezentul regulament.

În cazul în care traseul și programul raliului sunt comune pe un sector de legătură, circulația automobilelor de asistență tehnică va fi permisă, cu condiția ca acestea să nu fie în imediata apropiere a automobilelor de concurs și ca sectorul de legătură să fie utilizat exclusiv pentru deplasarea către următorul punct de asistență.

Orice încălcare referitoare la asistență tehnică sau orice acțiune definită ca „Asistență Interzisă”, constatată de oficialii raliului, poate duce la aplicarea din partea Comisarilor Sportivi a Art. 106 și Art. 107 din Codul Sportiv Național.

Transmiterea de informații, băuturi și alimente către sau din partea membrilor echipajului este permisă.

6.5. PROCEDURA DE ALIMENTARE

6.5.1. Echipajele pot alimenta doar în Zonele de Alimentare (ZA) stabilite sau în stațiile de alimentare comerciale indicate în Road Book, cu excepția cazului în care este prevăzut altfel în Regulamentul Particular.

6.5.2. Toate Zonele de Alimentare trebuie să fie indicate în Planul Orar al raliului și în Road Book. Din motive de securitate, organizatorii sunt încurajați să adapteze lungimea secțiunilor pentru a reduce necesitatea utilizării Zonelor de Alimentare Îndepărtate. Totuși, dacă nu există stații de alimentare disponibile pe traseul raliului, aceștia pot solicita Comisiei de Raliuri o derogare pentru aprobarea unei Zone de Alimentare Îndepărtată.

6.5.3. O Zonă de Alimentare (ZA) poate fi amplasată în următoarele locații:

- ieșirea din Parcurile de Service;
- ieșirea din Zonele de Service Îndepărtat, Zonele de Montare Roți sau Zonele de Montare Faruri;
- ieșirea din Parcul de Service Shakedown;
- În locații îndepărtate de pe traseul raliului.

6.5.4. Intrarea în Zonă de Alimentare va fi semnalizată printr-un panou pe fundal albastru și o canistră sau o pompă de alimentare, iar ieșirea cu un panou pe fundal bej și 3 bare negre transversale, cu excepția stațiilor de alimentare comerciale.

6.5.5. Prezența unei autospeciale de stingere a incendiilor și / sau măsuri corespunzătoare de securitate trebuie asigurată de organizator în orice Zonă de Alimentare, cu excepția stațiilor comerciale de alimentare.

În cazul unui Parc de Service distinct pentru Shakedown, este obligatoriu să se organizeze o Zonă de Alimentare la ieșirea din acesta, unde vor alimenta toate automobilele participante la Shakedown (cu excepția alimentării în stațiile comerciale).

Organizatorul este responsabil pentru protejarea solului cu o prelată de protecție a mediului, compusă dintr-o parte superioară absorbantă și o parte inferioară impermeabilă. Dacă echipajele trebuie să asigure acest lucru, acest fapt va fi specificat în Regulamentul Particular.

6.5.6. Reguli în Zona de Alimentare:

- Sunt permise doar acțiuni direct legate de alimentarea automobilului;
- Accesul în Zona de Alimentare este permis doar pentru doi membri ai asistenței tehnice, care trebuie să poarte îmbrăcăminte adecvată, non-sintetică, care să asigure protecție împotriva incendiilor și care să acopere complet brațele și picioarele. Este obligatoriu să poarte cagula ignifugă de tip „full-face” și mănuși în timpul alimentării;
- Responsabilitatea pentru alimentare îi revine exclusiv echipajului;
- Membrii echipajului trebuie să stea în afara automobilului în timpul alimentării (se reamintește: este interzis fumatul și utilizarea telefoanelor mobile în Zona de Alimentare);
- Motoarele trebuie să fie oprite pe durata operațiunii de alimentare;
- Pentru alimentare se vor utiliza exclusiv pompe manuale, utilizarea canistrelor sau a altor recipiente este interzisă;
- Automobilul poate fi împins în afara Zonei de Alimentare de către membrii echipajului, de către cei doi membri ai echipei tehnice sau oficiali, fără ca echipajul să fie sancționat.

6.5.7. Echipajele pot alimenta în stațiile comerciale indicate în Road Book, dar trebuie să respecte următoarele:

- Carburantul trebuie turnat direct în rezervor;
- Echipajele trebuie să utilizeze echipamentele de la bord și pompele disponibile, fără ajutor fizic extern.
- Automobilele echipate doar cu prize de alimentare specifice trebuie să transporte adaptorul necesar la bord.

6.6. COMBUSTIBIL

Toate echipajele sunt obligate să utilizeze exclusiv combustibil comercializat în stațiile de alimentare comerciale de pe teritoriul României, cu condiția ca cifra octanică să fie de maxim 102,0, cu un coeficient de corecție de +/- 0,2. Astfel, utilizarea combustibilului „MOL Racing Fuel 102+” nu este permisă, acesta având o cifră octanică cuprinsă între 102,7 și 103,1.

6.7. COMPONENTE MECANICE

6.7.1. ÎNLOCUIREA MOTORULUI

În cazul unei defecțiuni a motorului între Verificarea Tehnică Inițială și primul Control Orar, este permisă înlocuirea acestuia, însă o penalizare de 5 minute va fi aplicată de către Directorul de Concurs.

Cu excepția acestei situații, blocul motor și caroseria prezentate la Verificarea Tehnică Inițială trebuie menținute până la finalul raliului.

6.7.2. TRANSMISIA

Numărul de cutii de viteze și seturi de diferențiale (față, central, spate) utilizabile pe parcursul raliului nu este restricționat.

6.7.3. TURBOCOMPRESOARE

Termenii turbocompresor și compresor sunt definiți în continuare ca fiind „compresor”.

Restricțiile privind restrictorul de aer și marcarea acestuia rămân aplicabile.

La Verificarea Tehnică Inițială, compresorul montat pe automobilul de concurs și un compresor de rezervă vor fi verificate și sigilate cu sigilii având același număr. Acestea vor purta numărul mașinii și nu pot fi utilizate pe alt automobil. Toate compresoarele utilizate trebuie să rămână sigilate de la Verificarea Tehnică Inițială până la finalul raliului pentru a permite verificarea conformității acestora de către Comisarii Tehnici.

Aceste reguli se aplică și automobilelor ale căror compresoare nu sunt echipate cu restrictor de aer. În acest caz, compresoarele vor fi marcate exclusiv pentru numărare.

Pentru automobilele Rally2, sistemul de control al supraalimentării (supapa de descărcare) trebuie verificat și sigilat la Verificarea Tehnică Inițială. Acesta trebuie să rămână sigilat până la finalul raliului, cu excepția cazului în care se obține acordul Șefului Verificărilor Tehnice.

6.7.4. SISTEMUL DE EVACUARE

Amortizorul de evacuare trebuie să fie conform reglementărilor tehnice în vigoare și nu poate fi un element de tip provizoriu sau de performanță care nu respectă reglementările de zgomot stabilite.

Pentru toate automobilele de competiție, nivelul de zgomot pe sectoarele de legătură nu trebuie să depășească 103 dB(A) la o turație a motorului de 3500 rpm pentru motoarele pe benzină și 2500 rpm pentru motoarele diesel.

6.8. EXTINCTOARE

Fiecare automobil de concurs trebuie să fie echipat cu un sistem de stingere fix (extinctor automat) omologat conform reglementărilor în vigoare și cu două extingtoare portabile, fiecare având o capacitate minimă de 2 kg (pentru extingtoarele cu pulbere) sau 2 litri (pentru extingtoarele cu alt tip de agent de stingere).

Sistemul de stingere fix (extinctorul automat) trebuie să fie pregătit pentru utilizare (prin scoaterea siguranței și / sau armare) de la ieșirea dintr-un Parc de Service până la reintrarea într-un Parc de Service.

Nerespectarea acestei reguli va atrage o sancțiune din partea Comisarilor Sportivi, conform Anexei Sancțiuni.

În cazul unui incendiu în afara mașinii, un extingtor portabil poate fi utilizat pentru stingerea focului. Acesta trebuie înlocuit cât mai curând posibil, la următorul Parc de Service sau în Parc Încis.

6.9. GEOLOCALIZARE

6.9.1. Toate automobilele de concurs și cele utilizate pentru recunoașteri trebuie să fie echipate cu un sistem de geolocalizare furnizat de FRAS, conform reglementărilor în vigoare. Instrucțiunile pentru colectarea, returnarea și montarea acestora vor fi specificate în Regulamentul Particular al fiecărui raliu.

6.9.2. Sistemul de geolocalizare pentru automobilele de recunoaștere va fi înmănat echipajelor înainte de începerea recunoașterilor și predat la finalul acestora.

6.9.3. Sistemul de geolocalizare pentru automobilele de concurs (monitor, suport fixare și modulul SOS) va fi ridicat de fiecare echipaj sau de un reprezentant al acestuia de la Comisarii Tehnici, conform programului din Regulamentul Particular al fiecărui raliu, și va fi montat înaintea Verificărilor Tehnice Inițiale, urmând ca la ieșirea de la VTI să fie doar verificat.

Comisarii Tehnici pot verifica sistemul de monitorizare pe tot parcursul raliului.

La finalul raliului, sistemul va fi demontat de echipa tehnică a fiecărui echipaj în ultimul Parc de Service și predat Comisarilor Tehnici la ieșirea din acest parc.

6.9.4. Cablul de alimentare și antena vor fi primite la începutul sezonului competițional și vor rămâne montate pe automobile pe tot parcursul acestuia.

În fiecare automobil, în zona co-pilotului, trebuie să fie pregătite două cabluri (+/-) pentru alimentarea sistemului de geolocalizare. Pe acestea, Comisarii Tehnici vor monta o mufă pentru conectarea sistemului. Alimentarea nu trebuie să fie permanentă, iar în cazul comutării contactului în poziția OFF, sistemul va funcționa pe baza acumulatorilor proprii. Această pregătire trebuie să rămână funcțională pe întreaga durată a Campionatului Național de Raliuri.

6.9.5. Taxa pentru antenă și cablu de alimentare este de 500 RON și se achită odată cu solicitarea licenței anuale de pilot de raliu. Piloții care au achitat taxa într-un sezon anterior nu o vor mai achita. Pierderea sau distrugerea sistemului de geolocalizare, inclusiv a prinderii, antenei și / sau cablului de alimentare, va fi suportată de echipaj. Un automobil de concurs fără sistemul complet de geolocalizare nu va fi acceptat la start.

6.9.6. Orice intervenție asupra sistemului de geolocalizare în timpul raliului va duce la raportarea echipajului către Comisarii Sportivi.

6.10. CAMERE VIDEO ON-BOARD

6.10.1. Toate automobilele de concurs (inclusiv automobilele „0”) și automobilul Delegatului de Securitate FRAS trebuie să fie echipate cu camere video on-board. Instalarea acestora trebuie aprobată de Șeful Verificărilor Tehnice sau de Comisarul Tehnic responsabil.

6.10.2. Camerele trebuie să fie funcționale pe toată durata parcurgerii Probelor Speciale, inclusiv atunci când acestea sunt parcurse în regim de etapă.

6.10.3. La solicitarea Comisarilor Sportivi sau a Comisiei de Raliuri, echipajele sunt obligate să pună la dispoziția oficialilor înregistrările dacă acestea pot fi considerate probe într-o anchetă sau investigație a Colegiului Comisarilor Sportivi sau a Comisiilor FRAS.

Înregistrările pot fi utilizate exclusiv în scopul pentru care au fost solicitate. Echipajele sunt obligate să păstreze înregistrările de pe Probele Speciale timp de minim 7 zile după finalul raliului.

Comisarii Sportivi sau Comisiile FRAS pot aplica sancțiuni, cum ar fi amendă sau penalizare în timp, în cazul lipsei înregistrărilor, refuzului de a le preda la solicitarea oficialilor FRAS sau altor încălcări ale reglementărilor privind camerele video on-board.

6.10.4. Echipajele trebuie să se asigure, prin echipele lor tehnice și prin consultarea cu un Comisar Tehnic, că înainte de Verificările Tehnice Inițiale, camerele sunt montate corespunzător.

6.10.5. Echipa de producție video a raliului poate instala o cameră suplimentară în interiorul automobilelor de concurs pentru filmări și transmisiuni în direct, doar cu acordul echipajului. În acest caz, Directorul de Concurs poate permite accesul unui reprezentant al echipei de producție video în Parcul Închis pentru mentenanța camerei, cu condiția să fie însoțit de un Comisar Tehnic.

6.10.6. Orice intervenție asupra camerelor video on-board în timpul raliului va fi raportată Comisarilor Sportivi.

7. IDENTIFICAREA AUTOMOBILELOR ȘI PUBLICITARE

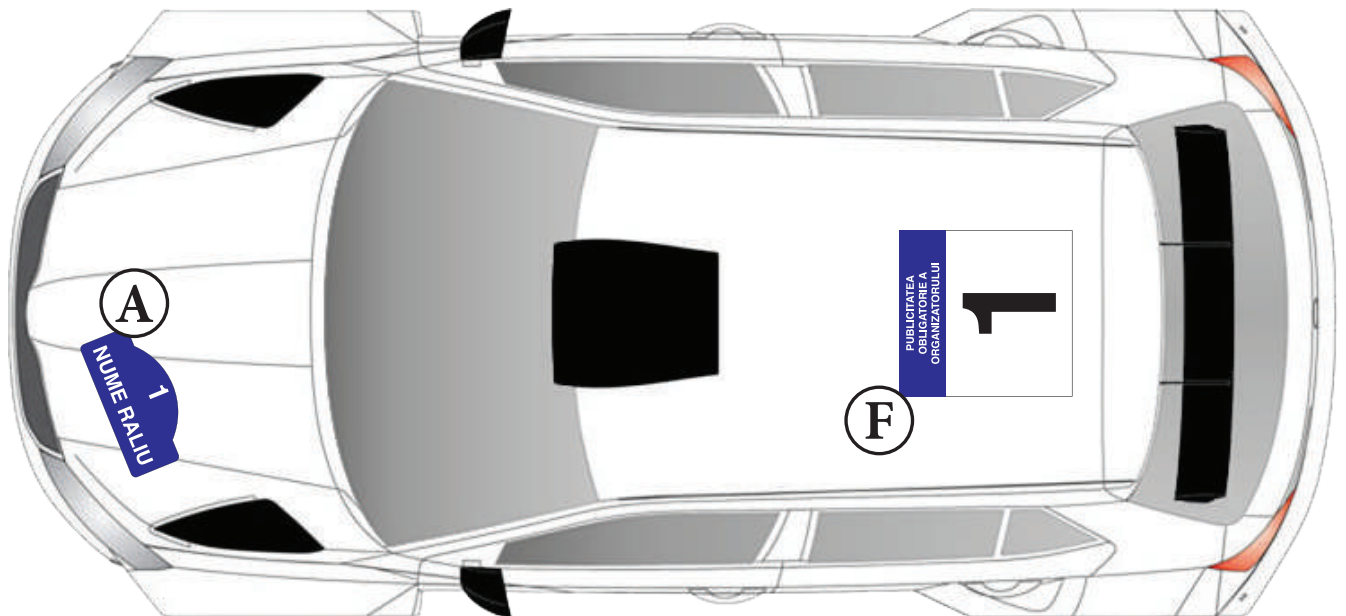
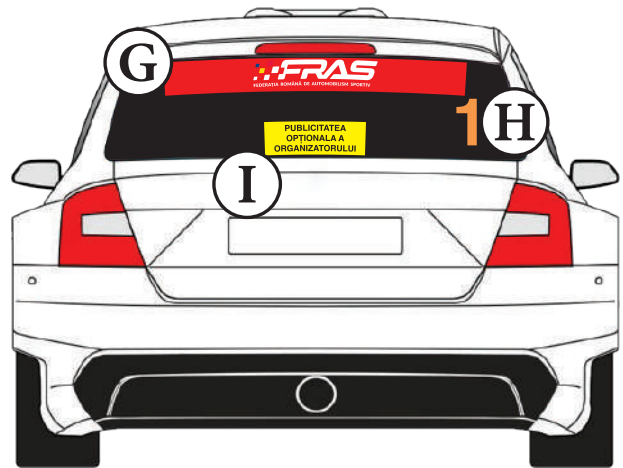
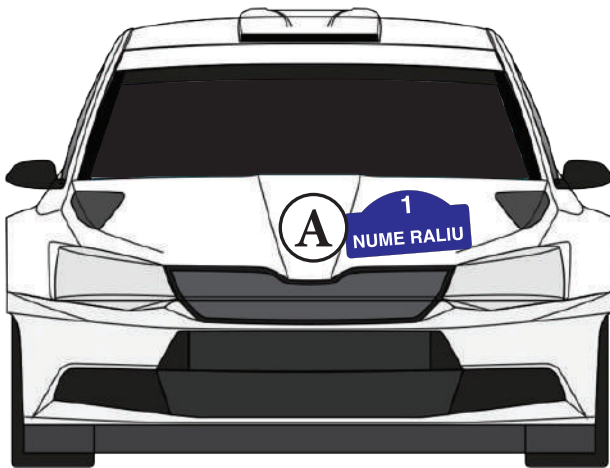
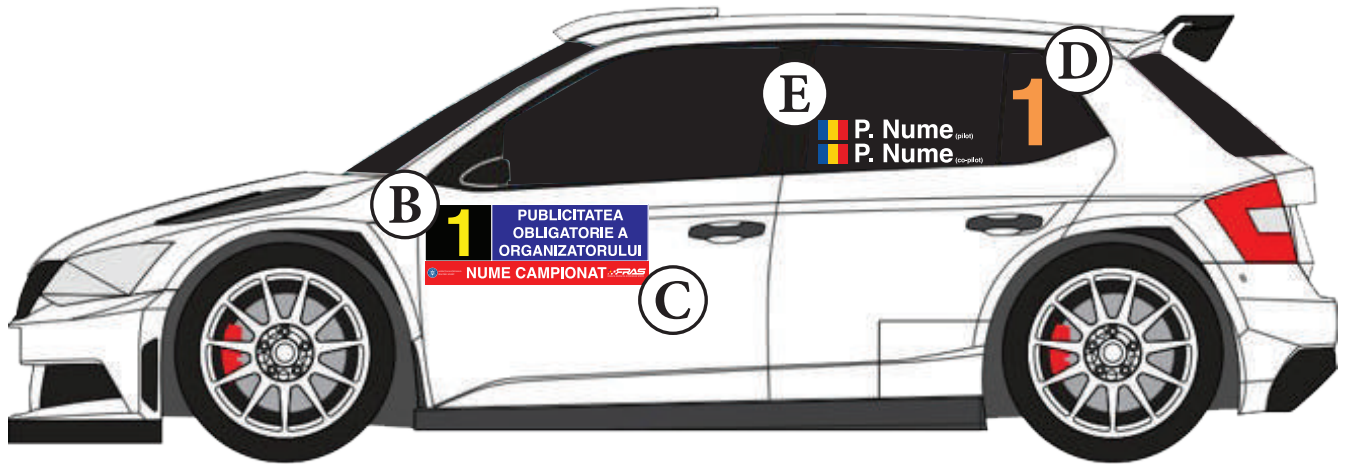
7.1. NUMERE DE CONCURS

Numerele de concurs sunt alocate de Secretariatul FRAS odată cu emiterea licențelor, în conformitate cu reglementările FRAS.

Fiecare echipaj are obligația de a aplica și fixa numerele de concurs pe automobil.

7.2. COLANTAREA AUTOMOBILULUI

La Verificarea Tehnică Inițială, automobilele de concurs trebuie prezentate cu toate colantele aplicate, după cum urmează:



A. Un panou care se încadrează într-un dreptunghi cu 43 cm lățime și 21,5 cm înălțime, cu sigla raliului, care trebuie să includă cel puțin numărul de concurs și numele complet al raliului.

B. Două panouri pentru portierele din față, cu dimensiunile de 67 cm lățime și 17 cm înălțime, care includ un chenar alb de 1 cm de jur împrejur. Fiecare dintre aceste panouri trebuie să includă, în partea dinspre față automobilului, un pătrat negru mat pentru aplicarea numărului de concurs. Numerele vor fi de culoare galben fluorescent (PMS 803), având 14 cm înălțime și 2 cm linie de contur. Restul acestor panouri pentru portiere este rezervat publicității obligatorii a organizatorului. Orice publicitate aplicată în cadrul acestui panou este obligatorie și nu poate fi refuzată de către echipaje. De asemenea, modificările acestor panouri nu sunt permise.

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

C. Sub panourile de la litera B va fi amplasat un dreptunghi cu numele Campionatului, de dimensiune 67 cm lățime și 7 cm înălțime. Acest autocolant este furnizat de FRAS și este obligatoriu pentru toate echipajele participante. Poziționarea acestui autocolant nu poate fi schimbată (vezi Art. 7.3.2.).

Pentru literele B și C: Nicio altă siglă, în afara schemei de culori a automobilului, nu va fi plasată la mai puțin de 10 cm față de aceste panouri.

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

E. Inițiala prenumelui și numele de familie complet ale pilotului și co-pilotului, împreună cu drapelele naționale ale țărilor de cetățenie ale acestora, vor fi aplicate pe geamurile laterale spate ale automobilului, pe ambele părți, alături de numărul de concurs. Numele trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

- Fontul utilizat trebuie să fie Helvetica (bold), de culoare albă;
- Inițiala prenumelui și prima literă a numelui trebuie scrise cu majuscule, iar restul literelor vor fi minuscule;
- Dimensiunea trebuie să fie de 6 cm înălțime și 1 cm grosime a liniei de contur.

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

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

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

Distribuirea panourilor pentru plafon este la alegerea organizatorilor.

G. Un panou pentru partea de sus a lunetei, cu o dimensiune de maxim 90 cm lungime și 10 cm înălțime, este rezervat de FRAS.

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

I. Un spațiu de 30 cm lungime și 10 cm înălțime va fi rezervat pentru publicitatea opțională a organizatorului (vezi Art. 7.3.4). Distribuirea acestor panouri este la alegerea organizatorilor și va fi specificată în Regulamentul Particular al fiecărei etape.

J. Pe bordul automobilului de concurs, vizibil continuu pe camera video on-board, va fi aplicat un panou de dimensiuni 10x10 cm (conform modelului de mai jos). Acesta va conține numărul de concurs scris cu culoare portocalie. Sub număr, se va afișa inițiala prenumelui și numele pilotului. Sigla FRAS va fi poziționată deasupra numărului, în centrul panoului.



7.3. PUBLICITATE

Conform Cap. 13 din Codul Sportiv Național, dar pentru Campionatul Național de Raliuri se aplică și următoarele specificații:

7.3.1. PUBLICITATEA ECHIPAJELOR

Echipajelor le este permis să afișeze publicitate pe automobilele lor, cu următoarele condiții:

- Să fie conformă cu legislația națională și regulamentele FRAS;
- Să nu aibă un caracter jignitor;
- Să nu fie de natură politică sau religioasă;
- Să respecte reglementările privind colantarea automobilelor (Art. 7.2.);
- Să nu obstrucționeze vizibilitatea echipajului prin suprafețele vitrate.

7.3.2. PUBLICITATEA OBLIGATORIE FRAS

Toate echipajele sunt obligate să afișeze publicitatea obligatorie FRAS, conform următoarelor specificații:

- În partea de sus a lunetei automobilelor de concurs, sigla partenerului FRAS cu dimensiunile 10x90 cm, conform modelului furnizat de FRAS, pentru echipajele care nu au parteneriate cu alte companii concurente cu partenerul FRAS;
- În partea de sus a lunetei automobilelor de concurs, textul „www.fras.ro” cu dimensiunile 10x90 cm, conform modelului furnizat de FRAS, pentru echipajele care au parteneriate cu alte companii concurente cu partenerul FRAS;
- Sub panourile de pe portierele față, care conțin numărul de concurs și publicitatea obligatorie a organizatorului, un dreptunghi de dimensiuni 67 cm lățime și 7 cm înălțime, ce va conține denumirea Campionatului și sigla FRAS;
- Un spațiu de 10x10 cm pe bordul automobilului de concurs, amplasat în câmpul vizual al camerei video on-board.

7.3.3. PUBLICITATEA OBLIGATORIE A ORGANIZATORULUI

Textul publicității obligatorii a organizatorului trebuie să fie specificat clar în Regulamentul Particular sau într-un Buletin înainte de închiderea înscrierilor.

Numele unui producător de automobile nu poate fi asociat cu denumirea unui raliu și nu poate apărea în spațiile publicitare obligatorii ale organizatorului.

7.3.4. PUBLICITATEA OPȚIONALĂ A ORGANIZATORULUI

Organizatorul poate solicita echipajelor să afișeze publicitate opțională. În cazul refuzului, taxa de înscriere nu va depăși dublul taxei de înscriere inițiale.

Domeniul de activitate al publicității opționale trebuie să fie întotdeauna specificat de organizator. Nu vor fi impuse taxe suplimentare niciunui echipaj care refuză publicitatea opțională referitoare la o marcă de automobile, anvelope, carburant sau lubrifiant.

Publicitatea opțională a organizatorului trebuie să fie detaliată clar în Regulamentul Particular. Dacă aceasta este publicată într-un Buletin și există conflicte cu publicitatea echipajului, echipajul poate refuza publicitatea opțională fără a plăti o taxă suplimentară.

Echipajele care acceptă publicitatea opțională a organizatorului, conform celor specificate în Regulamentul Particular, trebuie să își rezerve spațiu pentru aceasta, conform Art. 7.2. li. I. Modificarea acestui panou nu este permisă. În cazul în care publicitatea obligatorie nu este afișată pe toată durata competiției, echipajul va fi sancționat cu o amendă echivalentă cu taxa de înscriere.

8. DOCUMENTE OFICIALE

Toate documentele trebuie să respecte Art. 33 din Codul Sportiv Național și să fie elaborate conform Caietului de Sarcini și anexele acestuia. Documentele oficiale, care pot fi distribuite atât în format tipărit, cât și în format digital, sunt următoarele:

- Regulament Particular;
- Buletine;
- Planul Orar;
- Road Book;
- Carnete de Control (doar în format tipărit);
- Planul de Securitate;
- Prezentarea de Securitate;
- Comunicate;
- Decizii;
- Cerere de Înscriere;
- Lista de înscrieri;
- Liste de start și rezultate;
- Clasamente.

În Campionatul Național de Raliuri, Panoul Oficial de Afișaj este platforma My.FRAS.ro, secțiunea „Documente”. De asemenea, aplicația Sportity reprezintă un canal oficial de comunicare.

Toate documentele oficiale, cu excepția Carnetelor de Control și a Planului de Securitate, trebuie să fie publicate pe Panoul Oficial de Afișaj. Clasamentele Provizorii și Finale, Buletinele, Comunicatele și Deciziile vor fi publicate cu menționarea datei și orei de publicare.

După publicarea documentelor, acestea nu pot fi modificate decât dacă toate echipajele și oficialii sunt informați, iar modificările sunt evidențiate. Orice documente care necesită aprobarea FRAS înainte de publicare nu vor fi modificate fără aprobarea prealabilă a FRAS.

8.1. REGULAMENT PARTICULAR

Fiecare organizator este obligat să elaboreze un Regulament Particular pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele, prevederile și termenele stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

O versiune digitală a Regulamentului Particular trebuie transmisă la FRAS între 60 și 45 de zile înainte de startul raliului, iar Comisia de Raliuri va emite acordul pentru publicarea acestuia, după ce va informa organizatorul despre eventualele modificări necesare.

Regulamentul Particular se va publica cu 30 de zile înainte de startul raliului, în varianta digitală, prima dată pe Panoul Oficial de Afișaj, ulterior pe alte site-uri și / sau platforme online.

Regulamentul Particular se va tipări doar pentru oficialii raliului.

8.2. BULETINE

Buletinele sunt definite la Art. 1.2., iar procedurile sunt reglementate la Art. 33.5 din Codul Sportiv Național. În plus, în Campionatul Național de Raliuri se aplică și următoarele:

Buletinele pot fi emise de organizatori conform prevederilor stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia, până la începerea Verificărilor Administrative, cu aprobarea FRAS. În mod excepțional, organizatorul poate face modificări ale Planului Orar sau ale programului de recunoașteri, așa cum au fost aprobate la momentul publicării Regulamentului Particular, dar aceste modificări trebuie să fie comunicate către FRAS.

De asemenea, buletinele pot fi emise de către Comisarii Sportivi pe toată durata raliului. Buletinele care detaliază modificările Planului Orar pot fi emise de către Directorul de Concurs, însă modificările respective trebuie să fie anunțate Comisarilor Sportivi.

Buletinele trebuie să fie numerotate și datate (data și ora afișării). Acestea vor fi afișate digital pe fond galben și / sau tipărite pe hârtie galbenă, fiind publicate pe Panoul Oficial de Afișaj, pe site-ul organizatorului și pe alte platforme online.

Ofițerul Relații cu Concurenții va informa echipajele cu privire la publicarea unui buletin.

Un buletin emis de organizator poate fi publicat doar după aprobarea FRAS, în timp ce buletinele emise de Comisarii Sportivi pot fi publicate fără aprobare prealabilă.

8.3. PLANUL ORAR

Planul Orar reprezintă o anexă a Regulamentului Particular al fiecărui raliu. Fiecare organizator va întocmi Planul Orar, respectând cerințele, prevederile și termenele stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

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

Obiecțiile echipajelor formulate începând cu publicarea Planului Orar și până la Festivitatea de Premiere a raliului nu vor fi luate în considerare, cu excepția cazului în care sunt aprobate de Comisia de Raliuri sau Comisia de Securitate.

8.4. ROAD BOOK

Fiecare organizator este obligat să elaboreze un Road Book pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele, prevederile și termenele stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

Road Book-ul trebuie să conțină o pagină dedicată procedurii în caz de accident, conform Art. 9.8.2.

Toate echipajele vor primi un Road Book care conține o descriere detaliată a traseului obligatoriu. Traseul este definit în Road Book prin intermediul unor diagrame care indică direcția de parcurs, iar între aceste diagrame, traseul propriu-zis.

Orice modificare a Road Book-ului va fi comunicată echipajelor printr-un Buletin emis de organizator.

Road Book-ul se înmânează tipărit pentru toate echipajele înscrise și pentru toți oficialii care parcurg traseul raliului. De asemenea, Road Book-ul trebuie să fie disponibil și în format digital pe Panoul Oficial de Afișaj.

Orice abatere va fi raportată Comisarilor Sportivi.

8.5. CARNETE DE CONTROL

Fiecare organizator este obligat să elaboreze Carnetele de Control pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele, prevederile și termenele stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

La startul raliului, fiecare echipaj va primi un Carnet de Control, în care vor fi notați timpii alocați pentru parcurgerea distanței dintre două Controale Orare. Carnetul de Control va fi predat la ultimul Control Orar al secțiunii și înlocuit cu unul nou la startul secțiunii următoare.

Echipajul este singurul responsabil pentru propriul Carnet de Control, inclusiv pentru prezentarea acestuia la toate controale și verificarea corectitudinii înregistrărilor.

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

Orice corectare sau modificare adusă Carnetului de Control, dacă nu este aprobată și ștampilată de un arbitru responsabil, se sancționează cu descalificare.

Lipsa vizei sau semnăturii la orice punct de control, absența unei înregistrări de timp la un Control Orar sau neprezentarea Carnetului de Control la orice Control Orar, Control de Trecere, Regrupare sau Stop se sancționează cu descalificare. În cazuri excepționale, Directorul de Concurs poate investiga lipsa unei înregistrări folosind sistemul de geolocalizare, documente oficiale sau alte surse disponibile. Dacă se dovedește că echipajul a efectuat corect controlul, se aplică o sancțiune de 1 minut. În caz contrar, echipajul va fi considerat abandonat la acel control. Dacă există incertitudini cu privire la circumstanțe, Directorul de Concurs va transmite cazul Comisarilor Sportivi pentru analiză și decizie finală.

Orice diferență între timpii din Carnetul de Control și cei din documentele oficiale ale raliului va fi investigată, iar decizia finală aparține Comisarilor Sportivi.

8.6. PLANUL DE SECURITATE

Fiecare organizator este obligat să elaboreze Planul de Securitate pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele, prevederile și termenele stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

8.7. PREZENTAREA DE SECURITATE

Fiecare organizator este obligat să elaboreze o Prezentare de Securitate pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele, prevederile și termenele stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

Prezentarea de Securitate se va publica în varianta digitală pe Panoul Oficial de Afișaj și / sau pe alte site-uri sau platforme online.

8.8. COMUNICATE

Comunicatele sunt definite la Art. 1.3. În cazul emiterii unui comunicat din partea organizatorului, se vor respecta cerințele și prevederile stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia. De asemenea, un comunicat emis de organizator poate fi publicat doar după aprobarea FRAS.

8.9. DECIZII

Deciziile sunt definite la Art. 1.4.

8.10. CEREREA DE ÎNSCRIERE

Cererile de înscriere sunt disponibile digital pe platforma My.FRAS.ro (vezi Art. 5.2.).

8.11. LISTA DE ÎNSCRIERI

După închiderea înscrierilor, conform termenelor stabilite în Regulamentul Particular al fiecărui raliu, Lista de Înscrieri se publică pe Panoul Oficial de Afișaj și pe alte site-uri sau platforme online.

Lista de Înscrieri poate fi preluată direct din platforma My.FRAS.ro sau poate fi creată de organizator, conform cerințelor stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia. În acest caz, trebuie să includă următoarele informații:

- Numărul de concurs emis de FRAS pentru sezonul 2025;
- Numele Competitorului (Clubul Sportiv la care este legitimat pilotul);
- Numele complet al pilotului și al co-pilotului;
- Naționalitatea pilotului și a co-pilotului;
- Marca și modelul automobilului de concurs;
- Clasa automobilului de concurs;
- Observații privind pilotul, echipajul și / sau automobilul (Junior, Debutant, Cupă Mono Marcă, FWD, RWD);
- Titlurile pentru care punctează echipajul.

Lista de Înscrieri pentru Echipe poate fi preluată direct din platforma My.FRAS.ro sau poate fi creată de organizator, conform cerințelor stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia. În acest caz, trebuie să includă următoarele informații:

- Numele echipei;
- Numărul de concurs emis de FRAS pentru sezonul 2025;
- Numele complet al pilotului și al co-pilotului;
- Naționalitatea pilotului și a co-pilotului;
- Marca și modelul automobilului de concurs;
- Clasamentul din care se rețin puncte pentru echipă.

Lista Oficială de Înscriere și Lista Oficială de Înscriere pentru Echipe se publică de către Secretariatul Raliului după Verificările Administrative și Verificările Tehnice Inițiale pe Panoul Oficial de Afișaj și pe alte site-uri sau platforme online.

8.12. LISTE DE START ȘI REZULTATE

Listele de Start și Rezultatele raliului pot fi publicate înainte de orele specificate în Regulamentul Particular sau într-un buletin. Totuși, orele specificate pe aceste liste TREBUIE să corespundă întotdeauna celor menționate în Regulamentul Particular sau în buletin. În cazul în care publicarea oricărei liste „programate” este întârziată, Directorul de Concurs va emite un comunicat cu noua oră programată pentru publicare.

8.12.1. PROGRAMAREA PENTRU VERIFICĂRI TEHNICE ÎNIȚIALE

Fiecare organizator este obligat să elaboreze o Programare pentru Verificările Tehnice Inițiale pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele și prevederile stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

Programarea pentru Verificările Tehnice Inițiale se publică pe Panoul Oficial de Afișaj și pe alte site-uri sau platforme online.

8.12.2. LISTA PENTRU SHAKEDOWN

Fiecare organizator este obligat să elaboreze o Listă pentru Shakedown pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele și prevederile stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

Lista de Shakedown trebuie să conțină echipajele eligibile pentru Shakedown și programul în care fiecare echipaj poate participa.

Lista pentru Shakedown se publică pe Panoul Oficial de Afișaj și pe alte site-uri sau platforme online.

8.12.3. LISTA PENTRU START FESTIV

Fiecare organizator este obligat să elaboreze o Lista pentru Start Festiv pentru raliul pe care îl organizează, în conformitate cu cerințele și prevederile stabilite în Caietul de Sarcini și anexele acestuia.

Lista pentru Start Festiv se publică pe Panoul Oficial de Afișaj și pe alte site-uri sau platforme online.

8.12.4. LISTA DE START PENTRU ZIUA 1

Conform Art. 5.4.2.

Lista de Start pentru Ziua 1 va fi publicată după Verificările Administrative și Verificările Tehnice Inițiale.

Aceasta trebuie semnată de către Directorul de Concurs, după aprobarea de către Colegiul Comisarilor Sportivi și Comisia de Raliuri.

Lista se va publica la data și ora specificată în Regulamentul Particular și va include orele de start pentru toate echipajele.

Lista poate include note de subsol, de exemplu: „*Sub rezerva unei re-verificări tehnice pentru automobilul (ele) cu numărul de concurs...*”.

8.12.5. LISTA DE START PENTRU ZILELE URMĂTOARE

Conform Art. 5.4.3.

Lista de Start pentru Zilele următoare va fi semnată de către Directorul de Concurs și va fi publicată la data și ora specificată în Regulamentul Particular.

Aceasta va include echipajele care au abandonat, dar nu au declarat abandonul definitiv.

Lista poate include note de subsol, de exemplu: „*Sub rezerva unei re-verificări tehnice pentru toate automobilele abandonate care reiau startul conform Art. 9.4.16*”.

8.13. CLASAMENTE

8.13.1. CLASAMENTE PROVIZORII

Clasamentele Provizorii includ toate echipajele care au încheiat raliul.

Acestea trebuie semnate de către Directorul de Concurs, după aprobarea Comisarilor Sportivi.

Clasamentele Provizorii se publică la data și ora specificată în Regulamentul Particular.

Clasamentele Provizorii pot include următoarele note de subsol:

- „*Sub rezerva Verificărilor Tehnice Finale*” (pentru toate Clasamentele);
- „*Sub rezerva analizei de combustibil pentru următoarele automobile...*” (în cazul în care probele de combustibil nu sunt disponibile la raliu);
- „*Sub rezerva verificărilor suplimentare care vor fi efectuate de FRAS pentru automobilul...*”;
- „*Sub rezerva Deciziei Comisarilor Sportivi pentru automobilul...*”;
- „*Sub rezerva unei inspecții complete a motorului pentru automobilul...*”.

8.13.2. CLASAMENTE FINALE

Clasamentele Finale includ toate echipajele care au luat startul la raliu, și anume:

- Toate echipajele care au terminat raliul;
- Toate echipajele abandonate, marcate cu „Abandon”;

- Toate echipajele excluse din Clasament de către Directorul de Concurs, marcate cu „Exclus”;
- Toate echipajele descalificate, marcate cu „Descalificat”.

Clasamentele Finale trebuie aprobate și semnate de către Comisarii Sportivi.

Acestea se publică după expirarea termenului pentru depunerea contestațiilor și după finalizarea Verificărilor Tehnice Finale, precum și după eventualele decizii ale Comisarilor Sportivi în urma publicării Clasamentelor Provizorii. (Notă: Se ia în considerare limita de 60 de minute în care poate fi depusă intenția unui recurs)

Clasamentele finale pot include următoarele note de subsol:

- „Sub rezerva analizei de combustibil pentru următoarele automobile...” (în cazul în care probele de combustibil nu sunt disponibile la raliu);
- „Sub rezerva verificărilor suplimentare care vor fi efectuate de FRAS pentru automobilul...”;
- „Sub rezerva rezultatului recursului depus de către echipajul automobilului nr...”;
- „Sub rezerva unei inspecții complete a motorului pentru automobilul...”.

9. DESFĂȘURAREA RALIULUI

9.1. CONDUITĂ

9.1.1. Membrii echipajelor trebuie să adopte întotdeauna un comportament corect și sportiv, atât față de ceilalți participanți, cât și față de oficialii și organizatorii competiției, respectând principiile eticii sportive și reglementările stabilite în acest regulament.

9.1.2. Atunci când automobilele sunt supuse regulilor de Parc Închis (Art. 9.9.), acestea pot fi deplasate doar de către membrii echipajelor și oficiali. În orice alt moment, oricine poate împinge automobilul cu mâna. Este interzisă orice altă metodă de deplasare a automobilului, în afară de forțele proprii sau împingerea cu mâna, sau orice altă modalitate permisă de prezentul regulament. Excepțional, pe Probele Speciale, automobilele pot fi tractate sau împinse pentru a fi readuse pe traseu sau pentru a degaja traseul. Nerespectarea acestei reguli se sancționează cu descalificarea echipajului de către Comisarii Sportivi.

9.1.3. În afara Probelor Speciale și a Zonelor de Încălzire a Anvelopelor, orice mișcare anormală (de exemplu, deplasare laterală, în zig-zag etc.) a automobilului pe drum este strict interzisă, indiferent de scop (precum încălzirea anvelopelor, frânarea sau alte motive), cu excepția cazului în care aceste manevre sunt permise în mod expres prin Regulamentul Particular al unui raliu.

Constatarea abaterilor poate fi făcută de orice oficial sau arbitru delegat al raliului, care va utiliza mijloacele tehnice disponibile (camere video, inclusiv camere on-board, sistemul de geolocalizare, etc.). În cazul în care o abatere este constatată de autoritățile de Poliție, aceasta va fi luată în considerare, iar sancțiunile legale vor fi aplicate separat.

Sanctiuni:

- Prima abatere constatată: 10 secunde de penalizare;
- A doua abatere constatată: 1 minut de penalizare;
- A treia abatere constatată: descalificare.

Sanctiunile prevăzute mai sus vor fi aplicate de către Comisarii Sportivi. Sanctiunile legale aplicate de Poliție (cu excepția reținerii permisului de conducere fără ca pilotul să primească drept de circulație, caz în care echipajul va fi descalificat), nu vor afecta procesul intern de penalizare, dar vor fi luate în considerare în cadrul organizării și siguranței raliului.

9.1.4. Echipajele sunt obligate să se deplaseze întotdeauna în direcția corectă a Probei Speciale, cu excepția manevrelor de întoarcere.

9.1.5. Pe orice sector de legătură și la începutul unei Probe Speciale, un automobil de concurs poate fi deplasat doar pe patru roți care se rotesc liber. Orice automobil care nu respectă această regulă va fi considerat abandonat conform Art. 9.4.16. Comisarii Sportivi pot aplica o sancțiune suplimentară.

9.1.6. Este interzisă deplasarea în timpul raliului cu un parbriz grav deteriorat care afectează semnificativ vizibilitatea pilotului. La indicațiile Comisarilor Sportivi, echipajului i se poate interzice continuarea competiției. După efectuarea reparațiilor, echipajul poate relua concursul, dacă este cazul, conform Art. 9.4.16.

Deplasarea pe o Probă Specială fără parbriz este permisă doar dacă ambii membri ai echipajului poartă ochelari de protecție conform specificațiilor EN 1938 sau cască integrală cu vizieră închisă.

În oricare dintre aceste situații, poliția are dreptul să oprească automobilul și să împiedice continuarea deplasării, conform Codului Rutier Român.

9.1.7. Este interzis oricărui echipaj, sub sancțiunea descalificării și trimiterea cazului către Comisia de Disciplină:

- Să blocheze intenționat trecerea altor automobile participante sau să le împiedice să depășească;
- Să adopte un comportament incompatibil cu spiritul sportiv.

9.1.8. Orice echipaj / automobil depășit trebuie să permită depășirea prin manevre adecvate. Disponibilitatea de a fi depășit trebuie semnalizată corect (de exemplu: *semnalizarea la stânga indică faptul că automobilul depășit va rămâne pe partea stângă a drumului*). Echipajul depășit trebuie să faciliteze depășirea, inclusiv prin oprirea într-un loc sigur. Dacă există un sistem de comunicare între automobile, obligația se aplică imediat după prima intenție de depășire. Echipajele sunt responsabile pentru siguranța manevrei.

9.1.9. Oglinzile exterioare ale automobilelor de competiție trebuie să fie funcționale pe toată durata competiției. Este interzis ca acestea să fie lipite pe caroserie (închise). Nerespectarea acestei reguli va atrage convocarea echipajului în fața Comisarilor Sportivi și pot fi aplicate sancțiuni.

9.1.10. CODUL RUTIER ROMÂN

9.1.10.1. Codul Rutier Român trebuie respectat cu strictețe atunci când atât automobilele de recunoaștere, cât și automobilele de concurs circulă pe drumuri cu circulație rutieră deschisă, iar siguranța și drepturile celorlalți participanți la trafic trebuie să fie protejate pe întreaga durată a recunoașterilor și a raliului, inclusiv în cadrul Shakedown-ului.

9.1.10.2. În cazul unei încălcări a Codului Rutier Român comise de un echipaj participant la raliu, agenții de poliție care au constatat încălcarea ar trebui, dacă este posibil, să informeze contravenientul cu privire la aceasta, în același mod în care se procedează pentru orice alt conducător auto.

9.1.10.3. În cazul în care poliția decide să nu oprească contravenientul, aceasta poate solicita aplicarea sancțiunilor prevăzute în Codul Rutier Român, sub rezerva următoarelor condiții:

- Notificarea contravenției trebuie făcută pe căi oficiale și în scris, înainte de afișarea Clasamentelor Provizorii;
- Procesul Verbal trebuie să fie suficient de detaliat pentru a stabili fără dubii identitatea pilotului contravenient, precum și locul, data și ora infracțiunii;
- Faptele nu trebuie să fie susceptibile de interpretări diferite.

9.1.11. ABATERI

9.1.11.1. Abateri în timpul recunoașterilor

9.1.11.1.1. Se subliniază faptul că recunoașterea nu reprezintă un antrenament, ci o activitate destinată exclusiv familiarizării cu traseul competițional, în conformitate cu reglementările raliului.

9.1.11.1.2. Organizatorul poate stabili în Regulamentul Particular al raliului o limită de viteză pe Probele Speciale. În absența acestei limite, se va aplica limita de viteză prevăzută de Codul Rutier Român pentru sectorul de drum pe care se desfășoară recunoașterile. La raliurile desfășurate pe macadam, viteza minimă pentru recunoașteri, impusă de organizator în Regulamentul Particular al raliului, este de 60 km/h, cu excepția cazului în care organizatorul solicită în mod expres reducerea acesteia, dar sub nicio formă nu mai puțin de 50 km/h. De asemenea, organizatorul poate impune limite de viteză pe anumite porțiuni ale Probelor Speciale, care vor fi semnalizate corespunzător în Road Book.

9.1.11.1.3. Limitele de viteză pot fi verificate în orice moment în timpul recunoașterilor. Pentru a monitoriza viteza, este obligatoriu ca fiecare automobil de recunoaștere să fie echipat cu un sistem de geolocalizare (vezi Art. 6.9.).

9.1.11.1.4. Depășirea limitei de viteză în timpul recunoașterii Probelor Speciale, a Shakedown-ului sau pe orice secțiune de drum monitorizată de poliție, oficiali sau prin sistemul de geolocalizare va atrage o **amandă de 50 RON pentru fiecare km/h peste limita de viteză**. Aceasta va fi aplicată printr-o Decizie a Directorului de Concurs.

9.1.11.1.5. Cuantumul amenzilor aplicate în cadrul raliului nu va fi influențat de vreo amendă aplicată de poliție.

9.1.11.1.6. Amenda se va dubla în cazul unei a doua abateri comise în timpul recunoașterilor, în cadrul aceluiași raliu.

9.1.11.1.7. Oricare alte încălcări ale Codului Rutier Român în timpul recunoașterilor vor atrage sancțiuni aplicate de Comisarii Sportivi.

9.1.11.2. Abateri în timpul părții competitive a raliului

9.1.11.2.1. Orice echipaj care nu respectă prezentul regulament și este observat de un oficial al raliului, prin sistemul de geolocalizare sau prin notificarea unui agent de poliție, cu excepția depășirii limitei de viteză, poate fi sancționat de către Comisarii Sportivi, inclusiv cu descalificarea.

9.1.11.2.2. În cazul depășirii limitei de viteză pe sectoarele de legătură:

• **Prima abatere constatată:**

- Până la 20 km/h: amendă de 500 RON, aplicată de Directorul de Concurs;
- Până la 30 km/h: amendă de 1.250 RON, aplicată de Directorul de Concurs, și 10 secunde de penalizare;
- Până la 40 km/h: amendă de 1.750 RON, aplicată de Directorul de Concurs, și 20 secunde de penalizare;
- Peste 40 km/h: amendă de 2.000 RON, aplicată de Directorul de Concurs, trimiterea cazului către Comisarii Sportivi, și 1 minut de penalizare.

• **A doua abatere constatată:**

- Valoarea prevăzută la punctul 1 se dublează, amenda fiind aplicată de Directorul de Concurs, și 1 minut de penalizare.

• **A treia abatere constatată:**

- Valoarea prevăzută la punctul 1 se dublează, amenda fiind aplicată de Directorul de Concurs, și 5 minute de penalizare.

• **A patra abatere constatată:**

- Descalificare pronunțată de Comisarii Sportivi.

Toate amenzile vor fi aplicate printr-o Decizie a Directorului de Concurs.

9.1.11.2.3. Dacă consideră necesar, Comisarii Sportivi pot impune sancțiuni suplimentare.

9.2. RECUNOAȘTERI

9.2.1. Orice pilot, co-pilot sau alt membru al unei echipe care este înscris sau intenționează să se înscrie la un raliu și care dorește să circule pe un drum utilizat ca Probă Specială în cadrul acelui raliu, poate face acest lucru doar în următoarele condiții:

- De la publicarea Regulamentului Particular al raliului și până când Proba Specială respectivă este încheiată, deschisă circulației publice și nu va mai fi folosită în cadrul raliului, accesul este permis exclusiv cu acordul scris al organizatorului, dacă solicitarea este formulată înainte de Verificările Administrative, sau cu acordul Directorului de Concurs, dacă solicitarea este formulată ulterior acestora;
- Această restricție nu se aplică persoanelor care au domiciliul în zona respectivă și care utilizează drumurile respective în mod uzual.

Nerespectarea acestei reguli va fi raportată Comisarilor Sportivi și se vor aplica sancțiuni conform Anexei Sancțiuni.

Circulația pe traseul unei Probe Super Speciale nu este considerată recunoaștere și nu intră sub incidența regulilor privind recunoașterile.

9.2.2. Recunoașterile trebuie să se desfășoare conform unui program stabilit de organizator, care va fi publicat în Regulamentul Particular al raliului sau printr-un Buletin Informativ. Participarea echipajelor la recunoașteri nu este obligatorie. Includerea Shakedown-ului în programul de recunoașteri este opțională.

9.2.3. Recunoașterile pentru Probele Super Speciale se pot desfășura astfel:

- Fără restricții, pe jos, urmărind reperele detaliate din Road Book sau harta Probei Super Speciale;
- Cu automobilul de recunoaștere, doar în cazul în care circulația publică rutieră permite acest lucru și cu respectarea Art. 9.2.5.;
- În cadrul unui program restricționat circulației publice rutiere, cu automobilul de recunoaștere și cu respectarea Art. 9.2.5.

9.2.4. Sub nicio formă, organizatorul sau orice altă persoană nu trebuie să pună la dispoziția echipajelor dictare (radar). În schimb, organizatorul poate furniza înregistrări video ale Probelor Speciale.

9.2.5. Fiecare echipaj este limitat la două treceri pe fiecare Probă Specială, cu excepția echipajelor care au în componență un pilot minor, care sunt limitate la trei treceri pe fiecare Probă Specială. (Probele Speciale desfășurate de două sau trei ori sunt considerate a fi o singură Probă Specială).

Monitorizarea recunoașterilor și a numărului de treceri se va face prin sistemul de geolocalizare (vezi Art. 6.9.).

9.2.6. Accesul pe o Probă Specială se va face obligatoriu prin punctul său de start, iar părăsirea se va face prin punctul său de sosire. Este interzisă întoarcerea pe același traseu sau împărțirea traseului în segmente mai mici pentru recunoaștere, cu excepția cazurilor în care este altfel prevăzut în Regulamentul Particular. În cadrul Probelor Speciale pot fi efectuate și controale suplimentare.

9.2.7. La fiecare parcurgere a unei Probe Speciale, doar membrii echipajului sunt admiși în automobilul de recunoaștere, cu excepția cazului în care pilotul este minor și/sau debutant, caz în care acesta poate fi însoțit de un instructor de categoria minim C, acreditat FRAS.

9.2.8. AUTOMOBILE UTILIZATE LA RECUNOAȘTERI

9.2.8.1. Toate detaliile referitoare la automobilul de recunoaștere trebuie completate pe platforma My.FRAS.ro. Aceste informații trebuie introduse în platformă cel târziu până la începutul recunoașterilor. Echipajele sunt obligate să informeze imediat Secretariatul Raliului în cazul în care schimbă automobilul de recunoaștere, iar în acest caz, detaliile trebuie actualizate în platformă.

9.2.8.2. Pentru fiecare automobil utilizat la recunoașteri, organizatorul va furniza un autocolant cu numărul de concurs al echipajului și cu mențiunea „Recunoaștere”. Aplicarea acestui autocolant pe partea dreaptă sus a parbrizului este obligatorie, iar acesta trebuie îndepărtat la finalul recunoașterilor.

9.2.8.3. Pentru recunoașteri, se pot utiliza automobile de serie care respectă următoarele specificații:

- Motorul trebuie să fie de serie, conform reglementărilor Grupei N;
- Cutia de viteze trebuie să fie de serie, conform reglementărilor Grupei N;
- Sistemul de evacuare trebuie să fie de serie, cu un nivel maxim de zgomot în limitele permise de legislația română;
- Suspensiile trebuie să respecte reglementările Grupei N;
- Este permisă instalarea unei cuști de siguranță din oțel, conform Art. 253-8.1 până la Art. 253-8.3 din Anexa J;
- Sunt permise scaunele tip scoică;
- Jantele sunt la libera alegere, cu respectarea reglementărilor Grupei N.

Specificații suplimentare pentru automobilele utilizate la recunoașteri:

- Este permisă utilizarea scuturilor de protecție, conform reglementărilor Grupei N;
- Este permisă utilizarea a două faruri suplimentare omologate pentru circulația publică rutieră;
- Este permisă utilizarea unui sistem de intercomunicare fără căști;
- Este permisă utilizarea unui dispozitiv de măsurare a distanței (trip master);
- Este permisă utilizarea unui suport electronic pentru hărți (de exemplu: Google Maps, Waze, etc.);
- Echipajului îi este permis să înregistreze imagini video în timpul recunoașterilor.

Anvelopele utilizate la automobilele pentru recunoașteri trebuie să fie:

- Anvelope de serie, omologate pentru asfalt;
- Anvelope la liber pentru macadam, cu excepția cazului în care se specifică altfel în Regulamentul Particular.

Conformitatea automobilelor utilizate pentru recunoașteri poate fi verificată oricând pe parcursul recunoașterilor.

9.3. VERIFICĂRI

9.3.1. VERIFICĂRI ADMINISTRATIVE (VA)

9.3.1.1. În platforma My.FRAS.ro este obligatorie completarea tuturor câmpurilor destinate sportivilor și automobilului și, de asemenea, se vor încărca următoarele documente valabile:

- Licența pilotului și a co-pilotului emisă de FRAS;
- Permisul de conducere al pilotului și al co-pilotului (sau dovada cu drept de circulație), excepție pentru piloții și co-piloții minori;
- Certificatul de absolvire al Cursului de Prim Ajutor pentru pilot și co-pilot;
- Avizul medico-sportiv pentru pilot și co-pilot, inclusiv pentru echipajele 0;
- Declarația notarială din partea părinților sau tutorilor după modelul agreat de FRAS doar în cazul piloților sau co-piloților minori;
- Actele automobilului de concurs: Certificat de Înmatriculare conținând Inspekția Tehnică Periodică (ITP), polița de Asigurare Civilă Auto (RCA);
- Declarație notarială din partea părinților sau tutorilor în cazul piloților și co-piloților minori.

9.3.1.2. Fiecare echipaj (pilot și co-pilot) participant la raliu, sau un reprezentant oficial al echipajului, trebuie să se prezinte la Secretariatul Competiției pentru Verificările Administrative, conform programului publicat în Regulamentul Particular al fiecărui raliu. Aceștia vor prezenta permisele de conducere în original și vor semna olograf Cererea de Înscriere. În caz de întârzieri, vor fi aplicate sancțiuni conform Anexei Sancțiuni.

Verificările Administrative pot fi efectuate și de reprezentanți ai organizatorului.

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

9.3.1.4. Neconformitatea, nedeclararea lipsei unui document sau imposibilitatea de a prezenta documentele solicitate cu ocazia controalelor inopinate la etapa respectivă va fi sancționată cu amendă conform Anexei Sancțiuni.

9.3.2. VERIFICĂRI TEHNICE INIȚIALE (VTI)

9.3.2.1. Echipajul sau reprezentantul oficial al acestuia trebuie să își prezinte automobilul de concurs la VTI conform programării publicate pentru fiecare raliu. Echipajele care se prezintă cu întârziere vor fi supuse sancțiunilor prevăzute de Anexa Sancțiuni.

În cazuri excepționale, echipajele care doresc amânarea Verificării Tehnice Inițiale vor comunica exclusiv cu Ofițerul Relații cu Concurenții și vor achita o taxă de amânare în valoare de 1.000 RON. În situațiile acceptate de către Directorul de Concurs ca fiind „forță majoră”, la propunerea Șefului Verificărilor Tehnice, solicitantul poate fi scutit parțial sau total de plata acestei taxe.

Dovada achitării eventualelor amenzi pentru întârziere la VTI trebuie prezentată la Secretariatul Raliului până la primul Control Orar (CO 0), sub sancțiunea refuzului startului, fără returnarea taxei de înscriere.

Startul va fi refuzat echipajelor care nu se prezintă la VTI.

9.3.2.2. La VTI, echipajul sau reprezentantul acestuia trebuie să prezinte următoarele documente:

- Fișa de omologare a automobilului de concurs;
- Pașaportul Tehnic Electronic;
- Panourile SOS / OK în format A3;
- Declarația de conformitate a rezervorului de combustibil și a roll cage-ului;
- Fișele sau documentele anexe, dacă este cazul.

În lipsa prezentării acestor documente, Comisarii Sportivi pot aplica sancțiuni, inclusiv refuzul startului.

Echipajul sau reprezentantul acestuia trebuie să prezinte echipamentul complet de securitate (pentru pilot și co-pilot), omologate și valabile la data desfășurării raliului, conform Capitolului III din Anexa L. Startul va fi refuzat echipajelor ale căror echipamente nu sunt omologate conform standardelor.

9.3.2.3. Verificările Tehnice Inițiale vor include verificarea mărcii și modelului automobilului, conformitatea acestuia cu Clasa în care este înscris, verificarea elementelor obligatorii de securitate, inclusiv Pașaportul Tehnic Electronic, precum și instalarea sistemului de monitorizare.

Un autocolant care atestă respectarea condițiilor tehnice și de securitate va fi aplicat pe automobilul de concurs.

9.3.2.4. În cazul în care un automobil nu este conform, Comisarii Sportivi pot acorda un termen pentru aducerea acestuia în conformitate.

9.3.2.5. Dacă un automobil de concurs nu corespunde Clasei în care a fost înscris, acesta poate fi mutat în Clasa corespunzătoare, la propunerea Comisarilor Tehnici și decizia Comisarilor Sportivi.

9.3.2.6. Doar acele componente care au fost sigilate la VTI pot fi utilizate în timpul raliului. Aceste componente trebuie să rămână sigilate pe tot parcursul raliului.

9.3.2.7. La raliurile desfășurate pe macadam sunt obligatorii bavetele de noroi, cu excepția cazului în care este altfel prevăzut în Regulamentul Particular.

9.3.2.8. Startul va fi refuzat oricărui automobil de concurs neconform.

9.3.3. VERIFICĂRI ÎN TIMPUL RALIULUI

9.3.3.1. În orice moment al raliului pot fi efectuate verificări suplimentare, inclusiv asupra motorului, membrilor echipajului și automobilului de concurs. Echipajul este responsabil de conformitatea tehnică a automobilului pe întreaga durată a raliului și trebuie să prezinte, la cerere, orice document oficial aferent acestuia. Neregulile pot fi sancționate, inclusiv descalificare.

9.3.3.2. Procesul de identificare a automobilului se poate efectua în orice moment al raliului. Șasiul și blocul motor pot fi marcate cu un marcaj specific, iar protejarea acestora este responsabilitatea echipajului până la finalul raliului.

9.3.3.3. Dacă sunt aplicate semne de identificare sau marcaje oficiale (vezi Art. 9.3.3.2), echipajul are obligația de a le proteja până la finalul raliului sau până la momentul autorizat pentru îndepărtarea acestora. Absența oricărui marcaj impus duce la sancțiuni care pot ajunge până la descalificare.

9.3.3.4. Orice componentă a automobilului manipulată în timpul verificărilor trebuie reinstalată corect, responsabilitatea revenind în totalitate echipajului.

9.3.4. VERIFICĂRI TEHNICE FINALE (VTF)

Verificările Tehnice Finale se vor efectua conform Art. 49 din Codul Sportiv Național.

9.3.4.1. La finalul raliului, fiecare echipaj va conduce automobilul de concurs în Parcul de Premiere sau în Parcul Închis, conform Regulamentului Particular al fiecărui raliu. Automobilele vor rămâne în Parcul Închis până când Comisarii Sportivi vor autoriza deschiderea acestuia.

9.3.4.2. Automobilele selectate pentru VTF pot fi alese de Comisarii Sportivi, fie ca urmare a unei contestații, fie la recomandarea Directorului de Concurs.

Automobilele selectate pentru VTF vor fi escortate din Parcul de Premiere sau Parcul Închis către locația verificărilor, de către automobilul din caravana de securitate „Securitate Spectatori” sau „00”. Indiferent de automobilul care efectuează escorta, acesta va avea la bord oficialul FRAS desemnat (vezi Art. 2.4.1.).

Automobilele selectate pentru VTF trebuie să se prezinte la verificări obligatoriu după Festivitatea de Premiere.

9.3.4.3. O verificare completă și detaliată, care poate include demontarea automobilului de concurs, poate fi efectuată la discreția totală a Comisarilor Sportivi, acționând din oficiu sau în urma unei contestații. De asemenea, poate fi solicitată de Directorul de Concurs.

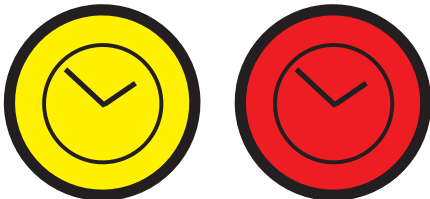
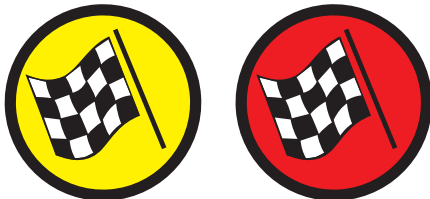
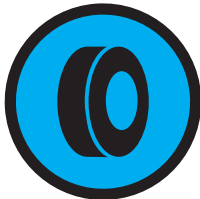
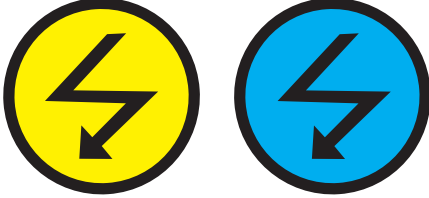
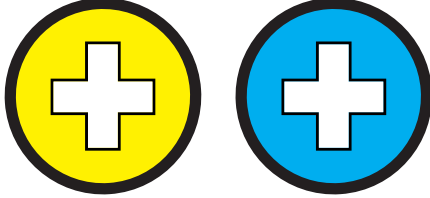
9.3.4.4. Absența oricărui marcaj de identificare, așa cum este prevăzut la Art. 9.3.3.2, va duce la descalificarea imediată a echipajului.

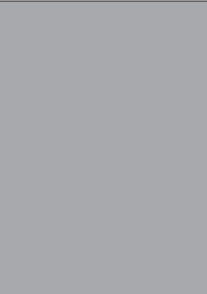
9.3.5. FRAUDE

Orice fraudă constatată, și în special prezentarea unor marcaje de identificare modificate ca fiind intacte, va duce la descalificarea echipajului. De asemenea, va fi descalificat orice sportiv sau echipaj care ar fi ajutat sau facilitat comiterea faptei. Aceste sancțiuni nu exclud aplicarea unor sancțiuni suplimentare aplicate de FRAS.

9.4. CONTROALE

9.4.1. Toate zonele de control, respectiv Controalele de Trecere, Controalele Orare, Startul, Sosirea și Stopul Probelor Speciale, Parcurile de Regrupare, Zonele de Alimentare, Zonele de Marcare a Anvelopelor și Zonele Media, trebuie semnalizate prin panouri standardizate, conform desenelor și distanțelor următoare:

CONTROL ORAR  Culoarea începutului de zonă: GALBEN Culoarea punctului de control: ROȘU	START PS  Culoare: ROȘU	LINIA DE SOSIRE LANSATĂ  Culoarea începutului de zonă: GALBEN Culoarea punctului de control: ROȘU
CONTROL STOP  Culoare: ROȘU	CONTROL DE TRECERE  Culoarea începutului de zonă: GALBEN Culoarea punctului de control: ROȘU	ÎNCEPUTUL ZONEI MEDIA  Culoare: ALBASTRU
ÎNCEPUTUL ZONEI DE ASISTENȚĂ TEHNICĂ  Culoare: ALBASTRU	ÎNCEPUTUL ZONEI DE MARCARE A ANVELOPELOR  Culoare: ALBASTRU	ÎNCEPUTUL ZONEI DE ALIMENTARE  Culoare: ALBASTRU
ZONĂ ÎNCĂLZIRE ANVELOPE  Culoare: ALBASTRU	PUNCT RADIO  Culoarea de avertizare: GALBEN Culoarea punctului: ALBASTRU	VEHICUL MEDICAL  Culoarea de avertizare: GALBEN Culoarea punctului: ALBASTRU
SFÂRȘIT DE ZONĂ  Culoare: BEJ		

TIP DE CONTROL	ZONA DE CONTROL (diametrul panourilor: aproximativ 70 cm)		
Direcția de parcurs			
	PANOURI GALBENE Începutul zonei	PANOURI ROȘII Oprire obligatorie	PANOURI BEJ Sfârșitul zonei
CONTROL DE TRECERE	 ←25 m min→	 ←25 m→	
CONTROL ORAR	 ←25 m min→	 ←25 m→	
CO DE INTRARE ÎN PARC DE SERVICE	 ←5 m→	 ←5 m→	
CO DE IEȘIRE DIN PARC DE SERVICE	 ←5 m→	 ←5 m→	 De obicei este urmat de Zona de Alimentare și / sau Zona de Marcare a Anvelopelor
CONTROL ORAR ȘI START ÎN PS	 ←25 m min→	 ←50-200 m→  ←25 m→	
Cu Zonă de Încălzire Anvelope opțională	 ←25 m min→	  ←500 m min→  ←100 m min→  ←25 m→	
SFÂRȘIT DE PS	 ←100 m→ AVERTIZARE ANTICIPATĂ	 ←200 m min→ LINIA DE SOSIRE LANSATĂ  ←25 m→ CONTROLUL DE STOP	
ALTE PANOURI DE SEMNALIZARE (diametrul panourilor: aproximativ 70 cm)			
	SIMBOL ALB PE FUNDAL GALBEN	SIMBOL ALB SAU NEGRU PE FUNDAL ALBASTRU	
MARCARE / VERIFICARE ANVELOPE		 Un singur panou pentru toate operațiunile legate de anvelope	
ZONA DE ALIMENTARE		 Un singur panou pentru toate operațiunile legate de alimentare	
ASISTENȚĂ TEHNICĂ		 Un singur panou pentru toate operațiunile legate de asistență tehnică	
ZONA MEDIA		 Un singur panou pentru Zonele Media	
PUNCT RADIO	 ←100 m→ PANOU DE AVERTIZARE	 Punct Radio	
PUNCT MEDICAL	 ←100 m→ PANOU DE AVERTIZARE	 Punct pentru Autospecială Medicală	

Distanțele trebuie respectate în măsura posibilităților practice.

Toate zonele de control trebuie să fie indicate în Road Book.

9.4.2. Orice zonă de control (adică zona cuprinsă între primul panou de avertizare galben și ultimul panou final bej cu trei bare transversale) este supusă regulilor de Parc Închis (vezi Art. 9.9.).

9.4.3. O zonă de minim 5 metri înainte și după o zonă de control trebuie delimitată cu bariere pe ambele părți ale drumului, asigurând astfel condițiile necesare pentru desfășurarea activităților de control.

9.4.4. Durata opririi în orice zonă de control nu trebuie să depășească timpul necesar pentru efectuarea operațiunilor de control.

9.4.5. Posturile de control trebuie să fie pregătite să funcționeze cu minim 2 ore înainte de ora ideală de start a primului automobil de concurs. Cu excepția situațiilor în care Directorul de Concurs decide altfel, activitatea acestora se încheie la 15 minute, plus timpul maxim de întârziere, după timpul programat pentru sosirea ultimului automobil de concurs.

Toți arbitrii din posturile de control trebuie să fie identificabili. La fiecare post de control, șeful de post trebuie să poarte o vestă distinctivă.

9.4.6. Este strict interzis, sub sancțiunea de descalificare:

- Nerespectarea ordinii succesive a controalelor;
- Intrarea într-o zonă de control dintr-o direcție diferită de cea prevăzută de traseul raliului;
- Pătrunderea din nou într-o zonă de control atunci când carnetul a fost deja prezentat la acel control.

9.4.7. Echipajele sunt obligate să urmeze instrucțiunile arbitrilor responsabili de fiecare post de control, sub sancțiuni care pot ajunge până la descalificare, hotărâte la discreția Comisarilor Sportivi.

9.4.8. Organizatorii pot prevedea, în Parcul de Premiere sau în Parcul Închis, reordonarea echipajelor din Clasamentul General, astfel încât acestea să se prezinte la Festivitatea de Premiere în ordinea corectă, conform Art. 12.6.

9.4.9. ZONELE MEDIA

Dacă se organizează Zone Media, acestea trebuie menționate în Regulamentul Particular.

Înainte de panoul de avertizare galben al Controalelor Orare, poate fi prevăzută o Zonă Media împrejmuită pentru toate Parcurile de Service, Parcurile de Service Îndepărtat, Zonele de Montare Roți și la toate Regrupările (cu excepția Regrupărilor peste Noapte, dacă sunt precedate de un Parc de Service).

Accesul în Zona Media trebuie să fie limitat la reprezentanții media acreditați. Organizatorii pot stabili Planul Orar și programul raliului astfel încât echipajele să petreacă minimum 15 minute în Zona Media. Zonele Media trebuie, de asemenea, să fie marcate clar în Road Book.

9.4.10. CONTROALE DE TRECERE

La aceste controale, arbitrii din acest post trebuie doar să ștampileze sau semneze Carnetul de Control imediat ce acesta le este prezentat de către echipaj, fără a menționa ora de trecere.

9.4.11. CONTROALE ORARE

9.4.11.1. La zonele de control, arbitrii din post vor completa în Carnetul de Control timpul la care carnetul a fost înmănat. Timpii (orele și minutele) vor fi întotdeauna indicate de la 00:01 la 24:00, fiind numărate doar minutele întregi. Pe toată durata raliului, ora oficială va fi ora oficială a României:

- Ora Standard a Europei de Est (EET, UTC+2) pentru ora standard;
- Ora de Vară a Europei de Est (EEST, UTC+3) în perioada 30 martie - 26 octombrie 2025.

9.4.11.2. Procedura de pontare începe în momentul în care automobilul trece de panoul de intrare (panoul de avertizare galben) în Zona de Control Orar. Echipajului îi este interzis să oprească din orice motiv sau să conducă la viteză anormal de mică între panoul de intrare și punctul de control.

9.4.11.3. Pontarea în Carnetul de Control poate fi efectuată doar dacă ambii membri ai echipajului și automobilul se află în zona de control. Pontarea poate fi efectuată cu echipajul la bord. Pentru Controalele Orare care preced startul unei Probe Speciale, pontarea se va efectua obligatoriu cu echipajul la bord.

9.4.11.4. Ora de pontare trebuie să corespundă momentului exact în care unul dintre membrii echipajului înmânează Carnetul de Control arbitrului din postul de control. Arbitrul va înscrie în Carnetul de Control timpul real al înmânării carnetului, fără alte informații.

9.4.11.5. Timpul ideal de pontare este timpul alocat pentru parcurgerea sectorului de legătură plus timpul de plecare din acest sector, exprimați în minute. Responsabilitatea pentru timpul ideal de pontare revine exclusiv echipajului, care poate consulta ceasul oficial de pe masa de control. Arbitrii nu trebuie să ofere informații despre ora ideală.

9.4.11.6. Echipajul nu va fi penalizat pentru pontare în avans dacă intră în Zona de Control în minutul ideal de pontare sau în minutul anterior acestuia.

9.4.11.7. Echipajul nu va primi penalizare pentru întârziere dacă momentul înmânării Carnetului de Control este în minutul ideal de pontare. De exemplu: *un echipaj care trebuie să treacă printr-un control la 18:58 va fi considerat la timp, dacă pontarea a fost efectuată între 18:58:00 și 18:58:59.*

9.4.11.8. Orice diferență între ora reală și ora de pontare va fi penalizată astfel de către Directorul de Concurs:

- Întârziere: 10 secunde pe minut sau fracțiune de minut;
- Avans: 60 de secunde (1 minut) pe minut sau fracțiune de minut.

9.4.11.9. Un echipaj penalizat pentru intrare în avans poate fi neutralizat, la discreția Directorului de Concurs, pentru timpul necesar pentru a relua cursa la timpul său ideal.

9.4.11.10. La Controalele Orare de la sfârșitul Zilei, echipajele sunt autorizate să pondeze în avans fără penalizare. Controalele Orare în care se poate pontă în avans vor fi specificate în Regulamentul Particular sau într-un Buletin emis ulterior.

9.4.11.11. Orice nerespectare a procedurii de pontare, în special intrarea în zona de control cu mai mult de un minut înainte de ora efectivă de pontare, va face obiectul unui raport scris din partea șefului de post, care va fi transmis imediat Directorului de Concurs.

9.4.11.12. Dacă un sector de legătură nu începe cu o Probă Specială, ora de pontare notată pe Carnetul de Control va constitui atât ora de sosire la sfârșitul sectorului de legătură, cât și ora de începere a noului sector de legătură.

9.4.12. CONTROALE ORARE URMATE DE O PROBĂ SPECIALĂ

Când un Control Orar este urmat de Startul unei Probe Speciale, se va aplica următoarea procedură:

1. La Controlul Orar de la finalul unui sector de legătură, arbitrul va nota în Carnetul de Control atât ora de pontare a echipajului, cât și ora estimată de start pentru Proba Specială. Aceasta din urmă va trebui să respecte un interval de 3 minute, pentru a permite echipajului să se pregătească pentru start.
2. După pontare, echipajul va trebui să se prezinte imediat la Startul Probei Speciale. Arbitrul responsabil va nota în Carnetul de Control ora efectivă de start a echipajului, care va corespunde, de obicei, orei de plecare utilizată pentru calcularea orei de pontare în următorul Control Orar. Apoi, va da startul echipajului conform procedurii regulamentare (vezi Art. 9.7.1).
3. Dacă două sau mai multe echipaje montează la Controlul Orar în același minut, orele lor estimate de start pentru Proba Specială vor fi în ordinea orei lor de pontare. Dacă ora de pontare este aceeași, se va lua în considerare ora de pontare de la Controlul Orar anterior și așa mai departe.
4. În cazul în care există o diferență între ora estimată de start și ora efectivă de start, se va respecta ora notată de arbitrul de la startul Probei Speciale, cu excepția cazului în care Comisarii Sportivi decid altfel.

9.4.13. ZONE DE CONTROL DIN REGRUPĂRI

9.4.13.1. Regrupările sunt stabilite de-a lungul traseului, conform Planului Orar. Controalele de intrare și ieșire vor respecta regulile generale care reglementează zonele de control (vezi Art. 9.4.11.).

9.4.13.2. Scopul regrupărilor este de a reduce intervalele mari create între echipaje din cauza întârzierilor și / sau abandonurilor. În acest context, trebuie luată în considerare ora de început a regrupării, nu durata acesteia.

Exemplu: 120 de automobile la startul raliului

Prima Regrupare: durată de 4 ore

- Ora de plecare din Regrupare: _____ 12:01
- Ora ideală de sosire a automobilului nr. 1 în Regrupare: _____ 08:01
- Ora ideală de sosire a automobilului nr. 120 în Regrupare: _____ 10:00
- Ora reală de sosire a automobilului nr. 1 în Regrupare: _____ 08:45
- Ora reală de sosire a automobilului nr. 120 la Regrupare: _____ 11:50

60 de automobile au abandonat pe această secțiune a raliului

- Ora de plecare a automobilului nr. 1 din Regrupare: _____ 12:01
- Ora de plecare a automobilului nr. 120 din regrupare: _____ 13:00

Prin urmare, durata opririi în Regrupare va fi:

- Pentru automobilul nr. 1: _____ 3 h 16 min
- Pentru automobilul nr. 120: _____ 1 h 10 min

9.4.13.3. La sosirea în Regrupări, echipajele vor preda Carnetul de Control arbitrului de post. Acestea vor primi instrucțiuni privind ora de start din Regrupare. Ulterior, echipajele vor trebui să conducă imediat și direct automobilul în zona cu reguli de Parc Închis (Art. 9.9.). Echipajele trebuie să oprească motorul obligatoriu. Carnetul de Control va fi schimbat la schimbarea Secțiunii (vezi Art. 1.21.).

9.4.13.4. Cu excepția Regrupărilor peste Noapte, automobilele vor reporni în ordinea sosirii în Regrupare. Totuși, Directorul de Concurs poate, cu acordul Comisarilor Sportivi, să repositioneze oricare automobil, indiferent de motive.

9.4.14. ZONA DE ÎNCĂLZIRE A ANVELOPELOR (ZÎA)

9.4.14.1. Includerea unei Zone de Încălzire a Anvelopelor între Controlul Orar și startul unei Probe Speciale este opțională pentru organizator. Totuși, pentru raliurile desfășurate pe asfalt, este recomandată includerea unei Zone de Încălzire a Anvelopelor înainte de prima Probă Specială din fiecare Zi.

9.4.14.2. Pentru a fi utilizată ca Zonă de Încălzire a Anvelopelor, drumul trebuie amenajat ca o Proba Specială, cu excepția autospeciălor de intervenție, care vor rămâne poziționate după startul Probei Speciale.

9.4.14.3. În cazul în care se include o Zonă de Încălzire a Anvelopelor, distanța minimă între Controlul Orar și startul Probei Speciale va fi de 300 m. Zona de Încălzire a Anvelopelor va fi marcată în Road Book.

9.4.14.4. Zona de Încălzire a Anvelopelor începe imediat după Controlul Orar, semnalizată cu panoul „ZÎA” și se va încheia cu panoul „Sfârșit ZÎA”. Piloții trebuie să poată opri automobilul în orice moment în caz de pericol. Oprirea intenționată sau conducerea în direcția opusă este strict interzisă. Între panoul „Sfârșit ZÎA” și startul Probei Speciale trebuie să existe o distanță minimă de 25 m, unde echipajele vor trebui să se deplaseze la viteză de mers pe jos pentru a se poziționa la linia de start.

9.4.14.5. Procedura de start pentru Proba Specială este stabilită la Art. 9.7.1. Intervalul de 3 minute dintre Controlul Orar și Start poate fi extins, ținând cont de lungimea Zonei de Încălzire a Anvelopelor, pentru a permite echipajelor să încălzească anvelopele și să se pregătească pentru startul în Proba Specială.

9.4.14.6. Înainte de a se deplasa în Zona de Încălzire a Anvelopelor, membrii echipajului trebuie să fie echipați conform Art. 9.8.

9.4.15. ÎNTÂRZIERE MAXIM PERMISĂ

9.4.15.1. Orice întârziere care depășește 30 de minute față de timpul ideal individual sau o întârziere cumulată de peste 30 de minute la finalul fiecărei secțiuni sau Zi va duce la declararea abandonului pentru echipajul respectiv în acea zonă de control. Penalizările acumulate pentru întârziere, conform Art. 9.4.11.8., vor fi cele aferente unei întârzieri de 30 de minute. Echipajul poate, însă, să reia startul conform Art. 9.4.16. Pentru calcularea întârzierii, se va lua în considerare timpul efectiv, nu penalizările de timp aplicate.

9.4.15.2. În niciun caz, orice avans față de ora ideală nu va reduce întârzierile care duc la abandon. Penalizările pentru pontare în avans la un Control Orar nu vor fi luate în calcul pentru stabilirea întârzierii maxime care conduce la abandon.

Exemplu:

- **Sectorul de legătură A:**

- *Start la: 12:00*
- *Timp ideal: 1:00*
- *Pontare la: 13:10 (penalizare pentru pontarea cu întârziere de 10 minute: 1 min 40 sec)*
- *Întârziere care se adună la totalul care generează abandon: **10 min***

- **Sectorul de legătură B:**
 - *Start la: 13:10*
 - *Timp ideal: 1:30*
 - *Pontare la: 14:20 (penalizare pentru pontarea în avans de 20 min: 20 min)*
 - *Întârziere care se adună la totalul care generează abandon: **0 min** (penalizarea pentru pontarea în avans nu afectează întârzierea)*
- **Sectorul de legătură C:**
 - *Start la: 14:20*
 - *Timp ideal: 2:00*
 - *Pontare la: 16:30 (o nouă penalizare pentru pontarea cu întârziere de 10 minute: 1 min 40 sec)*
 - *Întârziere care se adună la totalul care generează abandon: **10 min suplimentare***
- **Total sectoare de legătură A + B + C:**
 - *Penalizare totală (pentru întârziere și avans): 1 min 40 sec (A) + 20 min (B) + 1 min 40 sec (C) = 23 min 20 sec*
 - *Întârziere totală care generează abandon: 10 min (A) + 0 min (B) + 10 min (C) = **20 min***

9.4.15.3. Notificarea depășirii întârzierii maxime permise poate fi făcută doar la finalul unei secțiuni.

9.4.16. RE-START DUPĂ ABANDON

9.4.16.1. Oricare echipaj care a abandonat, inclusiv din cauza unei întârzieri mai mari decât maximul permis între două Controale Orare, la sfârșitul unei secțiuni sau Zi, poate relua startul în raliu începând cu plecarea din Ziua următoare (după o Regrupare peste Noapte). Un echipaj abandonat nu poate relua startul în aceeași Zi.

9.4.16.2. Dacă echipajul nu intenționează să reia startul, trebuie să informeze Directorul de Concurs completând formularul din Road Book („abandon final”). Formularul trebuie depus la Secretariatul raliului cât mai curând posibil și, dacă este posibil, înainte de publicarea Listei de Start pentru Ziua următoare.

9.4.16.3. După ce Directorul de Concurs este informat despre abandon, echipajul trebuie să predea Carnetul de Control. Dacă abandonul are loc pe o Probă Specială sau în punctul de STOP, timpul echipajului pe acea probă nu va fi înregistrat și se vor aplica prevederile Art. 9.4.16.6.

9.4.16.4. Orice automobil care nu reușește să termine o Zi poate fi reparat la discreția echipajului. Dacă automobilul se retrage din cauza unui accident, înainte de a efectua orice reparație, acesta poate fi adus direct la standul său din Parcul de Service, unde va rămâne sub reguli de Parc Închis până când Șeful Verificărilor Tehnice va aproba sau nu repararea.

Pentru a relua competiția, toate automobilele abandonate trebuie să se prezinte în Regruparea de Noapte înainte de următoarea Zi, cel târziu cu o oră înainte de ora programată pentru startul primului automobil.

Pe automobil trebuie păstrată caroseria originală, blocul motor marcat la Verificarea Tehnică Inițială și toate componentele sigilate.

9.4.16.5. Echipajul poate relua startul doar după ce trece cu succes o verificare tehnică a automobilului, într-un interval orar stabilit de organizator și menționat în Regulamentul Particular.

9.4.16.6. Pentru toate echipajele care reiau startul, se va aplica o penalizare de 5 minute pentru fiecare Probă Specială (inclusiv Proba Super Specială) nefinalizată sau neefectuată. Această penalizare va fi adăugată la cel mai bun timp obținut în Clasa sa. Dacă un echipaj este singur în Clasă sau a stabilit cel mai bun timp al Clasei, propriul timp va fi folosit pentru aplicarea penalizării de timp.

9.4.16.7. Dacă abandonul are loc după ultima Proba Specială (inclusiv Proba Super Specială) înainte de o Regrupare peste Noapte, echipajul va fi considerat abandonat în acea ultimă probă. O penalizare de 5 minute va fi adăugată la timpul realizat în acea probă.

9.4.16.8. După ce Comisarii Sportivi analizează cererile de re poziționare a echipajelor care sunt încă în cursă, echipajele care reiau startul vor fi re poziționate de către Comisarii Sportivi în cadrul următorului start.

9.4.16.9. Comisarii Sportivi pot modifica această metodă de re poziționare pentru:

- Piloții prioritari FIA și FRAS
- Ceilalți piloți, în funcție de performanțele din Ziua respectivă.

9.4.16.10. Comisarii Sportivi pot oricând să retragă beneficiul re-startului după abandon, iar această decizie nu este susceptibilă de recurs sportiv.

9.4.16.11. Oricare echipaj care abandonează în mod deliberat pentru a obține un avantaj va fi judecat de către Comisarii Sportivi, care pot refuza reluarea startului și pot aplica sancțiuni, conform Anexei Sancțiuni și / sau Codului Sportiv Național.

9.4.16.12. Echipajele care abandonează într-o secțiune din ultima Zi a raliului nu vor fi clasate.

9.5. START

9.5.1. START FESTIV

Startul Festiv este organizat pentru a crește interesul mediatic și de promovare al raliului. Intervalul și ordinea de start sunt stabilite de organizator, iar programul și locația festivității trebuie specificate în Regulamentul Particular al fiecărui raliu.

Dacă un echipaj nu poate participa la Startul Festiv cu automobilul de concurs, acesta va putea lua startul în raliu conform Ordinii de Start, cu condiția să informeze Comisarii Sportivi și să fi fost admis la Verificarea Tehnică Inițială. În acest caz, echipajul trebuie să fie prezent la Startul Festiv fără automobil, respectând ordinea stabilită și purtând combinezoanele de concurs.

9.5.2. STARTUL RALIULUI

Înainte de startul părții competitive a raliului (CO 0), organizatorii pot grupa toate automobilele de concurs într-un Parc de Start. Automobilele trebuie să ajungă în acest parc înainte de ora de start stabilită în Regulamentul Particular al raliului. Sancțiunile pecuniare pentru sosirea cu întârziere în Parcul de Start vor fi detaliate în Regulamentul Particular. Parcul de Start se va supune regulilor de Parc Închis (vezi Art. 9.9.).

Ora ideală de start va fi notată în Carnetul de Control al fiecărui echipaj.

Întârzierile imputabile echipajului la startul raliului, al unei Zi sau al unui sector de legătură vor fi penalizate de către Directorul de Concurs cu 10 secunde pentru fiecare minut sau fracțiune de minut de întârziere, conform Art. 9.4.11.8.

Un echipaj care se prezintă la startul raliului, al unei secțiuni sau al unei Zi cu o întârziere mai mare de 15 minute nu va fi autorizat să ia startul.

9.6. SHAKEDOWN

9.6.1. La Shakedown pot participa doar membrii echipajului care sunt înscriși oficial în raliu și automobilele care au fost admise la Verificarea Tehnică Inițială. Automobilele la care se aplică, blocul motor, transmisia completă și componentele mecanice menționate în acest regulament trebuie să fie sigilate.

9.6.2. În timpul Shakedown-ului, locul pasagerului (co-pilotului) din automobilul de concurs poate fi ocupat de orice persoană invitată, cu condiția ca aceasta să aibă vârsta de minimum 16 ani împliniți. Pentru persoanele (invitații) care au sub 18 ani împliniți la data desfășurării Shakedown-ului, este obligatorie o declarație notarială din partea părinților sau tutorilor, aprobată de FRAS (modelul este disponibil pe www.fras.ro).

Orice pasager (invitat) aflat în automobilul de concurs în timpul Shakedown-ului și care nu este înscris la raliu trebuie să semneze o declarație pe propria răspundere pusă la dispoziție de organizator, pentru a absolvi pilotul, organizatorul și / sau FRAS de orice vină în caz de accident.

9.6.3. În timpul Shakedown-ului, orice persoană aflată la bordul automobilului de concurs trebuie să poarte echipamentul complet de securitate (cască, cagula, dispozitivul de fixare a capului și a gâtului, toată îmbrăcămintea și încălțăminte), omologat și valabil la data desfășurării raliului, conform Capitolului III din Anexa L, și să aibă centura de siguranță fixată corect.

Este obligatoriu ca pasagerul (invitatul) să poarte cel puțin casca, cagula, dispozitivul de fixare a capului și a gâtului, combinezonul și încălțăminte închisă, care poate fi neomologată, însă toate celelalte articole din echipamentul de protecție trebuie să fie conforme cu reglementările în vigoare.

9.6.4. Orice abatere de la aceste reguli va fi sancționată de Comisarii Sportivi.

9.6.5. Un echipaj al cărui automobil se defectează în timpul Shakedown-ului trebuie totuși să participe la Startul Festiv.

9.7. PROBE SPECIALE

Pentru Probele Speciale și Shakedown, cronometrarea se va face cu precizie de zecime de secundă.

Este interzis echipajelor, inclusiv celor ale Team Managerilor, să circule în sens invers față de direcția stabilită pe Probele Speciale, sub sancțiunea descalificării.

9.7.1. STARTUL ÎN PROBELE SPECIALE

9.7.1.1. Probele Speciale vor începe de la Punctul de Start. Startul se va da de pe loc, cu automobilul având motorul pornit și poziționat pe linia de start. Echipajele care nu pot prezenta automobilul cu motorul pornit vor fi declarate abandonate și vor putea relua startul conform Art. 9.4.16.

9.7.1.2. În cazul în care un echipaj nu pornește de pe linia de start în termen de 20 de secunde de la semnalul de start, acesta va fi considerat abandon, iar automobilul va fi re poziționat într-un loc sigur. Echipajul va avea posibilitatea de a relua startul conform Art. 9.4.16.

9.7.1.3. Procedura de start pentru Probele Speciale:

Când automobilul ajunge la linia de start, arbitru din post va nota în Carnetul de Control ora efectivă a startului (ora și minutul). După ce ora efectivă este notată în Carnetul de Control, carnetul va fi returnat echipajului cât mai rapid posibil.

9.7.1.3.1. Pentru procedura de start electronic:

Se va utiliza un ceas digital obișnuit sau un ceas cu numărătoare inversă, care vor fi clar vizibile echipajului poziționat pe linia de start. Aceste sisteme vor fi detaliate în Regulamentul Particular al raliului. Este obligatoriu să existe o linie de start permanentă, inclusiv pe macadam și zăpadă. Fotocelulele de start, conectate la cronometru, vor fi amplasate la 50 cm după linia de start pentru a detecta orice start anticipat.

Atunci când automobilul ajunge la linia de start, partea din față trebuie să fie poziționată corect, în spatele indicatorului de start plasat de arbitru. Cu cel mult un minut înainte de ora de start, dar nu înainte ca automobilul să fie oprit în poziția corectă, arbitru va îndepărta indicatorul de start. Echipajul se va raporta la ceasul de start, iar orice modificare a poziției automobilului până la ora de start nu este permisă. Aceste încălcări vor fi raportate Comisarilor Sportivi.

9.7.1.3.2. Procedura de start manual:

În cazul în care este necesar să se utilizeze o procedură de start manual, după ce Carnetul de Control a fost returnat echipajului, arbitru de start va număra cu voce tare: 30" - 15" - 10" și, apoi, ultimele 5 secunde, fiecare secundă în parte. La expirarea celor 5 secunde, semnalul de start va fi dat și automobilul trebuie să pornească imediat.

9.7.1.4. Startul într-o Probă Specială trebuie să aibă loc la ora indicată în Carnetul de Control. Arbitru de post nu poate amâna startul decât în cazuri de forță majoră.

9.7.1.5. În caz de întârziere din vina echipajului, arbitru va nota un nou timp în Carnetul de Control. În acest caz, penalizarea va fi de 1 minut pentru fiecare minut sau fracțiune de minut de întârziere.

9.7.1.6. Orice echipaj care refuză să ia Startul într-o Probă Specială la ora și în ordinea care i-au fost atribuite va primi o penalizare minimă de 10 minute din partea Comisarilor Sportivi și poate ajunge până la descalificare, la cererea Directorului de Concurs, indiferent dacă Proba Specială a fost parcursă sau nu de către echipaj și indiferent dacă Proba Specială se desfășoară sau nu.

9.7.1.7. Un start anticipat se definește ca fiind un start efectuat înainte de semnalul dat de ceas, semafor sau arbitru. Nu există toleranță, iar startul trebuie să fie exact la minutul stabilit.

Penalizările pentru un start anticipat, stabilite de Directorul de Concurs, sunt următoarele:

- Prima abatere: 10 secunde;
- A doua abatere: 1 minut;
- A treia abatere: 3 minute;
- Abateri ulterioare: la aprecierea Comisarilor Sportivi.

Aceste penalizări nu exclud aplicarea unor sancțiuni suplimentare din partea Comisarilor Sportivi, mai ales în caz de recidivă.

9.7.1.8. Pentru calculul timpului pentru următorul sector de legătură, se va utiliza ora efectivă de start.

9.7.1.9. În cazul în care nu există un start pentru un automobil de concurs timp de mai mult de 20 de minute, spectatorii vor fi anunțați că Proba Specială va reîncepe prin parcurgerea Automobilului 00 Organizator, conform Art. 2.4.1.13. În caz contrar, Proba Specială va fi oprită.

9.7.2. SOSIREA ȘI STOPUL ÎN PROBELE SPECIALE

9.7.2.1. Timpul de sosire într-o Probă Specială este înregistrat la linia de sosire lansată, care trebuie să fie amplasată într-un loc sigur atât pentru arbitri, cât și pentru automobilele de concurs. Linia de sosire trebuie să fie poziționată la cel puțin 200 m înainte de punctul de stop.

9.7.2.2. Zona dintre linia de sosire și punctul de stop trebuie să fie lipsită de viraje periculoase, strânse sau înșelătoare și să nu conțină obstacole periculoase. Oprirea între panoul galben de avertizare și panoul de stop este interzisă și va fi raportată Comisarilor Sportivi. Cronometrarea va fi realizată la linia de sosire, folosind fotocelule conectate la un cronometru cu imprimantă. Acest sistem de cronometrare va fi dublat. Arbitrii vor fi poziționați în dreptul liniei de sosire, marcată prin panoul „Linie de Sosire lansată” pe fundal roșu, conform Art. 9.4.1.

9.7.2.3. Echipajul trebuie să oprească la punctul de stop, marcat cu panoul „Control Stop” pe fundal roșu, conform Art. 9.4.1., pentru ca ora de sosire să fie notată în Carnetul de Control (ora, minutul, secunda și zecimea de secundă). Dacă arbitrii din punctul de sosire nu pot comunica imediat ora exactă de sosire celor din punctul de stop, aceștia vor semna și ștampila Carnetul de Control, iar ora va fi notată la Controlul Orar de la următoarea regrupare.

9.7.2.4. Timpii realizați de echipaje în fiecare Probă Specială, exprimați în ore, minute, secunde și zecimi de secundă, vor fi adăugați la celelalte penalizări exprimate în timp.

9.7.3. PROBE SUPER SPECIALE

9.7.3.1. Includerea unei Probe Super Speciale în Planul Orar al raliului este opțională.

9.7.3.2. Toate informațiile referitoare la desfășurarea Probelor Super Speciale trebuie precizate în Regulamentul Particular al raliului.

9.7.3.3. Atunci când mai multe automobile iau startul simultan, configurația traseului la fiecare punct de start trebuie să fie similară. Aceeași procedură de start va trebui aplicată pentru fiecare automobil. În cazul în care există puncte diferite de start, sunt permise punctele de start decalate pentru a egaliza lungimea Probei Super Speciale.

9.7.3.4. Startul în Probele Super Speciale

Startul pentru Probele Super Speciale este coordonat de Directorul de Concurs sau de adjunctul acestuia.

După ce automobilul de concurs este aliniat pe linia de start, arbitrul de start va declanșa numărătoarea inversă pe ceasul de start, începând cu secunda 15, cu lumina de fundal roșie, conform imaginii de mai jos.



Când ceasul ajunge la secunda 00 și lumina de start devine verde, se poate lua startul, conform imaginii de mai jos.



Minutul de start, care va fi notat în Carnetul de Control pentru calcularea timpului pentru următorul sector de legătură, va fi minutul următor celui efectiv de start. Acesta va fi consemnat în Carnetul de Control de către arbitrul din punctul de stop.

În cazul unor evenimente neprevăzute după declanșarea numărătorii inverse, arbitrul de start va opri numărătoarea, ceea ce va duce la amânarea startului pentru automobilul aflat pe linia de start. Procedura se va relua ulterior.

Pentru calcularea timpului realizat pe Proba Super Specială, se va lua în considerare diferența dintre timpul de sosire și timpul efectiv de start.

9.7.3.5. Un sistem de Steaguri Roșii afișate de arbitrii sau un sistem cu Lumini Roșii trebuie poziționat pentru a semnaliza echipajele să oprească sau să încetinească. Procedura specificată la Art. 9.8.3.3. trebuie respectată.

9.7.3.6. Din motive de securitate, automobilul unui echipaj care nu reușește să termine Proba Super Specială poate fi transportat de organizatori într-un loc sigur pentru evacuare.

9.7.4. PROBA POWER STAGE

9.7.4.1. Pentru fiecare raliu din Campionatul Național de Raliuri, organizatorii trebuie să includă o Probă Specială având titulatura de „Power Stage”.

9.7.4.2. Proba Power Stage trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- Să fie ultima Probă Specială a raliului. Dacă ultima Probă Specială este o Probă Super Specială, Power Stage-ul va fi penultima Probă Specială;
- Să fie desfășurată la o oră agreată de Comisia de Raliuri;
- Să se desfășoare ca oricare Probă Specială a raliului, parcursă de către toate echipajele;
- Să fie reprezentativă pentru raliu;
- Să aibă o lungime minimă de 6 kilometri;
- Să fie aleasă după consultarea și cu aprobarea Comisiei de Raliuri.

9.7.4.3. Detaliile privind desfășurarea Probei Power Stage trebuie precizate în Regulamentul Particular al raliului.

9.7.4.4. Nicio altă Probă Specială nu poate avea titulatura de Power Stage decât cea anunțată în Planul Orar al raliului sau printr-un Buletin ulterior.

9.7.4.5. În scopul acoperirii media, organizatorii pot opri orice automobil și echipaj imediat după punctul de stop al Probei Power Stage. În acest caz, echipajele trebuie să respecte indicațiile oficialilor și / sau ale organizatorilor prezenți. Dacă este necesar, la indicațiile Directorului de Concurs, arbitrii din punctul de stop al Probei Power Stage pot modifica timpii pentru următorul sector de legătură.

9.7.5. ÎNTRERUPEREA UNEI PROBE SPECIALE

9.7.5.1. În cazul în care o Probă Specială este întreruptă sau oprită din orice motiv, fiecărui echipaj afectat i se va atribui un timp considerat cel mai echitabil de către Directorul de Concurs. Totuși, niciun echipaj responsabil sau co-responsabil pentru oprirea unei Probe Speciale nu va beneficia de această măsură.

9.7.5.2. Dacă un echipaj / automobil este semnificativ și evident obstrucționat de automobilul din față, Directorul de Concurs poate acorda un timp de referință (timp teoretic). Pentru a elimina orice dubiu privind obstrucționarea, echipajul trebuie să prezinte dovezi video, recomandat din camerele video on-board.

9.8. SECURITATE

Aceste reguli se aplică tuturor echipajelor participante în Campionatul Național de Raliuri, inclusiv în Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice.

În timpul Probelor Speciale, membrii echipajului trebuie să poarte echipamentul complet de securitate (cască, cagula, dispozitiv de fixare a capului și a gâtului, îmbrăcăminte și încălțăminte) având omologare valabilă la data desfășurării raliului, conform Capitolului III din Anexa L, și să aibă centura de siguranță fixată corect. De asemenea, este obligatoriu ca pilotul să poarte mănuși ignifuge omologate. Orice abatere va fi sancționată de Comisarii Sportivi.

În automobilul de concurs, sistemul de geolocalizare (Art. 6.9.) furnizat de FRAS trebuie să fie ușor accesibil atât pentru pilot, cât și pentru co-pilot atunci când aceștia sunt așezați și fixați cu centurile de siguranță.

Fiecare automobil de concurs trebuie să transporte un panou „SOS” scris cu roșu și, pe verso, un panou „OK” scris cu verde, având dimensiunea de cel puțin 42 cm x 29,7 cm (A3), conform imaginii de mai jos. Panoul trebuie să fie amplasat în automobil și să fie ușor accesibil ambilor membri ai echipajului.



De asemenea, fiecare automobil de concurs trebuie să transporte cel puțin un triunghi reflectorizant roșu.

9.8.1. PUNCTE DE INTERVENȚIE INTERMEDIARE

Numărul de posturi intermediare radio este determinat de configurația, calitatea suprafeței de rulare, dificultatea și lungimea fiecărei Probe Speciale, după cum urmează:

- Pe Probele Speciale unde există semnal GSM, se dispun posturi intermediare radio în locuri sigure, la aproximativ 3 km distanță între ele;
- Pe Probele Speciale unde nu există semnal GSM, se dispun posturi intermediare radio în locuri sigure, la aproximativ 1 km distanță între ele.

Punctele de intervenție intermediare sunt obligatorii în toate cazurile în care lungimea Probelor Speciale este egală sau mai mare de 10 km, în cazul punctelor medicale, și de 15 km, în cazul punctelor de stingere incendii, descarcerare și tractare. Distanța între două puncte de intervenție intermediare nu trebuie să depășească aceste limite. Cu toate acestea, în funcție de condițiile specifice pentru fiecare Probă Specială, numărul final al dispozitivelor de intervenție poate fi re poziționat cu avizul Comisiei de Raliuri, Comisiei de Securitate și Comisiei Medicale.

Toate punctele de intervenție intermediare trebuie să fie întotdeauna asociate cu un punct intermediar radio.

9.8.2. INCIDENTE PE PROBELE SPECIALE

9.8.2.1. În cazul unui accident care necesită asistență medicală de urgență, se aplică următoarele:

1. Comutatorul „SOS” de pe sistemul de geolocalizare trebuie activat cât mai curând posibil;
2. Dacă este posibil, panoul „SOS” (scris cu roșu) trebuie afișat imediat pentru automobilele următoare și pentru orice elicopter care acordă asistență;
3. Cât mai curând posibil, triunghiul reflectorizant roșu trebuie amplasat într-un loc vizibil pe aceeași parte a drumului cu automobilul, la cel puțin 50 de metri înainte de acesta, pentru a avertiza piloții urmăritori, chiar dacă automobilul este în afara drumului.

Oricărui echipaj căruia i se afișează panoul „SOS” sau care observă un automobil care a suferit un accident, fără ca panoul „OK” să fie afișat, trebuie să oprească imediat pentru a acorda primul ajutor. De asemenea, toate automobilele următoare trebuie să oprească. Al doilea automobil care ajunge la locul accidentului trebuie să informeze următorul punct intermediar radio. Automobilele următoare trebuie să asigure un drum liber pentru autospecialele de intervenție. Timpul alocat fiecărui echipaj oprit va fi stabilit conform Art. 9.7.5.

9.8.2.2. În cazul unui accident care nu necesită asistență medicală de urgență sau când un automobil se oprește din orice alt motiv pe traseu (temporar sau permanent), se aplică următoarele:

1. Comutatorul „OK” de pe sistemul de geolocalizare trebuie activat în termen de un minut. Dacă unul dintre membrii echipajului nu activează comutatorul „OK”, acest lucru va fi considerat o blocare a traseului, iar automobilul va fi tratat ca un obstacol pentru echipajele următoare;
2. Panoul „OK” (scris cu verde) trebuie afișat imediat pentru automobilele următoare și pentru orice elicopter care acordă asistență. Dacă echipajul părăsește automobilul, panoul „OK” trebuie să rămână afișat vizibil pentru toate echipajele următoare;
3. Cât mai curând posibil, triunghiul reflectorizant roșu trebuie amplasat într-un loc vizibil pe aceeași parte a drumului cu automobilul, la cel puțin 50 de metri înainte de acesta, pentru a avertiza piloții urmăritori, chiar dacă automobilul este în afara drumului.

9.8.2.3. În cazul în care pe afișajul sistemului de geolocalizare apare semnalul „SOS”, „OK” sau „Pericol” („Hazard” / „Warning”), acest semnal este echivalent cu afișarea panoului „SOS”, „OK” sau a triunghiului reflectorizant roșu.

9.8.2.4. Dacă, din orice motiv, nu este posibil să se afișeze panoul „SOS” sau „OK”, acestea pot fi înlocuite cu semnale gestuale clare și evidente, vizibile din afara automobilului:

- Braț și deget mare în sus pentru a indica „OK”;
- Brațe încrucișate deasupra capului pentru a indica „SOS”.



9.8.2.5. Orice echipaj care este capabil să respecte aceste reguli, dar nu le respectă, va fi raportat Comisarilor Sportivi de către Directorul de Concurs.

9.8.2.6. Orice echipaj care abandonează într-un raliu trebuie să anunțe oficial acest fapt prin intermediul Ofițerului Relații cu Concurenții, cât mai curând posibil, cu excepția cazurilor de forță majoră. Nerespectarea acestei obligații va atrage o sancțiune, stabilită de Comisarii Sportivi.

9.8.2.7. În cazul în care un echipaj este implicat într-un accident în care o persoană care nu este membru al echipajului suferă vătămări corporale, automobilul trebuie să se oprească imediat, iar procedura prevăzută la Art. 9.8.2.1 trebuie aplicată.

9.8.2.8. Dacă se dovedește necesar să se intervină pe traseul unei Probe Speciale, în special pentru eliberarea traseului, doar Directorul de Concurs poate dispune intervenția tehnică corespunzătoare.

Intervenția se va efectua doar dacă traseul Probei Speciale este blocat de un automobil avariat sau defect și nu este nicio posibilitate de a ocoli obstacolul de către automobilele următoare.

Membrii echipajului implicat nu se vor putea opune ca automobilul lor să fie degajat, mutat sau tractat pe întreg traseul Probei Speciale, inclusiv în cazul repetării Probei Speciale. Orice intervenție este strict limitată la serviciile organizatorului și / sau ale oficialilor raliului.

Organizatorul are obligația de a transporta automobilul unui echipaj care nu reușește să finalizeze Proba Specială până la un punct de evacuare al Probei Speciale (inclusiv după punctul de stop al acesteia). De acolo, membrii echipajului trebuie să recurgă la intervenția proprie, iar costurile acesteia vor rămâne în sarcina lor.

9.8.3. STEAGUL ROȘU

9.8.3.1. Steagul Roșu va fi afișat echipajelor doar la indicația Directorului de Concurs și poate fi afișat doar la posturile intermediare radio, marcate în Road Book. Steagul Roșu va fi afișat la toate posturile intermediare radio care preced incidentul. Fiecare arbitru aflat la posturile intermediare radio trebuie să aibă în dotare un Steag Roșu. Niciun alt steag, în afară de Steagul Roșu, nu poate fi afișat în timpul unei Probei Speciale.

9.8.3.2. Steagurile electronice roșii vor fi utilizate în toate automobilele de concurs. Atunci când sunt activate din Comandamentul Raliului, ecranul sistemului de geolocalizare va deveni roșu și va afișa mesajul „STEAG ROȘU” („RED FLAG”). Echipajele trebuie să confirme imediat Steagul Roșu electronic apăsând butonul „CONFIRMARE” („ACKNOWLEDGE”) și să urmeze instrucțiunile din Art. 9.8.3.3.

9.8.3.3. La trecerea pe lângă un Steag Roșu afișat și/sau la primirea unui Steag Roșu electronic, pilotul trebuie să reducă imediat viteza, să mențină această viteză redusă până la finalul Probei Speciale și să urmeze instrucțiunile arbitrilor sau ale echipajelor de intervenție. Nerespectarea acestei reguli va atrage o sancțiune din partea Comisarilor Sportivi.

9.8.3.4. Echipajele care au primit Steagul Roșu vor primi un timp de referință pentru Proba Specială, conform Art. 9.7.5.

9.8.3.5. În cazul utilizării unor sisteme de semnalizare diferite pe Probele Super Speciale (de exemplu: *lumini intermitente*), detaliile complete vor fi specificate în Regulamentul Particular.

9.8.3.6. Dacă o Probă Specială este întreruptă sau oprită și echipajele trebuie să parcurgă acea probă „în regim de etapă”, Steagul Roșu va fi afișat la startul acesteia pentru a informa piloții cu privire la procedură.

9.8.4. ȘICANE ȘI ANTI CUT-URI

9.8.4.1. Din considerente de securitate, pe traseul unei Probe Speciale pot fi amplasate șicane cu scopul de a reduce viteza pe un sector periculos sau pe un sector parcurs cu viteză maximă pentru o perioadă lungă de timp. Toate șicanele trebuie notate în Road Book și trebuie să fie marcate în timpul recunoașterilor.

9.8.4.2. Arbitrul delegat în postul intermediar radio de la șicană este desemnat Judecător de Fapte. Acesta va semna Directorului de Concurs toate automobilele care au trecut incorect prin șicană, iar echipajele acestora vor fi sancționate de către Directorul de Concurs, în urma raportului Judecătorului de Fapte, conform Anexei Sancțiuni.

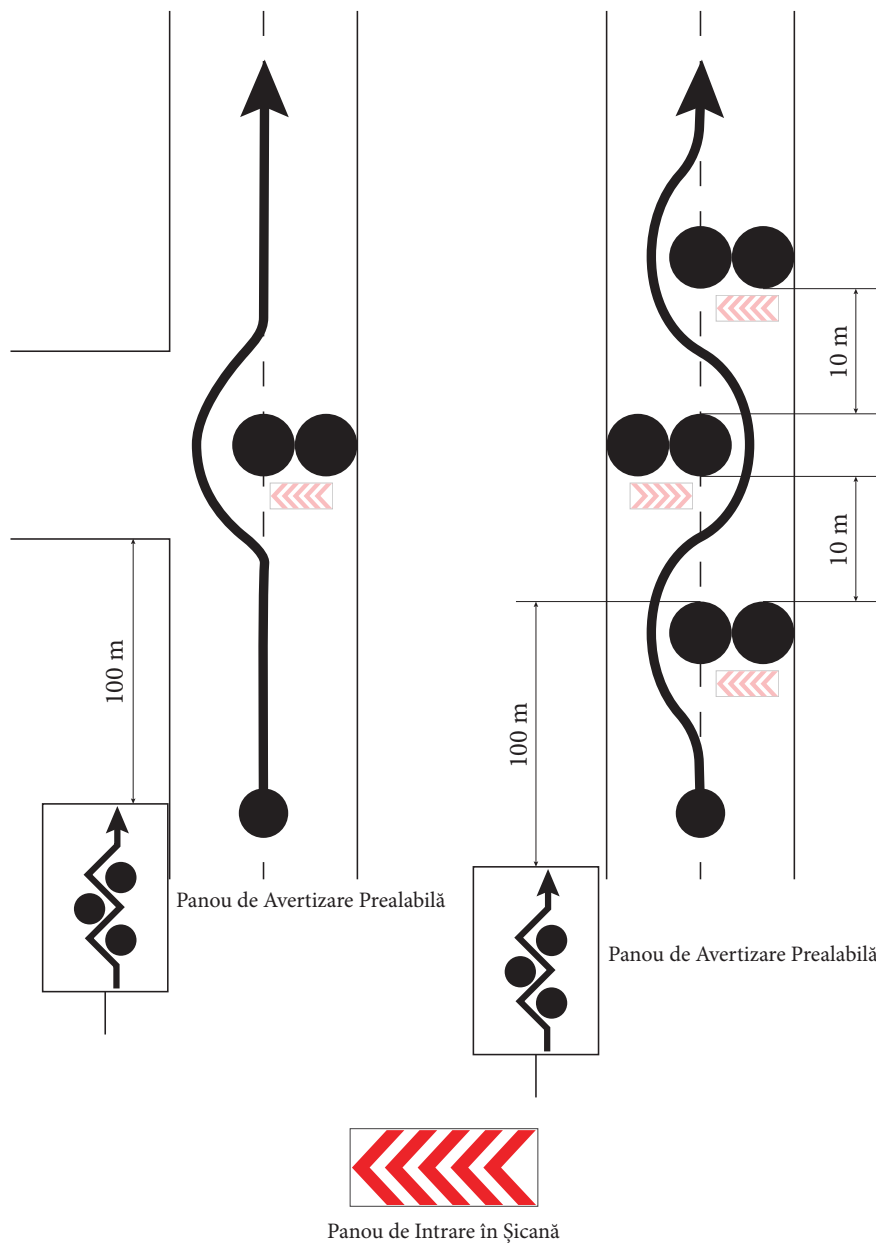
9.8.4.3. Dacă un element al șicanei a fost deplasat din poziția inițială și împiedică trecerea echipajelor următoare, Directorul de Concurs poate atribui echipajelor în cauză un timp de referință pentru Proba Specială, conform Art. 9.7.5.

9.8.4.4. Șicanele trebuie să respecte următoarele prevederi:

- Distanță de 10 m între limitele exterioare ale elementelor șicanei trebuie respectată pentru a asigura uniformitatea;
- Este important să se marcheze direcția șicanei prin marcaje de tip zebra sau săgeți și să se amplaseze un panou „100 m” înainte de șicană. Poziția exactă a elementelor șicanei ar trebui să fie marcată în mod clar printr-o linie vopsită, astfel încât acestea să poată fi re poziționate în cazul în care sunt mutate din poziție.

9.8.4.5. Șicanele trebuie realizate din:

- Baloți de paie (minim 250 kg);
- Butoaie de apă;
- Zid din anvelope conectate;
- Bariere de beton, cu marginile expuse protejate.



9.8.4.6. Pentru anti cut-uri se recomandă utilizarea unui tip de bloc cu dimensiunile de aproximativ 20 x 20 x 38 cm și o greutate minimă de 15 kg. Stâlpul de semnalizare trebuie să fie din plastic.

În schimb, dacă se folosesc baloți de paie, aceștia trebuie înfășurați bine în folie de plastic și trebuie să existe un mijloc de a-i readuce rapid în poziție.



9.8.5. ARBITRI ȘI PERSONAL

Persoanele aflate în funcție pe parcursul unei Probe Speciale, inclusiv jurnaliștii, fotografii și cameramanii acreditați, trebuie să poarte vesta reflectorizantă.

9.9. PARC ÎNCHIS

9.9.1. În timpul regulilor de Parc Închis, este interzis, sub sancțiunea descalificării, efectuarea oricăror reparații sau alimentări. Orice încălcare a regulilor de Parc Închis va atrage o sancțiune din partea Comisariilor Sportivi, care poate duce până la descalificare.

9.9.2. Automobilele sunt supuse regulilor de Parc Închis:

- De la intrarea în Parcul de Start, Regrupare sau final de Zi și până la părăsirea acestora;
- De la intrarea într-o zonă de control și până la părăsirea acesteia;
- De la sosirea în Parcul de Premiere sau în Parcul Închis final al raliului și până la expirarea termenului pentru depunerea contestațiilor, până la anunțul de deschidere a Parcului Închis de către Comisarii Sportivi. Totuși, în Parcul de Premiere este permis accesul reprezentanților media și al jurnaliștilor acreditați.

9.9.3. În Parcul Închis este interzisă utilizarea huselor pentru automobile.

9.9.4. În Parcul Închis este obligatorie utilizarea unei prelate de protecție a solului având dimensiuni corespunzătoare pentru a proteja suprafața în cazul scurgerilor de fluide de la motor, cu excepția cazului în care este prevăzut altfel în Regulamentul Particular al raliului.

9.9.5. Imediat după ce au parcat automobilul în Parcul Închis, piloții trebuie să oprească motorul, iar membrii echipajului trebuie să părăsească Parcul Închis. Prezența persoanelor în Parcul Închis este strict interzisă, cu excepția arbitrilor și / sau oficialilor care trebuie să îndeplinească funcțiile specifice.

9.9.6. Pentru a ieși din Parcul Închis la începutul unei Zi sau dintr-o regrupare, membrii echipajului vor fi autorizați să pătrundă în Parcul Închis cu 10 minute înainte de timpul lor de start. În cazul unei regrupări care nu durează mai mult de 15 minute, membrii echipajelor vor putea rămâne în respectivul parc de regrupare.

9.9.7. Doar oficialii aflați în post și / sau membrii echipajelor vor putea împinge un automobil de concurs în interiorul Parcului Închis.

9.9.8. Dacă Comisarii Tehnici consideră că defecțiunile unui automobil pot afecta siguranța acestuia, cu permisiunea Șefului Verificărilor Tehnice și a Directorului de Concurs, și în prezența unui Comisar Tehnic, un singur membru al echipei tehnice poate repara sau înlocui elementele de securitate (de exemplu: *centura de siguranță, extingtorul, etc.*).

9.9.9. Din motive de siguranță, cu aprobarea prealabilă a Directorului de Concurs și sub supravegherea unui arbitru autorizat sau a unui Comisar Tehnic, membrii echipajului și maxim 3 membri ai echipei tehnice pot schimba geamurile.

9.9.10. Dacă timpul necesar pentru finalizarea reparațiilor menționate mai sus depășește ora de start inițială, echipajul va primi o nouă oră de start după finalizarea reparațiilor, penalizarea fiind de 10 secunde pentru fiecare minut sau fracțiune de minut, dar care nu poate depăși întârzierea maximă permisă în conformitate cu prezentul regulament.

9.9.11. Dispozitivele sistemelor de geolocalizare (Art. 6.9.) și camerele on-board furnizate de echipa de producție video a raliului (Art. 6.10.), pot fi demontate în Parcul Închis numai cu acordul Șefului Verificărilor Tehnice și sub supravegherea unui arbitru autorizat sau a unui Comisar Tehnic.

9.9.12. În orice Parc Închis, manevrele demonstrative ale automobilelor de concurs sunt interzise, sub sancțiunea descalificării.

10. CONTESTAȚII, RECURSURI ȘI DREPTUL LA REVIZURIE

10.1. Orice contestație trebuie formulată în conformitate cu prevederile Capitolului 19 din Codul Sportiv Național.

Contestația trebuie să fie depusă în scris și predată Directorului de Concurs, însoțită de o garanție conform Anexei I a Codului Sportiv Național (Norme Financiare). Garanția nu va fi restituită în cazul în care contestația este considerată nefondată.

Garanțiile pentru contestații sunt următoarele:

- Pentru contestații pe linie sportivă la Comisarii Sportivi: 1.300 RON;
- Pentru contestații cu caracter tehnic la Comisarii Sportivi: 2.750 RON;
- Pentru contestații asupra unui automobil pentru un reper: 3.300 RON;
- Pentru contestații asupra unui automobil pentru un subansamblu: 6.600 RON;
- Pentru contestații asupra unui automobil pentru tot automobilul: 19.250 RON.

10.2. Membrii echipajelor pot depune recurs sau cerere de revizuire împotriva deciziilor în conformitate cu prevederile Capitolului 20 din Codul Sportiv Național.

Garanțiile pentru recurs sunt următoarele:

- Pentru recursuri la Comisia de Competiții: 2.750 RON;
- Pentru recursuri la Comisia de Disciplină: 2.750 RON;
- Pentru recursuri la Comisia de Apel: 3.800 RON.

Taxa pentru dreptul la revizuire este de: 2.750 RON.

10.3. Orice garanție și / sau taxă achitată prin transfer bancar se va efectua în contul bancar FRAS, după cum urmează:

Titular: Federația Română de Automobilism Sportiv

CUI: 17852686

Cod IBAN: RO65 RNCB 0084 0010 4351 0001

Banca: BCR, sucursala Mihai Bravu, București, România

Motivul transferului bancar trebuie să fie clar precizat.

11. CLASAMENTE

11.1. Clasamentul General cuprinde toate Clasele și Categoriile din Campionatul Național de Raliuri, inclusiv Clasele RO 7 (SSV), RO 8 (Cupa 4WD) și RO 9 (Cupa 2WD), cu excepția Claselor și Categoriilor din Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice.

11.2. Clasamentul final se stabilește prin adunarea timpilor obținuți pe Probele Speciale cu penalizările aplicate pe sectoarele de legătură și orice alte penalizări exprimate în timp. Echipajul cu cel mai mic timp total este declarat câștigătorul Clasamentului General, urmat de celelalte echipaje în ordinea crescătoare a timpilor. Clasamentele pe Categorie și Clase se stabilesc în același mod.

Penalizările sunt exprimate în ore, minute și secunde.

11.3. În timpul raliului, se publică următoarele Clasamente:

- Clasamente Neoficiale - publicate de Secretariatul Raliului în timpul raliului;
- Clasamente Parțiale Neoficiale - publicate la finalul unei Zi;
- Clasamente Provizorii - publicate de Secretariatul Raliului la finalul raliului;
- Clasamente Finale - aprobate de Comisarii Sportivi.

11.4. În caz de egalitate într-un raliu, va fi declarat câștigător echipajul cu cel mai bun timp în prima Probă Specială (dacă aceasta nu este o Probă Super Specială). Dacă egalitatea persistă, se compară timpii obținuți în a doua, a treia, a patra Probă Specială și așa mai departe. Această regulă de departajare poate fi aplicată în orice moment al raliului.

În caz de egalitate în Clasamentul pe Echipa al unui raliu, departajarea se face în funcție de poziția celui mai bine clasat echipaj al echipei în Clasamentul General.

11.5. La finalul fiecărui raliu se publică următoarele Clasamente:

11.5.1. Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice

Conform regulamentului sportiv al Campionatului Național de Raliuri pentru Automobile Istorice.

11.5.2. Clasament Clasa Națională Dacia Revival

11.5.3. Campionatul Național de Raliuri

- Clasament Juniori;
- Clasament Debutanți;
- Clasament pentru fiecare Cupă Mono Marcă;
- Clasament FWD;
- Clasament Clasa RO 9 (Cupa 2WD);
- Clasament Cupa 2WD 1;
- Clasament Cupa 2WD 2;
- Clasament Clasa RO 8 (Cupa 4WD);
- Clasament Clasa RO 7 (SSV);
- Clasament Clasa RO 6;
- Clasament Clasa RO 5;
- Clasament Clasa RO 4;
- Clasament Clasa RO 3;
- Clasament Clasa RO 2;
- Clasament Clasa RO 1;
- Clasament Echipe;
- Clasament General.

11.5.4. Campionatul Național de Raliuri / Asfalt sau Campionatul Național de Raliuri / Macadam, în funcție de caz

- Clasament Juniori;
- Clasament Debutanți;
- Clasament FWD;
- Clasament Clasa RO 6;
- Clasament Clasa RO 5;
- Clasament Clasa RO 4;
- Clasament Clasa RO 3;
- Clasament Clasa RO 2;
- Clasament Clasa RO 1;
- Clasament General / Asfalt sau Clasament General / Macadam, în funcție de caz.

12. FESTIVITATEA DE PREMIERE

12.1. Partea competitivă a raliului se încheie la pontarea în ultimul Control Orar, care poate fi la intrarea într-un Parc de Premiere sau la intrarea în Parcul Închis final al raliului, conform Planului Orar al fiecărui raliu.

12.2. La Festivitatea de Premiere se vor acorda cupe, premii și / sau medalii pentru locurile 1, 2 și 3 pentru fiecare Clasament menționat la Art. 11.5, cu excepția Campionatului Național de Raliuri / Asfalt sau a Campionatului Național de Raliuri / Macadam, unde se va premia doar Clasamentul General / Asfalt sau Clasamentul General / Macadam, după caz.

12.3. Pentru ca un clasament să fie premiat la Festivitatea de Premiere, este obligatoriu ca la raliul respectiv să fie înscrise minim 3 echipaje în acel clasament, care să fi fost admise la Verificările Administrative și Verificările Tehnice Inițiale. Clasamentul pe Echipe va fi premiat doar dacă la etapa respectivă sunt înscrise minim 3 echipe. În caz contrar, clasamentele care nu îndeplinesc aceste condiții nu vor fi premiate.

12.4. Clasamentul Probei Power Stage nu se premiază.

12.5. Procedura specifică pentru Festivitatea de Premiere a fiecărui raliu trebuie detaliată în Regulamentul Particular al raliului. De asemenea, Festivitatea de Premiere se va desfășura conform unui protocol emis de organizator.

12.6. Procedura generală pentru Festivitatea de Premiere:

12.6.1. Festivitatea de Premiere va începe imediat după publicarea Clasamentelor Provizorii, întocmite după ce ultimul echipaj a încheiat ultima Probă Specială, fără a lua în calcul eventualele penalizări de timp de pe sectorul de legătură. Dacă există contestații, acestea se depun după Festivitatea de Premiere. Echipajele trebuie să respecte indicațiile oficialilor și organizatorilor raliului.

12.6.2. Se va utiliza un podium olimpic doar pentru premiarea următoarelor clasamente, în această ordine:

1. Clasamentul General (locurile 1, 2 și 3);
2. Clasamentul FWD (locurile 1, 2 și 3);
3. Clasamentul Debutanți (locurile 1, 2 și 3);
4. Clasamentul Juniori (locurile 1, 2 și 3);
5. Clasament Echipe (locurile 1, 2 și 3).

Urmate de celelalte echipaje din celelalte clasamente, care vor fi premiate pe rampa de sosire, amplasată sub portalul de sosire, individual, fără a se utiliza podium.

Cu excepția Clasamentului General, aceste clasamente vor fi premiate doar dacă îndeplinesc condițiile de premiere, conform Art. 12.3.

12.6.3. Premierea pentru Clasamentul General:

Automobilele echipajelor din Clasamentul General vor fi direcționate către rampa de sosire, unde vor parca, privite din față, astfel:

- Locul 1 pe mijloc;
- Locul 2 în stânga locului 1;
- Locul 3 în dreapta locului 1.

Membrii echipajelor vor părăsi automobilele și vor fi invitați de prezentator să urce pe podium în ordinea: Locul 3, Locul 2, Locul 1. Înainte de înmânarea premiilor, se va intona Imnul României. Se vor înmâna premiile pentru Clasamentul General, vor fi făcute fotografii, iar câștigătorii vor susține Conferința de Presă Finală. Apoi, vor fi invitați la automobilele de concurs, unde li se vor înmâna pe rampa de sosire restul premiilor câștigate pentru celelalte Clasamente, care nu fac parte din cele menționate la Art. 12.6.2. Ulterior, vor părăsi zona de premiere, conducând automobilul în Parcul Închis final al raliului.

12.6.4. Premierea pentru Clasamentele FWD, Debutanți și Juniori:

Procedura pentru premiarea acestor clasamente este similară cu cea pentru Clasamentul General. Automobilele echipajelor vor fi direcționate către rampa de sosire și vor parca, privite din față, astfel:

- Locul 1 pe mijloc;
- Locul 2 în stânga locului 1;
- Locul 3 în dreapta locului 1.

Membrii echipajelor vor părăsi automobilele și vor fi invitați de prezentator să urce pe podium în ordinea: Locul 3, Locul 2, Locul 1. Se vor înmâna premiile pentru clasamentul respectiv și vor fi făcute fotografii. Apoi, vor fi invitați la automobilele de concurs, unde li se vor înmâna pe rampa de sosire restul premiilor câștigate pentru celelalte clasamente, care nu fac parte din cele menționate la Art. 12.6.2. Ulterior, vor părăsi zona de premiere, conducând automobilul în Parcul Încis final al raliului.

12.6.5. Premierea Clasamentului pe Echipe:

După premierea Clasamentelor menționate la Art. 12.6.3. și Art. 12.6.4., toți membrii echipajelor care au punctat în echipele clasate pe locurile 1, 2 și 3 vor fi invitați de prezentator să urce pe podium în ordinea: Locul 3, Locul 2, Locul 1. Se vor înmâna premiile și vor fi făcute fotografii.

12.6.6. Premierea pentru celelalte Clasamente:

Echipajele din celelalte Clasamente care nu au fost premiate anterior vor trece, unul câte unul, peste rampa de sosire, în ordinea crescătoare a Clasamentului General. Echipajele vor opri automobilul pe rampă și vor coborî pentru a fi premiate, dacă îndeplinesc condițiile de premiere, conform Art. 12.3. Vor face fotografii, iar ulterior vor părăsi zona de premiere, conducând automobilul în Parcul Încis final al raliului.

12.7. La Festivitatea de Premiere este obligatoriu ca membrii echipajelor să fie îmbrăcați în combinezonul de concurs.

12.8. Dacă un echipaj clasat nu este prezent la Festivitatea de Premiere, își va pierde dreptul la premiu.

13. GALA CAMPIONILOR FRAS

13.1. La finalul sezonului, FRAS organizează Gala Campionilor, unde se vor decerna premiile pentru Clasamentele Finale ale Campionatului Național de Raliuri 2025.

13.2. La Gala Campionilor FRAS se vor respecta prevederile Art. 65 din Codul Sportiv Național.

13.3. Vor fi invitate și premiate exclusiv echipajele care au obținut titlatura de „CAMPION” și pozițiile 2 și 3 din Clasamentele constituite ale Campionatului Național de Raliuri (inclusiv Campionatul Național de Raliuri / Asfalt și Campionatul Național de Raliuri / Macadam).

Membrii echipajelor care au obținut titlatura de „CÂȘTIGĂTOR” și pozițiile 2 și 3 din Clasamentele neconstituite NU vor fi invitate și NU vor fi premiate la Gala Campionilor. Vezi:

- Art. 4.4. pentru Campionatul Național de Raliuri;
- Art. 4.5. pentru Campionatul Național de Raliuri / Asfalt;
- Art. 4.6. pentru Campionatul Național de Raliuri / Macadam.

13.4. Cupele Mono Marcă și Campionatul Național de Raliuri pentru Automobile Istorice își vor desemna membrii echipajelor invitate și premiate la Gala Campionilor conform regulamentelor proprii.

13.5. De asemenea, reprezentanții cluburilor organizatoare ale etapelor de raliu trebuie să participe la Gala Campionilor în urma unei invitații din partea FRAS.

13.6. Mai multe detalii privind desfășurarea Galei Campionilor vor fi comunicate într-un mesaj emis de către FRAS.



winner  **CNR**
 **RALLY**  **2025**

www.fras.ro

 Facebook: Raliul Argeşului