

Romanian Endurance Series

Regulament tehnic si Sportiv

2021 si 2022

Cuprins:

1. Regulament.....	2-12
2. Caracteristici tehnice clasa TCR	13
3. Caracteristici tehnice clasa GT4	14
4. Caracteristici tehnice clasa PORSCHE 991 GT3 CUP	15
5. Caracteristici tehnice clasa GT3	16
6. Caracteristici tehnice clasa GT OPEN	17
7. Caracteristici tehnice clasa CN.....	18
8. Caracteristici tehnice clasa CN2.....	19
9. Caracteristici tehnice clasa CN3.....	20
10. Mentiiuni.....	21
11. Fisa FIA Motor Honda CN	22-30
9. Caracteristici tehnice clasa CN3.....	20

Capitolul I - Regulament Sportiv

1. Introducere

Romanian Endurance Series (RES) este un campionat de viteză pe circuit, ce respectă prevederile Codului Internațional Sportiv și anexele sale, precum și Prescripțiile generale FIA pentru circuit. Campionatul va fi fundamentat pe regulamentul de față, ce are o componentă sportivă și una tehnică, în conformitate cu Anexa J a FIA.

Incepand cu sezonul 2021 si in sezonul 2022 campionatul va avea 2 clase , acestea avand curse separate si identice doar cursa de 500km fiind comuna.

Clase:

RES

In cursa RES sunt eligibile urmatoarele clase:

A3+, A4, A6, TCR, Radical SR 1, GT4, Porsche 991 Cup, GTX, GT3, CN, CN2 si CN3

RES Touring

In cursa RES Touring sunt eligibile urmatoarele clase:

Logan Cup, A1, A2, A3 si BMW 325

Incepand cu sezonul 2023 si in sezonul 2024 pe langa clasele din sezonul 2021 si 2022 se vor introduce in RES urmatoarele clase:

- **Porsche 992 CUP (conform fisa FIA)**
- **LMP 3 (conform fisa FIA)**

RES este un campionat de curse cu o lungime începând cu o oră și oferă o platformă pentru amatori și profesioniști. O mare varietate de mașini potrivite acestor formate de cursă este acceptată în acest campionat: turisme, GT-uri, prototipuri, silhouette-uri. Automobilele cu roți descoperite (monoposturi) nu sunt acceptate.

Piloții cu o mai mare experiență (conform punctelor definite pe licența de circuit) au obligația de a-i respecta și proteja pe circuit pe ceilalți concurenți. Procesul de licențiere este asigurat de Federatia Romana de Automobilism Sportiv. Sunt acceptate licențele internaționale FIA de la categoria D în sus și licențele naționale din Uniunea Europeană.

La finele sezonului, fiecare clasă își va decerna campionul, iar prima poziție în ierarhia generală a clase GT si CN, respectiv CN OPEN si GT OPEN, va primi titlul de Campion National Anduranta pentru anul în curs pentru fiecare din clase.

De asemenea la finele sezonului în campionatul RES Touring, prima poziție în ierarhia generală, va primi titlul de Campion National Anduranta Touring.

La sfârșitul fiecărui an, se va face și clasamentul pe Echipe. O echipă se poate constitui din minim două mașini și maxim trei. Fiecare mașină înscrisă în echipă, va trebui să concureze la o clasă diferită. Nu se pot înscrie în echipă două mașini ce participă la aceeași clasă.

2. General

Acest document descrie regulamentele sportive și tehnice pentru evenimentele RES și RES Touring. Regulamente particulare adiționale vor fi publicate cu anticipație pentru fiecare rundă.

2.1 Autoritatea sportivă (ASN)

Federația Română De Automobilism Sportiv

Adresa: strada Popa Savu, nr. 7, sector 1, București, cod poștal 011431

E-mail: office@fras.ro

Secretariat sportiv:

Cristian Notaru – secretar general

E-mail: cristian.notaru@fras.ro

Petre Zarioiu

E-mail: licente@fras.ro

Cezar Mircea Romaniuc

E-mail: cezar.romaniuc@fras.ro

Telefon: 004 0743 012 200

Secretariat:

Persoana de contact: Elena Bădică

Telefon: 004 0752 222 207

E-mail: elena.badica@fras.ro

2.2 Organizator

ACS WillimSPORT

Str Salva nr 22 sect 1 Bucuresti

willimSPORT@gmail.com

2.3 Promotor

WillimSPORT SRL

Str. Salva nr. 22, Sector 1, BUCUREȘTI

Mobil: +40 744 311 237

Email: contact@res.ro

Site: www.res.ro

3. Asigurare

Organizatorul evenimentului va contracta o asigurare pentru terți, ce acoperă toți concurenții, personalul auxiliar și piloții. Un pilot în raport cu altul în timpul concursului nu poate fi definit drept terț.

Prin semnarea cererii de înscriere, pilotul scutește pe oficiali, arbitri și organizator sau reprezentanții acestora și pe fiecare dintre ei în parte, de orice responsabilitate în legătură cu acțiunile, taxele, cheltuielile, revendicările și reclamațiile referitoare la răniri mortale sau altele, provenite sau rezultate prin înscrierea sau participarea acestora la competiție.

4. Condiții

4.1 Condiții generale

Organizatorul își rezervă dreptul de a amâna sau anula evenimentele, precum și de a modifica planul orar. Această decizie este dreptul exclusiv al organizatorului, iar concurenții nu au dreptul de a solicita daune sau compensații ca și consecință. Orice dispută de ordin legal va fi judecată conform prevederilor legale ale statului român.

4.2 Condiții specifice

Etapele vor fi reglementate conform următoarelor:

- Codul Internațional Sportiv al FIA și anexele sale;
- Prezentul regulament sportiv și tehnic;
- Regulamentul particular al etapei;
- Decizii și buletine oficiale ale FRAS, organizatorului, direcției de cursă.

4.3 Condițiile circuitelor

Orice daună materială indusă premiselor circuitelor de către un concurent, pilot sau membru al unei echipe va fi imputată acestuia. Exemplu: daune aduse glisierelor de protecție, gardurilor, boxelor etc.

5. Organizare și dispozitiv de oficiali

5.1 Comitetul de organizare

Comitetul de organizare este numit de către organizator și publicat în regulamentul particular;

5.2 Oficialii

Următorii oficiali vor fi numiți de către organizator:

- Director de cursă
- Secretarul evenimentului
- Comisar tehnic –delegat FRAS
- Observator FRAS
- Starter
- Cronometror

6. Calendarul sezonului

Calendarul va cuprinde 8 etape in 2021, atat pentru RES cat si pentru RES Touring.

Se adopta regula N-1 (N = numarul total de etape).

Fiecare concurent, in situatia in care a participat la cele 8 etape ale campionatului, va fi obligat sa scada din totalul de puncte acumulate la sfarsitul campionatului, la alegera sa, punctele primite la una din etape. Punctajul facandu-se din cumulara tuturor punctelor, castigate de concurent pe parcursul celor 8 etape minus punctele de la o etapa.

In situatia in care concurentul a participat la 7 sau mai putin de 7 etape, punctajul final al concurentului, fiind numarul de puncte acumulate in etapele la care a participat.Regula N-1, neputandu-se aplica, intrucat acesta nu a participat la toate cele 8 etape ale RES.

In situatia in care, din diverse motive, una sau mai multe etape ale RES, sunt anulate, regula N-1, nu se va mai aplica, considerand aceasta regula ca fiind nescrisa.

In cazul in care o etapa se anuleaza aceasta regula nu mai este valabila.

- I. Etapa 1 1h+1h
- II. Etapa 2 2h
- III. Etapa 3 RES500
- IV. Etapa 4 2h
- V. Etapa 5 2h
- VI. Etapa 6 3h
- VII. Etapa 7 1h+1h
- VIII. Etapa 8 2h

7. Echipă/Echipaj/Team Manager

7.1 O echipă poate înscrie oricâte echipaje în RES

Fiecare echipaj trebuie să-și numească un team manager, care are următoarele responsabilități:

- să fie prezent pe tot parcursul evenimentului;
- să urmeze pașii necesari pentru verificările administrative și tehnice ale echipajului său;
- să ia la cunoștință și să contrasemneze orice comunicare sau sancțiune;

- să ia parte la briefing;
- să verifice pe toată durata evenimentului conformitatea echipamentului piloților săi.

7.2 Un echipaj RES poate fi format din 1 sau 2 piloți și va purta o denumire fixă de-a lungul întregului sezon.

Aceasta poate fi numele echipei + nr. echipajului (ex: Blitzwolf 3) sau o denumire comercială, conținând numele unui singur partener.

Numerele de concurs vor fi formate din una până la trei cifre, , prioritatea acordându-se în funcție de clasamentul sezonului precedent. Unica excepție este conferită campionului Open, care poate alege să afișeze numărul 1 în stagiunea ulterioară, indiferent de clasa la care va concura.

8. Înscrierea și confirmarea înscrierilor

Înscrierile se deschid pentru sezonul în curs la începutul anului calendaristic și se închid, pentru fiecare etapă, cu o zi înaintea primului antrenament liber al fiecărei etape. Taxa de participare se va majora cu 20% în cazul neachitării cu minimum 15 zile calendaristice înaintea fiecărei etape. Înscrierea poate fi refuzată de către organizator.

RES

CLASA	A3+	A4	A6	TCR	GT4	Radical SR1	CN3	CN2	Porsche CUP	GTX	GT3	CN
COST	300	400	600	600	600	500	600	600	600	700	700	700

Preturile sunt exprimate în Euro.

RES Touring

CLASA	Logan	A1	A2	BMW 325	A3
COST	150	280	300	300	300

Preturile sunt exprimate în Euro.

Lista înscrișilor va fi publicată înaintea evenimentului. Un pilot poate fi înscris pe una sau două mașini.

Taxa de înscriere a unei echipe este de 100 Euro. O echipă se va putea înscrie în clasamentul pe echipe, până la sfârșitul etapei a 4 a. După finalizarea etapei a patra, nu se vor mai putea înscrie echipe în clasamentul pe echipe.

9. Marketing și publicitate obligatorie a organizatorului.

9.1 Drepturi de proprietate intelectuală

Organizatorul este deținătorul drepturilor de autor pentru toate imaginile și videourile prezentate la evenimente, în spațiul online și pe orice alt canal de comunicare și de comercializare a articolelor cu siglele oficiale RES.

Drepturile patrimoniale de autor asupra oricărei imagini sau video creat de către participanți la evenimentele organizate de RES aparțin acesteia din urmă. Dreptul de autor asupra operelor colective aparține în totalitate organizatorului RES, fiind create din inițiativă, sub responsabilitatea și sub numele acesteia.

Participanții consimt ca portretul lor să poată fi utilizat în imaginile și/sau video-urile care au legătura cu evenimentele organizate în cadrul RES, inclusiv în anunțuri publicitare, indiferent de canalul prin care se va transmite (la eveniment, online, prin televiziune etc).

Organizatorul își rezervă dreptul de a transmite către partenerii săi orice drept patrimonial asupra operelor menționate mai sus.

Promovarea oricărui brand în timpul evenimentului fără acordul scris al organizatorului este strict interzisă.

9.2 Publicitatea obligatorie în RES include:

- numerele de concurs, afișate pe portiera față a automobilelor, pe parbriz și lunetă
- parasolarul;
- zona numărului de înmatriculare față/spate sau echivalent;
- zone rezervate pe aripi față/spate;
- orice alt spațiu anunțat în regulamentul particular;
- afișarea patch-ului RES pe combinezon.

Accesul mașinilor de concurs pe circuit fără a respecta normele de publicitate obligatorie a organizatorului va fi interzis.

În situația în care un echipaj dorește schimbarea parasolarului, o poate face cu acordul organizatorului, fiind obligat să achite o taxă de 400 Euro/sezon sau 100 Euro/cură.

Neafisarea patch-ului RES pe combinezon se sancționează cu 50 Euro

10. Conduita la circuit

- alocarea boxelor și a spațiilor în paddock este realizată de organizator și trebuie strict respectată;
- în paddock există spații pentru fiecare echipă, incluse în taxa de participare;
- căile de acces trebuie să rămână libere pe tot parcursul evenimentului;
- toți membrii echipelor sunt obligați să respecte regulamentul de ordine interioară al circuitelor și

- sunt răspunzători de comportamentul tuturor persoanelor asociate (familie, prieteni, parteneri, sponsori, invitați etc.);
- orice daună va fi facturată echipei care a provocat-o.

11. Linia boxelor

Linia boxelor este compusă din două benzi:

- banda de lângă boxe (banda de lucru), în care accesul mașinilor de concurs este permis doar în dreptul boxei aferente echipajului;
- banda de accelerare, unde se respectă viteza impusă.

Pe linia boxelor este permis un efectiv de maximum 4 mecanici autorizați per echipaj. Team managerul nu poate efectua operațiuni de ordin mecanic. Personalul trebuie să stea în boxă pe parcursul sesiunilor, atunci când mașina rulează pe circuit.

Dincolo de banda de accelerare, pe zidul boxelor, este permis accesul doar pentru oficiali, piloți, team manageri și mecanici ai echipajelor înscrise.

Fiecare schimb de piloți, schimb de anvelope, realimentare și penalizare în timp trebuie gestionată de către echipă. Alimentarea în cursă va avea loc în zone special amenajate și delimitate.

Schimbul de piloți se efectuează pe banda de lucru, la fel și schimbul de anvelope și reparațiile minore. Doar reparațiile de durată se efectuează în boxă, unde mașina trebuie împinsă de către mecanici, nu prin puterea proprie.

Iesirea din boxa prin puterea proprie este interzisă. Mașina trebuie împinsă de către mecanici pe linia boxelor.

12. Anvelope

În cadrul campionatului este obligatorie utilizarea următoarelor anvelope

- Hankook slick și pneuri de ploaie – toate clasele;
- Hankook Semislick

Pe toată durata weekendului de cursă anvelopele trebuie să fie marca Hankook și trebuie achiziționate de la organizator (La antrenamente, calificări și Curse)

Dacă un concurent folosește alte anvelope decât cele impuse, acesta va fi exclus din concurs.

Este interzisă sculptarea sau tratarea chimică a anvelopelor slick. Încălzitoarele electrice sau alte metode sau mijloace de încălzire sunt, de asemenea, interzise.

13. Interpretarea regulamentului

Directorul de cursă este singura persoană autorizată să ofere informații statutare despre eveniment, în acord cu regulamentele. În cazul unor dispute, directorul de cursă se consultă cu stewarzii pentru a agreea interpretarea și/sau criteriile. Aceste decizii sunt inapelabile.

14. Comportamentul pe pistă

Piloții trebuie să respecte normele descrise în Anexa L (Capitolul IV) a Codului Sportiv Internațional. Acest document conține reguli referitoare la depășiri, ce includ responsabilitatea sporită a celui ce pilotează mașina mai rapidă. Pilotul mașinii mai lente nu are voie să efectueze manevre de blocare deliberată a adversarului sau schimbări subite de direcție. Practic, i se impune să-și păstreze trasa.

Orice pilot are obligația de a se auto-raporta la directorul de cursă într-un interval de maximum 120 de minute de la un contact pe pistă.

15. Semnalizarea cu steaguri

Piloții sunt obligați să cunoască semnificația steagurilor, să respecte semnalele și instrucțiunile oficialilor. Un steag nu îi exonerează pe concurenți de obligația de a evita orice situație pe care o percep ca fiind periculoasă pe circuit. Dacă situația permite, neutralizarea cursei se va efectua prin Code 60, nu prin introducerea mașinii de siguranță. Acesta este indicat prin steaguri de culoare mov cu nr. 60 în mijloc și impune limitarea vitezei tuturor concurenților la 60km/h până la arborarea steagurilor verzi în posturile de comisari. În perioada codului 60 linia boxelor este deschisă, iar orice penalizare în timp ce se efectuează în acest interval are o durată dublă.

Orice mașină ce depășește limita de 60km/h va fi penalizată cu dublul avantajului creat pe circuit.

16. Antrenamente și calificări

Vor fi acceptate pe circuit doar mașinile care au fost aprobate la verificarea tehnică. Un pilot are posibilitatea de a pilota maximum două mașini înscrise în concurs.

Orice pilot înscris trebuie să completeze cel puțin 2 tururi cronometrate în orice sesiune preliminară cursei. Excepțiile de ordin tehnic vor fi analizate de către directorul de cursă.

Calificarile vor fi formate din 2 manse a câte 15 min cu pauza de 5 min între ele. Team managerul are obligația de a anunța înainte sau direct în fișa de înscriere ordinea pilotilor în mansele de calificare. Pilotul care participă în prima sesiune de calificări, va lua startul în prima cursă și pilotul care participă în mansa a 2 a de calificări va lua startul în a 2 a cursă.

În cazul în care nu se pot departaja la miime de secundă echipajele, ordinea este dată de momentul în care s-a stabilit timpul. Dacă o mașină nu mai ajunge pe grilă, locul acesteia va fi lăsat liber în formație.

17. Startul

Procedura specifică de start pentru toate cursele va fi explicată în timpul briefingului.

Grila de start

Începutul cursei care se apropie va fi anunțat prin „10 minute”, „5 minute”, „3 minute”, „1 minut” și „30 de secunde”, desfășurate înainte de începerea turului de formare. Fiecare dintre ele vor fi însoțite de un semnal sonor.

Semnal „5 minute”: Este permis să lucreze la mașină până când semnalul „5 minute” este desfășurat.

În situația în care după semnalul „5 minute”, mecanicii nu au terminat lucrările, va fi considerată infracțiune și va fi sancționată cu o penalizare „Stop and Go” de 1 minut.

Semnal 1 minut, doar un singur mecanic poate rămâne la mașină.

Semnal 30 secunde mecanicul părăsește grila de start prin cel mai apropiat punct de ieșire.

Reorientarea pe grila de pornire nu este permisă. Orice infracțiune împotriva acestei reguli va duce la descalificarea mașinii.

Toți cei prezenți, cu excepția piloților, oficialilor și personalului tehnic al echipelor, trebuie să părăsească zona.

Semnal „3 minute”: Începutul numărătoare inversă până la semnalul de pornire.

Când se instalează semnalul „1 minut”, motoarele vor fi pornite, dacă este necesar folosind o baterie externă. Tot personalul tehnic și oficialii trebuie să părăsească zona.

18. Sosirea în cursă

În momentul în care timpul alocat de minute de la start, la prima trecere a liderului prin fața boxelor, acesta va intra în ultimul tur de cursă. După arborarea drapelului în carouri ce marchează finalul întrecerii, ceilalți competitori vor completa turul în care se află. Un automobil este clasat (va puncta) dacă a completat 60% din tururile liderului de la clasa sa. La finele turului de onoare, toate mașinile se opresc în parcul închis, unde accesul oricărei alte persoane este interzis, iar piloții trebuie să se îndepărteze în cel mai scurt timp.

19. Oficializarea rezultatelor

După intrarea mașinilor în parcul închis, se pot depune eventuale contestații de către team manageri, într-un interval de 15 de minute. În același interval de timp, oficialii pot solicita probe video și audieri pentru a soluționa eventualele incidente.

Ulterior, se publică rezultatele oficiale la panoul de afișaj. Apelurile sunt gestionate în decurs decurs de 72 de ore de către comisia de circuit Fras.

20. Premiere

În cadrul RES se premiază cu cupe/trofee ierarhia generală pentru clasele CN Open și ierarhia generală pentru clasele GT Open, precum și clasele reprezentate la fiecare etapă. De asemenea, se va premia ierarhia juniorilor (sub 18 ani la data primei curse din sezon) și ierarhia feminină (doar dacă sunt cel puțin 3 reprezentante la start). Pe podiumul de premiere vor fi prezenți doar piloții, purtând combinezonul închis.

In cadrul RES Touring se va premia ierarhia generala Open precum si clasele reprezentate la fiecare etapa.

Cluburile participante pot inscrie in RES si echipe. Acestea trebuie sa aiba un nume diferit fata de echipaje. Echipa trebuie sa fie formata din 3 echipaje din clase diferite, acestea acestea vor puncta cu punctele aferente clasei la care participa.

La finalul etapei se vor aduna punctele , echipele vor fi premiate 1-2-3.

La finalul sezonului RES primele 3 echipe vor fi premiate cu cupe si trofee.

Se stabilește la final de sezon ierarhia generală CN Open , GT Open si RES Touring Open a fiecărei clase, precum și clasamentul open. În caz de egalitate la puncte, departajarea se va face după următoarele criterii:

- numărul de etape la care concurenții respectivi au fost prezenți;
- numărul de victorii, apoi locuri 2, 3, etc.
- numărul de pole position-uri;
- numărul de fastest lap-uri;
- media timpilor din calificări pe fiecare circuit.

Tabel puncte +5p fiecare participare:

Echipă/Pilot - Tabel puncte campionat							
Numarul de intrari in clase							
Poziție	7+	6	5	4	3	2	1
1	12	11	10	9	8	7	5
2	10	9	8	7	6	5	
3	9	8	7	6	5		
4	8	7	6	5			
5	7	6	5				
6	6	5					
7	5						
8	4						
9	3						
10	2						
11	1						

Tabel Puncte Open CN , GT si Touring

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

21. Conferințe și declarații de presă

Fiecare pilot și team manager are datoria de a fi disponibil pe intreg weekend-ul competitional inclusiv într-un interval de 30 de minute după încheierea festivității de premiere pentru solicitări de presă, venite din partea organizatorului sau a jurnaliștilor acreditați.

22. Ceremonia de final de sezon

Echipele care vor fi premiate trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- să fi participat la cel puțin 5 etape în cadrul sezonului;
- cel puțin un pilot trebuie să rămână stabil pentru adunarea punctelor;
- un pilot trebuie să concureze la cel puțin două etape pentru a fi premiat la gală împreună cu echipa pe care a reprezentat-o.
- Titlul de capion la o clasa va fi dat doar la clasele unde sunt minim 3 participanti
- Acolo unde sunt mai puțin de 3 se va premia castigatorul de clasa fara sa devina campion national

23. Penalizări

Directorul de cursă poate decide acordarea următoarelor tipuri de penalizări:

- anularea de timpi în antrenamente sau calificări;
- secunde de penalizare;
- tururi de penalizare;
- declasare pe grila de start;
- declasare în ierarhia finală a cursei;
- avertismente;
- orice altă penalizare la latitudinea sa.

Descalificarea unui concurent dintr-o sesiune poate fi decisă în urma consultării directorului de cursă cu judecătorii de fapte. Nicio penalizare nu este nominală per pilot, ci acordată echipei (cf. numărului de

concurs). Orice penalizare trimisă către team manager sau afișată pe monitoarele de cronometrare în timpul manșelor de concurs trebuie satisfăcută în decurs de 3 tururi. Nerespectarea acestui interval atrage excluderea din manșă.

Orice penalizare cu drive through/stop and go dictată în ultimele 15 minute de cursă nu se va satisface pe linia boxelor, ci timpul se va aduna la rezultatul final. Pentru drive through se vor adăuga 50 sec. Pentru drive through cu stop&Go = Timpul de stat plus 50 sec.

- Depășire pe Code60: 60 de secunde Stop&Go Viteză pe linia standurilor: *2s per km/h, adăugat la timpul final*
- Depășirea vitezei pe Code60: *2s per km/h, adăugat la timpul final*
- Viteză excesivă pe Code60: *dublul diferenței dintre timpul măsurat pe sector/tur, raportat la timpul-etalon comunicat la briefing*
- Depășirea limitelor pistei: *anularea timpului în FP/Q, în cursă un prim avertisment, apoi 10, 30, 60 secunde adăugate la timpul final și descalificare la a cincea ofensă*
- Depășire sub steag galben: *drive through*
- Nerespectarea ferestrei obligatorii de oprire la boxe: *75s adăugate la timpul final . In cazul cand acesta nu executa pitul obligatoriu va fi descalificat din cursa.*
- Blocarea unui alt concurent în calificări: *declasare pe ultima poziție a grilei*

Nicio penalizare nu se satisface sub Code 60, cele 3 tururi numărându-se doar în regim normal de cursă.

Capitolul II – Clase

RES

Clasă	Motorizare	Greutate minimă impusă	Target time Motorpark
A3+	3000	Conform fisa tehnica	1.53
A4	3500	Conform fisa tehnica	1.49
A6	Conform fisa tehnica	Conform fisa tehnica	-
TCR	Conform fisa FIA	Conform BOP	-
GT4	Conform fisa FIA	Conform BOP	-
Porsche 991 Cup	Conform fisa FIA	Conform BOP	-
GT3	Conform fisa FIA	Conform BOP	-
GTX	Conform fisa tehnica	Conform fisa tehnica	1,38
SR1	Conform fisa tehnica	Conform BOP	-
CN3	Conform fisa tehnica	540	1.41
CN2	Conform fisa FIA	570	1.38
CN	Conform fisa FIA	580	

* NA – motor aspirat natural

** T – motor turbo

RES Touring

Clasă	Motorizare	Greutate minimă impusă	Target time Motorpark
Logan Cup	1598		
A1	2000	850	2.04
A2	2000	950	1.58
A3	3000		1.56.5
Bmw 325 Cup	Conform fisa tehnica	Conform fisa tehnica	1.56.5

Capitolul III - Aspecte de ordin tehnic

Organizatorul are dreptul de a decide admiterea oricărui automobil la etapele RES pe considerente tehnice, fără a restitui taxa de înscriere.

Limitarea de sunet este fixată la 110db, măsurabili la 0.5m de capătul evacuării.

Este obligatorie respectarea normelor de securitate după cum urmează:

- scaunele, centurile, protecțiile de pe rollbar și plasele de la geamuri trebuie să fie omologate;
- mașina trebuie să fie prevăzută cu contact general declanșabil din interior și exterior, stingător de incendiu și elemente de remorcare omologate (nu cârlig metalic);
- echipamentul pilotului, inclusiv HANS, trebuie să fie omologat;
- structura de rezistență a mașinii (rollcage) trebuie să corespundă normelor Anexei J FIA,

Mașinile trebuie să fie echipate cu:

- stopuri, semnalizări și lumini de ceață funcționale;
- transponder funcțional, pus la dispoziție de către organizator, în orice ieșire pe pistă;
- camere video orientate pe sensul de mers care să înregistreze toate sesiunile;
- publicitatea obligatorie a organizatorului și numerele de concurs pe portierele față;

Tabel capacitate maximă rezervoare per clasa.

CLASA	CAPACITATE
TCR	TCR spec / rezervor Fia FT3 109 litri
GT4	GT4 spec / rezervor Fia FT3 109 litri
Porsche 991 Cup	Porsche spec/rezervor Fia FT3 100 litri
GT3	GT3 spec / rezervor Fia FT3 109 litri
CN 2	CN spec/rezervor FIA FT3 80 litri
CN	CN spec/rezervor FIA FT3 80 litri

CLASE SI MASINI ELIGIBILE

1. TCR

ALFA ROMEO GIULIETTA TCR

AUDI RS3 LMS SEQ

AUDI RS3 LMS DSG

CUPRA TCR SEQ

CUPRA TCR DSG

HONDA CIVIC FK7 TCR SEQ (2018)

HONDA CIVIC FK2 TCR SEQ (2017)

HYUNDAI i30 N TCR

KIA CEE'D TCR

LADA VESTA TCR

OPEL ASTRA TCR

PEUGEOT 308 TCR

RENAULT MEGANE TCR

SEAT LEON TCR V2 SEQ (2016)

SEAT LEON TCR V2 DSG (2016)

SEAT LEON TCR V3 SEQ

SEAT LCR TCR V3 DSG

VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR SEQ (2016)

VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR SEQ

VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR DSG

Conform BOP:

Brand &Type	Greutate minima [kg]	Restrictor	Inaltime	Remark
ALFA ROMEO GIULIETTA RF TCR	1215		70mm	
AUDI RS3 LMS SEQ	1260		70mm	
AUDI RS3 LMS DSG	1240		70mm	
CUPRA TCR SEQ	1240		70mm	
CUPRA TCR DSG	1230		70mm	
CUPRA Leon Competicion TCR	1305		80mm	
HONDA CIVIC FK7 TCR SEQ (2018)	1295		80mm	
HONDA CIVIC FK2 TCR SEQ (2017)	1255		70mm	
HYUNDAI i30 N TCR	1295		90mm	
HYUNDAI Veloster N TCR	1295		90mm	
KIA CEE'D TCR	1235		70mm	
Lynk&Co 03 TCR	1290		80mm	
OPEL ASTRA TCR	1230		70mm	
PEUGEOT 308 TCR (Sprint)	1200		70mm	
PEUGEOT 308 TCR (Endurance)	1240		70mm	
RENAULT MEGANE RS TCR	1245		60mm	
VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR SEQ	1230		70mm	
VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR DSG	1230		70mm	
SEAT LCR TCR V3 DSG	1230		70mm	

Toate masinile au obligativitatea de a avea suport greutate, omologat de producator sau confectionat conform schita anexa "Suport Greutati"

2. GT4

ASTON MARTIN V8 VANTAGE GT4
BMW M4 GT4
GINETTA G55 GT4 Evo 2015
GINETTA G55 GT4 Evo 2017/2018
KTM X-BOW GT4
LOTUS EVORA GT4
MCLAREN 570S GT4

MERCEDES AMG GT4
NISSAN 370Z GT4
PORSCHE 997 CUP GT4
PORSCHE CAYMAN GT4 CLUPSPORT MR
PORSCHE CAYMAN PRO4 GT4
SIN R1 GT4

Conform BOP:

Brand & Type	Cylinder capacity	Minimum Weight	Max Refuelling amount	Restrict or	Remarks *
ASTON MARTIN V8 VANTAGE GT4	4700cc/8cyl	1350 kg	100 L	NA	ECU BOP 2016
ASTON MARTIN VANTAGE AMR GT4	4000cc/8cyl Turbo	1450 kg	105 L	NA	Max Pboost bar/rpm 1,660/4000 1,730/4500 1,680/5000 1,680/5500 1,640/6000 1,610/6500 1,610/7000
Audi R8 LMS GT4 (Evo 2019)	5200cc/10cyl	1470 kg	110 L	2x41mm	Restrictor thickness 5mm. Acc. Audi R8 GT4 restrictor drawing ECU BOP 2018
Audi R8 LMS GT4 (Evo 2020)	5200cc/10cyl	1490 kg	110 L	2x41mm	Restrictor thickness 5mm. Acc. Audi R8 GT4 restrictor drawing ECU BOP 2018
BMW M3 GT4		1350 kg	110 L	NA	ECU BOP 2015
BMW M4 GT4	3000cc/6cyl	1460 kg	110 L	2017 USB Powerstick "Silver" (Max Engine power: 440Hp)	
CHEVROLET CAMARO GT4		1450 kg	100 L	60mm	FIA-restrictor design ECU BOP 2018
GINETTA G55 GT4 Evo 2015	3700cc/6cyl	1080 kg	120 L	NA	ECU BOP 2015
GINETTA G55 GT4 Evo 2017/2018	3700cc/6cyl	1100 kg	95 L	68mm	Restrictor: G55-E0398 FIA-restrictor design
KTM X-BOW GT4	2000cc/4cyl	1130 kg	70 L	Max Pboost 2,0 bar Max rpm 7000 rpm (at all gears)	
LOTUS EVORA GT4		Tba	Tba	Tba	
MCLAREN 570S GT4	3800cc/8cyl Turbo	1440 kg	110 L	2019 MAP ECU BOP 2020	
MERCEDES AMG GT4	4000cc/8cyl	1460 kg	100 L	Max Pboost 1,63 bar (Power Level 3) (Max Engine power: 295kW)	
NISSAN 370Z GT4	3800cc/6cyl	1250 kg	100 L	Tba	ECU BOP 2016/2017
PORSCHE 997 CUP GT4	3800cc/6cyl	1250 kg	95 L	NA	ECU BOP 2014
PORSCHE CAYMAN GT4	3800cc/6cyl	1272 kg	100 L	ECU 2018 BOP	
PORSCHE 718 CAYMAN GT4 CS MR	3800cc/6cyl	1330 kg	100 L	ECU MAP BOP 2020	
SIN R1 GT4	6200cc/8cyl	1250 kg	100 L	NA	Max 43,5% Throttle opening and 6000 rpm MAX

* Specified Max Pboost pressure are absolute pressure at ambient of 1010mbar

Toate masinile au obligativitatea de a avea suport greutate, omologat de producator sau confectionat conform schita anexa "Suport Greutati"

3. PORSCHE 991 GT3 CUP

PORSCHE CUP 991-I 3.8

PORSCHE CUP 991-II 4.0

Conform BOP:

Brand & Type	Cylinder capacity	Minimum Weight	Max Refuelling amount	Remarks
PORSCHE CUP 991-I	3800cc	1220 kg	100 L	Models 2013 - 2016 NO Restrictor-Blende
PORSCHE CUP 991-II	4000cc	1240 kg	100L	Models 2017 - 2019 *Restrictor-Blende: 65 mm
* Restrictor Blende must be according "Manthey TZN" drawing				

Nota:

Sunt eligibile in clasa Porsche 991 GT3 CUP

- Suspensie reglabia
- ABS
- Sistem de control al tractiunii

Inaltime minima admisa in clasa Porsche 991 GT3 CUP:

Inalime punte fata fata 75 mm

Inaltime punte spate 95 mm

Dimensiuni cauciucuri:

Hankook

Punte fata 280/660/18

Punte spate 320/710/18

Pachet aero EVO – doar daca este omologat Porsche pentru competitii oficiale Porsche CUP

Toate masinile au obligativitatea de a avea suport greutati, omologat de producator sau confectionat conform schita anexa "Suport Greutati"

4. GT3

PORSCHE 991 GT3 R
PORSCHE 991 GT3 R EVO
AUDI GT3
AUDI GT3 EVO
AUDI LMS ULTRA (2014)
ASTON MARTIN V12 VANTAGE GT3
LAMBORGHINI GT3
ACURA NSX GT3
BMW M6 GT3
CHEVROLET CORVETTE C6-ZR1
FERRARI 458 ITALIA GT3
FERRARI 488 GT3
Ford GT3 (Lambda)
Conform BOP:

McLaren MP4-12C GT3
McLaren 650S GT3
McLaren 720 GT3
MERCEDES SLS AMG GT3
MERCEDES AMG GT3
MERCEDES AMG GT3 EVO
NISSAN GT-R GT3
NISSAN GT-R Nismo GT3 (GT3-048)
RADICAL SPORTSCARS RXC TURBO GT3
RENAULT SPORT RS01
SCG 003C
SRT VIPER GT3-R

Brand & Type	Greutate Minima [kg]	Restrictor	Inaltime	Remark
ASTON MARTIN V12 VANTAGE GT3	1280	2x41.5		FIA-restrictor design
AUDI R8 LMS Ultra	1245	2x47.5		Up to si inclusive 2014
AUDI R8 LMS GT3 (GT3-038) Evo 2018	1260	2x40		Fia - restrictor design
AUDI R8 LMS GT3 (GT3-038) Evo 2019	1270	2x40		FIA-restrictor design
BENTLEY CONTINENTAL GT3	1295	None		Max Pboost ratio/rpm: 1,86/4000; 1,78/4500; 1,68/5000; 1,62/5500; 1,56/6000; 1.47//6500; 1,39/7000; 1,28/>7250
BMW M6 GT3	1310	None		Max Pboost ratio/rpm: 1,78/4000; 1,86/4500; 1,92/5000; 1,94/5500; 1,89/6000; 1.73/6500; 1,65/7000
CHEVROLET CORVETTE C6-ZR1	1200	2x32.1		
FERRARI 488 GT3	1300	None		Max Pboost ratio/rpm: 1,47/4000; 1,51/4500; 1,56/5000; 1,60/5500; 1,63/6000; 1.59//6500; 1,54/7000; 1,49/>7250
LAMBORGHINI HURACAN GT3 Evo2018	1280	2x39		FIA-restrictor design
LAMBORGHINI HURACAN GT3 Evo2019	1310	2x39		FIA-restrictor design
McLaren MP4-12C GT3	1255	2x36		Max Pboost ratio/rpm: 1,82/4000; 1,80/4500; 1,78/5000; 1,76/5000; 1,72/6000; 1,65//6500; 1,59/7000; 1,53/>7500
MERCEDES SLS AMG GT3	1330	2x38		FIA-restrictor design
MERCEDES AMG GT3 (2019)	1330	2x35		FIA-restrictor design
NISSAN GT-R Nismo GT3 2018(GT3-048)	1300	None		Max Pboost ratio/rpm: 2,00/4000; 2,00/4500; 2,00/5000; 1,95/5500; 1,95/6000; 1.95/6500; 1,90/6900; 1,70/7000
PORSCHE 911 GT3 R (991 I & 991 II)	1240	2x41.5		FIA-restrictor design
RADICAL SPORTSCARS RXC TURBO GT3	1170	2x45	50mm 50mm	
RENAULT SPORT RS01 Configuration BOP GT3	1200	Tba		Max Pboost ratio/rpm1,85 (at all rpm)(acc. Technical form SP-X 010 2018 & modified air-inlet)

Toate masinile au obligativitatea de a avea suport greutate, omologat de producator sau confectionat conform schita anexa "Suport Greutate"

5. GTX

LAMBORGHINI HURACAN ST
LAMBORGHINI HURACAN ST EVO
FERRARI 458 ITALIA Challenge
FERRARI 488 Challenge
FERRARI 458 ITALIA Challenge EVO

In clasa GTX pot participa si GT-uri care nu detin fisa omologare FIA, autoturisme dezvoltate de echipe.

Conditii participare in clasa GTX, autoturisme neomologate:

- structura de rezistență a mașinii (rollcage) trebuie să corespundă normelor Anexei J FIA;
- mașina trebuie să fie prevăzută cu contact general declanșabil din interior și exterior;
- masina trebuie sa fie dotata cu stingător de incendiu declanșabil din interior și exterior;
- elemente de remorcare (fata+spate) omologate (cârligul metalic este interzis);
- scaunele, centurile, protecțiile de pe rollbar și plasele de la geamuri trebuie să fie omologate;
- stopuri, semnalizări, lumini de zi si lumini de ploaie funcționale;
- camere video orientate pe sensul de mers care să înregistreze toate sesiunile;

Nota:

Orice autoturism din clasa GTX, care va fi mai rapid decat primul GT3, va fi supus BOP-ului, primind restrictii, performantele fiind limitate pana la timpul primului autoturism din clasa GT3.

Toate masinile au obligativitatea de a avea suport greutate, omologat de producator sau confectionat conform schita anexa "Suport Greutati"

6. Caracteristici tehnice Clasa CN

- CN conform fisa FIA – generatia 3
- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost)
- Motor aspirat admis, Honda maxim 2000 cmc conform fisa FIA #N5716.
- Motor turbo admis, Peugeot maxim 1600 cmc conform fisa FIA.
- Caroserie carbon admisa
- Greutate minima fara pilot si carburant 580 kg
- Capacitate rezervor maxim 80 l
- Benzina admisa cu cifra octanica maxim 100
- Sunt interzisi orice fel de aditivi de benzina
- Turatia maxima nu poate depasi 8200 ture pentru motoarele Honda
- Diametrul clapetei de acceleratie nu poate depasi 64 mm, pentru motoarele Honda.
- Pentru masinile cu motoare turbo, singurul model admis, este PEUGEOT EP6FDTR, 1600 cmc cu injectie directa, motor omologat FIA.
- Puterea maxima admisa este de 260 Cp, dar nu poate depasi puterea din fisa de omologare a masini.
- Jante 13"
- Cauciucuri fata 180/550 R13 Hankook
- Cauciucuri spate 240/570 R13 Hankook
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

Masini Adimise in clasa CN

- 1) NORMA M 20 FC
- 2) WOLF GB 08
- 3) LIGIER JS 53
- 4) TATUUS PY 012
- 5) JUNO CN 2012
- 6) OSELLA PA 21P
- 7) Ligier JS 51 51 (2400Ccmc) Conform fisa de omologare JS 51 Exceptie fiind doar motorul de 2400cmc
- 8) Orice alt model de CN insotita de fisa FIA

IN CLASA CN NU SUNT ADMISE MONOPOSTURI CHIAR DACA AU ROTILE ACOPERITE.

Greutati si Restrictor clasa CN

Chassis Manufacturer	Chassis Model Name	Engine	Car weight (kg)			Restrictor
			Minimum Weight	Ballast	Final	
Wolf Racing Cars	GB08 TORNADO	V Motor - Turbo engine	580	+60	640 kg	41mm
Wolf Racing Cars	GB08	V Motor - Turbo engine	580	+20	600 kg	41mm
Wolf Racing Cars	GB08 CN	Honda engine	580	0	580 kg	64mm
Norma	M20FC	Honda engine	580	0	580 kg	64mm
Norma	M20FC	Peugeot EP6 - FIA CN Turbo engine (+NVO)	580	0	580 kg	32mm

Boost Pressure control:

Engine	V Motor - Turbo engine	V Motor - Turbo engine
Chassis Model	GB08 TORNADO	GB08
RPM	Pboost limit (barA)	Pboost limit (barA)
4000	1.4	1.6
4500	1.4	1.6
5000	1.4	1.6
5500	1.4	1.6
6000	1.4	1.6
6500	1.4	1.6

BOP-ul poate fi stabilit in interiorul clasei CN, cu scopul de a uniformiza performantele masinilor din aceasta clasa.

O masina va fi supusa BOP-ului, in interiorul clasei CN, in situatia in care este mai rapida cu 2 secunde, decat urmatoarea masina din clasa CN.

BOP-ul va fi stabilit de organizator, si poate fi: greutate suplimentara, restrictor admisie, inaltime, camber etc.

Toti participantii vor trebui sa detina, in timpul verificarii tehnice, fisa de omologare a masinii (FIA)

Benzina cu cifra octanica de 102 este interzisa.

Aditivi de benzina sunt interzisi, benzina admisa fiind doar benzina ce poate fi achizitionata din benzinarie.

Timul ideal, se va calcula si pe sectoare, in diferite tururi chiar in sesiuni diferite.

Nici o masina din clasa CN, in urma aplicarii BOP-ului, nu va fi incetinta mai mult de 1,37 (timp referinta Motorpark).

Exemple (timpi sunt exprimati doar ca exemplu si se refera la timpi pe circuitul MotorPark Romania):

- a) Prima masina din clasa CN are un timp ideal de 1,38, iar restul masinilor din clasa CN, au un timp ideal de 1.41. In aceasta situatie, chiar daca diferenta dintre cele 2 masini este mai mare de 2 secunde, masina care merge 1.38 nu fa fi supusa BOP-ului.
- b) Prima masina din clasa CN are un timp ideal de 1,36, iar restul masinilor din clasa CN, au un timp ideal de 1.40.
In aceasta situatie prima masina va fi supusa BOP-ului, dar BOP-ul, va incetini masina doar pana la 1,37.

Toate masinile au obligativitatea de a avea suport greutati, omologat de producator sau confectionat conform schita anexa "Suport Greutati"

7. Caracteristici tehnice Clasa CN2

In clasa CN2 (denumire generica) sunt admise mai multe modele de masini, pe de o parte CN modele generatia 2 (modele de la pct.1 la pct.5) pe de alta parte alte biposturi ce sunt admise (modele de la pct.6 – pct.8)

I. CN generatia 2 (masini de la pct.1 la pct.5) caracteristici tehnice generale:

- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost)
- Singurul motor admis, este Honda conform fisa FIA #N5716
- Greutate minima fara pilot si carburant 560 kg pentru masinile de la pct 1 pana la pct.5
- Capacitate rezervor maxim 80 l
- Benzina cu cifra octanica admisa maxim 100
- Sunt interzisi orice fel de aditivi de benzina
- Turatia maxima nu poate depasi 8200 ture.
- Diametrul clapetei de acceleratie nu poate depasi 64 mm.
- Puterea maxima admisa este de 260 Cp, dar nu poate depasi puterea din fisa de omologare a masini.
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

II. Funyo SP5 (pct.6) caracteristici tehnice generale:

- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost).
- Motor Peugeot 1.600 cmc turbo, EP6FDTR (308 GTI) 270 cai putere la 6500 ture.
- Greutate minima fara pilot si carburant 670 kg.
- Jante si cauciucuri conform fisa producator.
- Rezervor 70 l
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

III. Radical SR8 – Generatia 3 (pct.7) caracteristici tehnice generale:

- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost).
- Motor Radical 2.700 cmc, 411 cai putere la 10500 ture.
- Greutate minima fara pilot si carburant 725 kg.
- Jante si cauciucuri conform fisa producator.
- Rezervor 76 l
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

IN CLASA CN2 NU SUNT ADMISE MONOPOSTURI CHIAR DACA AU ROTILE ACOPERITE.

Masini Admise in clasa CN 2

- 1) NORMA M 20 F
- 2) LIGIER JS 49 cu kit aerodynamic EVO
- 3) LIGIER JS 51
- 4) JUNO CN 2009
- 5) Orice alt CN generatia 2
- 6) Funyo SP05 /670kg
- 7) RADICAL SR8 – generatia 3
- 8) RADICAL SR8 – generatia 2
- 9) RADICAL SR8 – generatia 1

IN CLASA CN2 NU SUNT ADMISE MONOPOSTURI CHIAR DACA AU ROTILE ACOPERITE.

Masunile inscrise in Clasa CN2, ce sunt mai rapide de 1,38 (timp ideal Motorpark Roamnia), vor intra automat in clasa CN.

In urma treceri a unei masini, din clasa CN2 in clasa CN, aceasta va pierde toate punctele acumulate in clasa CN2, consecinta a faptului ca masina a fost incadrata gresit.

Daca, in acel moment, in campionat sunt doua sau mai multe masini, aceiasi marca, model si generatie, cu masina ce a fost mai rapida de 1.38, toate masunile se vor muta in clasa superioara (clasa CN).

Incepand cu acea data, nici o alta masina, nou inscrisa, identica ca marca, model si generatie nu se va mai putea inscribe la clasa CN 2.

Exemplu:

Radical SR8 Generatia 3, in etapa a 4 a, timpul ideal realizat este de 1,37.999.

Incepand cu urmatoarea etapa, respectiv etapa 5, trece la clasa CN, impreuna cu toate Radicalurile SR8 Generatia 3.

Toate masunile au obligativitatea de a avea suport greutati, omologat de producator sau confectionat conform schita anexa "Suport Greutati"

8. Caracteristici tehnice clasa CN3

In clasa CN3 (denumire generica) sunt admise mai multe modele de masini, pe de o parte CN modele generatia 1 (modele de la pct.1 la pct.5) pe de alta parte alte biposturi ce sunt admise (modele de la pct.6 – pct.8)

IV. CN generatia 1 (masini de la pct.1 la pct.5) caracteristici tehnice generale:

- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost)
- Singurul motor admis, este Honda conform fisa FIA #N5716
- Greutate minima fara pilot si carburant 560 kg pentru masinile de la pct 1 pana la pct.5
- Capacitate rezervor maxim 80 l
- Benzina cu cifra octanica admisa maxim 100
- Sunt interzisi orice fel de aditivi de benzina
- Turatia maxima nu poate depasi 8200 ture.
- Diametrul clapetei de acceleratie nu poate depasi 64 mm.
- Puterea maxima admisa este de 260 Cp, dar nu poate depasi puterea din fisa de omologare a masini.
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

V. Radical SR3 (pct.6) toate generatiile caracteristici tehnice generale:

- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost).
- Motor maxim maxim 1.500 cmc.
- Greutate minima fara pilot si carburant 540 kg.
- Jante si cauciucuri conform fisa producator.
- Rezervor conform fisa producator
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.
- Masinile trebuie sa respecte fisa producatorului.

VI. Radical SR4 – (pct.7) caracteristici tehnice generale:

- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost).
- Motor Radical maxim 1.500 cmc.
- Greutate minima fara pilot si carburant 540 kg.
- Jante si cauciucuri conform fisa producator.
- Rezervor conform fisa producator
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

VII. Radical SR5 – (pct.7) caracteristici tehnice generale:

- Masina va trebui sa aibe 2 locuri (bipost).
- Motor Radical maxim 1.500 cmc.
- Greutate minima fara pilot si carburant 540 kg.
- Jante si cauciucuri conform fisa producator.
- Rezervor conform fisa producator
- Lumini obligatori fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

Masini Adimise in clasa CN 3

- 1) NORMA M 20 – an fabricatie maxim 2007
- 2) LIGIER JS 49 fara kit aerodynamic EVO
- 3) JUNO CN SSE
- 4) MERLIN MP23
- 5) Orice alta masina insotita de fisa FIA
- 6) RADICAL SR3
- 7) RADICAL SR4
- 8) RADICAL SR5

IN CLASA CN3 NU SUNT ADMISE MONOPOSTURI CHIAR DACA AU ROTILE ACOPERITE.

Masinile inscrise in Clasa CN3, ce sunt mai rapide de 1,41 (timp ideal Motorpark Roamnia), vor intra automat in clasa CN2.

In urma treceri a unei masini, din clasa CN3 in clasa CN2, aceasta va pierde toate punctele acumulate in clasa CN3, consecinta a faptului ca masina a fost incadrata gresit.

9. Caracteristici tehnice clasa Radical SR1

In clasa SR1 sunt admise doar masini Radical SR1, indiferent de generatie.

Aceasta clasa, este o clasa monomarca, si va fi guvernata de regulile tehnice stabilite de importatorul marcii in Romania.

PROCEDURI

A. BRIEFING

Directorul de concurs si organizatorul, va organiza un briefing obligatoriu pentru șefii echipelor înainte de începerea sesiunii de antrenamente libere.

Directorul de concurs si organizatorul, stabilesc un briefing obligatoriu înainte de prima sesiune de calificari, pentru toți piloții admisi în calificari, briefing la care sunt prezenti si șefii de echipa. Ora și locul exact vor fi comunicate în regulamentul particular. În ceea ce privește calendarul, se va menționa dacă briefing-ul este destinat pilotilor și/sau șefilor de echipă, sau dacă există un briefing separat pentru piloti și un briefing separat pentru șefii de echipă.

Toți pilotii și șefii de echipă trebuie să participe pe parcursul întregului briefing și să semneze prezența pe listă. În cazul unei absențe invalide a unui șef de echipă și / sau a unui pilot, se va acorda o penalizare echipei, de 50 euro, pentru fiecare persoana absentă.

Eventuala derogare de a nu participa la briefing, pentru o persoana, trebuie motivată și transmisă în scris organizatorului, cel puțin cu o oră înainte de începerea briefingului. În plus, fiecare pilot și / sau șef de echipă care nu a participat la briefing trebuie să se prezinte, la organizatorul cursului înainte ca mașina să aibe liber pe pistă.

In situatia in care, nu s-a prezentat la briefing un pilot sau seful de echipa, pana nu se va schimba componenta echipei sau cel care nu s-a prezentat la briefing, se prezinta in fata organizatorului, masina nu are voie sa intre pe circuit.

B. GRILA START

La sfârșitul sesiunilor de calificari, cel mai rapid timp stabilit de fiecare mașină va fi publicat oficial.

2 curse de 60 minute+ 1 tur :

Pentru cursa 1:

Grila de start va fi determinată în ordinea celor mai buni timpi stabiliți de mașini în prima sesiune de calificari Pilotul 1

Dacă două sau mai multe mașini au setat același timp, prima mașină care stabilit acest lucru timpul va lua pole position.

Pentru cursa 2:

Grila de start va fi determinată în ordinea celor mai buni timpi stabiliți de mașini în a doua sesiune de calificari Pilotul 2

Dacă două sau mai multe mașini au setat același timp, prima mașină a stabilit acest lucru timpul va lua pole position.

120 de minute + 1 tur:

Grila de start va fi determinată în ordinea celor mai buni timpi stabiliți de mașinile calificate. Dacă două sau mai multe mașini au setat în același timp, prima mașină care a setat timpul va lua prima poziție.

180 de minute + 1 tur:

Grila de start va fi determinată în ordinea celor mai buni timpi stabiliți de mașinile calificate. Dacă două sau mai multe mașini au setat în același timp, prima mașină care a setat timpul va lua prima poziție.

500 Km + 1 tur:

Grila de start va fi determinată în ordinea celor mai buni timpi stabiliți de mașinile calificate. Dacă două sau mai multe mașini au setat în același timp, prima mașină care a setat timpul va lua prima poziție.

Cea mai rapidă mașină va porni din pole position. Grila de pornire există din 2 rânduri de paralele și pe distanțe egale mașini plasate. Locul exact al pole position-ului este specificat pe pista.

Grila finală de start a cursei va fi publicată cel târziu cu o oră înainte de cursă. În cazul în care o mașina nu își poate lua locul pe grila de start, acest loc va fi să fie lăsat liber. Celelalte mașini își vor păstra poziția pe grilă.

C. PROCEDURA DE START

Tur de formare

30 de secunde după desfășurarea semnalului „30 de secunde”, va fi fluturat steagul verde în partea din față a grilei de start, după care mașinile încep un tur de formare, având în fața Safety Car-ului. Toate mașinile sunt obligate să mențină ordinea lor de plecare. În timpul turului de formare, simularea startului este interzisă, pedeapsa fiind unii „Drive Through”, iar formația trebuie menținută cât mai strâns posibil.

Depășirea în timpul turului de formare este permisă numai dacă o mașină nu reușește să pornească de pe loc, iar mașinile din spate nu pot evita depășirea acesteia fără a întârzia nejustificat restul plutonului.

În orice caz, piloții pot depăși doar pentru a restabili ordinea inițială.

Fiecare pilot care nu poate începe turul de formare, așteaptă să plece toate mașinile, ulterior va trebui să-și deschidă ușa. După ce toate celelalte mașini au început turul de formare, mecanicii săi fiindu-le permis să împingă mașina pe pistă pentru a porni motorul, doar sub controlul mareșalilor de cursă.

Mașina poate porni apoi în turul de formare. În situația în care a prins plutonul până la jumătatea circuitului, mașina poate depăși, pentru a intra în pluton pe poziția pe care s-a calificat. În cazul în care mașina prinde plutonul după jumătatea circuitului, nu va mai putea depăși nicio mașină în mișcare, aceasta poziționându-se pe ultima poziție a grilei, respectiv în spatele ultimei mașini.

Dacă, după mai multe încercări, motorul refuză să pornească, mașina trebuie împinsă în pitlane, pe calea cea mai scurtă (aceasta va fi menționată în timpul briefingului de către directorul de concurs), loc unde mecanicii pot reîncerca să pornească mașina.

Fiecare mașină care nu este capabilă să-și mențină poziția pe grila de start în timpul turului de formare, ia startul cursei la sfârșitul grilei. Când mai multe mașini sunt în această situație, noua lor poziție din spatele grilei va fi determinată în funcție de poziția lor inițială la start, la începerea turului de formare.

În timpul turului de formare, toate mașinile trebuie să își regleze viteza, astfel încât să nu depășească distanța de cinci metri față de mașina din față. Fiecare mașină care nu este în măsură să urmeze ritmul sau să respecte distanța, trebuie să părăsească imediat pista și să continue în iarbă sau pe o altă bandă de decelerare. Aceasta va putea să reintre pe pistă când întregul pluton a trecut.

Comisarii și directorul de concurs vor monitoriza această procedură. Fiecare infracțiune împotriva acestei reguli va fi amendată cu un „Drive Through”.

În timpul turului de formare, Safety Car-ul va menține o viteză de aproximativ 80 km/h. La sfârșitul turului de formare, Safety Car va ieși. Mașinile vor continua pe cont propriu, mașina din pole position conducând cu o viteză minimă de 70 km/h și maxim 90 km/h. Un comisar de cursă va monitoriza viteza mașinii din pole position cu radar. Orice diferență între viteza admisă de 70 și 90 km/h înainte de start este sancționată cu un „Drive Through”.

Directorul de concurs va da semnalul de start prin stingere luminile roșii.

În timpul procedurii de pornire (semnalul „3 minute”) și până la finalizarea primului tur, peretele de beton din dreptul startului trebuie să rămână liber, neavând acces nici o persoană, cu excepția oficialilor.

Dacă apare o problemă înainte sau când mașinile ajung la sfârșitul turului de formare, rămâne aprinsă lumina roșie. În același timp panoul „EXTRA FORMATION LAP” va fi afișat. Steagurile galbene vor fi desfășurate de comisarii de cursă. Mașinile vor rămâne în formare cu pole position în frunte și vor începe un nou tur de formare. Safety Car-ul li se va alătura și le va conduce în noul tur.

Circumstanțe excepționale

Dacă începe să plouă după lansarea semnalului „5 minute” sau în turul de formare, cu avizul directorului de concurs, echipelor li se va oferi posibilitatea de a schimba anvelopele, procedura de start fiind modificată. În acel moment, este lansat semnalul „Start Delayed”. Procedura de pornire va fi repornită din punctul în care este implementat semnalul „10 minute”.

În circumstanțe excepționale, cursa poate fi pornită din spatele Safety Car-ului.

Safety Car-ul este marcat de cuvintele „Safety Car” în litere având aceleași dimensiuni ca numerele cursei, în spate și laterale. Mașina va avea lumini rotative portocalii pe acoperiș.

D. SAFETY CAR (FIA International Sporting Code, Appendix H, article 2.9)

Safety Car poartă cuvintele „SAFETY CAR”, în litere având aceleași dimensiuni ca și numerele de concurs, în spate și laterale. Mașina va avea lumini rotative portocalii pe acoperiș.

Safety Car este condus de un conducător auto cu experiență sau de un conducător auto cu cunoștințe despre circuit.

La bord va fi un observator care este capabil să recunoască toate mașinile din cursă și care va fi în contact radio permanent cu conducerea cursei.

În momentul în care pitlane-ul este deschis pentru cursă, Safety Car-ul trebuie să fie la locul său în fața grilei până la și inclusiv semnalul de 5 minute. În acel moment acoperă un tur complet înainte de a părăsi pista.

Safety Car-ul poate fi pus în funcțiune pentru a neutraliza cursa la decizia Directorului de concurs. Acesta va fi utilizat numai dacă pilotii sau oficialii sunt în pericol fizic imediat, dar circumstanțele nu sunt de natură să necesite oprirea cursei.

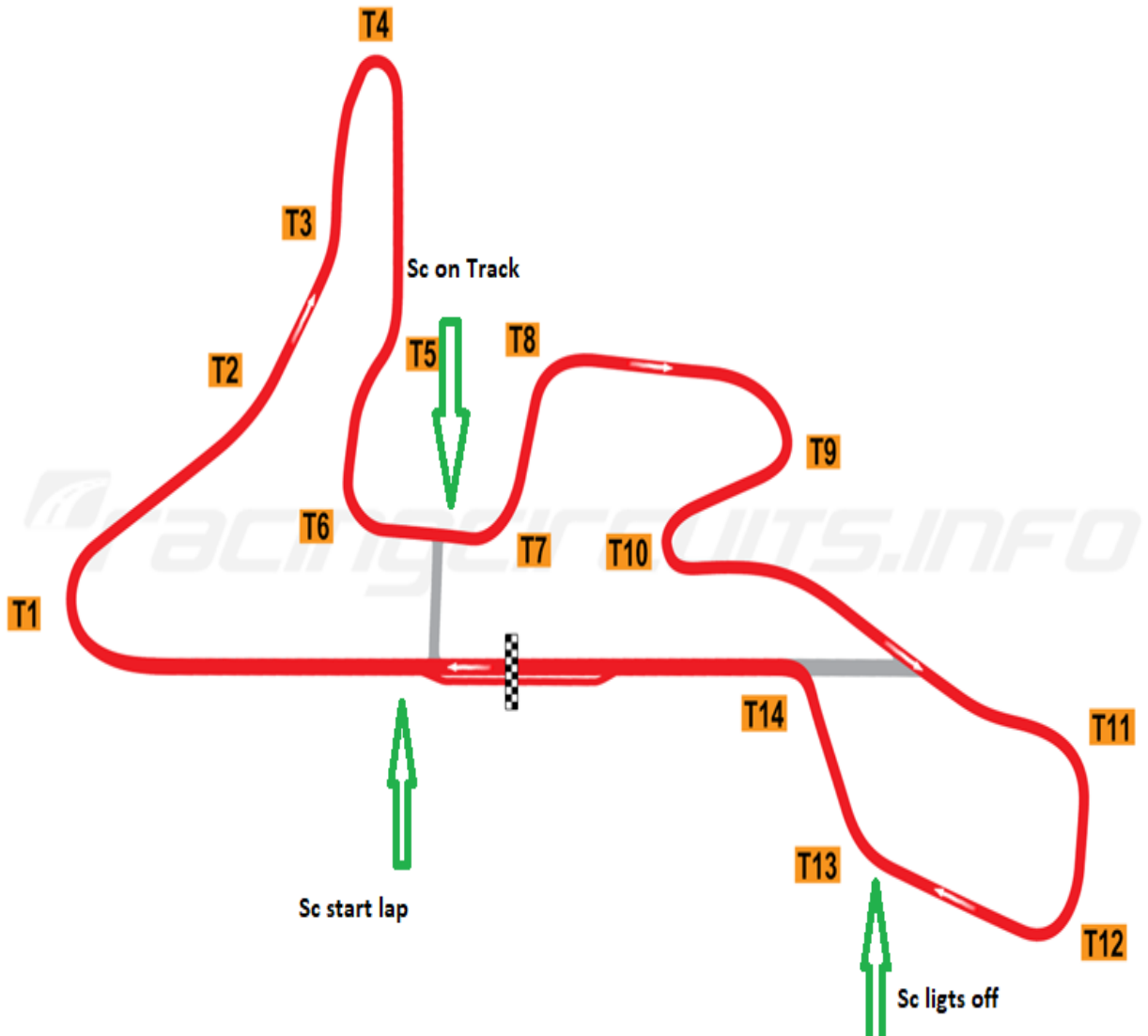
Fiecare infracțiune împotriva reglementărilor privind mașina de siguranță va fi amendată cu un „Drive Through”.

Procedură

Când directorul de concurs dă ordin să fie folosit Safety Car-ul, toate posturile de observare vor afișa steaguri galbene imobile și semnalul „SC”, care va fi menținut până când intervenția Safety Car-ul s-a încheiat. Toate mașinile își vor reduce viteza și depășirile sunt strict interzise.

Safety Car-ul, cu luminile portocalii aprinse, pornește de la locul menționat în timpul briefingului și se alătură plutonului în fața liderului cursei.

Toate mașinile din cursă trebuie să se alinieze în spatele mașinii de siguranță la rând la o distanță de cel mult 5 m fata de masina din fata. Depășirea este strict interzisă.





Safety car on track



E. Procedura alimentare

Alimentarea cu combustibil este permisa doar in locurile special amenajate de catre organizator.

Alimentarea se va efectua doar cu pompa manuala avand pistol cu sistem automat de blocare. Pistolul trebuie sa aiba un debit maxim de 60 litri pe minut.

Personalul desemnat de catre echipa va fi format din minim 3 persoane. Acestia vor fi echipati cu :
Combinezon omologat, Manusi omologate, incaltaminte omologata, cagula omologata si ochelari (ski)

Doi mecanici vor alimenta cu combustibil iar al treilea va asista cu un stingator pregatit sa intervina in orice moment.

Masinile dotate cu motor aspirat sunt obligate sa opreasca motorul pe durata alimentarii cu combustibil.

Masinile dotate cu motare supralimentate nu sunt obligate sa opreasca motorul.

Nu este permisa nici un fel de interventie mecanica la automobil in timpul alimentarii cu combustibil.

F. Funcția șefului echipei

Fiecare concurent trebuie să desemneze în scris și pe numărul de cursă un șef de echipă și va delega competențe către el / ea pentru toate atribuțiile menționate în continuare cu privire la campionatul de anduranță.

Detaliile șefului echipei trebuie transferate cel târziu 2 ore înainte de începerea primei sesiuni de calificare.

Liderul echipei nu poate avea capacitatea de pilot, al nici unei mașini din Campionatul de anduranță. El / Ea este separat și împreună cu echipa responsabil, asigurându-se că toate condițiile prezentelor reglementări sunt întotdeauna îndeplinite și respectate.

Sarcina șefului echipei include, printre altele, următoarele:

- Completarea corespunzătoare a formularului de înscriere înainte de termen;
- Transmiterea numelui șefului echipei cel târziu cu 2 ore înainte de calificare;
- Asigurarea faptului că pilotii săi și el însuși se prezintă la briefing;
- Control administrativ;
- Asigurarea faptului că mașina și / sau pilotii săi respectă reglementările tehnice;
- Înainte de finalizarea verificării tehnice și administrative, comunica, organizatorului, compoziția echipei care va participa la cursa dacă s-a modificat ceva față de formularul de înscriere;
- Acceptarea publicității obligatorii și montajul elementelor impuse de organizator
- Verifica dacă transponderul este în poziția corectă după schimbarea pilotilor;
- Accepta și semnează instrucțiunile sau comunicările oficialilor;
- Să fie la funcționarul de la curs, la Comisia pentru sport și la tehnic
- Va fi la dispoziția Comisiei de concurs pe tot parcursul cursei, a calificărilor sau a antrenamentelor oficiale.
- Raspunde în fața organizatorilor pentru membrii echipei, mecanicii și pilotii, și se asigură ca aceștia respectă regulamentul.
- Prezintă mașina la control, cu îmbrăcăminte, cască și publicitate obligatorie.
- Șeful de echipă participă la revizia tehnică și ia la cunostință pe semnatura

G. Transpondere cu ID pilot

Pentru beneficiul cronometrării, fiecare mașină trebuie să aibă un transponder cu ID-ul șoferului.

Pe parcursul întregului eveniment, pilotii / echipa sunt responsabili pentru funcționarea transponderului și poziția corectă a ID-ului șoferului.

Dacă mașina este în cursă, cu ID-ul șoferului în poziția greșită, echipa trebuie:

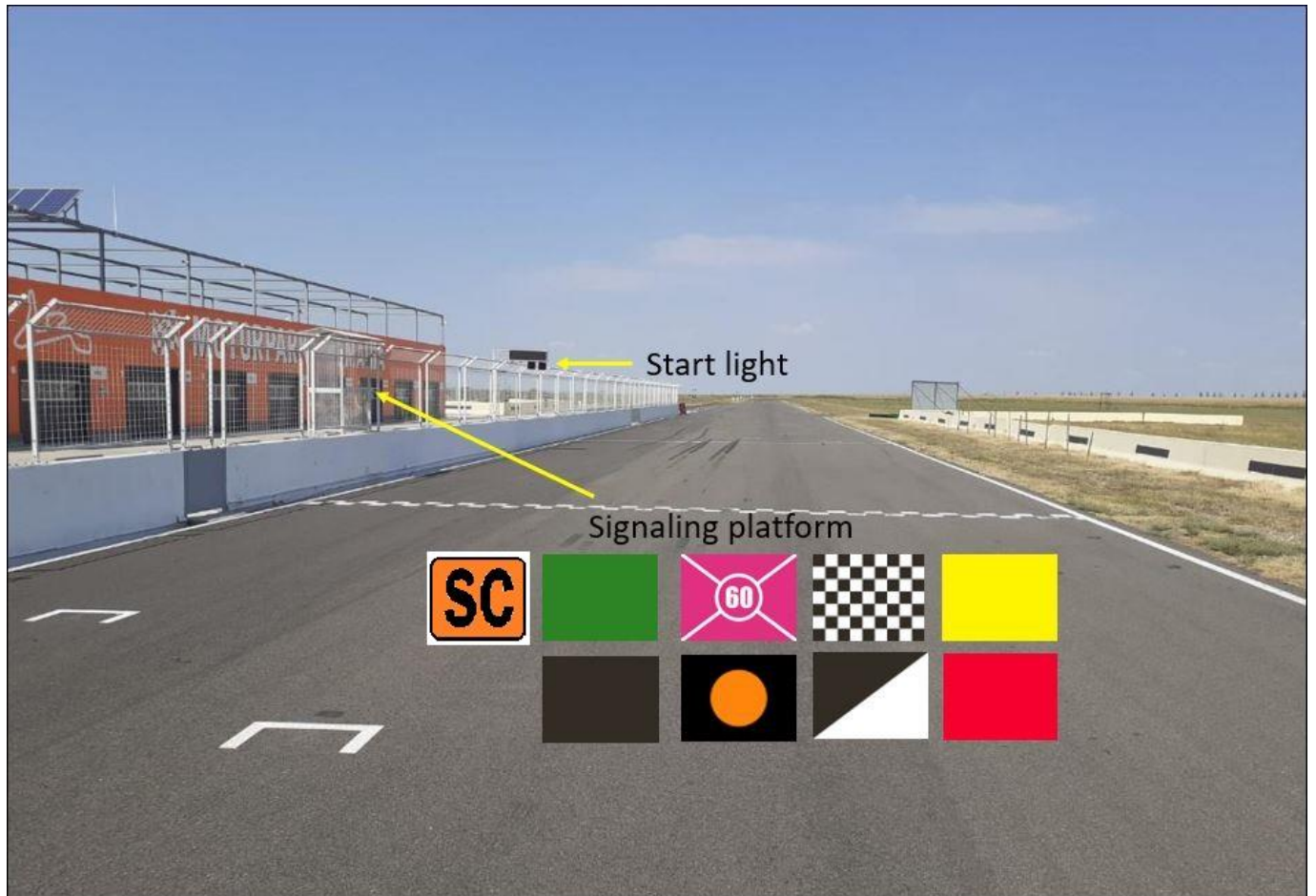
- Reparați poziția corectă a ID-ului șoferului
- Trimiteți un raport directorului de concurs în termen de 20 de minute după momentul în care mașina a ieșit din pitlane (time pit out).


Dacă una dintre aceste 2 condiții nu este îndeplinită, penalizarea va fi de 1 Tur.

Optional pentru sezonul 2021

Obligatoriu din sezonul 2022

H. STEAGURI SI SEMNALIZARI



Steag	Semnificație
 Verde	<p>Sfârșitul pericolului. Poate fi, de asemenea, afisat la intrarea la boxe pentru a indica faptul că boxele sunt deschise și semnalează sfârșitul unei sector cu steag galben.</p>
 Galben	<p>Atenție locală sau precauție completă. Dacă steagul este ținut drept, pilotii trebuie să circule cu atenție, datorită unui pericol. Dacă steagul este fluturat, este necesar ca șoferii să încetinească din cauza unui pericol iminent pe pistă. Pe tot parcursul acțiunii steagului galben, depășirile sunt interzise.</p>
 Cod 60	<p>Obliga toți pilotii să circule cu maxim 60 de km/h pentru minimizarea/inlaturarea pericolelor. Depășirile sunt interzise.</p>
 Steag cu dungi verticale galbene și roșii	<p>Schimbare de aderență / resturi / ulei / pistă alunecoasă.</p>
 Alb	<p>Vehicul lent pe pistă (FIA).</p>
 Negru	<p>Descalificare. Invocă un șofer la boxe pentru nerespectarea regulilor, sau când o mașină suferă o defecțiune mecanică periculoasă.</p>
 Steag negru cu cerc portocaliu	<p>O problemă mecanică periculoasă la o anumită mașină, iar ea trebuie să revină la boxe (numai FIA).</p>

 <p>Steag divizat în diagonală - partea superioară stângă negru / partea inferioară dreapta alb</p>	<p>Comportamente nesportive (doar <u>FIA</u>), cum ar fi: conducerea în mod intenționat a unei alte mașini în afara pistei, sau provocarea unei altercații cu un alt șofer.</p>
 <p>Albastru</p>	<p>Mașină mai rapidă care se apropie (<u>FIA</u>), avertizare locală</p>
 <p>Rosu</p>	<p>Semnalizeaza incetarea sesiunii curente, datorita unui pericol iminent. Cand este afisat in ultimele 3 posturi de arbitraj, semnalizeaza incetarea sesiunii de antrenament. Pilotii sunt obligati sa circule cu atentie, cu viteza redusa si sa paraseasca pista la prima intalnire a iesirii catre pit-lane/paddock</p>
 <p>Steag alb-negru în carouri</p>	<p>Sesiune încheiată. Liderul cursei este câștigător, iar șoferii trebuie să încetinească până la o viteză sigură după ce traversează linia de sosire.</p>

I. Sanctiuni si penalizari

A. Abatere sportiva:

- comportamentul nesportiv (schimbarea directiei de mers in mod intentionat de doua ori,(Daca masina schimba la dreapta sau la stanga directia de mers o singura data dupa care revine in acea pozitie , aceasta procedura este legala !Daca mai scimba inca o data directia atunci va fi penalizat) penalizare Drive Through.
- injurii sau semene obscene fata de alt concurent, staf sau orice participant la eveniment, blocarea unui concurent in mod nesportiv samd) vor fi sanctionate cu "Stop and Go" 1 minut.
- La a doua abatere sportiva echipajul va fi eliminat din cursa.

B. Abatere in timpul turului de formare:

- Nerespectarea distantei fata de autoturismul din fata va fi sanctionata cu un "Drive Through".
- Nerespectarea interdictiei de depasire dupa jumatarea circuitului va fi sanctionata cu un "Drive Through"
- Nerespectarea vitezei liderului, dupa iesirea Safety Car-ului, respectiv viteze cuprinsa intere minim 70/km si maxim 90/km, cu maxim 2 km/h, va fi sanctionata cu un "Drive Through"

C. Depasirea unui concurent in momentul in care se afla pe circuit Safety Car-ul:

- Se sanctioneaza cu un "Stop and Go 1minut"

D. Nerespectarea vitezei de 60Km/h, in timpul afasarii steagurilor Cod 60, respectiv mersul cu o viteza mai mica de 52 km/h

- se sanctioneaza cu un "Drive Through"

E. Nerespectarea steagurilor albastre:

- Concurentul va fi penalizat cu Drive Through daca dupa afisarea primului steg albastru in urmatoarele 4 posturi de comisari nu permite depasirea celui din spate.

F. Depasirea vitezei pe pit lane va fi sanctionata cu 2s/km si amenda de 200 lei

G. Depasirea timpului de intrare in fereastra oficiala de pit obligatoriu:

- Se sanctioneaza cu 75 secunde adaugate la timpul final.
- Daca concurentul nu executa pitul obligatoriu va fi descalificat.

H. Nerespectarea semnalizarii oficialilor cursei:

- Penalizari la latitudinea Directorului de cursa in functie de gravitatea situatiei.

I. Depasirea pe steag galben:

- Va fi sanctionata cu un Drive Through.

J. Nerespectarea timpului de stat la pit:

- Fiecare secund avă fi penalizata cu 5 sec la timpul total . Intrarea in urmatoarea secunda se penalizeaza tot cu 4 secunde (exemplu 08 secunde=5sec penalizare , 1.1 secunde=10sec penalizare).

K. Nerespectarea numarului de mecanici:

- Pe linia boxelor este permis un efectiv de maximum 4 mecanici autorizati per echipaj. Team managerul nu poate efectua operatiuni de ordin mecanic. Personalul trebuie să stea în boxă pe parcursul sesiunilor, atunci când mașina rulează pe circuit.

- In situatia in care se va constata ca mai mult de 4 mecanici ai echipei sunt prezenti pe pit-lane, sau mai mult de 4 mecanici intervin asupra vehiculului, echipa va fi penalizata cu un drive through.

L. Linia boxelor este compusă din două benzi:

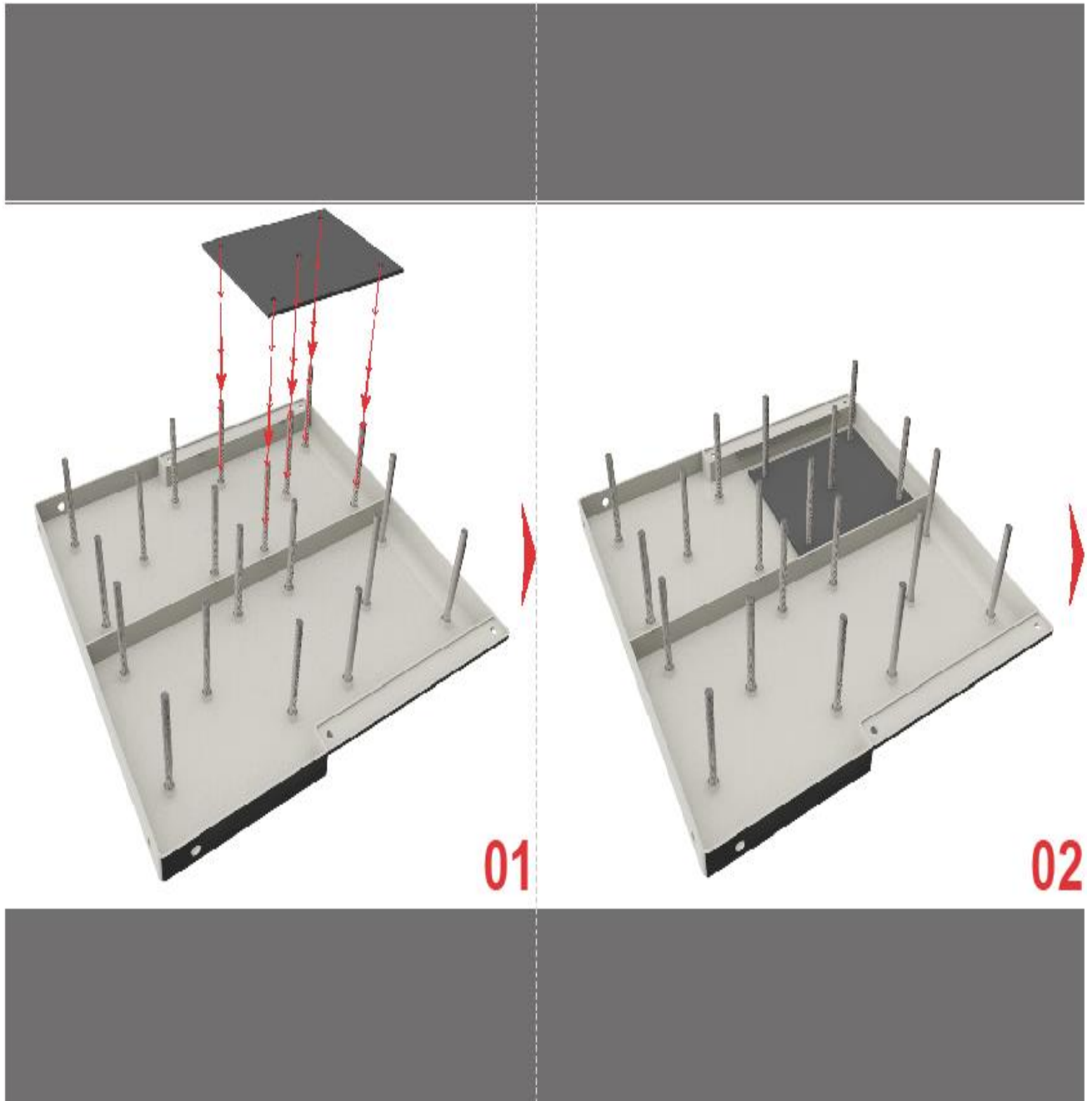
- banda de lângă boxe (banda de lucru), în care accesul mașinilor de concurs este permis doar în dreptul boxei aferente echipajului;
- banda de accelerare, unde se respectă viteza impusă.
- Dincolo de banda de accelerare, pe zidul boxelor, este permis accesul doar pentru oficiali, piloți, team manageri și mecanici ai echipajelor înscrise.
- Fiecare schimb de piloți, schimb de anvelope, realimentare și penalizare în timp trebuie gestionată de către echipă. Alimentarea în cursă va avea loc în zone special amenajate și delimitate.
- Schimbul de piloți se efectuează pe banda de lucru, la fel și schimbul de anvelope și reparațiile minore. Doar reparațiile de durată se efectuează în boxă, unde mașina trebuie împinsă de către mecanici, nu prin puterea proprie.

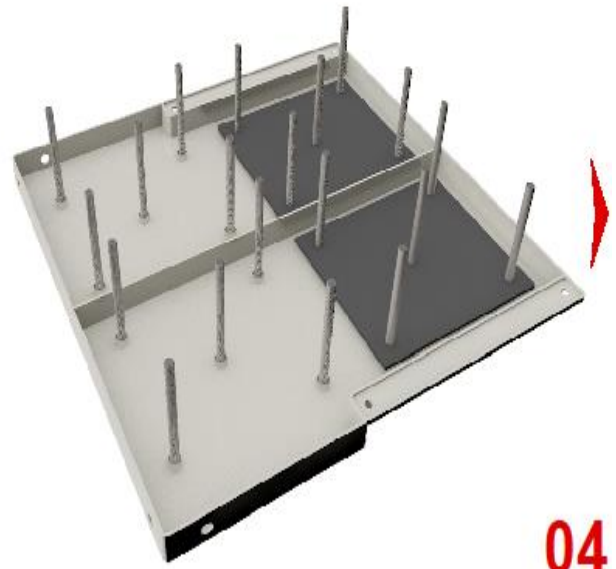
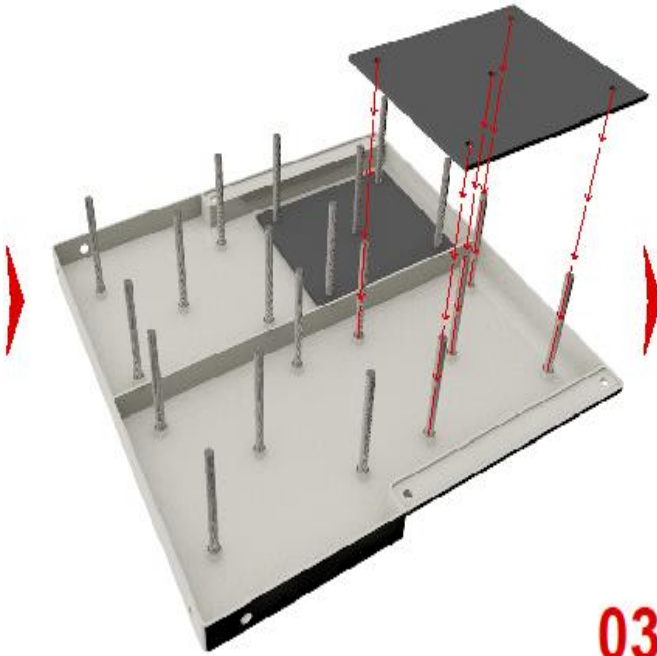
Din momentul in care o echipa a fost instintata ca a fost sanctionata cu un "Drive Through" sau un "Stop and Go 1 minut" are la dispozitie maxim trei ture sa satisfaca penalizarea, in caz contrar penalizarea se va dubla. Daca nici dupa dublarea penalizarii pilotul nu executa Drive Through , acesta va fi exclus din cursa.

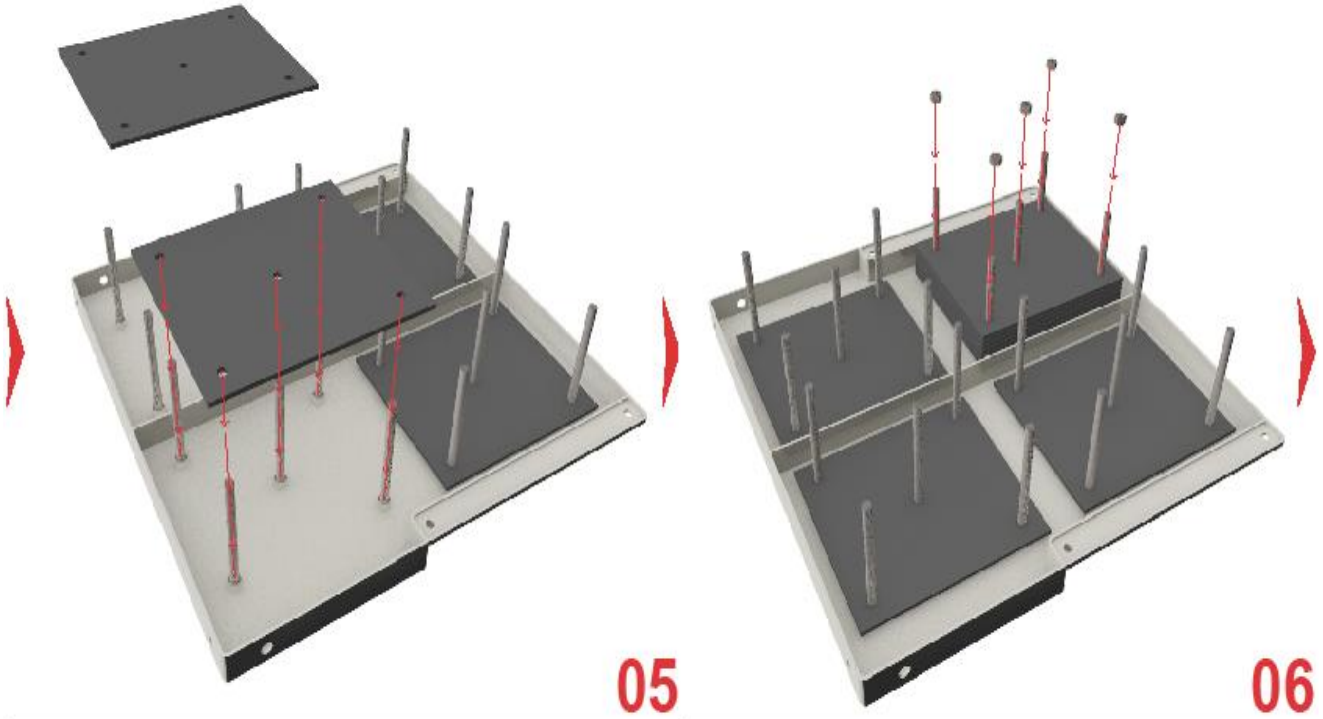
- Defintii :

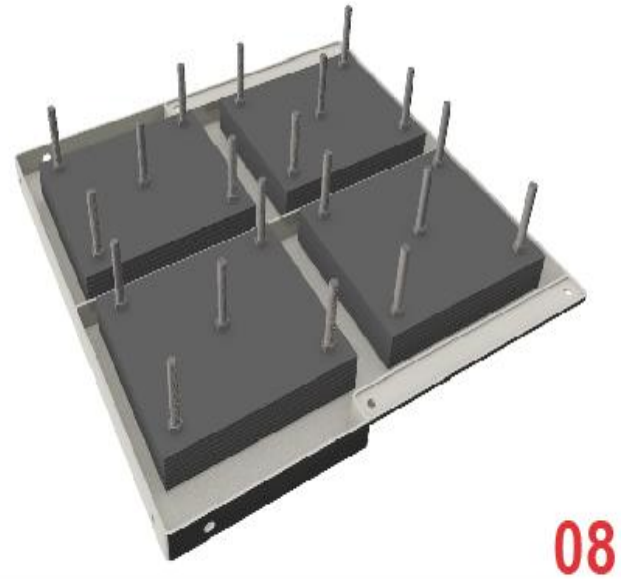
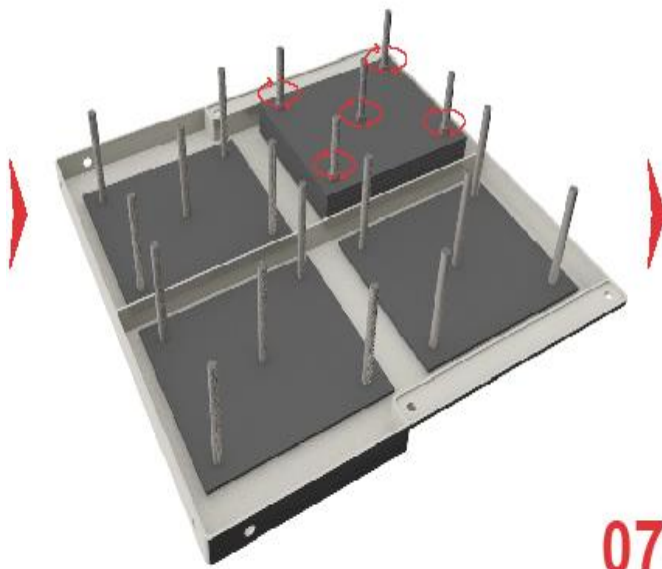
- Drive Through : Pilotul trebuie sa treaca pe linia boxelor cu viteza maxima admisa si sa reintere pe circuit fara a se opri la boxe.
- Drive Through cu stop and go : Pilotul trebuie sa intre la boxe , sa se opreasca pe loc (Roata sa nu mai fie in miscare) in dreptul boxei lui pe work lane dupa care sa reintere pe circuit.
- Drive Through cu penalizare de timp : Pilotul trebuie sa intre la boxe sa se opreasca in dreptul boxei lui pe work lane si sa stea pe loc perioada de timp cu care a fost penalizat.

J. Schita Suport Greutati









K. AIM SCRUTINEERING (AIM EVO 5)

Clasele care sunt obligate sa aibe montat in masina AIM SCRUTINEERING:

- Clasa GT4
- Clasa Porsche 991 Cup
- Clasa GT3
- Clasa CN

Sistemul AIM SCRUTINEERING, este impus in vederea obtinerii de catre organizator a tuturor informatiilor necesare, in vederea verificarii incalacarilor regulamentului tehnic.

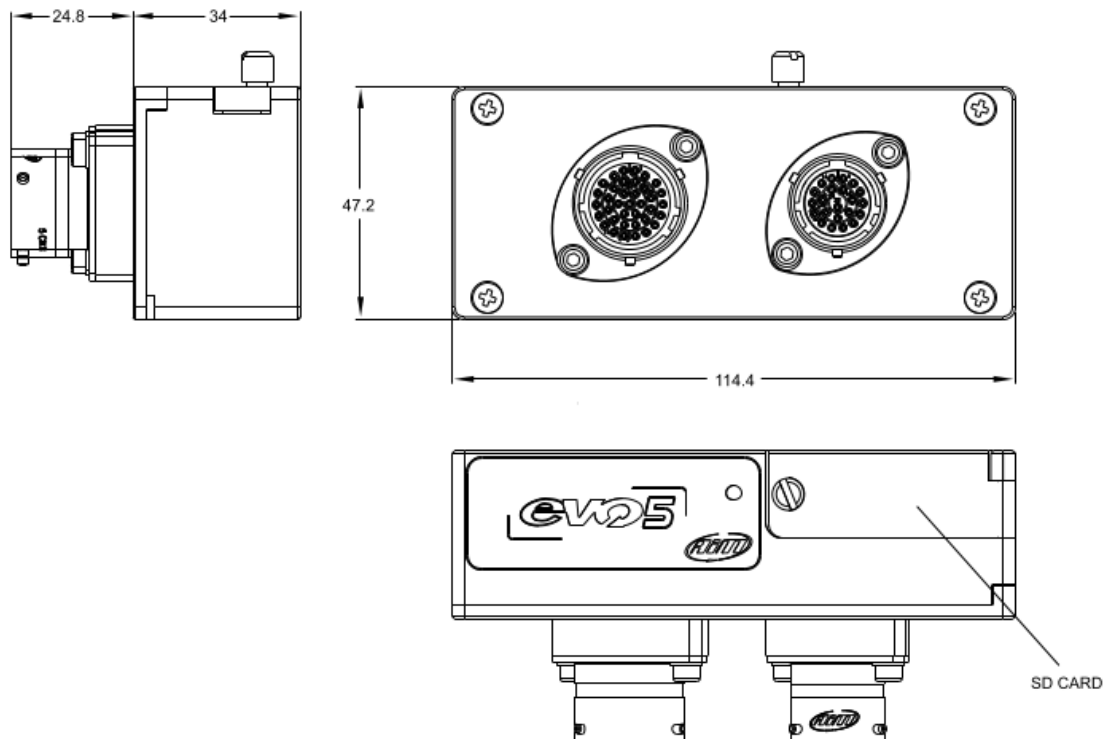
Ficare participant va solicita organizatorului, lista de senzori impusi pentru clasa din care face parte.

La verificarea tehnica a masinii, fiecare participant va primi un card de memorie, card ce va fi sigilat pe perioada competitiei. In orice moment (antrenamente libere, calificari, cursa), organizatorul are dreptul sa verifice informatiile inregistrate pe card.

In situatia in care, un participant sterge sau deterioreaza cardul, va fi eliminat din competitie, neputand puncta indiferent de pozitia pe care a terminat cursa.

Este interzisa stergerea sau scoaterea cardului din sistemul de date de catre orice persoana cu exceptia persoanelor autorizate de organizator.

AIM EVO 5



L. VERIFICARI TEHNICE

Verificarile tehnice pentru înscrierea în competiție se vor face în ziua de Sâmbătă a fiecărei etape, începând cu ora 8.30, în zona indicată de organizator, și în ordinea stabilită în Regulamentul particular.

Se vor putea efectua verificări tehnice suplimentare, în orice moment al competiției. Aceste verificări vor fi obligatorii pentru mașinile care poartă urme vizibile de deteriorare ca urmare a unui accident, în urma cărui au fost afectate sisteme de securitate.

Mașinilor considerate neconforme, nu li se va permite continuarea competiției.

În orice moment al competiției, comisarii tehnici pot:

- verifica conformitatea mașinii și a echipamentului competitorului;
- solicita competitorului demontarea unor componente ale mașinii, pentru a verifica conformitatea acestora;
- instala în mașini orice dispozitiv de verificare sau data-logging (vor putea fi făcute verificări inclusiv în timpul manșelor);

Cântărirea mașinilor se va putea face în orice punct al competiției. În cazul în care se folosește balast, acesta trebuie declarat la verificările tehnice inițiale și recut în fișa mașinii.

Verificarile tehnice finale vor avea loc într-o locație și în conformitate cu orarul detaliat întocmit de organizator, publicat în regulamentul particular al competiției.

La cererea Comisarilor Sportivi, fie în urma unei contestații, un automobil poate fi reținut după trecerea liniei de sosire și supus unei verificări tehnice complete și amănunțite, care necesită demontarea acestuia. Verificarea completă, ce implică demontarea automobilelor poate fi efectuată la absolută latitudine a comisarilor sportivi, din oficiu sau ca urmare a unei contestații.

În situația depunerii unei contestații de către un concurent, acesta va trebui să achite următoarele taxe:

- Taxa contestație în suma de 400 Euro
- Taxa verificare tehnică a unei piese interne din motor în suma de 1000 Euro
- Garanție suma de 500 Euro
- Contestațiile pentru verificarea pieselor interne din motor nu se pot depune pentru clasele internațional FIA (TCR, GT4, GT3, Porsche Cup)

În situația, în care, în urma verificărilor tehnice se descoperă că, mașina supusă verificărilor tehnice, a fost neconformă, concurentul ce deține mașina va achita o amendă ce se compune din Taxa Contestație + Taxa Verificare Tehnică + Garanție și va pierde toate punctele castigate la cursa la care a fost depusă contestația.

În situația în care, în urma verificărilor tehnice, se constată că mașina a fost conformă, contestatarul va pierde taxa de contestație, taxa verificare tehnică și garanția depusă.

Suma depusă ca și garanție va fi virată proprietarului mașinii, cu titlul de daune.

In situatia in care, organizatorul, in urma analizei datelor tehnice ale masini, date inregistrate de sistemul data AIM EVO 5, va constata ca o masina este neconforma, echipa va pierde punctele castigate la etapa la care a fost constata neconformitatea si va achita organizatorului o amenda in suma de 500 Euro.

In situatia in care, cardul din sistemul data AIM EVO 5, va fi sters chipa va pierde punctele castigate la etapa la care a fost constatata stergerea datelor si va achita organizatorului o amenda in suma de 500 Euro.