

# REGULAMENT SPORTIV ȘI TEHNIC

## 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.

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 Federația Română de Automobilism Sportiv. Sunt acceptate licențele internaționale FIA de la categoria D în sus și licențele naționale din Uniunea Europeană.

Piloții care se înscriu, participa în RES trebuie să fi absolvit înainte o școală de pilotaj de circuit agreata FRAS și organizator RES.

Piloții care nu au împlinit vârsta de 18 ani nu pot participa la etapele RES desfășurate pe circuite stradale decât dacă aceștia au o experiență de minim un an în RES.

Piloții care au o vârstă mai mică de 16 ani nu au dreptul să participe în primul sezon RES decât la clasa A1 sau maxim A2.

La finele sezonului, fiecare clasă își va decerna campionul, iar prima poziție în ierarhia generală va primi titlul de Campion National Anduranta pentru anul în curs.

### 2. General

Acest document descrie regulamentele sportive și tehnice pentru evenimentele RES. 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](mailto:elena.badica@fras.ro)

## 2.2 Organizator

ACS WillimSPORT

Str Salva nr 22 sect 1 Bucuresti

[willimспорт@gmail.com](mailto:willimспорт@gmail.com)

## 2.3 Promotor

### Willimспорт SRL

Str. Salva nr. 22, Sector 1, BUCUREȘTI

**Mobil:** +40 744 311 237

**Email:** [contact@res.ro](mailto:contact@res.ro)

**Site:** [www.res.ro](http://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.

## 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;

Art 5.1.1 Toate documentele unei etape(regulament particular, cereri de înscriere, etc) vor fi trimise către FRAS la [licente@fras.ro](mailto:licente@fras.ro) și [ioan.badiu@fras.ro](mailto:ioan.badiu@fras.ro) cu maxim 7 zile înainte de afișarea lor pe site-ul evenimentului sau de publicarea lor.

Art 5.1.2 Regulamentul PARTICULAR al fiecărei etape va cuprinde : Licența FRAS NR.../.../..... Permis de Organizare FRAS NR...../...../.....

Art 5.1.3 Toți arbitrii și oficialii delegați vor fi licențiați FRAS

#### 5.2 Oficialii

Următorii oficiali vor fi numiți de către organizator:

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

Art 5.3 Secretarul competiției(fiecărei etape) va trimite în format electronic dosarul competiției, imediat ce aceasta sa încheiat la adresa [licente@fras.ro](mailto:licente@fras.ro) , în atenția apședintelui Comisiei de Competiții, openru validarea rezultatelor

### 6. Calendarul sezonului

Art 6.1 Calendarul va fi propus de către organizator șș va fi aprobat de către Consiliu federal FRAS

- I. 30 Mai Antrenamente Oficiale stabilire BOP (Balance of Performance) – Motorpark Romania, RO

- II. 20 Iunie – Etapa 1 Motorpark Romania, RO
- III. 12 Iulie – Etapa 2 Motorpark Romania, RO
- IV. 9 August – Etapa 3 Motorpark Romania, RO
- V. 13 Septembrie – Etapa 4 Motorpark Romania, RO
- VI. 18 Octombrie – Etapa 5 Motorpark Romania, RO

## 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. Taxa de participare se va majora cu 50% în cazul neachitării cu minimum 14 zile înaintea evenimentului. Înscrierea poate fi refuzată de către organizator.

|              |           |       |       |       |       |             |                  |             |
|--------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-------------|------------------|-------------|
| <b>CLASA</b> | Logan Cup | A1    | A2    | A3    | A4    | BMW 325 Cup | TCR, GT4, Cayman | A6, CN, GT3 |
| <b>COST</b>  | 100 €     | 160 € | 230 € | 250 € | 270 € | 250 €       | 290 €            | 300 €       |

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

Art 8.1 Înscrierea în campionat va fi făcută de către clubul fiecărui sportiv la care este legitimat, numai după obținerea licenței FRAS

## 9. Marketing și publicitate obligatorie a organizatorului.

### 9.1 Drepturi de proprietate intelectuală

FRAS este deținătorul drepturilor de autor pentru toate imaginile și videourile prezentate la etapele din cadrul Campionatului National de Anduranta, în spațiul online și pe orice alt canal de comunicare și de comercializare a articolelor cu siglele oficiale RES, cedându-le organizatorului pe toată durata competiției.

Drepturile patrimoniale de autor asupra oricărei imagini sau video creat de către participanți la evenimentele organizate de RES aparțin FRAS și, de asemenea, vor fi cedate organizatorului pe durata calendarului competițional organizat sub egida federației. Dreptul de autor asupra operelor colective aparține în totalitate FRAS, cedate organizatorului pe perioada Campionatului National de Anduranta, fiind create din inițiativă, sub responsabilitatea și sub numele acestuia.

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.

Art 9.3 Două autocolante de **7cm lățime / minim 50 cm lungime** cu logo-ul campionatului, siglele FRAS și MTS

## 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.

## 12. Anvelope

În cadrul campionatului este obligatorie utilizarea următoarelor anvelope (FP, Q, R):

- Yokohama Advan A048 semislick - clasele A1 și A2;
- Hankook slick și pneuri de ploaie - clasele A2, A3,A4,GT3, GT4, TCR, Cayman Trophy, CN și altele;

*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

La afișarea panoului "3 minute", mașina trebuie să fie coborâtă de pe cricuri și nu mai sunt permise operațiuni mecanice (capota trebuie să fie închisă). Membrii echipei trebuie să părăsească grila, un singur mecanic având permisiunea de a rămâne alături de pilot până la afișarea panoului de 1 minut, când se pornește și motorul.

Se aplică startul lansat (rolling start). În ultima treime a turului de formare, mașinile se grupează pe două linii, iar după ce mașina de siguranță se retrage, liderul trebuie să ruleze cu o viteză de 70-90 km/h până la stingerea semafoarelor. În cazul nerespectării formației pe două linii, procedura de start se va repeta.

Dacă un pilot nu poate lua startul în cursă, conform mansei de calificare la care a participat, acesta are obligația de a anunța în timp util (minim 15 min) Directorul de concurs.

Directorul de concurs va decide dacă celalalt pilot poate lua startul.

## 18. Sosirea în cursă

În momentul în care au trecut 60 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.

### 18.1 Proteste , Apeluri

- a) Orice protest, este înaintat, în scris, Directorului Sportiv însoțit de taxa respectivă. Protestele verbale, colective, sau cele depuse fără achitarea taxei, nu se iau în considerare.
- b) În protestele legate de neconformitatea tehnică a unui automobil va fi precizată clar și fără echivoc, piesa contestată. Aceste proteste trebuie depuse înainte de verificarea tehnică finală.
- c) Dreptul de a protesta îl are numai pilotul înscris în competiție sau reprezentantul acestuia înregistrat în acest scop la FRAS, pe cererea de licență.
- d) Taxele de proteste sunt următoarele:
  - pentru protest pe linie sportivă - 200 Euro
  - pentru protest tehnic pt un reper - 500 Euro
  - pt un subansamblu - 1000 Euro
  - pt toata masina - 2500 Euro
- e) În eventualitatea unui protest care necesită demontarea automobilului, Comisarii Sportivi vor stabili și o cautiune pe baza pretului de catalog (al reprezentantei marcii respective) corespunzător pieselor care nu mai pot fi recuperate, iar pentru manopera se va adăuga 10% din totalul reperelor demontate.
- f) Manoperele de demontare–montare vor fi efectuate de mecanicii automobilului controlat. Dacă protestul se dovedește neintemeiat, cautiunea va fi preluată în totalitate de cel împotriva căruia a fost depus protestul. Nici una din părți nu are dreptul de a solicita celelalte posibilele diferențe dintre costul estimat de Comisarii Sportivi și costul efectiv de aducere a automobilului în stare inițială.
- g) Pentru automobilele verificate din oficiu, din ordinul conducerii cursei sau al Comisariilor Tehnici, nu se va putea solicita nici o despăgubire sau compensare a costurilor legate direct sau indirect de aceste controale.
- h) În măsura în care protestul este întemeiat, taxa și cautiunea depusă se restituie parțial sau integral celui care a depus-o. În acest caz, taxa trece în sarcina echipajului găsit vinovat, care în plus, va fi sancționat conform regulamentelor în vigoare (excludere, suspendare, depunctare, penalizare în timp sau în bani, alte sancțiuni disciplinare).
- i) În mod similar vor fi sancționate:
  - protestele depuse cu recredință;

- orice forma de sustragere de la controlul tehnic;
  - orice incercare de a ascunde sau inlocui un reper neconform;
  - ruperea unui sigiliu sau stergerea marcajelor in lipsa ordinului expres al unui oficial al cursei;
  - discutiile in contradictoriu ale echipajului, mecanicilor sau responsabilului desemnat de acestia, cu oficialii care dispun, efectueaza sau supravegheaza aceste controale;
  - orice gest nesportiv intre cel care a depus un protest, o contestatie sau apel si cel care este contestat.
- j) Cheltuielile de transport al mașinii vor fi suportate de către cel ce depune protestul în cazul în care protestul este neîntemeiat, sau de către concurentul împotriva căruia s-a depus protestul în cazul în care este admis.
- k) În cazul în care protestul este neîntemeiat și, cheltuielile presupuse de protest (verificare, transport, etc) sunt mai mari decât suma din depozit, diferența va fi suportata de către reclamant. Dimpotrivă, în cazul în care cheltuielile sunt mai mici, diferența se restituie.
- l) Protestele împotriva rezultatelor sau clasamentelor vor fi depuse in maximum 30 minute de la afișarea rezultatelor provizorii la panoul oficial de afișaj.
- m) Urmatoarele taxe sunt de asemenea aplicabile:
- pentru proteste la Comisia de Competiții – 400 euro
  - pentru proteste la Comisia de Disciplină – 400 euro
  - pentru apeluri la Comisia de Apel - 500 euro
- n) Impotriva deciziilor luate de conducerea cursei, cel care se considera nedreptatit poate depune o contestatie la Comisia de Competitii a FRAS. Contestatia trebuie anuntata conducerii etapei in scris si depusa la Secretariatul FRAS in maxim 48 de ore de la data deciziei ce se doreste a fi contestata. Este admisa transmiterea acesteia in termenul precizat si prin fax, mail, etc. însoțita de copia ordinului de plată prin care se probează achitarea taxei aferente, calculata conform reglementarilor in vigoare.

## 19. Oficializarea rezultatelor

După intrarea mașinilor în parcul închis, se pot depune eventuale contestații de către team manageri (achitându-se o taxă de 200 de Euro) 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, 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.

Cluburile participante pot inscrie în RES și echipe. Acestea trebuie să aibă un nume diferit față de echipaje. Echipa trebuie să fie formată din 3 echipaje din clase diferite, acestea vor puncta cu punctele aferente clasei la care participă.

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 și trofee.

Se stabilește la final de sezon ierarhia generală 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 |

## 21. Conferințe și declarații de presă

Fiecare pilot și team manager are datoria de a fi disponibil 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 2 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;

## 23. Penalizări

Directorul de cursă poate decide acordarea următoarelor tipuri de penalizări:

- anularea de timp 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.

- 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

| Clasă              | Motorizare  | Greutate minimă impusă | Target time Motorpark |
|--------------------|---|------------------------|-----------------------|
| <b>A1</b>          | <2000 cm <sup>3</sup>                                     | 850 kg                 | 2 min 04 sec          |
| <b>A2</b>          | <2000 cm <sup>3</sup>                                     | 950 kg                 | 1 min 57 sec          |
| <b>A3</b>          | <3000 cm <sup>3</sup>                                     | -                      | 1 min 53 sec          |
| <b>A4</b>          | <3500 cm <sup>3</sup>                                     | -                      | 1 min 49 sec          |
| <b>CN</b>          | <2000 cm <sup>3</sup> NA* sau <1620 cm <sup>3</sup> T**   | -                      | -                     |
| <b>BMW 325 Cup</b> | -   | -                      | 1 min 55 sec          |
| <b>Proto</b>       | 2000 cm <sup>3</sup> > NA* sau 1620 cm <sup>3</sup> > T** | -                      | -                     |

\* NA – motor aspirat natural

\*\* T – motor turbo

## 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 remorcă 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 |
| GT3   | GT3 spec / rezervor Fia FT3 109 litri |