

# Romanian Endurance Series

## Regulament tehnic și sportiv

### 2022

## Cuprins

Capitolul I - Regulament Sportiv.....	3
1. <u>Introducere</u> .....	3
2. <u>General</u> .....	4
3. <u>Asigurare</u> .....	5
4. <u>Condiții</u> .....	5
5. <u>Organizare și dispozitiv de oficiali</u> .....	6
6. <u>Calendarul sezonului</u> .....	6
7. <u>Echipaje și rolul de Team Manager</u> .....	6
8. <u>Înscrierea și confirmarea înscrierilor</u> .....	6
9. <u>Marketing și publicitate obligatorie a organizatorului</u> .....	7
10. <u>Conduita la circuit</u> .....	8
11. <u>Linia boxelor</u> .....	8
12. <u>Anvelope</u> .....	9
13. <u>Interpretarea regulamentului</u> .....	9
14. <u>Comportamentul pe pistă</u> .....	9
15. <u>Semnalizarea cu steaguri</u> .....	9
16. <u>Antrenamente și calificări</u> .....	10
17. <u>Startul</u> .....	10
18. <u>Sosirea în cursă</u> .....	11
19. <u>Oficializarea rezultatelor</u> .....	11
20. <u>Premiere</u> .....	11
21. <u>Conferințe și declarații de presă</u> .....	13
22. <u>Ceremonia de final de sezon</u> .....	13
23. <u>Penalizări</u> .....	13
Capitolul II – Clase.....	14
Capitolul III - Aspecte de ordin tehnic.....	15
<u>Masini Admise in clasa CN</u> .....	23
<u>Masini Admise in clasa CN2</u> .....	25
<u>Masini Admise in clasa CN3</u> .....	27

## 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.

În actual sezon, campionatul va avea 3 divizii: Prototipuri, GT-uri și turisme. Prototipurile vor concura împreună cu GT-urile, iar turismele vor avea curse separate, excepție făcând cursa de 500km care este comună tuturor celor trei divizii.

Divizii:

- **Prototipuri**

Sunt eligibile următoarele clase: Radical SR1, CN, CN2, CN3 și PX

- **GT-uri**

Sunt eligibile următoarele clase: A3+, A4, A6, TCR, GT4, Porsche 991 Cup, GTX, GT3

- **RES Touring**

În cursa RES Touring sunt eligibile următoarele clase: Logan Cup, A1, A2, A3 și BMW 325

**Începând cu sezonul 2023, următoarele clase vor putea evolua în RES, dar nu vor puncta în clasamentele generale:**

- **Divizia GT: Orice clasă superioară față de GT4.**

RES este un campionat de curse cu o lungime de minim o oră și oferă o platformă atât pentru amatori cât și pentru 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 au obligația de a-i respecta și proteja 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, cu obligația de a contacta Federația Română de Automobilism Sportiv pentru echivalarea acestora în cadrul evenimentelor naționale.

În vederea licențierii, va fi obligatorie obținerea unei note de trecere la chestionarul conferit de organizatorii RES având ca tematică prevederile documentelor oficiale pe care este fundamentat campionatul. În cazul neobținerii notei trecere, proba poate fi repetată după 10 zile.

Pilotii care nu au mai participat in RES sunt obligati sa contacteze organizatorul in vederea unei testari sau efectuarea unui curs de pilotaj agreat de organizator.

Vârsta minimă de participare în RES este de 13 ani, împliniți la data primei participări. Până la vârsta de 15 ani, este permisă participarea doar la categoriile Logan Cup și A1.

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.

La finele sezonului, fiecare clasă își va decerna campionul, iar prima poziție în ierarhia generală a diviziilor GT și Prototipuri va primi titlul de Campion Național Anduranță pentru anul în curs pentru fiecare dintre clase. De asemenea, la finele sezonului, prima poziție în ierarhia generală a campionatului RES Touring va primi titlul de Campion Național Anduranță Touring.

La sfârșitul fiecărui an, se va face și clasamentul pe Echipe. O echipă se poate constitui din minim două și maxim trei mașini. 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 Romanian Endurance Series. 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:** 0743 012 200

Secretariat:

Persoana de contact: Elena Bădică

Telefon: 0752 222 207

E-mail: [elena.badica@fras.ro](mailto:elena.badica@fras.ro)

## 2.2 Organizator

ACS WillimSPORT

Str Salva nr 22 sector 1 Bucuresti

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

## 2.3 Promotor

**WillimSPORT 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.

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.

### 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 Oficiali

Următorii oficiali vor fi numiți de către organizator:

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

## 6. Calendarul sezonului

Calendarul va cuprinde 5 etape în sezonul 2022, pentru toate cele trei divizii. Toate rezultatele vor fi luate în considerare pentru clasamentul final.

## 7. Echipaje și rolul de Team Manager

Un club 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 document oficial care-i este adresat;
- să ia parte la briefing;
- să verifice pe toată durata evenimentului conformitatea echipamentului piloților săi.

Un echipaj RES poate fi format din 1 sau 2 piloți și va purta o denumire fixă de-a lungul întregului sezon. Al treilea pilot poate fi adăugat la RES500.

Aceasta poate fi numele echipei + nr. echipajului sau o denumire comercială, conținând numele unui singur partener. În documentele federale și adresate către Ministerul Tineretului și Sportului, fiecare echipaj trebuie să fie înscris pe un club sportiv.

Numerele de concurs vor fi formate din una până la trei cifre, prioritatea acordându-se în funcție de clasamentul sezonului precedent.

## 8. Înscrierea și confirmarea înscrierilor

Înscrierile se deschid de la data publicării prezentului regulament și se închid, pentru fiecare etapă, cu o oră înaintea sesiunii de calificări. 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.

## Prototipuri și GT-uri

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

## RES Touring

<b>CLASA</b>	<b>Logan</b>	<b>A1</b>	<b>A2</b>	<b>BMW 325</b>	<b>A3</b>
<b>COST</b>	<b>150</b>	<b>280</b>	<b>300</b>	<b>300</b>	<b>300</b>

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/sezon. O echipă se va putea înscrie în clasamentul pe echipe până la închiderea înscrierilor aferente etapei a doua.

## 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 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 participantului. Dreptul de autor asupra operelor colective aparține în totalitate organizatorului RES, fiind create din inițiativă, sub responsabilitatea și sub numele organizatorului.

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

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/cursă.

## 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.);
- este interzisă amplasarea oricăror materiale promoționale sau logistice (corturi, steaguri, butoaie, mașini de prezentare) pe pit lane;
- 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 2 mecanici autorizați, team managerul și asistentul de pilot 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.

Rolul adițional de asistent de pilot poate efectua următoarele operațiuni:

- legare/dezlegare centuri pilot;
- ajutor oferit pentru hidratarea pilotului;
- schimbare camere onboard/baterii camere.

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

Deplasarea personalului pe pitlane se face cât mai aproape de zidul clădirii boxelor, iar traversarea liniei boxelor se face în maximă siguranță doar atunci când nu se apropie nicio mașină pe linia boxelor.

Staționarea pe banda de accelerare este interzisă tuturor persoanelor.



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.

Ieșirea din boxă prin puterea proprie a mașinii este interzisă. Mașina trebuie împinsă de către mecanici.

Manevrarea în pit lane în sens invers se va face doar împins de către mecanici sau oficiali. Manevrarea în sens invers prin forța motorului va fi sancționată cu avertisment în sesiunile de antrenament, cu poziții pe grilă în sesiunile de calificare și cu drive-through în cursă.

## 12. Anvelope

Pe toata durata weekendului de cursă anvelopele trebuie să fie marca Hankook (slick, ploaie sau semislick) 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. Deliberarea cu privire la incidente impune ca directorul de cursă să se consulte cu comisarii sportivi pentru a agree interpretarea și/sau criteriile, fiind apoi. 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 sportivă 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.

Neutralizările prin Code 60 apărute în fereastra pit stop-ului obligatoriu vor fi menținute cel puțin până la efectuarea pit stop-ului de către toate mașinile aflate în cursă.

## 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 debutant 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.

Team managerul are obligația de a anunța înainte, sau direct în fișa de înscriere, ordinea piloților în manșele de calificare. Pilotul care participă în prima sesiune de calificări va lua startul în prima cursă iar pilotul care participă în manșa a doua 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.

În antrenamente, arborarea steagului roșu nu atrage după sine oprirea cronometrului sesiunii.

În calificări, steagul roșu indică oprirea cronometrului sesiunii.

În curse, arborarea steagului roșu nu atrage după sine oprirea cronometrului sesiunii. În cazul unui steag roșu, toate mașinile au obligația de a intra pe linia boxelor, oprindu-se în șir indian pe banda de accelerare.

## 17. Startul

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

Începutul cursei care se apropie va fi anunțat prin semnalele „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 mecanicii nu au terminat lucrările până la semnalul „5 minute”, aceasta va fi considerată infracțiune și va fi sancționată cu o penalizare „Stop and Go” de 1 minut.
- Semnal „3 minute”: Începe numărătoarea inversă până la semnalul de pornire.
- Semnal „1 minut”: Motoarele vor fi pornite, dacă este necesar folosind o baterie externă. Toți mecanicii trebuie să părăsească grila de start. Abaterea de la această regulă va fi penalizată cu 5 secunde adăugate la timpul final de cursă.
- Semnal „30 secunde”: se închide poarta dintre circuit și pit lane

Realimentarea pe grilă nu este permisă. Orice infracțiune împotriva acestei reguli va duce la

descalificarea mașinii.

## 18. Sosirea în cursă

În momentul în care expiră timpul alocat cursei în minute, măsurat de la start (prima trecere a liderului peste linia de start, după turul de formare), 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 provizorii la panoul de afișaj și pe canalul oficial de comunicare online (Whatsapp). Contestațiile sunt gestionate de către direcția de cursă (comisarii sportivi ai etapei), care analizează probele prezentate și audiază părțile implicate, după care oficializează rezultatele.

În cazul în care un concurent își exprimă obiecții cu privire la rezultate, acesta se poate adresa prin contestație Comisiei de Competitii FRAS.

## 20. Premiere

În cadrul RES se premiază cu trofee/cupe cele trei divizii (Prototipuri, GT, RES Touring), 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.

În caz de egalitate la puncte în cadrul etapei, departajarea se va face după următoarele criterii:

- numărul de victorii de manșă;
- media rezultatelor în calificări (doar între echipajele care au efectuat tururi de calificare în același număr de sesiuni de calificare);
- media celor mai rapide tururi în cursă.

În caz de egalitate la puncte în cadrul sezonului, 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.

RES 500 se va puncta de 3 ori mai mult decât o cursă de 1h.

Pentru fiecare înscriere la o etapă RES se acordă 5p suplimentare.

La finalul sezonului RES vor fi clasate numai echipajele care au fost înscrise în cel puțin jumătate dintre etapele din sezon.

### Tabel punctare etapă 1h

	Numărul de intrări în clase						
	7+	6	5	4	3	2	1
Poziție							
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 Proto, GT și RES 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

## Clasamentul echipelor

Cluburile participante pot înscrie și echipe. Acestea trebuie să aibă un nume diferit față de echipaje. Echipa trebuie să fie formată din 2 sau 3 echipaje din clase diferite, acestea vor contabiliza punctele aferente clasei la care participă.

La finalul etapei se vor aduna punctele echipajelor, iar primele trei echipe vor fi premiate.

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

## 21. Conferințe și declarații de presă

Fiecare pilot și team manager are datoria de a fi disponibil pe întreg weekend-ul competițional 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

Echipajele care vor fi premiate trebuie să îndeplinească următoarele condiții:

- să fi participat la cel puțin 3 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 campion la o clasă va fi dat doar la clasele unde sunt minim 3 participanți;
- acolo unde sunt mai puțin de 3 se va premia câștigătorul de clasă fără să devină campion național.

## 23. Penalizări

Directorul de cursă poate decide acordarea următoarelor tipuri de penalizări:

- anularea de timpi în antrenamente sau calificări;
- secunde de penalizare;
- drive-through;
- penalizări stop&go;
- tururi de penalizare (se scad din numărul de tururi realizat în cursă de mașină);
- 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 comisarii sportivi. 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 adauga 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. În cazul când acesta nu execută pitul obligatoriu va fi descalificat din cursă;
- 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 (max cmc)	Greutate minimă impusă	Target time Motorpark	Target Time Motorpark Reverse	Target Time Motorpark Scurt	Target time Transilvania Motor Ring
<b>A3+</b>	3000	Conform fișă tehnică	-			
<b>A4</b>	3500	Conform fișă tehnică	-			
<b>A6</b>	Conform fișă tehnică	Conform fișă tehnică	1:37	1:36		1:29
<b>TCR</b>	Conform fișă FIA	Conform BOP	-			
<b>GT4</b>	Conform fișă FIA	Conform BOP	-			
<b>Porsche 991 Cup</b>	Conform fișă FIA	Conform BOP	-			
<b>GT3</b>	Conform fișă FIA	Conform BOP	-			

<b>GTX</b>	Conform fișă tehnică	Conform fișă tehnică	1:37	1:36		1:29
<b>SR1</b>	Conform fișă tehnică	Conform BOP	-			
<b>CN3</b>	Conform fișă tehnică	540	-			
<b>CN2</b>	Conform fișă FIA	600	-			
<b>CN</b>	Conform fișă FIA	580	1:32	1:31		1:25
<b>PX</b>	Conform fișă tehnică	Conform fișă tehnică	1:32	1:31		1:25

\* NA – motor aspirat natural

\*\* T – motor turbo

### RES Touring

Clasă	Motorizare (max cmc)	Greutate minimă impusă	Target time Motorpark	Target Time Motorpark Reverse	Target Time Motorpark Scurt	Target time Transilvania Motor Ring
<b>Logan Cup</b>	1598	1000	-			
<b>A1</b>	2000	850	2:04	2:03	1:48	1:50
<b>A2</b>	2500	950	1:58	1:57	1:43	1:45
<b>A3</b>	3000		1:52	1:51	1:38	1:40
<b>Bmw 325 Cup</b>	Conform fișă tehnică	Conform fișă tehnică	-			

**Greutatea va fi masurata fara pilot si cu rezervorul de combustibil gol.**

### Capitolul III - Aspecte de ordin tehnic

Organizatorul are dreptul de a decide respingerea 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 trebuie să fie omologate;
- mașina trebuie să fie prevăzută cu contact general declanșabil din interior și exterior, sistem centralizat de stingere a incendiilor cu comandă interioară și exterioară 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 clasă

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	Restrictor	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 greutatei, 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	1228 kg	100L	Models 2017 - 2019 *Restrictor-Blende: 82 mm
* Restrictor Blende must be according "Manthey TZN" drawing				

**Nota:**

**Sunt eligibile in clasa Porsche 991 GT3 CUP**

- Suspensie reglabila
- ABS
- Sistem de control al tractiunii

Inaltime minima admisa in clasa Porsche 991 GT3 CUP:

Inaltime punte fata fata 75 mm

Inaltime punte spate 95 mm

Dimensiuni pneuri:

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 greutatei, 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 Greutati".

## 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, performatele fiind limitate pana la timpul primului autoturism din clasa GT3.

Toate masinile au obligativitatea de a avea suport greutati, 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 Admise in clasa CN

- 1) NORMA M20 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 insotit de fisa FIA

#### 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 și poate fi revizuit înainte de fiecare sesiune.

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.

Timpul 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 1:35 (timp referinta Motorpark).

Exemple (timpuri sunt exprimate doar ca exemplu si se refera la timpuri 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 va 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 1:35

## 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)

### Masini Admise in clasa CN2

- 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 /660kg
- 7) RADICAL SR8 – generatia 3
- 8) RADICAL SR8 – generatia 2
- 9) RADICAL SR8 – generatia 1

#### 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 obligatorii, 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 rpm.
- Greutate minima fara pilot si carburant 660 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 obligatorii fata doua pozitii, lumini spate, stop frana, si lumina rosie ploaie conform norma FIA.

## 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)

### Masini Admise in clasa CN3

- 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

#### 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 obligatorii 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.

## 9. Caracteristici tehnice clasa Radical SR1

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

Aceasta clasa monomarca va fi guvernata de regulile tehnice stabilite de importatorul marcii in Romania – Radical Romania.

## 10. Caracteristici tehnice clasa BMW 325 Cup

Aceasta clasa monomarcă va fi guvernată de regulile tehnice stabilite de organizatorul SC West Competition SRL și ratificate de către organizatorul Romanian Endurance Series.

## 11. Caracteristici tehnice clasa Dacia Logan Cup (Gen. 1)

Aceasta clasa monomarcă va fi guvernată de regulile tehnice stabilite de către organizatorul Romanian Endurance Series.

## PROCEDURI

### A. BRIEFING

- Directorul de concurs și organizatorul vor organiza un briefing obligatoriu pentru șefii echipelor înainte de începerea sesiunii de antrenamente libere.
- Directorul de concurs și organizatorul stabilesc un briefing obligatoriu înainte de prima sesiune de calificări, pentru toți piloții admisi în calificări, briefing la care sunt prezenți și șefii de echipă. Ora și locul exact vor fi comunicate în regulamentul particular. În ceea ce privește calendarul, se va menționa dacă briefing-ul este destinat piloților 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 solicitare de derogare de a nu participa la briefing, pentru o persoană, 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 cursei înainte ca mașina să poată intra pe pistă.
- În situația în care nu s-a prezentat la briefing un pilot sau șeful de echipă, până nu se va schimba componența echipei sau cel care nu s-a prezentat la briefing se prezintă în fața organizatorului, mașina nu are voie să 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 calificări de către Pilotul 1

- Dacă două sau mai multe mașini au setat același timp, prima mașină care a stabilit timpul, va lua pole position. (departajarea se face în ordinea cronologică a stabilirii timpului de referință)

Pentru cursa 2:

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

- Dacă două sau mai multe mașini au setat același timp, prima mașină care a stabilit timpul de referință, va pleca din pole position.

### **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 start este organizată pe două coloane paralele, egal distanțate. Locul exact al pole position-ului este specificat pe pistă.

Grila finală de start a cursei va fi publicată cel târziu cu o oră înainte de cursă, după definitivarea rezultatelor din calificări. În cazul în care o mașină 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

La 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 față Safety Car-ul. Toate mașinile sunt obligate să mențină ordinea lor de plecare. În timpul turului de formare, simularea startului este interzisă, pedeapsa fiind un „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, pilotii pot depăși doar pentru a restabili ordinea inițială.

Fiecare pilot care nu poate începe turul de formare așteaptă să plece toate mașinile, iar ulterior va trebui să-și deschidă portiera. După ce toate celelalte mașini au început turul de formare, le este permis mecanicilor săi să împingă mașina pe pistă pentru a porni motorul, doar sub controlul marșalilor de cursa.

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 cursa va monitoriza viteza mașinilor din pole position cu radar.

Directorul de concurs va da semnalul de start prin stingerea luminilor 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. Steagurile galbene vor fi desfășurate de comisarii de cursă. Mașinile vor rămâne în formație cu pole position în frunte și vor începe un nou tur de formare. Safety Car-ul li se va alătura, având dreptul de a depăși oricare concurent pentru a ajunge în fruntea plutonului, și le va conduce în noul tur. Oricare și toți concurenții au obligația de păstra o viteză redusă pe durata *extra formation lap*, și vor permite depășirea de către safety car, dacă acest lucru este necesar.

### 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.

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

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 piloții 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, pe un singur rând, la o distanță de cel mult 5 m fata de masina din fata. Depășirea este strict interzisă.

## E. ALIMENTARE

Alimentarea cu combustibil este permisă doar în locurile special amenajate de către organizator. Pentru fiecare etapa, locurile permise de alimentare vor fi menționate în regulamentul particular al etapei. În nicio situație nu va fi permisă alimentarea pe pit-lane (nici pe banda de accelerare, nici pe cea de lucru)

Alimentarea se va efectua doar cu pompa manuală având pistol cu sistem automat de blocare. Pistolul trebuie să aibă un debit maxim de 60 litri pe minut.

Personalul desemnat de către echipă va fi format din minim 3 persoane. Aceștia vor fi echipați cu: **Combinezon omologat, mănuși omologate, încălțăminte omologată, cagulă omologată și ochelari (ski)**

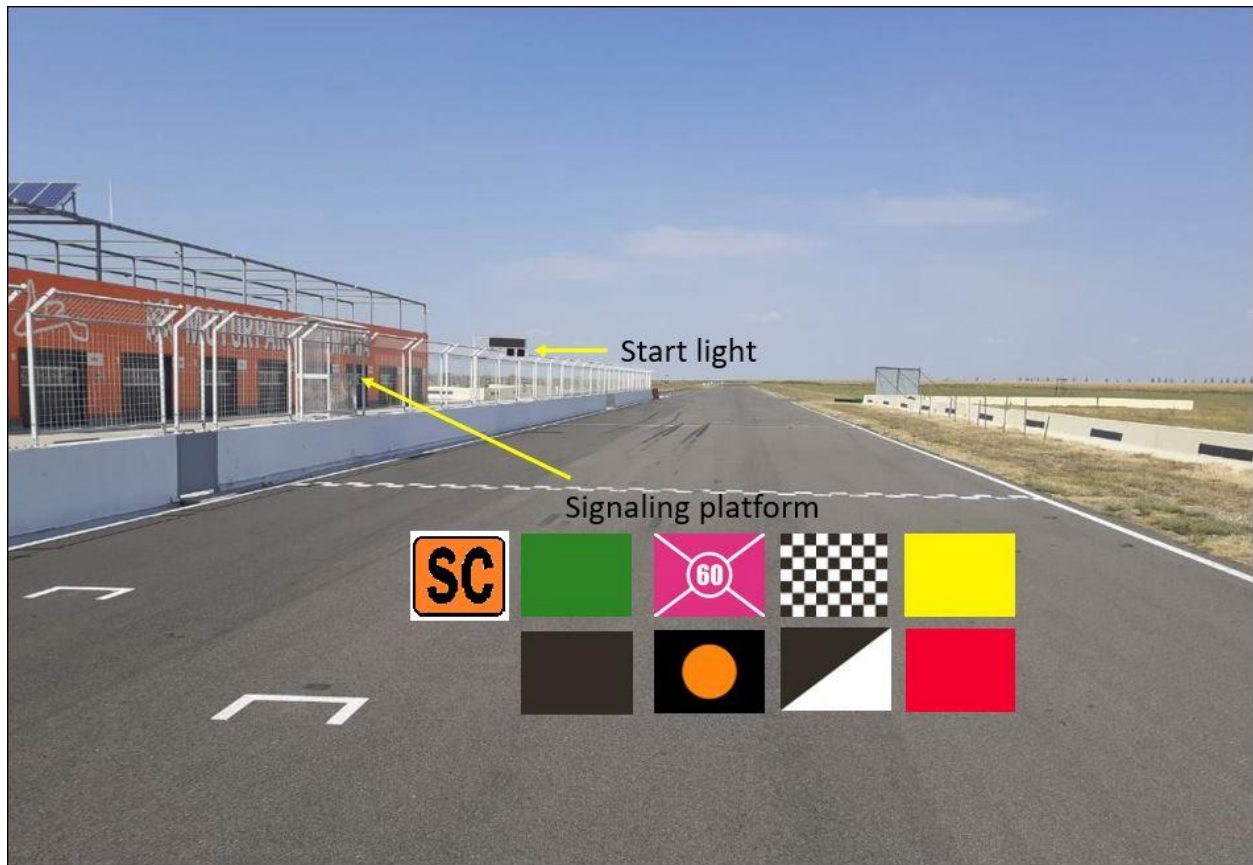
Doi mecanici vor alimenta cu combustibil iar al treilea va asista cu un stingător pregătit să intervină în orice moment.

Mașinile dotate cu motor aspirat sunt obligate să oprească motorul pe durata alimentării cu combustibil.




Mașinile dotate cu motare supralimentate nu sunt obligate să oprească motorul.

Nu este permisă nici un fel de intervenție mecanică la automobil în timpul alimentării cu combustibil.

## F. STEAGURI SI SEMNALIZARI



Steag	Semnificație
 <b>Verde</b>	<p>Sfârșitul pericolului. Poate fi, de asemenea, afișat la intrarea la boxe pentru a indica faptul că boxele sunt deschise și semnaleză sfârșitul unei sector cu steag galben.</p>
 <b>Galben</b>	<p>Atenție locală sau precauție completă. Dacă steagul este ținut drept, piloții trebuie să circule cu atenție, datorită unui pericol. Dacă steagul este fluturat, este necesar ca piloții să încetinească din cauza unui pericol iminent pe pistă. Pe tot parcursul acțiunii steagului galben depășirile sunt interzise.</p>
<p><b>Cod 60</b></p>	<p>Obligă toți piloții să circule cu maxim 60 de km/h pentru minimizarea/înlăturarea pericolelor. Depășirile sunt interzise.</p>
 <b>Steag cu dungi verticale galbene și roșii</b>	<p>Schimbare de aderență / resturi / ulei / pistă alunecoasă.</p>
<p><b>Alb</b></p>	<p>Vehicul lent pe pistă.</p>
 <b>Negru</b>	<p>Descalificare. Pilotul trebuie să intre la boxe.</p>
 <b>Steag negru cu cerc portocaliu</b>	<p>O problemă mecanică periculoasă la o anumită mașină, iar ea trebuie să revină la boxe pentru remedierea acestora, după care poate reintra în cursă.</p>

 <p><b>Steag divizat în diagonală - partea superioară stângă negru / partea inferioară dreapta alb</b></p>	<p>Comportamente nesportive cum ar fi: forțarea în mod intenționat a unei alte mașini în afara pistei, sau provocarea unei altercații cu un alt pilot.</p>
 <p><b>Albastru</b></p>	<p>Mașină mai rapidă care se apropie, avertizare locală</p>
<p><b>Rosu</b></p>	<p>Semnalizează încetarea sesiunii curente, din cauza unui pericol iminent. Când este afișat în ultimele 3 posturi de comisari semnalizează încetarea sesiunii de antrenament. Piloții sunt obligați să circule cu atenție, cu viteză redusă și să părăsească pista la prima întâlnire a ieșirii către pit-lane/paddock</p>
 <p><b>Steag alb-negru în carouri</b></p>	<p>Sesiune încheiată. Liderul cursei este câștigător, iar piloții trebuie să încetinească până la o viteză sigură după ce traversează linia de sosire.</p>

## G. SANCTIUNI SI PENALIZARI

### A. Abatere sportivă:

- comportamentul nesportiv (schimbarea direcției de mers în mod intenționat de două ori, (dacă mașina schimbă la dreapta sau la stanga direcția de mers o singură dată după care revine în acea poziție , această procedura este legală! Dacă mai schimbă încă o dată direcția atunci va fi penalizat) penalizare Drive Through.
- injurii sau semene obscene față de alt concurent, staff sau orice participant la eveniment, blocarea unui concurent în mod nesportiv ș.a.m.d.) vor fi sancționate cu “Stop and Go” 1 minut.
- La a doua abatere sportivă echipajul va fi eliminat din cursă.

### B. Abatere în timpul turului de formare:

- Nerespectarea formației va fi sancționată cu 20 de secunde adăugate la finalul timpului de cursă.
- Nerespectarea interdicției de depășire după jumătatea circuitului va fi sancționată cu un “Drive Through”.
- Abaterile de la regulament care duc la reluarea startului vor fi penalizate cu un Drive-Through pentru mașina vinovată.
- Nerespectarea vitezei liderului, după ieșirea Safety Car-ului, respectiv viteză cuprinsă între minim 70/km și maxim 90/km, cu mai mult de 2 km/h, va fi sancționată cu un “Drive Through”

### C. Depășirea unui concurent în momentul în care se află pe circuit Safety Car-ul:

- Se sancționează cu un “Stop and Go 1minut”

### D. Nerespectarea vitezei de 60Km/h, în timpul afișării steagurilor Cod 60, respectiv mersul cu o viteză mai mică de 52 km/h

- se sancționează cu un “Drive Through”

### E. Nerespectarea steagurilor albastre:

- Concurentul va fi penalizat cu Drive Through dacă după afișarea primului steag albastru nu permite depășirea celui din spate pe lungimea următoarelor 4 posturi de comisari.

### F. Depășirea vitezei pe pit lane va fi sancționată cu 2s per km/h și amendă de 200 lei

### G. Depășirea timpului de intrare în fereastra oficială de pit obligatoriu:

- Se sancționează cu 75 secunde adăugate la timpul final.
- Dacă concurentul nu execută pitul obligatoriu va fi descalificat.

### H. Nerespectarea semnalizării oficialilor cursei:

- Penalizări la latitudinea Directorului de cursă în funcție de gravitatea situației.

### I. Depășirea pe steag galben:

- Va fi sancționată cu un Drive Through.

#### J. Nerespectarea timpului de stat la pit:

- Fiecare secundă va fi penalizată cu 5 sec la timpul total. Intrarea în următoarea secundă se penalizează tot cu 5 secunde (exemplu: abatere cu 0.8s -> 5s penalizare, abatere cu 1.1s -> 10s).

#### K. Nerespectarea numărului de mecanici:

- 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.
- În situația în care se va constata că mai mult de 4 mecanici ai echipei sunt prezenți pe pit-lane, sau mai mult de 4 mecanici intervin asupra vehiculului, echipa va fi penalizată cu un drive through.

#### L. Linia boxelor este compusă din două benzi:

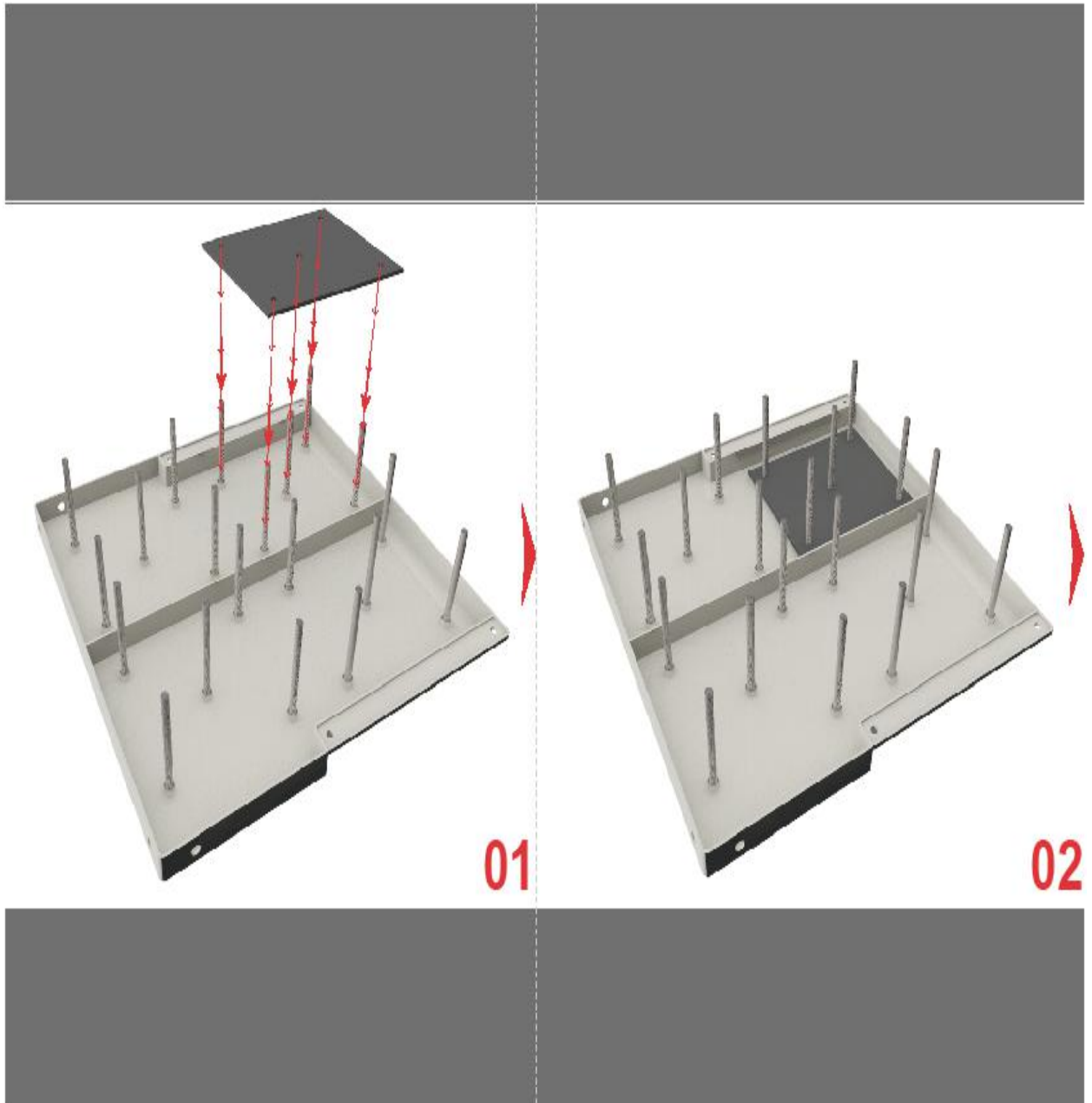
- banda de lângă boxe (banda de lucru), în care accesul mașinilor de concurs este permis doar în dreptul boxei aferente echipajului;
- banda de accelerare, unde se respectă viteza impusă.
- Dincolo de banda de accelerare, pe zidul boxelor, este permis accesul doar pentru oficiali, piloți, team manageri 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 deplasată prin puterea proprie.

**Din momentul în care o echipă a fost înștiințată că a fost sancționată cu un "Drive Through" sau un "Stop and Go 1 minut" are la dispoziție maxim trei tururi să satisfacă penalizarea, în caz contrar penalizarea se va dubla. Dacă nici după dublarea penalizării pilotul nu execută Drive Through, acesta va fi exclus din cursă.**

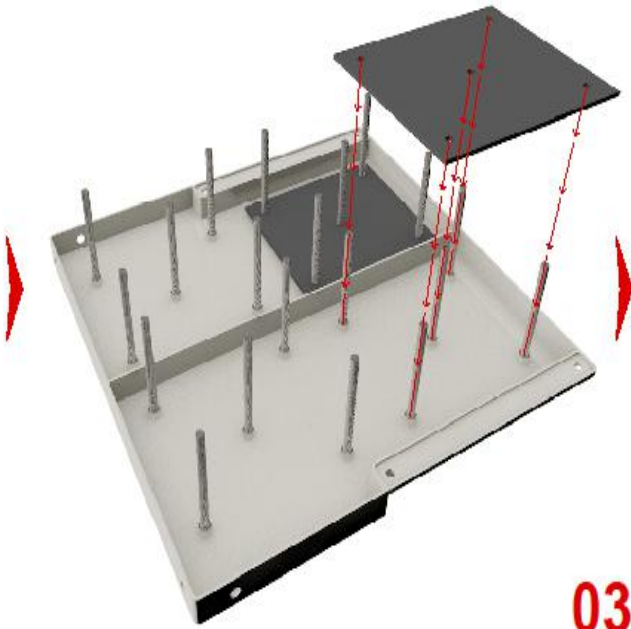
- Definiții :

- Drive Through : Pilotul trebuie să treacă pe linia boxelor cu viteza maximă admisă și să reîntre pe circuit fără a se opri la boxe.
- Drive Through cu Stop & Go / Stop & Go: Pilotul trebuie să intre la boxe, să se oprească pe loc (roata să nu mai fie în mișcare) în dreptul boxei lui pe banda de lucru după care să reîntre pe circuit, sau dacă echipa nu are boxa, în locul special desemnat în acest sens.
- Drive Through cu penalizare de timp: Pilotul trebuie să intre la boxe și să se oprească în dreptul boxei lui pe banda de lucru și să stea pe loc perioada de timp cu care a fost penalizat.

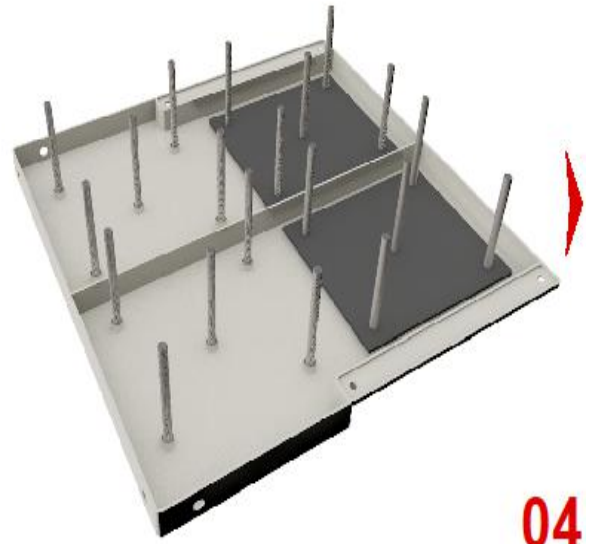
## H. SCHITA SUPORT GREUTATI





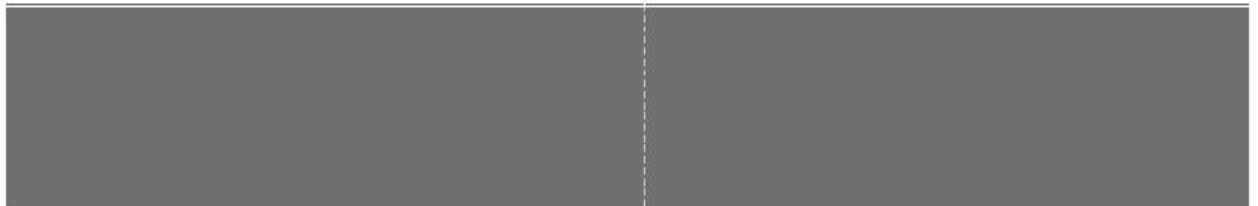
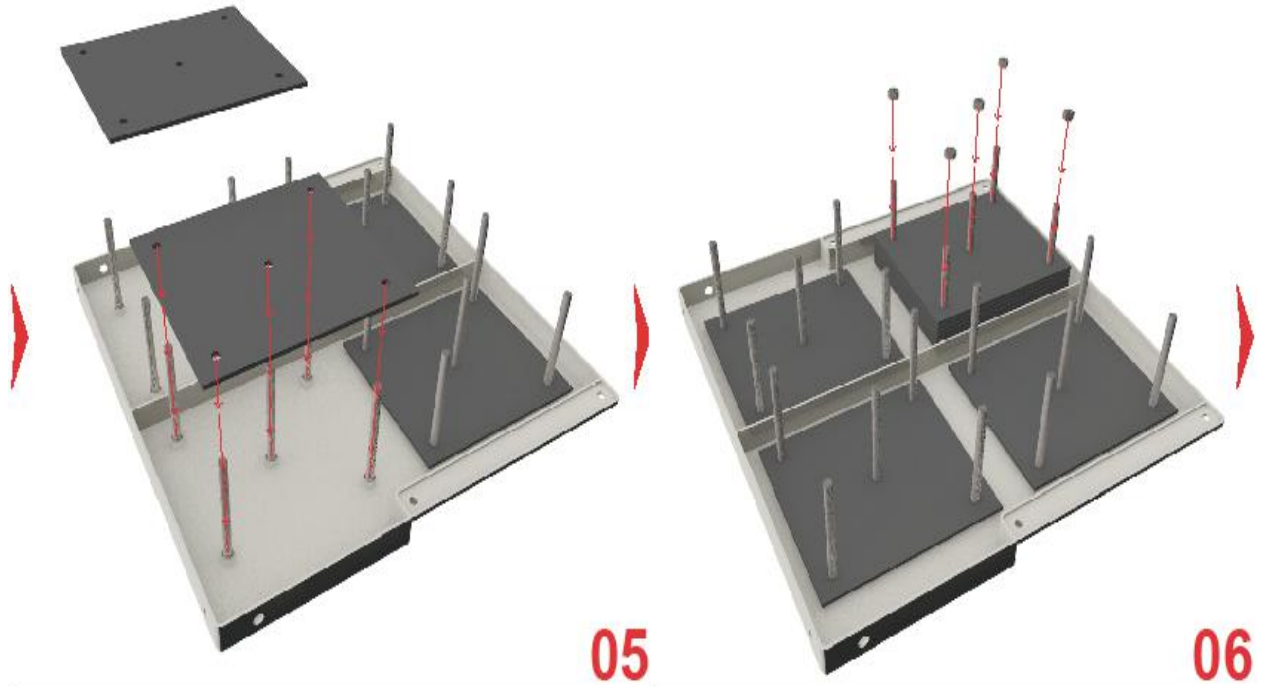


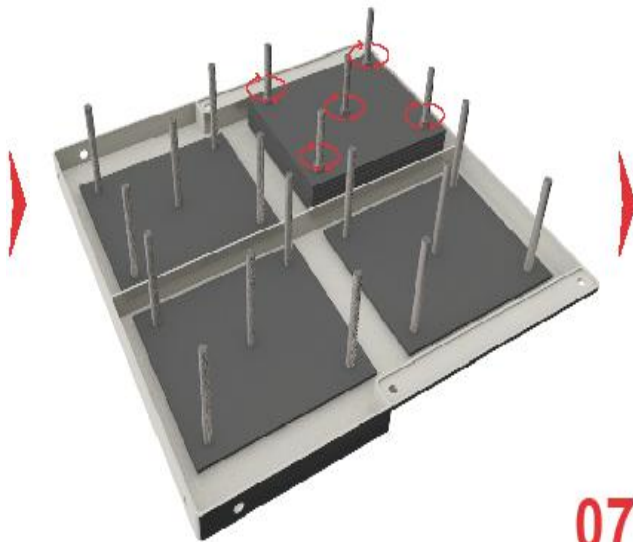
03



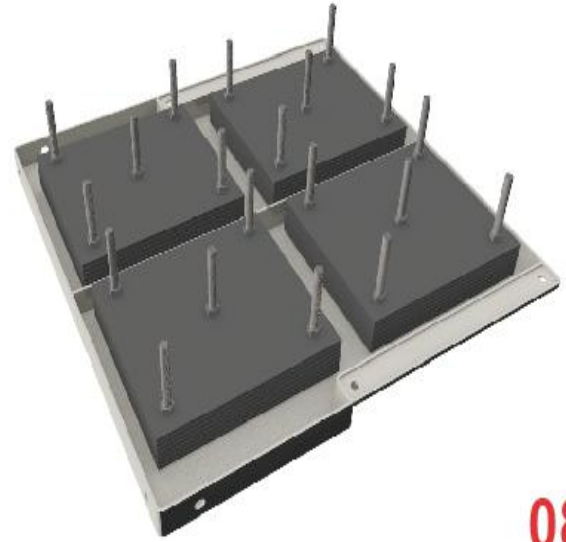
04







07



08



## I. AIM SCRUTINEERING (AIM EVO 5)

Clasele care sunt obligate să aibă montat în mașină AIM SCRUTINEERING:

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

Sistemul AIM SCRUTINEERING, este impus în vederea obținerii de către organizator a tuturor informațiilor necesare, în vederea verificării încălcării regulamentului tehnic.

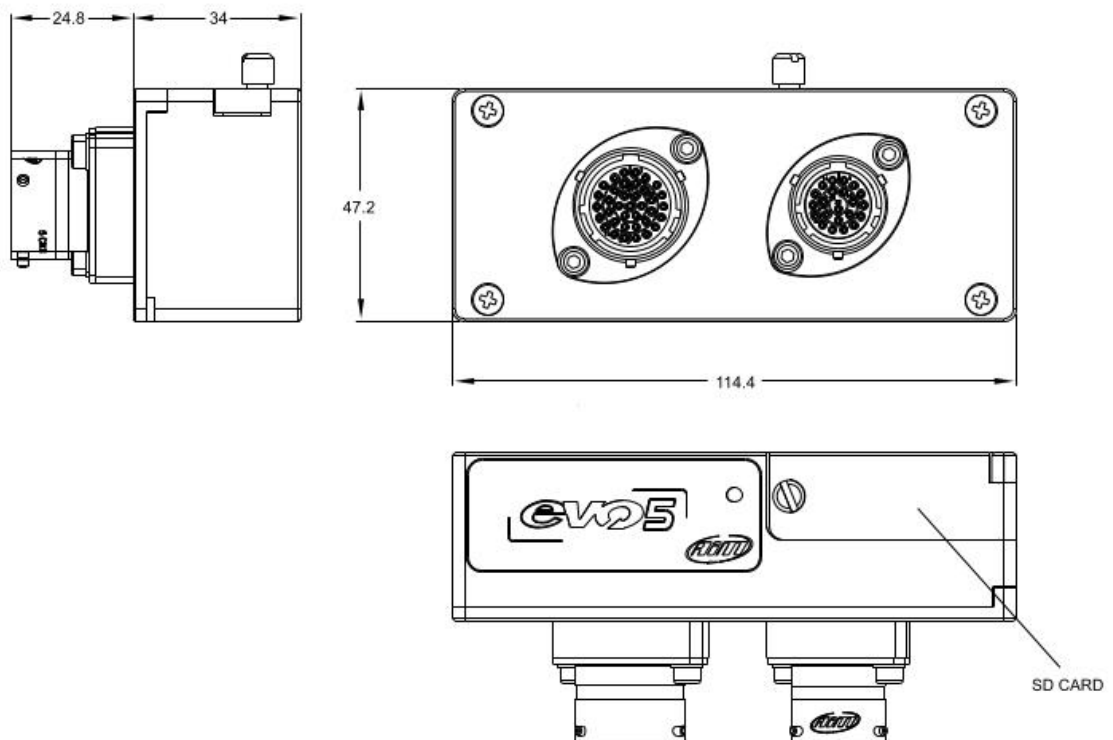
Fiecare participant va solicita organizatorului, lista de senzori impuși pentru clasa din care face parte.

La verificarea tehnică a mașinii, fiecare participant va primi un card de memorie, card ce va fi sigilat pe perioada competiției. În orice moment (antrenamente libere, calificări, cursă), organizatorul are dreptul să verifice informațiile înregistrate pe card.

În situația în care un participant șterge sau deteriorează cardul, el va fi eliminat din competiție, neputând puncta indiferent de poziția pe care a terminat cursa.

Este interzisă ștergerea sau scoaterea cardului din sistemul de date de către orice persoană cu excepția persoanelor autorizate de organizator.

### AIM EVO 5



## J. VERIFICĂRI TEHNICE

Verificările 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 trecut în fișa mașinii.

Verificările 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 absoluta 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:

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

**În situația în care, în urma verificărilor tehnice, se descoperă că mașina supusă verificărilor 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 câștigate 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.**

În situația în care organizatorul, în urma analizei datelor tehnice ale mașinii, date înregistrate de sistemul data AIM EVO 5, va constata că o mașină este neconformă, echipa va pierde punctele câștigate la etapa la care a fost constatată neconformitatea și va achita organizatorului o amendă în sumă de 500 Euro.

În situația în care cardul din sistemul data AIM EVO 5 va fi sters, echipa va pierde punctele câștigate la etapa la care a fost constatată ștergerea datelor și va achita organizatorului o amendă în sumă de 500 Euro.