



Regulamin Główny-Sportowy 2024

The Race Endurance and Sprint Series

SPIS TREŚCI

§ 1. WSTĘP I DEFINICJE	3
§ 2. NUMERY STARTOWE	4
§ 3. WARUNKI OGÓLNE	4
§ 4. RUNDA.....	5
§ 5. REJESTRACJA, ZAPISY NA RUNDY, OPŁATA STARTOWA.....	5
§ 6. KONTROLA ADMINISTRACYJNO-TECHNICZNA	6
§ 7. EGZAMIN NA LICENCJĘ THE RACE.....	7
§ 8. ODPRAWA	7
§ 9. SESJA TRENINGOWA I SESJA KWALIFIKACYJNA.....	8
§ 10. PROCEDURA STARTOWA.....	8
§ 11. Paddock, BOXY, TANKOWANIE	9
§ 12. BEZPIECZEŃSTWO	10
§ 13. JAZDA PO TORZE	11
§ 14. CZERWONA FLAGA.....	12
§ 15. SAMOCHÓD BEZPIECZEŃSTWA	13
§ 16. KONIEC WYŚCIGU.....	13
§ 17. INCYDENTY	14
§ 18. PROTESTY	15
§ 19. SAMOCHODY I KLASY	16
§ 20. KLASYFIKACJA SEZONU	17
§ 21. SPONSORZY I REKLAMY	17
§ 22. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I POSTANOWIENIA KOŃCOWE	17
§ 23. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW DO REGULAMINU.....	18

§ 1. WSTĘP I DEFINICJE

1. The Race to amatorski Puchar Europy Środkowej samochodów turystycznych w formule wyścigów długodystansowych (seria 1) oraz sprintów (seria 2).
2. Organizatorem Pucharu The Race jest MotoKreacja Sp. z o.o. z siedzibą w Polsce, ul. Wrotkowska 2 20-469 Lublin NIP 712-342-97-44, KRS 0000948530 tel. +48 22 53 53 334, pro@therace.pro
3. Puchar składa się z serii Rund liczonych w klasyfikacji generalnej. Każda Runda to odrębne zawody. Punkty zebrane za wyniki w poszczególnych Rundach dają klasyfikację sezonową The Race.
4. Terminy, miejsca i wyniki kolejnych Rund podawane będą niezwłocznie na stronie internetowej imprezy: www.therace.pro oraz na profilu Facebook www.facebook.com/theracecup
5. Zawodnik (Kierowca) oznacza każdą osobę fizyczną składającą wniosek o przystąpienie do The Race, poprzez prawidłowo wypełniony formularz, któremu Organizator nie odmówi udziału. Każdy Zawodnik otrzymuje unikalny numer startowy obowiązujący przez cały sezon. Zawodnik musi spełniać następujące warunki:
 - a. musi mieć ukończone 18 lat, do startu dopuszczone zostaną osoby które mają ukończone 16 lat i posiadają samochodową licencję wyścigową FIA.
 - b. musi posiadać ważne ubezpieczenie zdrowotne,
 - c. musi posiadać własne, ważne prawo jazdy kategorii B lub posiadać samochodową licencję wyścigową FIA,
 - d. musi spełniać warunki określone w Regulaminie Zawodnika i Mechanika (załącznik nr 2),
 - e. musi przed każdą Rundą złożyć w Biurze Zawodów wymagane dokumenty:
 - i. Oświadczenie (załącznik nr 4),
 - ii. Zgodę na przetwarzanie danych (załącznik nr 5).
6. Zespół oznacza zarejestrowany do wyścigu samochód spełniający wymogi Regulaminu Technicznego wraz z wstępnie przypisanymi do niego Zawodnikami i Mechanikami w liczbie odpowiadającej Ogłoszeniu Rundy. W Rundzie Zawodnik/Mechanik może startować tylko w jednym Zespole. Zawodnik/Mechanik może wielokrotnie zmienić zespół podczas sezonu. Każdy Zespół ma unikalny numer i nazwę. Zespół może zmienić samochód, np. z powodu uszkodzenia na poprzedniej Rundzie, pod warunkiem spełnienia warunków tej samej klasy. Zespół wyznacza Kierownika i Zastępcę Kierownika Zespołu.
7. Runda oznacza motoryzacyjne zawody sportowe organizowane na torach wyścigowych. Puchar składa się z określonej na dany sezon ilości Rund. Termin, ewentualne dodatkowe zasady, harmonogram Rundy publikowane są w Ogłoszeniu Rundy.
8. Zespół Organizacyjny oznacza osoby wraz z przypisanymi im funkcjami odpowiedzialne za nadzór i obsługę poszczególnych Rund. Standardowo w skład Zespołu Organizacyjnego wchodzi Dyrektor Wyścigu, Asystent Dyrektora Wyścigu, Dyrektor ds. Technicznych, Dyrektor ds. Pomiaru Czasu, Sędziowie Faktu, Sędzia Kar, Sędziowie Wyścigu.
9. Rundy The Race odbywają się tylko na pełnowymiarowych torach wyścigowych. Zawodnicy podporządkowują się regulaminom na nich obowiązującym, a także przepisom krajów w których Rundy się odbywają.

§ 2. NUMERY STARTOWE

1. Organizator na podstawie zgłoszonych Zespołów i Zawodników przydzieli im podczas pierwszej rejestracji unikalny numer.
2. Numer Zespołu i Zawodnika obowiązuje przez cały sezon i nie może ulec zmianie.
3. Jeżeli Zespół podczas sezonu zmieni samochód na inny nie pasujący do dotychczasowej klasy zostanie zarejestrowany jako nowy Zespół z nowym numerem startowym. Jeżeli Zespół zmieni dotychczasowy samochód na inny w tej samej klasie numer pozostaje bez zmian.
4. Warunkiem startu Zespołu w The Race jest umieszczenie we wskazanym przez Organizatora miejscu naklejek z numerem startowym i reklamami partnerów Pucharu (załącznik nr 6 Miejsca zarezerwowane pod reklamy).

§ 3. WARUNKI OGÓLNE

1. Zawodnicy zgłaszając siebie i samochód do startu przed rejestracją/zapisami na daną Rundę muszą upewnić się, że oni sami i ich samochód spełnia warunki niniejszego Regulaminu i wszystkich jego załączników.
2. Zespół przekazując samochód do badania technicznego przed, w trakcie i po Rundzie potwierdzają, że samochód spełnia wymagania Regulaminu Technicznego (załącznik nr 1).
3. Zawodnicy zobowiązani są do stosowania się do poleceń Organizatora. Jeżeli ich działania i zachowanie jest sprzeczne z poleceniami Organizatora mogą zostać wydaleny z terenu Rundy bez żadnej rekompensaty kosztów.
4. W stosunku do Zawodników, którzy w rażący sposób złamią postanowienia Regulaminu lub nie będą przestrzegać ogólnych norm stosowanych w motorsporcie (zachowania Fair Play) Organizator może nałożyć na nich karę w postaci dyskwalifikacji i stałego zakazu startów w Pucharze.
5. Wszystkie samochody są zobowiązane do przestrzegania ograniczenia prędkości do 30km/h na terenie pitlane i parkingów przyległych do torów wyścigowych pod groźbą dyskwalifikacji z Rundy. Organizator przygotowuje naklejki przedstawiające ograniczenie prędkości do 30km/h które każdy Zespół ma obowiązek umieścić wewnątrz samochodu na desce rozdzielczej lub innym miejscu widocznym dla kierowcy.
6. Wszyscy Uczestnicy zawodów zobowiązani są do nie śmiecenia na terenie toru wyścigowego. Zabronione jest wylanie jakichkolwiek produktów/płynów naftowych pod groźbą kary finansowej do wydalenia z Rundy łącznie. Jeżeli nastąpiło przypadkowe wylanie takich płynów należy je bezzwłocznie zneutralizować i poinformować o tym fakcie Organizatora.
7. Zabronione jest pozostawianie zużytych opon, beczek po paliwie, kanistrów, zużytych części itp. na terenie toru wyścigowego. Po skończonej Rundzie Zespół zabiera ze sobą zużyte opony.
8. Każdy Zespół po skończonym wyścigu ma obowiązek dokładnie posprzątać po sobie BOX, paddock i inne miejsca, które zajmował. Niedopuszczalne jest pozostawienie śmieci czy plam. Miejsce, które zajmował Zespół po Rundzie ma wyglądać tak samo jak przed Rundą.
9. Każdy zespół podczas wyścigu zobowiązany jest do stosowania mat/plandek pod samochód - box/paddock, o wymiarach min. 4x3m. Brak ochrony podłoża przed wyciekami płynów z samochodu skutkować będzie dyskwalifikacją Zespołu.
10. Dopuszcza się jazdę tylko 1 osobie w samochodzie w tym samym czasie. Jazda z pilotem/instruktorom jest zakazana. Zespół musi się składać minimum z 3 kierowców. Każdy kierowca musi wziąć udział w wyścigu.
11. Na terenie całego pit-lane, BOXów/garaży, strefy tankowania, stref technicznych obowiązuje:
 - a. całkowity zakaz palenia i używania otwartego ognia,

- b. całkowity zakaz spożywania alkoholu,
 - c. nakaz noszenia długich spodni i zakrytych butów.
12. Na torze wyścigowym i w pit-lane obowiązuje kategoriyczny zakaz cofania i jazdy pod prąd.

§ 4. RUNDA

1. Szczegóły każdej Rundy takie jak miejsce, czas wyścigu, minimalna ilość kierowców w zespole, maksymalna ilość mechaników w zespole, dodatkowe zasady, kosztorys zostaną umieszczone w Ogłoszeniu Rundy publikowanej na stronie internetowej Pucharu minimum 30 dni przed Rundą.
2. Standardowy harmonogram Rundy składa się z:
 - a. Badania technicznego startujących samochodów.
 - b. Rejestracji Zawodników, złożenia wymaganych dokumentów w Biurze Zawodów z losowaniem BOXów przez Zespół.
 - c. Egzaminu na licencję The Race.
 - d. Odprawy Zawodników.
 - e. Sesji treningowej i sesji kwalifikacyjnej na torze.
 - f. Przerwy i końcowej odprawy Zawodników przed wyścigiem.
 - g. Wyścigu.
 - h. Dodatkowego badania technicznego zwycięzców poszczególnych klas.
 - i. Dekoracji Zwycięzców.
3. Organizator może zarządzić realizację części harmonogramu Rundy w przeddzień głównego wydarzenia np. badania techniczne i egzamin na licencję dzień wcześniej wieczorem.
4. Warunki atmosferyczne nie są powodem odwołania Rundy. Wyścig odbywa się w każdych warunkach. W przypadku drastycznego pogorszenia widoczności Organizator może zarządzić przesunięcie startu wyścigu, np. z powodu bardzo gęstej mgły.
5. Czas trwania wyścigu określony jest w ogłoszeniu Rundy i prezentowany na zegarze umieszczony w pit-lane.

§ 5. REJESTRACJA, ZAPISY NA RUNDY, OPŁATA STARTOWA

1. Rejestracja Zawodników/Zespołów oraz zapisy na Rundy odbywają się na zasadzie „kto pierwszy ten lepszy” poprzez dedykowane formularze umieszczone na stronie internetowej The Race.
2. Formularze zostaną uruchomione najpóźniej 30 dni przed daną Rundą.
3. Zawodnik może wypełnić formularze w imieniu własnym jak i pozostałych członków Zespołu.
4. Potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia jest otrzymanie przez Zawodnika na jego adres e-mail automatycznego potwierdzenia zawierającego podsumowanie wprowadzonych danych oraz informację dotyczącą płatności – dane do przelewu.
5. Zawodnik, który w ciągu 3 dni nie uiszczy opłaty rejestracyjnej/startowej zostanie wykreślony z listy zgłoszeń.
6. W przypadku wyczerpania miejsc na daną Rundę formularz rejestracyjny zostanie wyłączony i Organizator zacznie przyjmować chętnych na listę rezerwową.
7. Organizator może przed pierwszą Rundą w danym sezonie uruchomić specjalny formularz zapisów na cały sezon z góry – zapisy na wszystkie Rundy. Zawodnicy/Zespoły, które go wypełnią nie wypełniają już żadnego formularza zgłoszeniowego do końca sezonu.
8. Opłata wpisowa dla poszczególnych Rund może ulegać zmianie. Ponadto wysokość opłaty wpisowej może być uzależniona od daty jej opłacenia względem terminu danej Rundy.

Pełna informacja o wysokości opłaty wpisowej na daną Rundę będzie publikowana w indywidualnym ogłoszeniu dla każdej z Rund, wraz z uruchomieniem zapisów.

9. Organizator zastrzega prawo dopuszczenia do udziału w imprezie, bez klasyfikowania, przedstawicieli sponsorów, partnerów, współorganizatorów na zasadzie „dzikiej karty”.
10. Organizator nie zwraca opłaty wpisowej w przypadku nie uczestniczenia w Rundzie zapisanego Zawodnika. Zawodnik dysponuje swoim miejscem. Może je odsprzedać/przekazać innemu Zawodnikowi.
11. Organizator nie zwraca opłaty wpisowej w przypadku dyskwalifikacji Zawodnika lub Zespołu oraz braku zgodności samochodu z Regulaminem.
12. Opłata startowa nie obejmuje czynszu za BOX/garaż, które można wypożyczyć na daną Rundę. Koszt wynajmu zależy od cennika danego toru wyścigowego i podawany jest w Ogłoszeniu Rundy.
13. Jeden BOX/garaż może być współdzielony przez maksymalnie dwa Zespoły o ile jego powierzchnia na to pozwala.
14. Wynajęcie BOXu/garażu nie jest wymagane. Zespół może parkować samochód podczas wyścigu przed lub obok pustego BOXu/garażu. Docelowe miejsce wskaże Organizator w dniu Rundy.
15. Kierownicy Zespołów losują BOXy/garaże lub miejsca parkingowe na pit-lane dla ich Zespołu podczas kontroli administracyjno-technicznej. Zespół nie ma możliwości wyboru miejsca parkingowego na czas wyścigu. Zespoły obsługiwane przez jeden zespół techniczny po losowaniu miejsca pierwszego Zespołu zostaną ustawione obok niego.

§ 6. KONTROLA ADMINISTRACYJNO-TECHNICZNA

1. Żaden Zawodnik/Mechanik lub inna osoba w Zespole, a także żaden samochód nie może wziąć udziału w Zawodach bez kontroli administracyjno-technicznej.
2. Zawodnicy/Mechanicy w Biurze Zwodów składają osobiście wymagane dokumenty tj. załącznik nr 4 - Oświadczenie i nr 5 – Zgoda na przetwarzanie danych okazując także dokument tożsamości i prawo jazdy kategorii B.
3. Do Biura Zawodów z wymaganymi dokumentami Zawodnicy/Mechanicy udają się ubrani w wymagany strój oraz zabierają ze sobą wymagany osobisty sprzęt zabezpieczający wymieniony w załączniku nr 2 Regulamin Zawodnika.
4. Podczas trwania Rundy wszyscy członkowie Zespołu zobowiązani są do posiadania na lewym nadgarstku opasek wraz z ich osobistym numerem The Race. Opaski wydawane są w Biurze Zawodów podczas rejestracji. Zespoły których członkowie zostaną zauważeni na terenie toru wyścigowego bez opasek zostaną zdyskwalifikowane.
5. Kierownik Zespołu lub jego zastępca dostarcza samochód, spełniający Regulamin Techniczny załącznik nr 1, do strefy badania technicznego wraz z Kartą Samochodu (załącznik 3). Przez cały czas badania technicznego Kierownik Zespołu lub jego zastępca jest obecny i udziela Dyrektorowi ds. Technicznych informacji dotyczących samochodu. W badaniu technicznym dodatkowo może brać udział jeden Mechanik Zespołu w przypadku niewystarczającej wiedzy o samochodzie Kierownika Zespołu lub jego zastępcy.
6. Czas otwarcia i zamknięcia strefy badania technicznego wskazany jest w ogłoszeniu Rundy. Zespół który spóźni się ze swoim samochodem na badanie techniczne zostanie zdyskwalifikowany. Zespół musi zdawać sobie sprawę z kolejki, która może powstać w przypadku gdy kilka Zespołów postanowi przyjechać na badanie w ostatniej chwili.
7. Czas przyjmowania wymaganych dokumentów od Zawodników/Mechaników w Biurze Zawodów wskazany jest w ogłoszeniu Rundy.

8. Karta Samochodu (załącznik nr 3) zawiera aktualną specyfikację techniczną samochodu wraz z kosztorysem obejmującym wartość bazową samochodu, części zużyte do budowy samochodu, zakresem modyfikacji, roboczogodzinami na przeprowadzone prace serwisowe.
9. W przypadku gdy Zespół startuje samochodem gotowym do rywalizacji bez historii budowy, np. kupno gotowej „torówki”, musi przygotować Kartę Samochodu wstecz.
10. Wartość roboczogodziny zostanie podana na każdy sezon z góry. Samodzielny montaż części wykazuje się także jako poświęcone roboczogodziny. W kosztorysie stosuje się wycenę średniorynkową wartości części/usług. Wszelkie „okazje”, „darowizny” itp. są w nim niedopuszczalne.
11. Karty Samochodów wszystkich Zespołów są jawne i zostaną opublikowane na stronie internetowej The Race.
12. Po pozytywnym przejściu badania technicznego samochód trafia do Parkingu Zamkniętego, lub inne miejsce wskazane przez Organizatora, do którego nie mają dostępu członkowie Zespołu. Kontakt członków Zespołu z ich samochodem w Parkingu Zamkniętym grozi dyskwalifikacją całego Zespołu. Czas pobytu samochodu na Parkingu Zamkniętym określa Organizator.
13. Organizator może wyznaczyć dodatkowy termin, np. podczas jazd praktycznych, do odbycia dodatkowego badania technicznego dla samochodów, które nie przeszły pierwszego badania. Nie dotyczy to Zespołów, które spóźniły się na badanie techniczne.
14. Na podstawie decyzji Dyrektora Wyścigu sędziowie techniczni mogą sprawdzić zgodność z Regulaminem samochód Zespołu w dowolnym momencie Zawodów.
15. Po skończeniu wyścigu samochody zwycięzców poszczególnych klas oraz TOP 3 Generalki przejdą dodatkowe badanie techniczne przed publikacją oficjalnych wyników.

§ 7. EGZAMIN NA LICENCJĘ THE RACE

1. Przed każdą Rundą wszyscy zgłoszeni kierowcy obligacyjnie biorą udział w egzaminie na licencję The Race.
2. Egzamin przeprowadzany jest w formie testu wielokrotnego wyboru.
3. Zawodnik nie zostanie dopuszczony do wyścigu jeżeli:
 - a. Będzie ściągać,
 - b. Będzie pomagać w rozwiązaniu testu innym Zawodnikom,
 - c. Nie uzyska minimum 90% poprawnych odpowiedzi.
4. Organizator może zarządzić przeprowadzenie dodatkowego testu dla Zawodników, którzy nie uzyskali licencji podczas pierwszej próby.
5. Test na licencję sprawdza znajomość Regulaminu wraz z załącznikami oraz zasad Pucharu/wyścigu.
6. Organizator przed każdą Rundą przygotowuje inny test.

§ 8. ODPRAWA

1. Wszyscy Zawodnicy biorą udział w obowiązkowej odprawie potwierdzając swoje uczestnictwo wpisem na liście obecności.
2. Organizator przeprowadzi w dniu wyścigu dwie odprawy, jedną przed jazdami praktycznymi, a drugą po kwalifikacjach, a przed głównym wyścigiem.
3. Harmonogram odpraw publikowany będzie w ogłoszeniu Rundy.
4. Dyrektor Wyścigu może zarządzić dodatkową odprawę nawet w trakcie trwania wyścigu.
5. Zawodnicy, którzy spóźnią się na odprawy lub nie będą w nich uczestniczyć zostaną zdyskwalifikowani.

6. W przypadku uczestniczenia w Rundzie Zawodników narodowości innej niż polskiej w tym samym czasie odbędzie się odprawa w języku polskim i angielskim.

§ 9. SESJA TRENINGOWA I SESJA KWALIFIKACYJNA

1. Przed wyścigiem zostaną przeprowadzone dwie sesje w konwencji open pit-lane. Wyjazd i powrót z toru możliwy będzie w każdym momencie – jazda bez podziału na grupy.
2. Sesja treningowa służy do ostatnich testów i sprawdzenia przez Zespół samochodu przed wyścigiem. Sesje treningowe odbywają się bez oficjalnego pomiaru czasu. Sędzia Pomiaru Czasu może zarządzić podczas Sesji treningowej kontrolę działania transponderów systemu pomiaru czasu.
3. Sesja kwalifikacyjna z pomiarem czasu służy od określenia kolejności startowej do wyścigu. Pierwszą pozycję startową (pole position) zajmie Zespół, który będzie miał najlepszy czas jednego okrążenia podczas sesji kwalifikacyjnej. Kolejność pozostałych miejsc w polach startowych jest przydzielana na podstawie kolejnych miejsc zajętych w kwalifikacjach.
4. Czas sesji treningowej i sesji kwalifikacyjnej zostanie określony w ogłoszeniu Rundy.
5. W sesji treningowej i sesji kwalifikacyjnej bierze udział dowolny kierowca Zespołu. Kierowcy mogą się zmieniać.
6. Zespół, który nie weźmie udziału w sesji kwalifikacyjnej wystartuje w wyścigu z ostatniego miejsca. W przypadku kilku takich zespołów ostatnie miejsca będą losowane.
7. Wyprzedzanie podczas sesji treningowej i kwalifikacyjnej dozwolone jest jedynie na odcinkach prostych i w zakrętach po zewnętrznej pod warunkiem, że osoba wyprzedzana włączy kierunkowskaz.

§ 10. PROCEDURA STARTOWA

1. 30 minut przed planowanym startem wyścigu następuje sygnał dźwiękowy, „bramki” wyjściowe z paddocku zostają otwarte i rozpoczyna się procedura ustawiania samochodów w polach startowych.
2. Samochody wyjeżdżają z paddocku na tor i pokonują w wolnym i stałym tempie jedno okrążenie zatrzymując się na polach startowych odpowiadających ich pozycji wywalczonej podczas kwalifikacji.
3. Do zaparkowanych samochodów na polach startowych mogą podejść członkowie Zespołu oraz przedstawiciele mediów.
4. 5 minut przed planowanym startem wyścigu następuje drugi sygnał dźwiękowy i „bramki” wyjściowe z paddocku na tor zostają zamknięte. Na torze zostają jedynie samochody i prowadzący je Zawodnicy.
5. Samochody, które zostały w BOXach/garach i nie zdążyły wyjechać na tor dołączą do wyścigu niezwłocznie po rozpoczęciu wyścigu na polecenie sędziów toru.
6. Następuje trzeci sygnał dźwiękowy, zostają wywieszone zielone flagi lub/i zapalają się zielone światła na prostej startowej. To sygnał do rozpoczęcia okrążenia wprowadzającego za samochodem bezpieczeństwa, który będzie poruszał się z włączonymi światłami ostrzegawczymi (tzw. koguty). Gdy samochody miną światła startowe lub flagi na prostej startowej zmieniają się one na czerwone.
7. Podczas okrążenia wprowadzającego za samochodem bezpieczeństwa obowiązuje całkowity zakaz wyprzedzania. Samochody mają poruszać się w możliwie najściślejszym szyku jeden za drugim. Maksymalna odległość między samochodami wynosi 10m, a minimalna 5m.

8. Okrężenie wprowadzające służy także do finalnego testu działania transponderów pomiaru czasu.
9. Samochód bezpieczeństwa będzie poruszał się po torze tak długo, aż otrzyma od Dyrektora Wyścigu zgodę na rozpoczęcie wyścigu.
10. W momencie zgody na rozpoczęcie wyścigu samochód bezpieczeństwa na ostatnich 3 zakrętach wyłączy światła ostrzegawcze i przesunie się do krawędzi toru. Jest to sygnał dla Zawodników, że z końcem okrążenia rozpocznie się wyścig w formie SINGLE FILE (jeden za drugim w rzędzie). W momencie zjechania z toru SC ograniczenia odległości między samochodami nie obowiązują. Lider narzuca tempo jednak ma zakaz zwalniania aż do linii START/META. Wyprzedzanie cały czas nie jest dozwolone, nawet gdy samochód bezpieczeństwa zjedzie z toru, do momentu przecięcia linii START/META.

§ 11. PADDOCK, BOXY, TANKOWANIE

1. Zespół zajmuje jedynie przestrzeń wynajmowanego przez siebie BOXu/garażu lub przestrzeń przed BOXem/garażem wskazaną przez Organizatora w przypadku rezygnacji przez Zespół z wynajmu.
2. Obowiązkowym wyposażeniem każdego Zespołu jest:
 - a. mata pod samochód min. 3x4m,
 - b. wolna gaśnica o pojemności min. 6kg,
 - c. worek sorbentu do neutralizacji płynów,
 - d. szczotka i szufelka,
 - e. worki na śmieci,
 - f. beczka i ręczna pompa paliwowa w przypadku Rund ze strefą tankowania/bez stacji benzynowych,
 - g. koc gaśniczy.
3. Podczas wyścigu dozwolona jest wymiana płynów i smarów oraz wymiana zepsutych części na sprawne. Zużyte płyny i części Zespół zobowiązany jest zabrać z terenu toru po przeprowadzonej Rundzie.
4. Prace przy samochodzie Zespół może wykonywać wyłącznie wewnątrz lub przed paddockiem.
5. Obowiązuje minimalny czas pit-stopu wynoszący 5 minut liczony od zatrzymania samochodu. Skrócenie tego czasu skutkuje dyskwalifikacją Zespołu. Tankowanie nie zalicza się do pit-stopu.
6. Organizator obliguje zespoły do weryfikacji technicznej samochodów podczas każdego pit-stopu. Zespół zobowiązany jest każdorazowo do kontroli stanu układu hamulcowego, wycieków, opon, świateł, czystości szyb i lusterek.
7. Zmiana kierowców jest możliwa tylko podczas pit-stopu. Przed startem, pod groźbą dyskwalifikacji, nowy kierowca musi się upewnić czy ma prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa, wyregulowany fotel oraz ustawione lusterka wsteczne.
8. Jeżeli kierowca ominie przydzielony do Zespołu BOX/garaż lub miejsce postojowe musi kontynuować jazdę przez pit-lane, włączyć się do wyścigu, pokonać okrężenie toru, zjechać z toru i ponownie spróbować zaparkować na swoim miejscu.
9. Cofanie w pit-lane jest surowo wzbronione pod groźbą dyskwalifikacji.
10. Tankowanie odbywa się wyłącznie w wydzielonych strefach tankowania lub stacjach benzynowych znajdujących się na terenie toru. Miejsce tankowania podane będzie w ogłoszeniu Rundy. Wjazd i wyjazd z miejsca tankowania uznawane są za część pit-lane.
11. Podczas tankowania kierowca zostaje w samochodzie, ma mieć rozpięte pasy, silnik musi być zgaszony i mieć wyłączony zapłon lub wyłączony hebel akumulatora. Od strony tankowania samochód ma być osłonięty kocem ognioodpornym ze szczególnym uwzględnieniem tarcz hamulcowych i wydechu. Paliwo tankuje maksymalnie dwóch członków Zespołu.

12. Podczas tankowania niedopuszczalne są żadne czynności serwisowe.
13. W przypadku ręcznej strefy tankowania bez stacji benzynowej dopuszcza się stosowanie wyłącznie beczek z ręcznymi pompami paliwa.
14. Zespoły muszą przewidzieć, że do strefy tankowania/stacji benzynowych może ustawiać się kolejka i decyza o momencie tankowania jest elementem strategii.
15. Na terenie toru wyścigowego paliwo może być przechowywane jedynie w certyfikowanych kanistrach/beczkach.
16. Podczas każdej Rundy The Race obecny będzie serwis wulkanizacyjny jednak podczas wyścigu samochody Zawodników nie będą miały do niego dostępu. Zmiany kół można dokonać podczas pit-stopu w BOXach/garażach. Zespół chcąc skorzystać z usług serwisu wulkanizacyjnego zanoszą do niego koła/opony.

§ 12. BEZPIECZEŃSTWO

1. W The Race stosuje się ustandaryzowane na torach wyścigowych kody flag:



- a. **FLAGA ZIELONA** – tor jest wolny od niebezpieczeństw, śmiało jedź. Flaga zielona kasuje także niebezpieczeństwo sygnalizowane przez flagę żółtą.



- b. **FLAGA ŻÓŁTA** – jest to sygnał o niebezpieczeństwie, należy zwolnić, należy być gotowym do zmiany kierunku jazdy, w danym sektorze lub sektorach istnieje niebezpieczeństwo. Wyprzedzanie jest zakazane od pierwszej żółtej flagi do pierwszej zielonej flagi.



- c. **FLAGA CZERWONA** – oznacza natychmiastowe zatrzymanie wyścigu, kwalifikacji lub treningu. Kiedy pojawi się czerwona flaga, wszyscy zawodnicy muszą natychmiast zwolnić i wjechać do pit-stopu pierwszym możliwym zjazdem. Zakaz wyprzedzania.



- d. **FLAGA ŻÓŁTA Z CZERWONYMI PASAMI** – flaga „olejowa”, informująca o zmianie przyczepności toru w danym sektorze. Flaga wywieszona na prostej startowej informuje o zmianie przyczepności całego toru. Należy zwolnić i być gotowym na ewentualny poślizg.



- e. **FLAGA BIAŁA** - sygnalizuje wolno poruszający się pojazd na torze np. wolny Zawodnik, karetka, holownik, straż pożarna. Należy rozglądać się i być przygotowanym do zmiany kierunku jazdy,



- f. **FLAGA NIEBIESKA** – informacja skierowana do zdecydowanie wolniejszego Zawodnika, aby przy najbliższej okazji umożliwił wyprzedzanie szybszemu Zawodnikowi.



- g. **FLAGA CZARNA** – wskazująca konkretnego Zawodnika oznacza, że musi on natychmiast opuścić tor i udać się do pit-stopu, z powodu np. dyskwalifikacji z wyścigu, awarii, której nie zauważył itp.



- h. **FLAGA BIAŁO-CZARNA** – wskazująca konkretnego Zawodnika oznacza dla niego „żółtą kartkę” za zbyt niebezpieczną jazdę po torze, jazdę na limicie toru, zachowanie odbiegające od zasad „Fair Play”. Jest to ostrzeżenie przed możliwą karą.



- i. **FLAGA SZACHOWNICA** - sygnalizuje koniec wyścigu, kwalifikacji lub treningu.

2. Na nowoczesnych torach flagi mogą być zastąpione/uzupełnione semaforami lub/i tablicami świetlnymi.

3. Jest absolutny zakaz przekraczania ciągłej linii wytyczającej aleję wjazdową/zjazdową na torze pod groźbą dyskwalifikacji i stałego zakazu startu w The Race.
4. Każdy startujący Zawodnik oraz Mechanik musi być wyposażony w osobisty zestaw bezpieczeństwa wymieniony w Regulaminie Zawodnika i Mechanika – załącznik nr 2, i okazać go w Biurze Zawodów podczas kontroli administracyjnej.
5. Każdy startujący samochód ma spełniać wymogi Regulaminu Technicznego – załącznik nr 1 i pozytywnie przejść badanie techniczne przed każdą Rundą.
6. Jeżeli Zawodnik musi zatrzymać samochód w trakcie wyścigu musi to zrobić w bezpiecznym miejscu poza główną nitką toru np. na trawie.
7. Obowiązuje absolutny zakaz wysiadania z samochodu na torze poza przypadkiem ochrony własnego życia czy zdrowia. W takiej sytuacji Zawodnik bezzwłocznie musi się udać za bariery ochronne, gdzie będzie czekał na interwencję służb technicznych.
8. Obowiązuje absolutny zakaz kontynuowania jazdy po torze samochodem w momencie awarii mechanicznej, skutkującej jakimkolwiek wyciekami. Zespół, którego Zawodnik, mimo awarii, będzie kontynuował wyścig zostanie zdyskwalifikowany i obciążony kosztami sprzętania toru. W przypadku awarii samochodu na torze Zawodnik musi bezzwłocznie zjechać z toru na trawę.
9. Samochód po naprawie awarii mechanicznej lub uszkodzeniu poszycia przed ponownym włączeniem się do wyścigu musi przejść dodatkowe badanie techniczne. W tym celu Kierownik Zespołu lub jego zastępca zgłasza Dyrektorowi Technicznemu Wyścigu konieczność przeprowadzenia inspekcji. Wymiana klocków hamulcowych i opon nie zalicza się do naprawy.
10. Zawodnik musi zachować nadzwyczajną ostrożność jeżeli na torze znajdują się samochody i osoby zespołu technicznego, które w wyścigu są uprzywilejowane. Zawodnik zawsze ustępuje pierwszeństwa zespołowi technicznemu – wozy strażackie, karetki, wozy sprzętające, HDSy itp.
11. Obowiązuje absolutny zakaz wchodzenia na nitkę toru członków Zespołu podczas wyścigu i sesji treningowo-kwalifikacyjnych. Wejście na tor w celu np. pchania uszkodzonego samochodu Zespołu jest surowo wzbronione i skutkuje dyskwalifikacją oraz karą finansową.
12. Podczas kontroli administracyjnej i w każdym momencie wyścigu Dyrektor Wyścigu może zarządzić badanie lekarskie Zawodnika w tym na obecność alkoholu i narkotyków we krwi. Odmowa badania przez Zawodnika skutkuje dyskwalifikacją całego Zespołu.
13. Dyrektor Wyścigu może zarządzić włączenie świateł mijania, w tym światła tylnego przeciwmgielnego, w momencie pogorszenia widoczności na torze. Informacja o tym zostanie umieszczona na tablicy na prostej startowej. Zespół którego Zawodnik po 3 okrążeniach nie zastosuje się do poleceń Dyrektora zostanie zdyskwalifikowany.

§ 13. JAZDA PO TORZE

1. Podczas wyścigu wjazd na tor z pit-lane odbywa się wyłącznie na zielonym świetle/zielonej fladze. Wjazd na czerwonej sygnalizacji skutkuje dyskwalifikacją Zespołu. Wjazd na tor odbywa się zawsze na własną odpowiedzialność kierowcy, który ma ustąpić pierwszeństwa samochodom znajdującym się na torze – niebieski semafor lub niebieska flaga. Samochód włącza się do wyścigu w zdecydowanym tempie.
2. Zjazd z toru Zawodnik sygnalizuje kierunkowskazem. Kierowca zjeżdża z toru nie utrudniając wyścigu innym Zawodnikom.
3. Maksymalny czas jazdy jednego kierowcy wynosi łącznie 3 godziny w ciągu całego wyścigu. Kierowca może jechać bez przerwy maksymalnie 1 godzinę i 30 minut. Czas liczony jest od wejścia/wyjścia z samochodu. Czas jazdy mierzony jest co do sekundy.

4. Po zmianie kierowcy poprzedni kierowca ma 30 minutową przerwę regeneracyjną w ciągu której nie może pełnić żadnej funkcji w Zespole, np. nie może być mechanikiem, nalewać paliwa itp. Jazda powyżej wskazanych limitów skutkuje dyskwalifikacją całego Zespołu.
5. Podstawową zasadą The Race jest OSTROŻNA i BEZKOLIZYJNA jazda z UNIKANIEM KONTAKTU między samochodami.
6. Należy przewidywać zachowanie innych Zawodników oraz brać ich pod uwagę w swojej jeździe po torze. Szczególnie dotyczy to zakrętów gdzie najczęściej dochodzi do kolizji. Dwa auta, jadące ramię w ramię, wschodzące w zakręt powinny nawzajem pozostawić miejsce dla przeciwnika.
7. Niedopuszczalne jest zamykanie zakrętu przed przeciwnikiem jadącym ramię w ramię.
8. Zawodnicy rywalizują po torze, a nie po poboczach. Bezwarunkowo jedno koło, łącznie z linią obrysową, musi pozostać w nitce toru. Cięcia zakrętów i nadmierne wyloty na wyjściu z zakrętów są zakazane i zagrożone karą od STOP&GO do dyskwalifikacji włącznie.
9. Organizator uczyła Zawodników, że start wyścigu lub start po neutralizacji SC i pierwszy zakręt to zawsze najwięcej emocji i wysokie prawdopodobieństwo karambolu. Należy zostawić miejsce dla przeciwników i za wszelką cenę unikać kontaktu między samochodami.
10. Bezpieczeństwo manewru wyprzedzania zależy od Zawodnika jadącego z tyłu. Manewr należy wykonać tak, aby nie destabilizować jazdy przeciwnika – wypchnięcie z toru, poślizg, spychanie.
11. W The Race obowiązuje kategoriyczny zakaz opóźniania hamowania i wchodzenie w zakręt od wewnętrznej przed przeciwnika (barge passing). Tzw. „wchodzenie pod pachę” jest surowo zakazane. Wyprzedzanie na wejściu w zakręt jest dopuszczalne wyłącznie po zdobyciu istotnej przewagi na prostej poprzedzającej zakręt – istotny overlap (min. połowa samochodu – maska Zawodnika/wyprzedzającego ma być w na wysokości fotela przeciwnika). W takiej sytuacji przeciwnik musi pozostawić miejsce w zakręcie dla Zawodnika, który także ma prawo do zakrętu. Prawo dotyczy wewnętrznej części zakrętu i nie ma zastosowania do części zewnętrznej.
12. Zawodnik po wypadnięciu z toru może na niego wrócić po warunkiem upewnienia się, że swoim manewrem nie stanowi zagrożenia dla jadących po torze, którzy mają przed nim pierwszeństwo. Po wpadnięciu w pułapkę żwirową Zawodnik może wrócić na tor po uprzednim pokonaniu min. 200 m odcinkiem trawy. Bezpośredni powrót na tor z pułapki żwirowej jest zakazany.
13. Zawodnik, który spowoduje sytuację kolizyjną musi oddać pozycję na rzecz poszkodowanego przeciwnika lub przeciwników. Wyjątek stanowią karambole lub sytuacje niejednoznaczne uniemożliwiające kategoriyczną ocenę winnego wśród Zawodników. Winny musi liczyć się z wyższą karą w przypadku rozstrzygnięcia sytuacji przez Dyrektora Wyścigu.
14. Obowiązek oddania pozycji na rzecz przeciwnika lub przeciwników obowiązuje także jeżeli Zawodnik zdobył pozycję w wyniku ścięcia zakrętu, jazdy poza torem lub innym niesportowym zachowaniem.
15. Oddanie pozycji ma być wyraźne i odbyć się w przeciągu jednego okrążenia pod rygorem nałożenia kary.

§ 14. CZERWONA FLAGA

1. W momencie pojawienia się na torze czerwonej flagi lub czerwonego semafora wyścig jest przerywany. Zawodnicy mają wyraźnie zwolnić. Obowiązuje zakaz wyprzedzania. Należy zjechać z toru do pit-lane pierwszym możliwym zjazdem.
2. Zawodnicy po zjechaniu do pit-lane ustawiają się w alei serwisowej według kolejności zjazdu niezależnie od zajmowanego miejsca w klasie czy generalce.
3. Czerwona flaga pozwala na prace przy aucie. Tankowanie jest zakazane.
4. Kierowcy nie mogą zmieniać się na czerwonej fladze.
5. Podczas postoju w pit-lane na czerwonej fladze należy zgasić samochód. Zawodnik może rozpiąć pasy i wyjść z samochodu. Ten sam Zawodnik ruszy podczas wznowienia wyścigu.

6. 10 min przed planowanym wznowieniem wyścigu na pit-lane Zawodnicy otrzymują sygnał dźwiękowy.
7. Po upływie 10 min zapalą się światła zielone i Zawodnicy za samochodem bezpieczeństwa ruszą na tor w kolejności jaką zajmują w pit-lane.
8. Procedura wznowienia wyścigu tak jak § 15 pkt. 9.

§ 15. SAMOCHÓD BEZPIECZEŃSTWA

1. Samochód bezpieczeństwa (safety car – SC) to uprzywilejowany pojazd Organizatora, który jest oznaczony symbolami „SC” oraz ma zamontowane pomarańczowe światła ostrzegawcze.
2. SC pełni dwie funkcje:
 - a. Podczas każdego startu wyścigu pełni funkcję samochodu wyścigowego prowadzącego procedurę startową.
 - b. W niebezpiecznej sytuacji na torze Dyrektor Wyścigu może zarządzić wyjazd na tor SC w celu neutralizacji wyścigu. Neutralizację stosuje się gdy nie ma konieczności przerwania wyścigu, np. wypadnięcie samochodu z toru w bezpieczne miejsce.
3. Jeżeli w trakcie wyścigu SC wyjeżdża na tor stosuje się na całym torze żółte flagi lub semafony i dodatkowe tablice SC informujące Zawodników o obecności samochodu bezpieczeństwa na torze. Obowiązuje nakaz wyraźnego zwolnienia tempa oraz całkowity zakaz wyprzedzania tak jak na żółtej fladze, chyba że inny samochód mocno zwalnia np. z powodu awarii. Neutralizacja obowiązuje od razu, a nie od linii start/meta.
4. SC wyjeżdża na tor w dowolnym miejscu stawki niezależnie kto prowadzi w wyścigu. Wszystkie samochody ustawiają się w szeregu za samochodem bezpieczeństwa, nie dalej niż 20 metrów, pokonując nitkę toru za nim w tempie narzuconym przez SC. Wszystkie samochody muszą pozostać w możliwie najściślejszym szyku. Maksymalna odległość między samochodami wynosi 10m, a minimalna 5m.
5. Podczas neutralizacji Zawodnicy mogą zjechać do pit-stopu. Zawodnicy mogą wrócić na tor w przypadku zapalenia zielonego światła na wyjeździe z pit-lane. Światło zmieni się z czerwonego na zielone zaraz po przejechaniu całej stawki samochodów na torze. Dołączający Zawodnicy bez zwłoki dojadą do końca stawki i będą kontynuować neutralizację.
6. Dyrektor Wyścigu może zarządzić przejazd SC z samochodami Zawodników przez pit-lane. Jeżeli światła pomarańczowe SC są włączone Zawodnicy podążają za samochodem bezpieczeństwa nawet przez pit-lane.
7. Każde okrążenie za SC podczas neutralizacji uważane jest za okrążenie wyścigu.
8. Wyścig może zakończyć się podczas neutralizacji w momencie przejazdu SC i podążających za nim samochodów pod flagą z szachownicą.
9. Odwołany przez Dyrektora Wyścigu samochód bezpieczeństwa wyłączy światła pomarańczowe na 3 zakręty końcowe i przesunie się do krawędzi toru zjeżdżając do pit-lane. Od tego momentu pierwszy samochód może narzucać tempo formacji kierując rywali w stronę linii start/meta od której Zawodnicy mogą zacząć się wyprzedzać. Po zjeździe SC samochód prowadzący ma zakaz zwalniania aż do linii start/meta. Restart wyścigu odbywa się formie SINGLE FILE (jeden za drugim w rzędzie).

§ 16. KONIEC WYŚCIGU

1. O końcu czasu wyścigu i zbliżaniu się do mety samochodu prowadzącego na prostej startowej informować będzie flaga z szachownicą.

2. W momencie wywieszenia flagi z szachownicą bramki wyjazdowe z pit-lane zostają zamknięte.
3. Zawodnicy, którzy w ciągu 3 minut od minięcia przez lidera na torze flagi z szachownicą nie dojadą do mety zostaną sklasyfikowani jak za postój w paddocku.
4. Po przekroczeniu flagi z szachownicą Zawodnicy kontynuują jazdę, redukują prędkość i dołączają do zwycięzcy Wyścigu. Obowiązuje zakaz wyprzedzania. Zakaz nie dotyczy II i III Zawodnika w generalce, którzy mimo TOP 3 pozycji mogą przeciąć linię mety na dalszej pozycji. Zdobywcy II i III miejsca generalki ustawiają się zaraz za zwycięzcą. Zwycięzca wyścigu upewniwszy się, że wszyscy Zawodnicy podążają za nim prowadzi kolumnę samochodów w wolnym i równym tempie przez 1 okrążenie wjeżdżając do pit-lane.
5. Po wjechaniu do pit-lane TOP 3 samochodów ustawia się przy tablicach 1, 2, 3 miejsce.
6. Na wniosek Dyrektora Wyścigu wyścig może zostać zakończony przed upływem czasu wyścigu.
7. Podczas Rundy w danych klasach i w generalce wygrywa ten Zespół który w czasie wyścigu pokona większą ilość okrążeń i dojedzie do mety. W przypadku Zespołów z taką samą ilością okrążeń decyduje kolejność wjechania na metę wyścigu.
8. Zespoły, które ukończą wyścig w paddocku, np. w skutek awarii, zostaną sklasyfikowane wg ilości pokonanych okrążeń, ZA Zawodnikami, którzy ukończyli wyścig na torze.
9. Jeżeli wyścig zostanie przerwany, np. z powodu wypadku na torze i nie starczy czasu na jego wznowienie, Zespoły zostaną sklasyfikowane według ilości pokonanych okrążeń.
10. Po skończeniu wyścigu, a przed dekoracją i publikacją oficjalnych wyników samochody zwycięzców poszczególnych klas oraz TOP 3 generalki przejdą dodatkowe badanie techniczne.

§ 17. INCYDENTY

1. Incydent oznacza jedno lub więcej zdarzeń z udziałem jednego lub wielu Zawodników.
Do katalogu incydentów zalicza się:
 - a. Naruszenie Regulaminu The Race.
 - b. Niestosowanie się do poleceń Zespołu Organizacyjnego.
 - c. Spowodowanie kolizji samochodów na torze.
 - d. Spowodowanie przerwania wyścigu.
 - e. Niebezpieczna i bardzo agresywna jazda po torze.
 - f. Niestosowanie się do sygnałów flag/semaforów.
 - g. Przekraczanie ograniczenia prędkości w pit-lane 30km/h.
 - h. Wyprzedzanie na żółtych flagach/semaforach.
 - i. Wyprzedzanie podczas neutralizacji SC.
 - j. Wypchnięcie Zawodnika z toru.
 - k. Blokowanie szybszego Zawodnika mimo niebieskich flag/semaforów.
 - l. Wyprzedzanie, mimo braku prawa, na wejściu do zakrętu po opóźnieniu hamowania.
 - m. Niesportowe zachowanie, działanie z premedytacją na szkodę innych Zawodników.
 - n. Wszczynianie awantur, używanie słów wulgarnych.
 - o. Zmiany techniczne samochodu wykraczające poza Regulamin.
2. Dyrektor Wyścigu po stwierdzeniu incydentu może nałożyć na Zespół i Zawodnika:
 - a. Karę dyskwalifikacji z Rundy.
 - b. Karę zakazu startu w The Race.
 - c. Karę finansową – 300 zł, 500 zł, 1000 zł, 3000 zł.
 - d. Karę STOP&GO – 10 sec, 30 sec, 60 sec, 120 sec.
 - e. Karę DRIVE THRU.
3. Kary mogą się łączyć.

4. Kara STOP & GO polega na zjechaniu Zawodnika do pit-lane i zatrzymaniu się na określony czas w strefie STOP & GO.
5. Kara DRIVE THRU polega na przejechaniu Zawodnika przez pit-lane z zachowaniem ograniczenia prędkości.
6. Informacja o karze prezentowana jest na tablicy umieszczonej na prostej startowej przez Sędziego Kar wraz z numerem Zawodnika, którego ona dotyczy. Sędzia Kar stosuje także dwa krótkie sygnały dźwiękowe tak, aby poinformować także Zespoły o nałożeniu kary. Zawodnik którego kara dotyczy, pod groźbą dyskwalifikacji, ma 3 okrążenia na zastosowanie się do wymierzonej kary.
7. Zawodnik wjeżdżający samochodem na pit-lane do odbycia kary STOP&GO jedzie prosto do strefy STOP&GO. Nie może zjechać do BOXu/garażu, nie może tankować, nie może zjechać do punktu wulkanizacji, nie może nastąpić zmiana kierowcy.
8. Po odbyciu kary STOP & GO Zawodnik bez zwłoki wraca na tor utrzymując zakazy serwisowe jak wcześniej, nie może więc zatrzymać się w BOXie/garażu, nie może tankować itp.
9. Kierowca podczas odbywania kary STOP & GO nie może wysiadać z samochodu. Żaden z członków Zespołu nie może zbliżyć się do samochodu.
10. Podczas przejazdu przez pit-lane w ramach odbywania kary DRIVE-THRU Zawodnik nie może się zatrzymywać, parkować itp.
11. Kary STOP&GO oraz DRIVE THRU są częścią wyścigu.
12. Jeżeli kary STOP&GO lub DRIVE THRU zostaną wymierzone na mniej niż 5 okrążeń do końca wyścigu Zawodnik ich nie odbywa, a do jego czasu zostaje dodane 30 sek + czas wymierzonej kary.
13. W przypadku kar finansowych Zawodnik/Zespół ma czas na ich opłacenie do końca danej Rundy.
14. Jeżeli w wyniku kolizji samochodów Zawodnicy biorący udział w tym incydencie nie mogą ustalić sprawcy, na wniosek poszkodowanych Zawodników Dyrektor Wyścigu wraz z sędziami może rozstrzygać spory na podstawie materiału video z toru i materiału video od samych Zawodników.
15. W wielu sytuacjach walki Zawodników na torze ma zastosowanie termin Incydentu Torowego (race incident), który nie wskaże żadnego sprawcy kolizji samochodów.
16. Sprawca kolizji zobowiązany jest do pokrycia szkód wyrządzonych innym Zawodnikom. Odbywa się to bez udziału Organizatora.

§ 18.PROTESTY

1. Uprawnionymi do składania protestów jest Kierownik Zespołu i jego Zastępca. Protesty składane przez innych członków Zespołu nie są przyjmowane.
2. Protesty należy składać w formie pisemnej, według Wzoru Karty Protestu – Załącznik nr 7, podczas wyścigu oraz do 15 minut po jego zakończeniu do Asystenta Dyrektora Wyścigu lub Dyrektora Wyścigu.
3. Protesty powinny być opisane zwięźle, bez emocji i sugerowania kary.
4. Protesty składane po 15 minutach od zakończenia wyścigu nie będą rozpatrywane.
5. Protest uważa się za złożony tylko wtedy gdy jednocześnie wpłacana jest kaucja w wysokości 2000 zł.
6. Zasadność protestu ocenia komisja złożona z 3 członków Zespołu Organizacyjnego, której przewodni Dyrektor Wyścigu. Komisja może wezwać do wyjaśnień dowolnego członka zespołów biorących udział w Rundzie wraz z okazaniem nagrań video z wnętrza samochodów. Komisja może zarządzić kolejne badanie techniczne samochodu Zespołu, którego protest dotyczy, łącznie z poleceniem okazania komisji spornych części. Demontażem spornych części zajmie się Zespół, którego protest dotyczy w asyście Dyrektora Technicznego.

7. Dyrektor Wyścigu lub jego Asystent mają prawo nie przyjąć protestu po złożeniu wyjaśnień Kierownikowi Zespołu lub jego Zastępcy, którzy chcą złożyć protest.
8. W przypadku protestów technicznych jeżeli protest jest uzasadniony lub Zespół, którego protest dotyczy odmawia wzięcia udziału w badaniu technicznym, sprawca ma obowiązek zapłacić Organizatorowi karę pieniężną w wysokości 1000zł na rzecz organizacji kolejnej Rundy The Race. Dyrektor Wyścigu może nałożyć dodatkową karę w postaci dyskwalifikacji oraz stałego zakazu startu w The Race.
9. W przypadku protestów związanych z sytuacjami na torze jeżeli protest jest uzasadniony Dyrektor Wyścigu na sprawcę nałoży z katalogu kar § 16 pkt 2 karę adekwatną do stopnia wykroczenia.
10. W przypadku uznania protestu kaucja jest zwracana Zespołowi, który ją złożył. Jeżeli protest nie zostanie uznany kaucja przepada na rzecz organizacji kolejnej Rundy The Race.
11. Od decyzji komisji nie ma odwołania.

§ 19. SAMOCHODY I KLASY

1. Do startu w The Race zostaną dopuszczone samochody spełniające następujące warunki:
 - a. zgodne z Regulaminem Technicznym (załącznik nr 1) w tym o określonej w nim maksymalnej wartości bazującej na średniorynkowej cenie samochodu seryjnego,
 - b. pochodzące z pojazdów homologowanych do normalnego użytku drogowego i zmodyfikowane do wyścigów,
 - c. posiadające dokumentację techniczną i kosztorys budowy/modyfikacji zgodnie z Kartą Samochodu (załącznik nr 3).
 - d. nie przekraczające normy hałasu, która wynosi 100dB mierzona na biegu jałowym przy 3800 obrotach silnika na minutę.
2. Do startu w The Race NIE zostaną dopuszczone Formuły (open wheels), prototypy, samochody o konstrukcji samonośnej kratownicowej, samochody z otwartym nadwoziem bez twardego dachu oraz SUVy.
3. Samochody dzielą się na następujące Klasy:
 - a. KLASA 1 – pojemność silnika do/włącznie 1600 cm³
 - b. KLASA 2 – pojemność silnika do/włącznie 2000 cm³
 - c. KLASA 3 – pojemność silnika do/włącznie 2500 cm³
 - d. KLASA 4 – pojemność silnika do/włącznie 3000 cm³
 - e. KLASA 5 – pojemność silnika powyżej 3000 cm³
 - f. KLASYFIKACJA GENERALNA
4. W przydzieleniu samochodu do klasy ma zastosowanie mnożnik pojemności:
 - a. x 1,5 dla doładowanych (turbo, kompresor) samochodów zasilanych benzyną bezołowiową.
 - b. x 1,3 dla samochodów zasilanych olejem napędowym z seryjną turbiną i programem (seryjna moc).
 - c. x 1,65 dla samochodów zasilanych olejem napędowym z nieseryjną turbiną lub nieseryjnym programem.

§ 20. KLASYFIKACJA SEZONU

1. Organizator nada Zespołom następujące tytuły za rok 2024 dla każdej z klas oraz w generalce:
 - Champion The Race
 - I Vice-Champion The Race
 - II Vice-Champion The Race
2. Organizator może przyznać tytuły dodatkowe za sezon np. „Fair Play”.
3. Do klasyfikacji sezonu 2024 zalicza się wszystkie Rundy ze wszystkich rozegranych w sezonie.
4. Zespół, aby być klasyfikowanym, musi wziąć udział i ukończyć przynajmniej jedną Rundę. Za nieobecność w danej Rundzie Zespół otrzymuje 0 pkt.
5. Punktacja klasyfikacji sezonu będzie prowadzona według poniższego schematu miejsc Zespołu uzyskanych w danych Rundach:

Miejsce	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16 i dalej
Punkty	38	34	30	26	22	20	18	16	14	12	9	7	5	3	2	1

6. W przypadku jednakowej ilości punktów dwóch lub więcej Zespołów o miejscu zadecyduje większa liczba pierwszych, drugich, trzecich... miejsc w rozegranych w sezonie Rundach. Gdy w opisany sposób nie będzie możliwe wyłonienie zwycięzcy, zadecyduje wynik ostatniej w sezonie Finałowej Rundy.

§ 21.SPONSORZY I REKLAMY

1. Zawodnik ma prawo mieć reklamy sponsorów innych niż The Race na samochodzie Zespołu lub odzieży.
2. Sponsorów i projekt reklamy należy zgłosić do akceptacji Organizatora minimum 7 dni przed Rundą, w której zawodnik chce wystartować.
3. Zawodnik z reklamami i sponsorem bez akceptacji organizatora może zostać zdyskwalifikowany.
4. Reklamy takie są ograniczone tylko do samochodu, odzieży zawodnika, 1 namiotu serwisowego o wymiarach maksymalnych 5x5m. Rozstawianie na terenie Rund jakichkolwiek własnych banerów, stoisk, rozdawania ulotek itp. jest zabronione.
5. Szczególnie niedopuszczalne są wszelkie reklamy konkurencyjne względem partnerów i sponsorów The Race oraz samego cyklu The Race.
6. Zespół ma obowiązek, pod rygorem niedopuszczenia do startu w Rundzie, umieścić w wyznaczonych miejscach, które określa Załącznik nr 6 do Regulaminu, reklamy organizatora, np. loga sponsorów The Race, numer startowy, logo The Race, w postaci naklejek bądź innych materiałów przylegających do karoserii.
7. Zawodnik może nie umieszczać reklam organizatora w danej Rundzie po uiszczeniu opłaty w wysokości 3000 zł na rzecz organizacji kolejnej Rundy The Race. Nie dotyczy numerów startowych, które są obowiązkowe.

§ 22. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Każdy członek Zespołu podpisując czytelnie wypełnione zgłoszenie/oświadczenie do udziału w poszczególnej Rundzie (Załącznik nr 4 do Regulaminu) zobowiązuje się do podporządkowania się przepisom niniejszego Regulaminu oraz zaleceniom i komunikatom wydawanym przez Organizatora podczas Rund.

2. Uczestnik nie stosujący się do postanowień niniejszego regulaminu oraz zaleceń i komunikatów Organizatora, może zostać wykluczony z udziału w Rundzie oraz całym cyklu The Race decyzją Organizatora.
3. Organizator nie ponosi odpowiedzialności za wszelkie szkody i zdarzenia spowodowane przez uczestników Rund The Race w stosunku do osób trzecich i ich mienia oraz w stosunku do uczestników imprezy.
4. Wszelkie szkody spowodowane przez uczestników Rund The Race pokrywane są przez nich samych.
5. Każdy Zawodnik bierze udział w zwozach na własną odpowiedzialność.
6. Impreza ma charakter imprezy zamkniętej, tj. niepublicznej.
7. W przypadkach nieobjętych regulaminem decyzję podejmuje Organizator.

§ 23. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW DO REGULAMINU

Integralną część Regulaminu stanowią następujące załączniki:

- Załącznik 1 - Regulamin Techniczny
- Załącznik 2 - Regulamin Zawodnika i Mechanika
- Załącznik 3 - Wzór Karty Samochodu
- Załącznik 4 - Oświadczenie
- Załącznik 5 - Zgoda na przetwarzanie danych
- Załącznik 6 - Miejsca zarezerwowane pod reklamy
- Załącznik 7 - Wzór Karty Protestu

