



Puchar Wyścigów Długodystansowych i Sztafety Samochodowej

Regulamin Główny - Sportowy 2025
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	7
§ 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. SZTAFETA	13
§ 17. KONIEC WYŚCIGU	14
§ 18. INCYDENTY	14
§ 19. PROTESTY	15
§ 20. SAMOCHODY I KLASY	16
§ 21. KLASYFIKACJA SEZONU	17
§ 22. SPONSORZY I REKLAMY	17
§ 23. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I POSTANOWIENIA KOŃCOWE	18
§ 24. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW DO REGULAMINU	18

§ 1. WSTĘP I DEFINICJE

1. The Race to amatorski Puchar Wyścigów Długodystansowych i Sztafety Samochodowej (seria 1) oraz sprintów (seria 2 – od 2026/2027).
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. 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 3),
 - ii. Zgodę na przetwarzanie danych (załącznik nr 4).
6. Zespół oznacza zarejestrowany do wyścigu samochód (jeden) lub samochody (kilka) spełniające wymogi Regulaminu Technicznego wraz z wstępnie przypisanymi do niego Zawodnikami i Mechanikami w liczbie odpowiadającej Ogłoszeniu Rundy. W Rundzie Zawodnik/Mechanik może startować w dowolnej ilości Zespołów np. 1 mechanik obsługujący 2 Zespoły lub 1 kierowca startujący w 2 Zespołach. Zawodnik/Mechanik może wielokrotnie zmienić zespół podczas sezonu. Każdy Zespół ma unikalny numer i nazwę obowiązujące przez cały sezon. Zespół startujący jednym samochodem może go zmienić, np. z powodu uszkodzenia na poprzedniej Rundzie, pod warunkiem spełnienia warunków tej samej klasy. Zespół wyznacza 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 przydzieli im podczas pierwszej rejestracji unikalny numer.
2. Numer Zespołu obowiązuje przez cały sezon i nie może ulec zmianie.
3. Jeżeli Zespół, startujący jednym samochodem, podczas sezonu zmieni samochód na inny nie pasujący do dotychczasowej klasy, zostanie zarejestrowany jako nowy Zespół z nowym numerem startowym. Jeżeli Zespół, startujący jednym samochodem, 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 5 Miejsca zarezerwowane pod reklamy).

§ 3. WARUNKI OGÓLNE

1. Zawodnicy zgłaszając siebie i samochód/samochody 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/samochody 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 są 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.
6. Wszyscy Uczestnicy zawodów zobowiązani są do nieśmiecenia na terenie toru wyścigowego. Zabronione jest wylanie jakichkolwiek produktów/płynów naftowych pod groźbą kary finansowej do wydalenia z Rundy włącznie. 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/instrukctorem jest dopuszczona podczas treningu i zakazana wyścigu. Zespół musi się składać minimum z 2 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 na torze,
 - f. przerwy i końcowej odprawy Zawodników przed wyścigiem,
 - g. wyścigu,
 - h. dodatkowego badania technicznego zwycięzców generalki,
 - 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 umieszczonym 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. Zespół, 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 sobie prawo dopuszczenia do udziału w imprezie przedstawicieli sponsorów, partnerów, współorganizatorów na zasadzie „dziękij karty”.
10. Organizator nie zwraca opłaty wpisowej w przypadku nie uczestniczenia w Rundzie zapisanego Zespołu. Zespół dysponuje swoim miejscem. Może je odsprzedać/przekazać innemu Zespołowi.
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 zależny jest 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 3 – Oświadczenie i nr 4 – Zgoda na przetwarzanie danych okazując także dokument tożsamości i prawo jazdy kategorii B.
3. 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.
4. Kierownik Zespołu lub oddelegowany przez niego Mechanik dostarcza samochód/samochody, spełniające Regulamin Techniczny załącznik nr 1, do strefy badania technicznego. Przez cały czas badania technicznego Kierownik Zespołu lub/i Mechanik jest obecny i udziela Dyrektorowi ds. Technicznych informacji dotyczących samochodu.
5. 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.
6. Czas przyjmowania wymaganych dokumentów od Zawodników/Mechaników w Biurze Zawodów wskazany jest w ogłoszeniu Rundy.
7. 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.
8. 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.
9. Organizator w przypadku kilku samochodów w zespole (sztafeta) może dopuścić do badania technicznego samochody startujące w późniejszych stintach, także podczas trwania wyścigu.

10. Na podstawie decyzji Dyrektora Wyścigu sędziowie techniczni mogą sprawdzić zgodność z Regulaminem samochod Zespołu w dowolnym momencie Zawodów.
11. 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 na daną Rundę kierowcy obligatoryjnie biorą udział w egzaminie na licencję The Race.
2. Test na licencję sprawdza znajomość Regulaminu wraz z załącznikami oraz zasad Pucharu/wyścigu.
3. Egzamin przeprowadzany jest w formie testu jednokrotnego wyboru.
4. 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.
5. Organizator może zarządzić przeprowadzenie dodatkowego testu dla Zawodników, którzy nie uzyskali licencji podczas pierwszej próby.
6. Organizator przed każdą Rundą przygotowuje inny test.
7. Testy przygotowane będą w polskiej i angielskiej wersji językowej.

§ 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 treningowymi, a drugą 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.
7. Podczas odprawy Kierownicy Zespołów losują pozycję startową Zespołu do wyścigu.

§ 9. SESJA TRENINGOWA

1. Przed wyścigiem zostanie przeprowadzona sesja w konwencji open pit-lane z zachowaniem limitu ilości samochodów na torze określonego w regulaminie toru. 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/samochodów przed wyścigiem. Sesje treningowe odbywają się bez oficjalnego pomiaru czasu. Sędzia Pomiaru Czasu zarządzi podczas Sesji treningowej kontrolę działania transponderów systemu pomiaru czasu.
3. Czas sesji treningowej zostanie określony w ogłoszeniu Rundy.
4. W sesji treningowej bierze udział dowolny kierowca Zespołu. Kierowcy mogą się zmieniać.

5. Wyprzedzanie podczas sesji treningowej 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. Samochód bezpieczeństwa (SC) ustawia się na prostej startowej na linii start/meta.
3. Samochody wyjeżdżają z paddocku na tor i pokonują w wolnym i stałym tempie jedno okrążenie zatrzymując się na prostej startowej w miejscu wskazanym przez Dyrektora Technicznego odpowiadającym ich pozycji wylosowanej podczas odprawy.
4. Pozycja startowa samochodów na prostej startowej:
 - a. samochody ustawione są pod kątem 45 stopni względem kierunku jazdy toru przy krawędzi toru najbardziej oddalonej od pit-wall,
 - b. minimalna odległość między samochodami wynosi 1,5 m,
 - c. przód samochodu skierowany w stronę kierunku jazdy toru,
 - d. samochody mogą mieć uruchomione silniki.
5. Do zaparkowanych samochodów przed startem mogą podejść członkowie Zespołu oraz przedstawiciele mediów.
6. 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.
7. Samochody, które zostały w BOXach/garażach i nie zdążyły wyjechać na tor, dołączają do wyścigu niezwłocznie po rozpoczęciu wyścigu na polecenie sędziów toru.
8. Kierowcy ustawiają się przy pit-wall naprzeciwko swoich samochodów.
9. Następuje trzeci sygnał dźwiękowy na około 1 minutę przed startem.
10. Samochód bezpieczeństwa (SC) ustawia się na końcu stawki samochodów czekających na start.
11. Dyrektor Wyścigu lub jego Asystent podaje do Zawodników komendę „Gotowi!? Do startu!?” i następuje wystrzał z pistoletu startowego informujący o starcie wyścigu. Zostają wywieszane zielone flagi lub/i zapalają się zielone światła na prostej startowej.
12. Zawodnicy po usłyszeniu wystrzału pistoletu startowego biegną do swoich samochodów, wsiadają do nich, zapinają pasy i ruszają. Zawodnik ma prawo ruszyć dopiero po upewnieniu się, że jego pasy są prawidłowo zapięte.
13. W przypadku falstartu któregośkolwiek z Zawodników procedura odliczania NIE zostanie powtórzona. Na Zawodników, którzy ruszą przed wystrzałem pistoletu startowego zostanie nałożona kara zgodna z taryfikatorem kar (załącznik nr 7).
14. Ruszający Zawodnik ma obowiązek upewnienia się, że jego wyjazd nie koliduje z samochodem który już wyjechał. Pierwszeństwo ma samochód już jadący wzdłuż prostej startowej.
15. Samochód bezpieczeństwa (SC) pozostaje na torze do momentu ruszenia ostatniego zawodnika z pola startowego.
16. W przypadku gdy samochód lub samochody nie mogą ruszyć z pól startowych, np. w skutek awarii, następuje procedura jak w przypadku użycia SC opisana w § 15. SAMOCHÓD BEZPIECZEŃSTWA.

§ 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. 4kg,
 - 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. **Nie obowiązuje minimalny czas pit-stopu.**
6. **W przypadku Zespołów wielosamochodowych (sztafeta samochodowa) podczas zmiany samochodu obowiązuje czas pit-stopu wynoszący min. 5 min.**
7. Organizator obowiązuje 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.
8. Zmiana kierowców/samochodów 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. Nie dotyczy to dojazdu do strefy tankowania.
9. Jeżeli kierowca ominie przydzielony do Zespołu BOX/garaż lub miejsce postojowe dalej niż 5m musi kontynuować jazdę przez pit-lane, włączyć się do wyścigu, pokonać okrążenie toru, zjechać z toru i ponownie spróbować zaparkować na swoim miejscu.
10. Cofanie w pit-lane dalej niż 5m jest surowo wzbronione pod groźbą dyskwalifikacji.
11. Tankowanie odbywa się wyłącznie w wydzielonych strefach tankowania lub stacjach benzynowych znajdujących się na terenie toru. Miejsce tankowania podane będzie w ogłoszeniu Rundy.
12. Wjazd i wyjazd z miejsca tankowania uznawane są za część pit-lane na którym cały czas obowiązuje limit prędkości 30km/h. Tankowanie nie zalicza się do pit-stopu.
13. 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.
14. Podczas tankowania niedopuszczalne są żadne czynności serwisowe.
15. W przypadku ręcznej strefy tankowania bez stacji benzynowej dopuszcza się stosowanie wyłącznie beczek z ręcznymi pompami paliwa.
16. Zespoły muszą przewidzieć, że do strefy tankowania/stacji benzynowych może ustawiać się kolejka i decyzja o momencie tankowania jest elementem strategii.
17. Na terenie toru wyścigowego paliwo może być przechowywane jedynie w certyfikowanych kanistrach/beczkach.

18. Wprowadza się minimalną ilość 2 tankowań podczas wyścigu The Race Endurance (Zespoły 1 samochodowe).

19. Nie ma minimalnego czasu tankowania. Tankowanie jest zaliczone jeżeli min. 0,1 L paliwa zostanie wlane do baku.

20. Podczas każdej Rundy The Race obecny będzie serwis wulkanizacyjny. Wjazd i wyjazd z miejsca serwisu wulkanizacyjnego uznawane są za część pit-lane z ograniczeniem prędkości 30km/h. Zmiana opon może nastąpić w serwisie wulkanizacyjnym lub w/przed boxem Zespołu.

§ 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 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 lub 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 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 samochód ma spełniać wymogi Regulaminu Technicznego – załącznik nr 1 i pozytywnie przejść badanie techniczne przed każdą Rundą.

5. Jeżeli Zawodnik musi zatrzymać samochód w trakcie wyścigu musi to zrobić w bezpiecznym miejscu poza główną nitką toru, np. na trawie.

6. 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.
7. 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.
8. Samochód po naprawie awarii mechanicznej lub uszkodzeniu poszycia przed ponownym włączeniem się do wyścigu musi przejść dodatkowe badanie techniczne. W tym celu Kierownik Zespołu zgłasza Dyrektorowi Technicznemu Wyścigu konieczność przeprowadzenia inspekcji. Wymiana klocków hamulcowych i opon nie zalicza się do naprawy.
9. 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.
10. Obowiązuje absolutny zakaz wchodzenia na nitkę toru członków Zespołu podczas wyścigu i sesji treningowych. Wejście na tor w celu np. pchania uszkodzonego samochodu Zespołu jest surowo wzbronione i skutkuje dyskwalifikacją oraz karą finansową.
11. 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.
12. 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. 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. **Kierowca może jechać bez przerwy maksymalnie 1 godzinę.** Czas liczony jest od ruszenia/zatrzymania samochodu w pit-lane oraz ruszenia/zakończenia wyścigu. Czas jazdy mierzony jest co do sekundy.
4. **Po zmianie kierowcy poprzedni kierowca ma 20 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, wchodzące 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 uczula 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 wchodzenia 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 karty.

§ 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. Czas jazdy kierowcy zostaje zatrzymany.
3. Czerwona flaga pozwala na drobne 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 zapalają się światła zielone i Zawodnicy za samochodem bezpieczeństwa ruszają na tor w kolejności jaką zajmują w pit-lane.
8. Procedura wznowienia wyścigu tak jak § 15.

§ 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 zamykającego 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. Obowiązuje kategoriyczny zakaz wyprzedzania samochodu bezpieczeństwa.
6. 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.
7. 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.
8. Każde okrążenie za SC podczas neutralizacji uważane jest za okrążenie wyścigu.
9. Wyścig może zakończyć się podczas neutralizacji w momencie przejazdu SC i podążających za nim samochodów pod flagą z szachownicą.
17. Odwołany przez Dyrektora Wyścigu samochód bezpieczeństwa wyłączy światła pomarańczowe na 3 zakręty końcowe i przesunie się do krawędzi toru zjeżdżając do pit-lane. Jest to sygnał dla Zawodników, że z końcem okrążenia rozpocznie się restart wyścigu w formie SINGLE FILE (jeden za drugim w rzędzie).
18. 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.

§ 16. SZTAFETA

1. Do startu w The Race zostaną dopuszczone Zespoły składające się z więcej niż 1 samochodu.
2. W przypadku zespołów kilku samochodowych ma zastosowanie pojęcie sztafety samochodowej – The Race Relay.
3. Zespoły sztafetowe **podczas zmiany samochodu** obowiązują minimalny czas pit-stop jak w § 11. pkt 6.

4. Zmiana samochodu w zespole odbywa się przed boxem Zespołu poprzez przepięcie kostki pomiaru czasu na kolejny samochód. Wraz ze zmianą samochodu może nastąpić zmiana kierowcy.
5. **Min. 10 minut przed zmianą samochodu Kierownik Zespołu sztafetowego musi poinformować o tym fakcie Dyrektora Technicznego pod rygorem nałożenia na Zespół kary czasowej.**
6. Wszystkie zgłoszone samochody w Zespole muszą wziąć udział w wyścigu.

§ 17. 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 generalki przejdą dodatkowe badanie techniczne.

§ 18. 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 S.C.,
 - j. wypchnięcie Zawodnika z toru,
 - k. wyprzedzanie, mimo braku prawa, na wejściu do zakrętu po opóźnieniu hamowania,

- l. niesportowe zachowanie, działanie z premedytacją na szkodę innych Zawodników,
 - m. wszczynanie awantur, używanie słów wulgarnych,
 - n. falstart Zawodnika podczas startu,
 - o. zmiany techniczne samochodu wykraczające poza Regulamin.
2. Dyrektor Wyścigu po stwierdzeniu incydentu może nałożyć na Zespół i Zawodnika karę zgodną z taryfikatorem (Załącznik nr 8).
 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.

§ 19. PROTESTY

1. Uprawnionym do składania protestów jest Kierownik Zespołu. Protesty składane przez innych członków Zespołu nie są przyjmowane.
2. Protesty należy składać w formie pisemnej, według Wzoru Karty Protestu – Załącznik nr 6, 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 (460 EUR)
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, który chce 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.

§ 20. SAMOCHODY I KLASY

1. Do startu w The Race zostaną dopuszczone samochody spełniające następujące warunki:
 - a. zgodne z Regulaminem Technicznym (załącznik nr 1),
 - b. startujące w klasach The Race Endurance na oponach Nankang model **AR-1 (opony suche) lub/i RGC FW02 SOFT (opony deszczowe)** znacznik **ODS Opony do Sportu** (znakowane opony).
 - c. **startujące w klasach sztafetowych The Race Relay na dowolnych oponach.**
 - 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).
3. Samochody dzielą się na następujące Klasy:
 - a. **The Race Endurance**
 - **KLASA 1** – pojemność silnika **do/włącznie 2000 cm3**
 - **KLASA 2** – pojemność silnika od 2001 cm3 **do/włącznie 3000 cm3**
 - **KLASA 3** – pojemność silnika **powyżej 3000 cm3**
 - **KLASYFIKACJA GENERALNA THE RACE ENDURANCE** (Klasy 1-3)
 - b. **The Race Relay**
 - **KLASA 4** – sztafeta 2 samochody w Zespole
 - **KLASA 5** – sztafeta 3 samochody w Zespole
 - **KLASA 6** – sztafeta 4 i więcej samochodów w Zespole
 - **KLASYFIKACJA GENERALNA THE RACE SZTAFETA** (Klasy 4-6)

4. W przydzieleniu samochodu do klas The Race Endurance (1 samochód w Zespole) ma zastosowanie mnożnik pojemności:
 - a. x 1,5 dla doładowanych (turbo, kompresor) samochodów zasilanych benzyną bezołowiową.
 - b. x 1,65 dla samochodów zasilanych olejem napędowym
 - c. x 2.0 dla samochodów z silnikami Wankla.

§ 21. KLASYFIKACJA SEZONU

1. Organizator nada Zespołom następujące tytuły za rok 2025 dla klas 1-3 oraz w generalce The Race Endurance:
 - **Champion The Race Endurance**
 - **I Vice-Champion The Race Endurance**
 - **II Vice-Champion The Race Endurance**
2. Organizator nada Zespołom następujące tytuły za rok 2025 dla klas 4-6 oraz w generalce sztafety The Race Relay:
 - **Champion The Race Relay**
 - **I Vice-Champion The Race Relay**
 - **II Vice-Champion The Race Relay**
3. Organizator może przyznać tytuły dodatkowe za sezon np. „Fair Play”.
4. Do klasyfikacji sezonu 2025 zalicza się wszystkie Rundy ze wszystkich rozegranych w sezonie.
5. Zespół, aby być klasyfikowanym, musi wziąć udział i ukończyć przynajmniej jedną Rundę. Za nieobecność w danej Rundzie Zespół otrzymuje 0 pkt.
6. Punktacja klasyfikacji sezonu będzie prowadzona według poniższego schematu miejsc Zespołu uzyskanych w danych Rundach:

Miejsca w wyścigu – wszystkie klasy

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

7. 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.

§ 22. 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 5 do Regulaminu, reklamy organizatora, np. logo 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 (690 EUR) na rzecz organizacji kolejnej Rundy The Race. Nie dotyczy numerów startowych, które są obowiązkowe.

§ 23. ODPOWIEDZIALNOŚĆ I POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Każdy członek Zespołu podpisując czytelnie wypełnione zgłoszenie/oświadczenie do udziału w poszczególnej Rundzie (Załącznik nr 3 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 zawodach na własną odpowiedzialność.
6. Impreza ma charakter imprezy zamkniętej, tj. niepublicznej.
7. W przypadkach nieobjętych regulaminem decyzję podejmuje Organizator.

§ 24. SPIS ZAŁĄCZNIKÓW DO REGULAMINU

Integralną część Regulaminu stanowią następujące załączniki:

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

