Aktualizacja 20.07.2026

REGULAMIN KRAJOWY PUCHARU ROK CUP POLAND

2026

Warszawa 2026

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

1. Polskim przedstawicielem firmy VORTEX, promotorem i właścicielem rozgrywek ROK CUP POLAND jest Firma AMO SPORTSYSTEM Andrzej Ościk, 55-040 Kobierzyce, Żerniki Małe ul. Polna 10.

2. Polski Związek Motorowy (zwany dalej PZM) nadzoruje przebieg rozgrywek kartingowych w Polsce, w których mogą startować zawodnicy kategorii ROK:
2.1. Puchar ROK Cup Poland
2.2. Kartingowe Mistrzostwa Polski
2.3. Mistrzostwa Polski Młodzików w ramach Współzawodnictwa Sportowego Dzieci i Młodzieży
2.4. Kartingowe Mistrzostwa Strefy (KMS),
2.5. Kartingowe Mistrzostwa Okręgu (KMO),
2.6. Inne zawody towarzyskie rozgrywane wg niniejszego Regulaminu.

3. Rozgrywki ROK Cup Poland przeprowadzane są w oparciu o następujące przepisy:
3.1. Regulamin Sportu Kartingowego (zwany dalej RSK),
3.2. Niniejszy Regulamin Krajowy Pucharu ROK Cup Poland 2026.
3.3. Komunikaty GKSK na 2026r.
3.4. Ogólnie obowiązujące w Polsce przepisy prawa.

4. Nadzór nad przebiegiem rozgrywek kartingowych w Polsce sprawuje Główna Komisja Sportu Kartingowego PZM (zwana dalej GKSK)

5. GKSK rozpatruje wątpliwości i rozstrzyga wszelkie spory zaistniałe przy stosowaniu niniejszego Regulaminu i innych przepisów, w oparciu o które rozgrywane są zawody kartingowe.

6. Decyzje GKSK w zakresie sportu kartingowego w Polsce są wiążące.

7. Odwołania od decyzji GKSK mogą być wnoszone do Trybunału Związku za pośrednictwem GKSK w terminie 14 dni od daty otrzymania lub opublikowania decyzji.

8. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania decyzji.

9. Członkowie GKSK mają prawo przebywać we wszystkich miejscach na terenie zawodów.

10. Karty techniczne oraz wszystkie uchwały i decyzje GKSK będą publikowane w formie komunikatów lub informacji na oficjalnej stronie PZM pod adresem – *www.pzm.pl*.

11. W zawodach pucharowych wieloseryjnych, zawodnika lub zespół uważa się za sklasyfikowany w sezonie w danej kategorii, jeżeli został w tej kategorii sklasyfikowany przynajmniej w jednej Rundzie.

12. Do końcowej klasyfikacji indywidualnej i zespołowej będą liczone punkty zdobyte w rundach Pucharu ROK Cup Poland z odrzuceniem **sześciu najgorszych wyścigów** lub tych, w których zawodnik nie wystartował. Zawodnik nie może odliczyć w punktacji końcowej **wyścigów**, z których został wykluczony.

13. W zawodach ROK Cup Poland mogą startować zawodnicy nie posiadający licencji Polskiego Związku Motorowego, pod warunkiem przedłożenia zgody Federacji, której licencję posiadają, na start w zawodach ROK Cup Poland. W/w zawodnicy będą klasyfikowani w klasyfikacji indywidualnej Rundy Pucharu ROK oraz w klasyfikacji końcowej ROK Cup Poland.
Tylko zawodnicy z polską licencją PZM startujący w rundach Pucharu ROK CUP Poland nabywają prawa do otrzymania biletu kwalifikacyjnego do udziału w Światowym Super-Finale w Lonato.
Dodatkowo mają oni możliwość uzyskania „dzikiej karty" uprawniającej do udziału w Światowym Super-Finale pod warunkiem sklasyfikowania **w min. 3 Rundach danej** kategorii ROK Cup Poland.

§ 1

Podział na klasy i kategorie

1. Klasy i kategorie ROK:

1.1. **Pokazy BABY Challenge 50 –** dla dzieci w wieku **4-6 lat,** które nie posiadają licencji sportu kartingowego, posiadających ważne badanie lekarskie i ubezpieczenie NNW, startujących na kartach z silnikiem o pojemności do 50 cm ^{3}. Wpisowe wg Regulaminu Zawodów.

1.2. **Pokazy BABY ROK –** dla dzieci w wieku **min. 5 lat,** które nie posiadają licencji sportu kartingowego, posiadających ważne badanie lekarskie i ubezpieczenie NNW, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym kategorii BABY ROK. Wpisowe wg Regulaminu Zawodów.

1.3. **BABY ROK -** dla zawodników, posiadających licencję kartingową JUNIOR, mogących startować do dnia urodzin , w którym kończą **11 lat** , startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii. Zawodnicy , którzy byli sklasyfikowani w sezonie 2025 w pierwszej dziesiątce mogą startować do końca roku kalendarzowego , w którym kończą 10 lat.

1.4. **MINI ROK -** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą 9 lat, mogących startować do dnia urodzin , w którym kończą 14 lat , posiadających licencję kartingową JUNIOR i startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii. Dodatkowo dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą 9 lat do końca roku kalendarzowego, w którym kończą 10 lat prowadzona będzie osobna klasyfikacja pod nazwą **MINI ROK U10.**
Wyścigi kategorii MINI ROK i MINI ROK U10 są połączone, a klasyfikacja prowadzona będzie oddzielnie.

1.5. **JUNIOR ROK -** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **12 lat**, mogących startować do dnia urodzin, w którym kończą **16 lat**, posiadających licencję kartingową JUNIOR lub SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii. Dopuszcza się start zawodników, którzy mają ukończone 11 lat.

1.6. **SENIOR ROK -** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **14 lat**, posiadających licencję kartingową JUNIOR lub SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.7. **EXPERT ROK -** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **32 lata**, posiadających licencję kartingową SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.8. **SHIFTER ROK -** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **15 lat** i posiadają licencję kartingową SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.
Dla uatrakcyjnienia wyścigów zezwala się na używanie innych silników ze skrzynią biegową typu KZ,
z homologacją lub bez, przy zastosowaniu osobnej klasyfikacji pod nazwą **SHIFTER OPEN.**

§ 2

Zasady rozgrywania zawodów Pucharu ROK CUP POLAND

2. Rozgrywki o Puchar ROK Cup Poland będą rozgrywane w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej.

2.1. Odbędzie się **6** Rund Pucharu ROK Cup Poland rozgrywanych wg systemu: Trening Kwalifikacyjny, 4 wyścigi finałowe (zgodnie z RSK 2026 pkt 2.5.6.4.5) z zastosowaniem punktacji zawartej w niniejszym regulaminie. Klasyfikacja końcowa sezonu zgodnie z punktem 12 i 13 Postanowień Ogólnych Regulaminu ROK CUP Poland 2026.

2.2 Zawody ROK Cup Poland rozgrywane będą w systemie:
- Trening Kwalifikacyjny zgodnie z RSK 2026 pkt 2.4.16

- wyścigi fazy finałowej zgodnie z RSK 2026 pkt 2.5.6.4.5

Zawodnicy w Rundzie otrzymują punkty liczone do klasyfikacji końcowej sezonu:

Za zajęte miejsca w wyścigu:

- 1 miejsce 25 pkt.
- 2 miejsce 20 pkt.
- 3 miejsce 16 pkt.
- 4 miejsce 13 pkt.
- 5 miejsce 11 pkt.
- 6 miejsce 10 pkt.
- 7 miejsce 9 pkt. itd. odejmując po jednym punkcie za każde następne miejsce, aż do 15 miejsca za, które otrzymuje się 1 pkt.

Podczas każdego wyścigu, zdobywca najlepszego czasu okrążenia - BEST LAP, otrzymuje dodatkowe 2 punkty - nie dotyczy to zawodnika wykluczonego z danego wyścigu. Jeśli dwóch zawodników będzie miało najlepszy czas - decyduje ich drugi najlepszy czas itd.

Zwycięzcą Rundy zostaje zawodnik, który uzyska największą sumę zdobytych punktów. W przypadku równej ilości zdobytych punktów o zajętym miejscu decyduje wynik treningu kwalifikacyjnego.

2.3. Zawodnicy zdublowani zjeżdżają do Parku Zamkniętego po otrzymaniu flagi dubla.
Zapis nie dotyczy wyścigów, w których startują łączone kategorie.

2.4. Wpisowe zgodnie z Komunikatem GKSK na dany rok.

2.5. Puchary zgodnie z RSK 2026.

2.6. W przypadku przeprowadzenia pomiaru czasu aparaturą AMB, zawodnicy są zobowiązani do:
- posiadania transpondera.
- opłata za transponder nie jest uwzględniona we wpisowym do zawodów.

2.7. Numery startowe nadawane będą przez Komisję Obliczeń na podstawie klasyfikacji z poprzedniego sezonu. Zawodnikom startującym po raz pierwszy lub rozpoczynającym starty w następnych rundach numery nada Komisja Obliczeń i Chronometrażu.

2.8. Długości wyścigów wynoszą:

Kategoria	Wyścigi finałowe
BABY ROK	ok. 8 km
MINI ROK	ok. 11 km
JUNIOR ROK	ok. 14 km
SENIOR ROK	ok. 14 km
SHIFTER ROK	ok. 14 km
EXPERT ROK	ok. 14 km

2.9. Wszystkie sprawy sporne rozstrzygane będą przy udziale przedstawiciela firmy AMO-Sportsystem - promotora Pucharu ROK Cup Poland.

2.10. Zawodnicy startujący w Pucharze ROK Cup Poland mają obowiązek umieszczenia logo sponsorów Pucharu ROK Cup Poland i PZM na:
- osłonach bocznych,
- osłonie kolumny kierownicy,
- osłonie przedniej,

Nie wywiązanie się zawodnika z powyższego obowiązku będzie traktowane jako naruszenie Regulaminu i może skutkować wykluczeniem zawodnika z zawodów. Dopuszcza się umieszczenie logo Klubu przy regulaminowej nalepce z nazwiskiem i imieniem zawodnika oraz reklamy własnych sponsorów.

2.11. Każdy zawodnik wraz z kartem, ustawiony na polu przedstartowym będzie uznany za tego, który rozpoczął wyścig. Zobowiązany on jest po zakończonym wyścigu do odstawienia karta do Parku Zamkniętego.
Dotyczy to również zawodników, którzy nie ustawili się na polach przedstartowych i nie wystartowali do wyścigu z zastrzeżeniem RSK 2026 pkt. 2.4.18.7. Niestawienie się zawodnika wraz ze sprzętem do Parku Zamkniętego będzie skutkowało wykluczeniem z zawodów.

2.11.1. Procedura wyjazdu do okrążenia formującego zgodnie z RSK 2026 pkt 2.4.19.

2.12. Wyścig „mokry". Po ogłoszeniu przez Dyrektora Wyścigu wyścigu „mokrego" zawodnicy kategorii BABY ROK, MINI ROK U10 i MINI ROK zobowiązani są do używania wyłącznie ogumienia przeznaczonego do jazdy na mokrej nawierzchni.
Pozostałe kategorie - dowolność doboru typu ogumienia, z zastrzeżeniem, że jeżeli Dyrektor Wyścigu stwierdzi, że zawodnik jadący na ogumieniu „slick" jedzie niebezpiecznie, może go usunąć z wyścigu za pomocą flagi czarnej.

2.12.1. W przypadku przerwania wyścigu z powodu opadów deszczu zezwala się na dokonywanie modyfikacji sprzętu w zakresie wymiany kół na deszczowe, regulacji rozstawu kół przednich i tylnych, a w przypadku osłon tylnych z zabezpieczeniem tylnych kół regulacji ustawienia zabezpieczenia tylnych kół ~~i osłon bocznych~~. Dopuszcza się wymianę kół przednich razem z piastą koła. Dozwolone jest także, jeżeli Regulamin Techniczny danej kategorii dopuszcza, zamontowanie dodatkowej osłony wlotów powietrza. Wszelkie inne modyfikacje są zabronione.

2.13. Dla poprawienia widowiskowości wyścigów kategorie pokrewne zgodnie z RSK 2026 pkt 2.1.19 mogą być łączone. Dla każdej z połączonych kategorii będzie prowadzona oddzielna klasyfikacja.

2.14. Sposób rozgrywania wyścigów w Kartingowych Mistrzostwach Polski - KMP.

Po spełnieniu wymogów pozwalających na rozegranie **KMP** w **kategoriach ROK** możliwe będzie ich rozegranie systemem określonym w pkt 2.1. Losowania silników wg zasad z rozgrywek Pucharu Rok Cup Poland.

2.15. W klasyfikacji TEAM danemu zespołowi przypisuje się punkty zdobyte przez maksimum 2 najlepszych zawodników z każdej kategorii w końcowej klasyfikacji sezonu startujących w pucharze ROK Cup Poland.
W klasyfikacji końcowej TEAM przyznaje się zawodnikowi punkty wg zasady:

- 1 miejsce 10 pkt.	- 6 miejsce 5 pkt.
- 2 miejsce 9 pkt.	- 7 miejsce 4 pkt.
- 3 miejsce 8 pkt.	- 8 miejsce 3 pkt.
- 4 miejsce 7 pkt.	- 9 miejsce 2 pkt.
- 5 miejsce 6 pkt.	-10 miejsce1 pkt. dalsze miejsca po 1pkt.

2.16. Zgodnie z RSK 2026 pkt 2.4.42.6. w przypadku otrzymania przez zawodnika trzech kolejnych kar ostrzeżenia (trzecie, szóste, dziewiąte, itd.) w Treningach Kwalifikacyjnych oraz Wyścigach, zawodnik otrzyma karę cofnięcia pozycji startowej o pięć pól w następnym wyścigu Pucharu ROK Cup Poland. Sumowane będą ostrzeżenia otrzymywane przez zawodnika we wszystkich Rundach sezonu.

2.17. Zgodnie z RSK 2026 pkt 2.1.30 na Zawodach Pucharu ROK oraz KMP obowiązuje bezwzględny zakaz odpalania silników w Parku Maszyn. Dotyczy to dni, w których odbywają się zawody czyli piątek - sobota lub sobota - niedziela od rana. W przypadku nie zastosowania się zawodnika do tego punktu Regulaminu będzie miał zastosowanie pkt. RSK 2026 pkt 7.6.1.8. oraz RSK 2026 pkt 7.5.1.

§ 3
Nagrody za zajęcie miejsc w klasyfikacji Rundy i Sezonu

3.1. W kategoriach BABY ROK, MINI ROK U10, MINI ROK, JUNIOR ROK, SENIOR ROK, EXPERT ROK i SHIFTER ROK za zajęcie trzech pierwszych miejsc w klasyfikacji poszczególnych Rund Pucharu ROK CUP

POLAND zawodnicy otrzymują puchary ufundowane przez organizatora Rundy, za miejsce 4 i 5 pamiątkowe dyplomy.

3.2 W klasyfikacji końcowej sezonu pierwszych pięciu zawodników w kategoriach BABY ROK, MINI ROK U10, MINI ROK, JUNIOR ROK, SENIOR ROK, SHIFTER ROK, EXPERT ROK otrzyma puchary ufundowane przez promotora ROK CUP POLAND.

3.3. Pierwszych dwóch zawodników z końcowej klasyfikacji ROK CUP POLAND w kategorii MINI ROK, JUNIOR ROK i SENIOR ROK kwalifikuje się automatycznie do Finału Światowego ROK CUP SUPERFINAL 2026, który odbędzie się w terminie i miejscu wskazanym przez właściciela serii OTK Kart Group.

W kategorii MINI ROK U10, SHIFTER ROK i EXPERT ROK kwalifikuje się tylko zwycięzca (min. 5 sklasyfikowanych).

3.4. Także zwycięzcy w końcowej klasyfikacji MISTRZOSTW POLSKI MŁODZIKÓW w kategorii MINI 60 i KARTINGOWYCH MISTRZOSTW POLSKI w kategorii JUNIOR OK, SENIOR OKN, otrzymują dodatkową kwalifikację na Finał Światowy ROK CUP SUPERFINAL 2026, pod warunkiem, że takie kategorie odbędą się w Polsce.

3.5. W SEZONIE 2026 zwycięzcy w KAŻDEJ z kategorii otrzymają na Gali Zakończenia Sezonu Kartingowego nowe SILNIKI pod warunkiem, że w klasyfikacji końcowej sezonu w każdej z kategorii będzie sklasyfikowanych po minimum 20 zawodników.

§ 4

Przepisy i informacje dodatkowe

4.1. Karty Techniczne silników udostępnione są na stronie *www.pzm.pl* i *www.rokcup.pl*

4.2. Wszelkie inne przepisy regulaminowe nie ujęte w w/w Regulaminie Pucharu ROK są obowiązujące na podstawie RSK 2026 uzupełnione komunikatami GKSK.

4.3 Zmiany w Regulaminie Krajowym Pucharu ROK Cup Poland mogą być dokonywane poprzez wydanie Komunikatów GKSK lub Promotora Pucharu ROK Cup Poland uzgodnionych z upoważnionym przedstawicielem GKSK.

§ 5
Regulamin Techniczny Pucharu ROK Cup Poland 2025

5.1 Minimalna masa karta wraz z zawodnikiem:

- Kategoria BABY ROK	- 101,0 kg
- Kategoria MINI ROK + MINI ROK U10	- 110,0 kg
- Kategoria JUNIOR ROK	- 145,0 kg
- Kategoria SENIOR ROK	- 160,0 kg
- Kategoria SHIFTER ROK	- 180,0 kg
- Kategoria EXPERT ROK	- 170,0 kg

5**.2 Podwozia i nadwozia kartów**

5.2.1 Obowiązuje zasada: 1 podwozie i 1 silnik na 1 Rundę (weekend).
5.2.2 Obowiązkiem każdego zgłaszającego jest udowodnienie Komisji Technicznej, że jego kart jest zgodny z regulaminem technicznym.
5.2.3 Wszelkie modyfikacje są zabronione, jeśli nie jest wyraźnie dozwolone przez niniejszy regulamin.
5.2.3.1 Przez modyfikację rozumie się wszelkie działania, które mogą zmienić początkowe kształty, wymiary, porównanie do rysunków lub fotografii w odniesieniu do oryginalnej części produkowanej seryjnie.
5.2.4 Wszelkie dodawanie, mocowanie materiału lub części jest zabronione, jeśli nie jest wyraźnie dozwolone przez niniejszy regulamin.

5.2.4.1 Usunięty materiał nie może być ponownie wykorzystany.
5.2.4.2 Odbudowa geometrii ramy, po wypadku, jest dozwolona przez dodanie materiałów niezbędnych do naprawy (dodatkowe dospawania metali, itp.).
5.2.4.3 W przypadku trwałego uszkodzenia ramy-podwozia w wyniku incydentu na torze uniemożliwiającego jego naprawę, zgodnie z RSK 2026 pkt. 2.4.31.10.2 Sędzia Główny w porozumieniu z Kierownikiem Komisji Technicznej może zezwolić na użycie innej - Załącznik Nr 1.B.7.
5.2.5 Pełna osłona łańcucha jest obowiązkowa i musi skutecznie zasłonić zębatkę tylnej osi i koło zębate sprzęgłowe silnika. Zalecana jest osłona zębatki sprzęgłowej silnika wchodząca w skład aktualnego wyposażenia nowych silników ROK. Dotyczy to wszystkich kategorii pucharu ROK.
5.2.6 Balast może być mocowany tylko do ramy lub fotela zgodnie z RSK 2026, §5.8 z użyciem nakrętek samo kontrujących.
5.2.7 **Zezwala się na stosowanie wyłącznie jednej (1) chłodnicy wody**.
5.2.8 We wszystkich kategoriach obowiązuje bezpieczna (tzw. spadająca) osłona zderzaka przedniego homologowana przez CIK-FIA, zgodna z RSK 2026 pkt. 5.14.8 i 5.15.6.
5.2.8.1 Do montażu osłony przedniej zderzaka można użyć tylko jednego kompletu zestawu montażowego.
5.1.8.2 Za niedopuszczalne położenie osłony przedniej zderzaka podczas zjeżdżania z toru po wyścigu, zgodnie z RSK 2026 pkt 2.4.31.17 **zawodnik zostanie ukarany karą 3 sekund w przypadku małej ramy i 5 sekund w przypadku dużej ramy.**
5.2.8.3 Za próbę poprawienia lub poprawienie położenia osłony przedniej zderzaka na torze, poza torem lub w momencie zjazdu z toru na wagę zawodnik zostanie wykluczony z zawodów.
5.2.9 Wymiary podwozia wg specyfikacji CIK FIA art. 9.1.1 i art.10.1.1 oraz RSK 2026 pkt. 5.14.1.1 i . 5.15.1.1.

5.2.10 W kategorii BABY ROK, MINI ROK U10 i MINI ROK dopuszczone są podwozia dowolnej marki zgodne z kartą techniczną producenta o minimalnym rozstawie osi 950 mm oraz hamulcem tylko na tylne koła.
Rama z materiału magnetycznego, rura średnicy 28mm i grubości ścianki 2mm +/- 0,1mm.
Weryfikacja następuje według Kart technicznych , starsze podwozie ze starszą kartą , nowe z nową kartą.
5.2.10.1 Maksymalny rozstaw kół 1100mm - opony suche i deszczowe o rozmiarach 4,0 przód i 5,0 tył.
5.2.10.2 Tylna oś:
- max zewnętrzna średnica 30,0 mm,
- grubość ścianki min.4,9 mm, (mierzone we wszystkich miejscach, za wyjątkiem miejsc na kliny),
- długość 960,0mm (+/-10,0mm),
- waga 2900 g (+/-100 g).

5.2.10.3 Zabronione jest stosowanie jakichkolwiek elementów wykonanych z materiałów tzw. egzotycznych.
5.2.10.4 Dozwolone są felgi w rozmiarach:
- przednie szerokości min. 110,0 mm - max. 125,0 mm,
- tylne szerokości min. 140,0 mm - max. 155,0 mm.

5.2.10.5 Zezwala się na używanie dodatkowych piast kół przednich.
5.2.10.6 Zakazuje się stosowania stabilizatorów z przodu lub tyłu i dodatkowych wsporników fotela.
5.2.10.7 Osłona tylnych kół zgodnie z RSK 2026 pkt 5.15.9.
5.2.10.8 Zewnętrzne części homologowanej osłony tylnych kół muszą mieć kolor wyraźnie różniący się od głównej części osłony tylnych kół zgodnie z RSK 2026 pkt.5.5.2.
5.2.10.9 Zębatka napędowa tylnej osi musi być przykręcana do standardowej piasty na ‘’tzw. sztywno”. Zezwala się tylko na używanie osłony tylnej zębatki przykręcanej do tej piasty.
5.2.10 10 **Osłona tylna zgodna z RSK 2026**:
5.2.10.10.1 Wersja bez zabezpieczenia tylnych kół zgodnie z RSK 2026 pkt 5.15.9.1 w połączeniu z pkt 5.15.8.1 i pkt 5.15.4.2.1.
Zewnętrzne części homologowanej osłony tylnych kół muszą mieć kolor wyraźnie różniący się od głównej części osłony tylnych kół zgodnie z RSK 2025 pkt 5.5.2.
lub
5.2.10.10.2 Wersja z zabezpieczeniem tylnych kół zgodnie z RSK 2026 pkt 5.15.9.2 w połączeniu z pkt 5.15.8.2 i pkt 5.15.4.2.2.

5.2.11 W kategorii JUNIOR ROK , SENIOR ROK , EXPERT ROK i SHIFTER ROK dozwolone są podwozia dowolnej marki, które mają aktualną homologację CIK FIA, przy czym w wyścigach krajowych ważność homologacji przedłuża się o 2 lata.
5.2.11.1 W kategoriach JUNIOR ROK , SENIOR ROK i EXPERT ROK obowiązuje zakaz stosowania hamulca na przednie koła.

5.2.11 2 **Osłona tylna zgodna z RSK 2026**:
5.2.11.2.1 Wersja bez zabezpieczenia tylnych kół zgodnie z RSK 2026 pkt 5.14.11.1 w połączeniu z pkt 5.14.10.1 i pkt 5.14.6.1.
Zewnętrzne części homologowanej osłony tylnych kół muszą mieć kolor wyraźnie różniący się od głównej części osłony tylnych kół zgodnie z RSK 2025 pkt 5.5.2.
lub
5.2.11.2.2 Wersja z zabezpieczeniem tylnych kół zgodnie z RSK 2026 pkt 5.14.11.2 w połączeniu z pkt 5.14.10.2 i pkt 5.14.6.2.

5.2.12 Ustala się następujące kolory pól i numerów:

Pola żółte cyfry czarne	Numery
- Kategoria BABY ROK	- 1 - 99
- Kategoria MINI ROK	- 600 - 699
- Kategoria JUNIOR ROK	- 100 - 199
- Kategoria SENIOR ROK	- 200 - 299
- Kategoria SHIFTER ROK	- 300 - 399
- EXPERT ROK	- 400 - 499

5.2.12.1 Numery startowe zgodne z RSK 2026 pkt 5.2.10 i ewentualne elementy reklamowe muszą być umieszczone na karcie przed pierwszym wolnym treningiem.
5.2.12.2 Podczas treningów wolnych organizowanych w przeddzień zawodów, które ujęte są w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, zawodnik zobowiązany jest do posiadania numerów startowych takich, z jakimi będzie startował w zawodach. Nie spełnienie tego warunku spowoduje niedopuszczenie do treningu.

5.3 Silniki
5.3.1 Kategoria **BABY ROK**

5.3.1.1 Silnik typ **VORTEX BABY ROK** zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM. Obowiązują łańcuchy i zębatki standardowe typu „219”. Dozwolone przełożenie na torach:

Biłgoraj	TBA
Bydgoszcz	11/78
Poznań	11/78
Słomczyn	11/78
Toruń	11/78
Zielona Góra	11/78

W pokazach obowiązuje **Z11/78** na wszystkich torach oraz waga minimalna 96 kg.
Zębatka firmy **RK** jest obowiązkowa. Dopuszczalne zużycie zębatki to max **0,4 mm** mierzone wg wzorca na średnicy **dna wrębów**.
5.3.1.2 Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min.
5.3.1.3 Wszystko co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione.
5.3.1.4 Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).
5.3.1.5 Dozwolona jest tylko (ujęta w karcie technicznej silnika) regulacja gaźnika za pomocą wyznaczonych oryginalnych części producenta firmy DELL’ORTO.
5.3.1.6 Zabrania się pomiaru temperatury na wydechu.
5.3.1.7 Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
5. 3.1.8 Zezwala się tylko na używanie tłumika szmerów ssania z karty technicznej silnika z **nieobciętą gumą.**
5.3.1.9 Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.
5.3.1.9.1 Silniki i gaźniki Baby Rok biorące udział w Rundzie muszą być przez cały czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby lub jej uszkodzenie stwierdzone przez Komisję Techniczną lub Promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od treningu kwalifikacyjnego do wydania sprzętu z parku zamkniętego po finale, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika z danej rundy.

5.3.1.10 W dniu zawodów, o wyznaczonej wcześniej godzinie odbędzie się losowanie silników udostępnianych przez promotora pucharu. Losowaniu podlegać będą wszyscy zgłoszeni do zawodów zawodnicy. Pierwsze losowanie silników odbędzie się na pierwszym wyścigowym weekendzie Pucharu Rok Cup.
5.3.1.10.1 Zawodnicy, którzy startują pierwszy raz w sezonie w kategorii Baby ROK, podlegają procedurze losowania silników.
5.3.1.10.2 Promotor udostępni odpłatnie do losowania kompletne silniki **+ 2 Jokery**, które mogą być użyte w razie gdy, któryś z wylosowanych silników nie spełnia oczekiwań zawodnika. Także 2 Jokery gaźniki są możliwe do wykorzystania przez jednego zawodnika w sezonie. Jokery są dla pierwszego zgłaszającego reklamację i mogą być tylko dwa razy w sezonie przez niego wykorzystane. Koszt używania losowanego kompletnego silnika to 800,00 PLN netto na wyścigowy weekend. Istnieje możliwość odpłatnego użycia dodatkowych jokerów , dostępnych u komisji technicznej , zaplombowanych gaźników i silników w cenach odpowiednio 600,- i 800,-zł.

5.3.2 Kategoria **MINI ROK**

5.3.2.1 Silnik typ **VORTEX MINI ROK** zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM. Obowiązują łańcuchy i zębatki standardowe typu „219". Dozwolone przełożenia na torach :

Biłgoraj	TBA
Bydgoszcz	10/76
Poznań	12/80
Słomczyn	10/78
Toruń	10/80
Zielona Góra	11/80

Zębatka firmy **RK** jest obowiązkowa. Dopuszczalne zużycie zębatki to max **0,4 mm** mierzone wg wzorca na średnicy **dna wrębów**.
5.3.2.2 Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min.
5.3.2.3 Wszystko co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione.
5.3.2.4 Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).
5.3.2.5 Dozwolona jest tylko (ujęta w karcie technicznej silnika) regulacja gaźnika za pomocą wyznaczonych oryginalnych części producenta firmy DELL'ORTO
5.3.2.6 Zabrania się pomiaru temperatury na wydechu.
5.3.2.7 Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
5.3.2.8 Zezwala się tylko na używanie tłumika szmerów ssania z karty technicznej silnika z **nieobciętą gumą.**
5.3.2.9 Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.
5.3.2.9.1 Silniki i gaźniki **Mini Rok** biorące udział w Rundzie muszą być przez cały czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby lub jej uszkodzenie stwierdzone prze Komisję Techniczną lub Promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od treningu kwalifikacyjnego do wydania sprzętu z parku zamkniętego po finale, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika z danej rundy.
5.3.2.10 **W dniu zawodów** o wyznaczonej wcześniej godzinie odbędzie się losowanie silników udostępnianych przez promotora pucharu. Losowaniu podlegać będą wszyscy zgłoszeni do zawodów zawodnicy. Pierwsze losowanie silników odbędzie się na pierwszym wyścigowym weekendzie Pucharu Rok Cup Poland.
5.3.2.10.1 Zawodnicy, którzy startują pierwszy raz w sezonie w kategorii Mini ROK, podlegają procedurze losowania silników.
5.3.2.10.2 Promotor udostępni odpłatnie do losowania kompletne silniki + 2 Jokery, które mogą być użyte w razie gdy, któryś z wylosowanych silników nie spełnia oczekiwań zawodnika. Także 2 Jokery gaźniki są możliwe do wykorzystania przez jednego zawodnika w sezonie. Jokery są dla pierwszego zgłaszającego reklamację i mogą być tylko dwa razy w sezonie przez niego wykorzystane. Koszt używania losowanego kompletnego silnika to 800,00 PLN netto na wyścigowy weekend. Istnieje możliwość odpłatnego użycia dodatkowych jokerów , dostępnych u komisji technicznej , zaplombowanych gaźników i silników w cenach odpowiednio 600,- i 800,-zł.

5.3.3 Kategoria **JUNIOR ROK , SENIOR ROK , EXPERT ROK .**

5.3.3.1 Silnik typ VORTEX ROK zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM. Obowiązują łańcuchy i zębatki standardowe typu „219".

5.3.3.2 Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min.
5.3.3.3 Wszystko co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione.
5.3.3.4 Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).
5.3.3.5 Dozwolona jest tylko (ujęta w karcie technicznej silnika) regulacja gaźnika za pomocą wyznaczonych oryginalnych części producenta firmy DELL'ORTO, dobór przełożenia i stosowanie różnej grubości uszczelek pod cylinder i głowicę.
5.3.3.6 Zezwala się na pomiar temperatury wydechu, według schematu z karty technicznej.
5.3.3.7 Zezwala się na stosowanie wyłącznie chłodnic i membran zaworu ssącego, które ujęte są w karcie technicznej silnika.
5.3.3.8 Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
5.3.3.9 Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.
5.3.3.9.1 Silniki ROK biorące udział w Rundzie **mogą być na czas** trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby stwierdzony przez komisję Techniczną lub promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od Treningu Kwalifikacyjnego do wydania sprzętu z Parku Zamkniętego po Finale, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika z danej Rundy.

5.3.4 Kategoria SHIFTER ROK.

5.3.4.1 Silnik typ VORTEX SHIFTER ROK zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM.
5.3.4.2 Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min.
5.3.4.3 Wszystko co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione.
5.3.4.4 Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).
5.3.4.5 Dozwolona jest tylko regulacja gaźnika, dobór przełożenia i stosowanie różnej grubości uszczelek pod cylinder i głowicę.
5.3.4.6 Zezwala się na pomiar temperatury wydechu, według schematu z karty technicznej.
5.3.4.7 Zezwala się na stosowanie wyłącznie chłodnic i membran zaworu ssącego, które ujęte są w karcie technicznej silnika.
5.3.4.8 Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
5.3.4.9 Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.
5.3.4.9.1 Silniki SHIFTER ROK biorące udział w zawodach mogą być na czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby stwierdzony przez komisję Techniczną lub promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od Treningu Kwalifikacyjnego do wydania sprzętu z Parku Zamkniętego po Finale, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika z danej Rundy.

5.3.5 Metoda pomiaru squish - zgniot.

Decydującym o zgodności z kartą techniczną pomiarem squish - zgniot jest pomiar wykonany po demontażu i montażu głowicy danego silnika. Po ostudzeniu silnika do temperatury otoczenia i demontażu głowicy należy umieścić cynę grubości 1,5mm na denku tłoka, w osi sworznia tłokowego, w taki sposób aby możliwy był zgniot po dwóch przeciwległych stronach tłoka jednocześnie. Żaden z odczytanych wymiarów nie może być mniejszy od podanego w karcie technicznej minimum. Pomiar wykonuje się suwmiarką elektroniczną, przy czym pomiarowi podlega miejsce największego zgniotu cyny.

5.3.6 Metoda pomiaru objętości komory spalania. Procedura 1

1. Wyjąć silnik z podwozia. 2. Poczekać, aż silnik będzie miał temperaturę otoczenia. 3. Wymontować świecę zapłonową (sprawdzić wymiar 18,5 mm). 4. Wkręcić tuleję w miejsce świecy zapłonowej (musi być wkręcona dokładnie w taki sam sposób, jak świeca zapłonowa o długości 18,5 mm).

5. Umieścić tłok w górnym martwym punkcie i zablokować wał korbowy.
6. Biuretą laboratoryjną (mechaniczną lub elektroniczną) ze skalą, wypełnij komorę spalania olejem typu DEXTRON ATF VI (6) 'RED' czerwony, do górnej części krawędzi tulei.
7. Zmierzona wartość musi mieścić się w wartości ustalonej dla danej klasy.
8. W przypadku niezgodności mierzonej wartości należy usunąć wszystkie pozostałości oleju użytego podczas pierwszej kontroli i przeprowadzić kompletną Procedurę nr 2

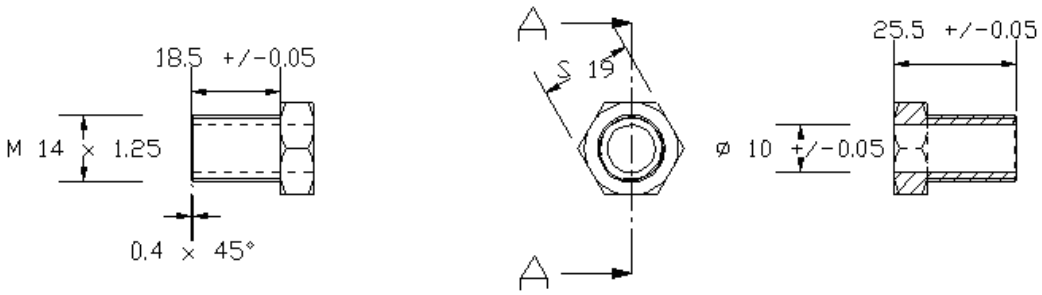
Procedura 2

1. Wymontować głowicę i sprawdzić głębokość umiejscowienia świecy zapłonowej (nie może przekraczać górnej krawędzi komory spalania).
2. Wymontować świecę zapłonową (sprawdzić wymiar 18,5 mm).
3. Wkręcić tuleję w miejsce świecy zapłonowej (wkręcona tuleja w głowicę cylindra nie może przekraczać górnej krawędzi komory spalania. Musi być wkręcona dokładnie w taki sam sposób, jak świeca zapłonowa o długości 18,5 mm).
4. Górną część tłoka i obrzeża tulei cylindra należy uszczelnić przy pomocy smaru.
5. Umieścić tłok w górnym martwym punkcie i zablokować wał korbowy.
6. Ostrożnie usunąć nadmiar smaru.
7. Zamontować głowicę cylindra i przykręć ją momentem zalecanym przez producenta.
8. Biuretą laboratoryjną (mechaniczną lub elektroniczną) ze skalą, wypełnij komorę spalania olejem typu DEXTRON ATF VI (6) 'RED' czerwony, do górnej części krawędzi tulei.
9. Zmierzona wartość musi mieścić się w wartości ustalonej dla danej klasy.

5.3.7 Tabela wartości pojemności komory spalania wraz z tuleją.

Klasa	Wartość pojemności	
BABY ROK	4,8 cm³ + tulejka 2 cm³	**6,8 cm³** min.
MINI ROK	4,8 cm³ + tulejka 2 cm³	**6,8 cm³** min.
JUNIOR ROK	7,5 cm³ + tulejka 2 cm³	**9,5 cm³** min.
SENIOR i EXPERT ROK	8,7 cm³ + tulejka 2 cm³	**10,7 cm³** min.
SHIFTER ROK	11,0 cm³ + tulejka 2 cm³	**13,0 cm³** min.

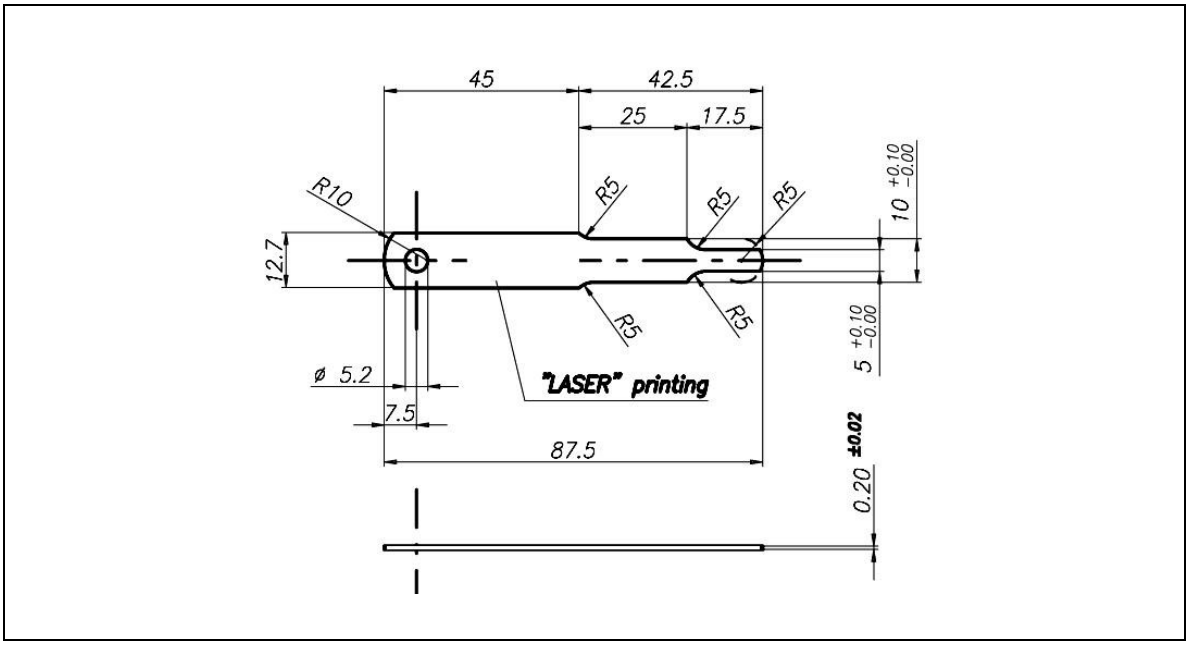
Wymiary tulejki



Volume Inserto = pi x 1 x 2.55 / 4 = 2 cm3/cc

5.3.8 Przyrząd do pomiaru kątów otwarcia kanałów silnika.

Dla wszystkich kategorii Rok, w których przewidziano kontrolę, kąt otwarcia kanału wydechowego, ssania, przelotowego i skok, musi być mierzony szczelinomierzem o grubości 0,20 mm, szerokości 5,0 mm (patrz rys.). Odczyt jest dokonywany przy pomocy cyfrowego kątomierza lub skalowaną tarczą kątomierza o minimalnej średnicy 200,0 mm.



5.3.9 Dotyczy wszystkich kategorii ROK

5.3.9.1 Wprowadza się możliwość (pod nadzorem sędziego technicznego lub promotora) naprawy uszkodzonego w trakcie zawodów silnika lub wymiany części silnika i jego akcesoriów dla wytypowanych zawodników na części dostarczone przez dystrybutora (sprzęgło, gaźnik, elementy układu wydechowego, elementy układu zapłonowego i elektrycznego). Dopuszczona jest również wymiana paliwa wraz z olejem na paliwo dostarczone przez Promotora przed treningiem kwalifikacyjnym i innymi wyścigami.

5.3.9.2 Zabrania się stosowania dodatkowych akcesoriów w układzie zasilania paliwem.
W układzie zasilania paliwem od zbiornika paliwa, poprzez oryginalną pompę paliwa, do gaźnika włącznie możliwe jest tylko zastosowanie przewodu paliwowego i jednego filtra paliwa (tzw. typu handlowego), który ma być umieszczony między zbiornikiem a pompą paliwa. Wszystko inne jest zabronione.

5.3.9.3 Kontrola, weryfikacja zgodności silnika i jego osprzętu następuje na podstawie wymiarów i zdjęć umieszczonych w karcie technicznej tego silnika oraz porównania z oryginalnymi częściami dostarczonymi przez Promotora.

5.3.9.4 Dla wszystkich kategorii Rok dozwolona jest tylko świeca zapłonowa NGK B10EG.
5.3.9.5 Jakikolwiek przekaz danych, tzw. telemetria, jest zabroniony.

5.3.9.6 Dopuszcza się w sytuacji „awaryjnej” na użycie zewnętrznego rozrusznika w celu uruchomienia silnika na polach przedstartowych.

5.3.9.7 W przypadku awarii silnika uniemożliwiającej jego szybką naprawę, możliwe będzie użycie rezerwowego silnika, po weryfikacji i uzyskaniu zgody Kierownika Komisji Technicznej.

5.3.9.8 Dopuszcza się stosowanie: Rejestratora Danych Uderzenia (IDR) zgodnie z RSK 2026 pkt 5.4.3.6.

5.3.9.9 Dopuszcza się stosowanie klamry mocującej osłonę przedniego zderzaka, która styka się z rurką górną i dolną zderzaka z wymiarem maksymalnie 32,0 mm. Wymiar dotyczy tylko i wyłącznie części klamry mocującej mającej bezpośredni styk z rurkami zderzaka.

5.4 Paliwo.

5.4.1 Paliwem obowiązującym na zawodach Pucharu ROK Cup Poland jest paliwo typu handlowego o liczbie

oktanowej 98 zakupione na wyznaczonej stacji paliw, którego rodzaj określony jest w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.
5.4.1.Obowiązuje olej ENI KART 2T do mieszanki paliwowej przeznaczony dla silników kartingowych.
5.4.2 Procentowa zawartość oleju w mieszance paliwa - **minimum 4%.**
5.4.3 Stosowany rodzaj oleju i procentowy skład mieszanki należy wpisać w Zgłoszeniu Sprzętu.

5.5 Opony.

Firma AMO-Sportsystem odpowiedzialna jest za dystrybucję opon, która będzie się odbywać dla wszystkich kategorii ROK w Parku Zamkniętym. W celu zapewnienia wystarczającej ilości opon na zawody, **zawodnicy planujący udział w zawodach muszą poinformować dystrybutora opon o potrzebnej przez nich ilości opon na minimum 14 dni przed terminem tych zawodów**.

5.5.1 Kategoria MINI ROK, BABY ROK:
5.5.1.1 Opony „suche" – LeVanto KRT – 4,0/10,0-5 przód, 5,0/11,0-5 tył.
5.5.1.2 Opony „mokre" – LeVanto MRT WET– 4,0/10,0-5 przód, 5,0/11,0-5 tył.
5.5.1.3 Max.1 komplet slick i 1 komplet deszczowych na Rundę (weekend).

5.5.2 Kategoria JUNIOR ROK , SENIOR ROK , EXPERT ROK , SHIFTER ROK:
5.5.2.1 Opony „suche" – LeVanto KRT - 4,5/10,0-5 przód,7,1/11,0-5 tył.
5.5.2.2 Opony „mokre" – LeVanto KRT WET- 4,2/10,0-5 przód, 6,0/11,0-5 tył.
5.5.2.3 Dla kat. Junior Rok , Senior Rok , Expert Rok i Shifter Rok obowiązuje max.1,5 kompletu opon „suchych" typu slick (3 przody+3 tyły) i 1 komplet opon deszczowych na Rundę (weekend).

5.5.3 W przypadku nadmiernego zużycia opon deszczowych wynikającego ze zmiennych warunków atmosferycznych możliwe będzie (za zgodą Sędziego Głównego w uzgodnieniu z Kierownikiem Komisji Technicznej) użycie dodatkowego kompletu opon dla kategorii JUNIOR ROK, SENIOR ROK , EXPERT ROK i SHIFTER ROK.

5.5.4 W odniesieniu do tolerancji wymiarów opon, określono, że tolerancja na obwód wynosi **± 20,0 mm**, opona zamontowana na feldze przy ciśnieniu użytkowania (1 bar).
Pomiar ten będzie wykonywany przez sędziego technicznego.

5.5.5 Wyłącznie w kategoriach, w których regulamin dopuszcza tylko 1 komplet opon slick lub deszczowych na zawody, w przypadku uszkodzenia opony (nie dotyczy nadmiernego zużycia) zawodnik może uzyskać zgodę na wymianę uszkodzonej opony na nową niezgłoszoną wcześniej do zawodów, pochodzącą z dystrybucji prowadzonej na zawodach. Opona zostanie oznakowana i zeskanowana. Zawodnik ma taką możliwość jeden raz w trakcie zawodów.

Uszkodzenie opony musi zostać zgłoszone najpóźniej 30 minut przed startem wyścigu Kierownikowi Komisji Technicznej, który w porozumieniu z Sędzią Głównym wyraża zgodę na jej wymianę.
Uszkodzona opona musi pozostać w Parku Zamkniętym do końca zawodów.

5.5.6 W przypadku wyczerpania stanów magazynowych opon lub trudnościach w ich zaopatrzeniu, dystrybutor ma prawo , w porozumieniu z GKSK, wprowadzić inny typu opon.

5.5.7 Opony z dystrybucji promotora mogą być użyte wyłącznie podczas treningu kwalifikacyjnego oraz wyścigów finałowych.

5.5.8 Niedozwolone jest jakiekolwiek podgrzewanie kół powyżej aktualnej temperatury otoczenia lub zmiękczanie opon, sztucznie lub inny sposób.
Zabrania się jakiejkolwiek mechanicznej obróbki opon.
Naruszenie powyższych postanowień skutkuje karą przesunięcia zawodnika na ostatnie pole startowe wyścigu, przed którym stwierdzono naruszenie postanowień.