Aktualizacja z dnia 20.07.2026

REGULAMIN
SPORTU KARTINGOWEGO

2026

Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Kartingowego
www.pzm.pl

Spis treści

SKŁAD GKSK W KADENCJI 2023 – 2027 6
KRAJOWY ZESPÓŁ SĘDZIÓW SPORTOWYCH I TECHNICZNYCH 6
ZESPÓŁ REGULAMINOWY 7
ZESPÓŁ DYSCYPLINARNY GKSK 7
ROZDZIAŁ 1 OGÓLNE PRZEPISY STOSOWANE W ZAWODACH KARTINGOWYCH 8
§ 1.1 DEFINICJE 8
ROZDZIAŁ 2 ZAWODY KARTINGOWE 18
§ 2.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE 18
§ 2.2 PODZIAŁ ZAWODÓW NA GRUPY 21
§ 2.3 FINANSOWANIE ZAWODÓW, WPISOWE, NAGRODY I KAUCJE 22
§ 2.4 ORGANIZACJA ZAWODÓW KARTINGOWYCH 23
§ 2.5 ZAWODY KARTINGOWE, SYSTEMY ROZGRYWEK I KLASYFIKACJA 55
ROZDZIAŁ 3 ZAWODY PUCHAROWE I TOWARZYSKIE 64
§ 3.1 RODZAJE I ORGANIZACJA ZAWODÓW 64
§ 3.2 ZAWODY PUCHAROWE, NARODOWE, CIK-FIA I TOWARZYSKIE 65
ROZDZIAŁ 4 MISTRZOSTWA STREF I OKRĘGÓW 66
§ 4.1 ORGANIZACJA MISTRZOSTW STREFY 66
ROZDZIAŁ 5 REGULAMIN TECHNICZNY Opracowany w oparciu o 2026 Technical Regulations (Updated on 03.07.2026) 69
INFORMACJE WSTĘPNE 69
§ 5.1 KLASYFIKACJA 69
§ 5.2 PRZEPISY OGÓLNE 70
§ 5.3 KART 73
§ 5.4 PODWOZIE 73
§ 5.5 NADWOZIE 83
§ 5.6 HAMULCE 85
§ 5.7 KOŁA: FELGI I OPONY 86
§ 5.8 BALAST 88
§ 5.9 SILNIK 89
§ 5.10 HAŁAS 94
§ 5.11 PALIWO 94
§ 5.12 HOMOLOGACJE, IDENTYFIKACJA I KONTROLA 97
§ 5.13 WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA ZAWODNIKA 102

§ 5.14 REGULAMIN GRUPY 2 106
§ 5.15 REGULAMIN GRUPY 3 133
§ 5.16 PROCEDURY 155
ROZDZIAŁ 6 REGULAMINY TECHNICZNE POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII 164
§ 6.1 Kategorie ROK 164
§ 6.2 Kategorie ROTAX 164
ROZDZIAŁ 7 DYSCYPLINA W SPORCIE KARTINGOWYM 165
§ 7.1 Zasady ogólne 165
§ 7.2 Odpowiedzialność dyscyplinarna 165
§ 7.3 Organy uprawnione do nadawania kar i sankcji 167
§ 7.4 Rodzaje kar 167
§ 7.5 Egzekucja kar 170
§ 7.6 Kompetencje i kary nakładane przez organy PZM: 171
§ 7.7 Odpowiedzialność klubów kartingowych 179
§ 7.8 Przepisy antydopingowe i antyalkoholowe 179
§ 7.9 Rozpoczęcie postępowania dyscyplinarnego 179
§ 7.10 Odwołanie zawieszenia lub dyskwalifikacji 180
§ 7.11 Wydanie orzeczenia 180
§ 7.12 Ogłoszenie kar 180
§ 7.13 Odwołanie od nałożonych kar 180
§ 7.14 Decyzje w trybie nadzoru 181
§ 7.15 Tryb postępowania odwoławczego 181
§ 7.16 Orzeczenia organów odwoławczych 182
§ 7.17 Organy odwoławcze 182
§ 7.18 Przekazywanie orzeczeń GKSK dotyczących spraw dyscyplinarnych 183
§ 7.19 Rozpatrywania roszczeń cywilnych 183
§ 7.20 Prawo obrony 183
§ 7.21 Postanowienia końcowe 183
§ 7.22 Przepisy karne 184
ROZDZIAŁ 8 LICENCJE 184
ROZDZIAŁ 9 TORY KARTINGOWE 184
ROZDZIAŁ 10 ZAWODNICY 184
§ 10.1 Uczestnictwo w sporcie kartingowym 184

§ 10.2 Regulamin zawodników 186
§ 10.3 Zasady zmiany przynależności klubowej zawodników kartingowych 187
ROZDZIAŁ 11 SĘDZIOWIE I DZIAŁACZE SPORTU KARTINGOWEGO 189
§ 11.1 Działacze 189
§ 11.2 Sędziowie Sportu Kartingowego 190
§ 11.3 Klasyfikacja Sędziów i ich uprawnienia 190
§ 11.4 Licencje Sędziów 191
§ 11.5 Pozbawienie licencji Sędziego Sportowego 191
§ 11.6 Organ Sędziowski 191
§ 11.7 Postanowienia końcowe 192
ROZDZIAŁ 12 WYKAZ OSÓB FUNKCYJNYCH ORAZ ICH OBOWIĄZKI I UPRAWNIENIA 193
§ 12.1 Osoby funkcyjne na zawodach 193
§ 12.2 Obserwator Głównej Komisji Sportu Kartingowego 193
§ 12.3 Sędzia Główny 194
§ 12.4 Komisja Obliczeń i Chronometrażu 196
§ 12.5 Dyrektor Zawodów 197
§ 12.6 Dyrektor Wyścigu 199
§ 12.7 Asystent Dyrektora Wyścigu 200
§ 12.8 Kierownik Komisji Technicznej 200
§ 12.9 Kierownik Pól Przedstartowych 201
§ 12.10 Kierownik Toru 202
§ 12.11 Sędziowie Wirażowi 202
§ 12.12 Sekretarz Zawodów 204
§ 12.13 Lekarz Zawodów 205
ROZDZIAŁ 13 OBOWIĄZKI ORGANIZATORÓW ZAWODÓW KARTINGOWYCH 206
§ 13.1 Organizacja imprez 206
§ 13.2 Organizatorzy zawodów 207
§ 13.3 Obowiązki ogólne 207
§ 13.4 Obowiązki szczegółowe 209
§ 13.5 Ochrona środowiska 211
§ 13.6 Sprawozdanie z zawodów 211
ROZDZIAŁ 14 OCHRONA ŚRODOWISKA 212
§ 14.1 Paliwo 212

§ 14.2 Ochrona gruntu i atmosfery 213
§ 14.3 Czyszczenie kartów i innego sprzętu 213
§ 14.4 Zalecenia dla organizatorów 213
§ 14.5 Postanowienia końcowe 214

SKŁAD GKSK W KADENCJI 2023 – 2027

1. Paweł Pęcak - Przewodniczący GKSK Automobilklub Leszczyński	pawel.pecak@pzm.pl
2. Sebastian Kołakowski - Członek GKSK Automobilklub Rzemieślnik	sebol5vfr@o2.pl
3. Lechosław Dudka - Członek GKSK Automobilklub Leszczyński	lechoslaw.dudka@pzm.pl
4. Bartosz Czarkowski - Członek GKSK Wallrav Racing Club	bartosz.czarkowski@onet.pl
5. Tadeusz Korniak - Członek GKSK Automobilklub Stalowa Wola	tadeusz.korniak@wp.pl

Specjalista BST ZG PZM – Piotr Czaja piotr.czaja@pzm.pl

KRAJOWY ZESPÓŁ SĘDZIÓW SPORTOWYCH I TECHNICZNYCH

1. Lechosław Dudka - Przewodniczący Automobilklub Leszczyński	lechoslaw.dudka@pzm.pl
2. Tadeusz Korniak - Członek Automobilklub Stalowa Wola	tadeusz.korniak@wp.pl
3. Piotr Mika - Członek Automobilklub Leszczyński	piotr110@gmail.com
4. Bartosz Czarkowski - Członek Wallrav Racing Club	bartosz.czarkowski@onet.pl
5. Przemysław Gawlicki - Członek Automobilklub Leszczyński	garrett-79@wp.pl
6. Tomasz Staśkiewicz - Członek Automobilklub Leszczyński	tomasz@oknadrzwifasady.pl

ZESPÓŁ REGULAMINOWY

1. Bartosz Czarkowski - Przewodniczący Wallrav Racing Club	bartosz.czarkowski@onet.pl
2. Piotr Mika - Sekretarz Automobilklub Leszczyński	piotr110@gmail.com
3. Lechosław Dudka - Członek Automobilklub Leszczyński	lechoslaw.dudka@pzm.pl
4. Tadeusz Korniak - Członek Automobilklub Stalowa Wola	tadeusz.korniak@wp.pl
5. Sebastian Kołakowski - Członek Automobilklub Rzemieślnik	sebol5vfr@o2.pl
6. Przemysław Gawlicki - Członek Automobilklub Leszczyński	garrett-79@wp.pl
7. Tomasz Staśkiewicz - Członek Automobilklub Leszczyński	tomasz@oknafrzwifasady.pl

ZESPÓŁ DYSCYPLINARNY GKSK

1. Agnieszka Krzewińska - Przewodnicząca	a.krzewinska@poczta.onet.pl
2. Piotr Mika - Sekretarz	piotr110@gmail.com
3. TBA	

UWAGA!

Z dniem 01.01.2023r Polski Związek Motorowy uruchomił system Inside PZM, którego zadaniem jest integracja procesów, procedur oraz czynności będących przedmiotem zapisów regulaminowych, instrukcji oraz zaleceń w ramach jednolitej platformy administracyjnej. Ilekroć w Regulaminie Sportu Kartingowego, załącznikach stanowiących jego integralną część, regulaminach pucharów i rozgrywek mowa jest o procedurze będącej funkcjonalnością systemu Inside PZM to stanowi ona normę obowiązującą, a jej zmiana lub odwołanie wymagać będzie ogłoszenia stosownego komunikatu GKSK na profilu www.pzm.pl/karting.

ROZDZIAŁ 1
OGÓLNE PRZEPISY STOSOWANE W ZAWODACH KARTINGOWYCH

§ 1.1
DEFINICJE

1. 1. 1 MIĘDZYNARODOWA FEDERACJA SAMOCHODOWA

(Federation Internationale de l'Automobile) zwana dalej FIA jest jedyną międzynarodową władzą sportową upoważnioną do ustanawiania i wdrażania przepisów dotyczących propagowania i kontroli zawodów, rekordów samochodowych oraz organizacji międzynarodowych mistrzostw FIA; jest ona Międzynarodowym Trybunałem ostatniej instancji upoważnionym do rozstrzygania sporów mogących powstać przy stosowaniu tych przepisów.

1. 1. 2 MIĘDZYNARODOWA KOMISJA KARTINGOWA

(CIK - FIA) jest jedną ze specjalistycznych komisji FIA, której uprawnienia ustala statut FIA, Regulamin Wewnętrzny FIA oraz Szczegółowy Regulamin Wewnętrzny CIK – FIA. Kontrola i właściwy przebieg zawodów międzynarodowych przy użyciu pojazdów zwanych „kartami" powinny być zapewnione w każdym kraju przez Narodową Władzę Sportową (ASN) w Polsce PZM, mającą upoważnienia sportowe wynikające z przynależności do FIA oraz CIK – FIA.

1. 1. 3 POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY

zwany dalej PZM jest jedyną władzą sportu motorowego na terenie Rzeczpospolitej Polskiej działający na podstawie ustawy o sporcie z dnia 25 czerwca 2010 r., (Dz.U. z 2010 r. Nr 127, poz. 857, Nr 151 poz. 1014).
Do zadań PZM należy propagowanie, nadzorowanie i kontrolowanie działalności statutowej.
Z ramienia ZG PZM bezpośrednio kierują i nadzorują sport motorowy Główne Komisje PZM:
• Główna Komisja Sportu Samochodowego (GKSS) w zakresie sportu samochodowego,
• Główna Komisja Sportu Motocyklowego (GKSM) w zakresie sportu motocyklowego (z wyjątkiem sportu żużlowego),
• Główna Komisja Sportu Żużlowego (GKSŻ) w zakresie sportu żużlowego,
• Główna Komisja Sportu Kartingowego (GKSK) w zakresie sportu kartingowego.
Do zasadniczych zadań Głównej Komisji Sportu Kartingowego należy kierowanie, koordynowanie, programowanie i opiniowanie spraw związanych ze sportem kartingowym. Szczegółowy zakres zadań Głównej Komisji Sportu Kartingowego określony jest: (w Regulaminie Głównej Komisji Sportu Kartingowego PZM (jednolity tekst wg stanu na dzień 24.11.2012r.).

1. 1. 4 MIĘDZYNARODOWY KODEKS SPORTOWY (MKS) **FIA** (International Sporting Code - ISC)

Jest to zbiór przepisów i obowiązków regulujących funkcjonowanie sportu samochodowego w skali międzynarodowej, ustanowiony przez FIA i będący podstawą dla ustanowienia regulaminów krajowych.

1. 1. 5 MIĘDZYNARODOWY REGULAMIN SPORTU KARTINGOWEGO CIK - FIA

Jest to zbiór przepisów regulujących funkcjonowanie sportu kartingowego w skali międzynarodowej, ustanowiony przez CIK – FIA, będący podstawą dla ustanawiania regulaminów krajowych

1. 1. 6 REGULAMIN SPORTU KARTINGOWEGO

Jest to zbiór przepisów obowiązujących na terenie jednego kraju, ustalony przez Krajową Federację (w Polsce przez PZM) w oparciu o Międzynarodowy Regulamin Sportu Kartingowego CIK – FIA oraz Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA.
W Polsce jest nim niniejszy Regulamin Sportu Kartingowego zwany dalej w skrócie RSK.

1. 1. 7 KONTAKTY, POROZUMIENIE PRZYGRANICZNE

Jest to porozumienie zawarte między Narodowymi Federacjami reprezentującymi kraje, mające wspólną granicę. Porozumienie akceptuje CIK-FIA. Po zaakceptowaniu porozumienia, posiadacze licencji mogą uczestniczyć w zawodach krajowych organizowanych na terenie sygnatariusza porozumienia. Zawody te nie muszą być umieszczane w Międzynarodowym Kalendarzu Sportowym, a zawodnicy startujący w tych zawodach nie muszą posiadać licencji międzynarodowych.

1. 1. 8 KONTAKTY ZAGRANICZNE

Wszelkie kontakty z CIK – FIA i Narodowymi Federacjami (ASN) zagranicznymi mogą być przeprowadzone tylko przez PZM lub za jego zgodą.

1. 1. 9 ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

Są to zawody dostępne dla zawodników z różnych krajów. Zawody Międzynarodowe Mistrzowskie i Międzynarodowe muszą być obowiązkowo wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego CIK – FIA. Udział w tych zawodach mogą brać zawodnicy posiadający licencję międzynarodową.

1. 1. 10 ZAWODY KRAJOWE

Zawody dostępne dla zawodników posiadających aktualną licencję PZM, które są zamieszczone w kalendarzu centralnym PZM, a także w zawodach organizowanych przez Gestorów Stref i Okręgi PZM.

1. 1. 11 ZAWODY „ZAMKNIĘTE”

Zawody nazywamy zamkniętymi, jeśli są one dostępne wyłącznie członkom jednego klubu posiadaczom licencji zawodnika, które zostały wydane przez Polski Związek Motorowy. Takie zawody muszą uzyskać akceptację Głównej Komisji Sportu Kartingowego, która może wyjątkowo udzielić zgody na udział kilku klubom, które wspólnie uczestniczą w organizacji tych zawodów.

1. 1. 12 REGULAMIN UZUPEŁNIAJĄCY ZAWODÓW KARTINGOWYCH

Obowiązkowy oficjalny dokument opracowany przez organizatora zawodów, który reguluje szczegóły przeprowadzenia zawodów kartingowych na podstawie regulaminów GKSK PZM lub CIK-FIA.

1. 1. 13 NAZEWNICTWO

W Regulaminie Sportu Kartingowego, Komunikatach GKSK i Regulaminach Uzupełniających Zawodów mogą być stosowane skróty nazw:

FIA Międzynarodowa Federacja Samochodowa,
CIK – FIA Międzynarodowa Komisja Kartingowa,
FIA Karting Mistrzostwa organizowane przez CIK-FIA
ASN Narodowa Federacja (w Polsce PZM),
CSN Komisja Sportowa Narodowej Federacji (w Polsce GKSK),
PZM Polski Związek Motorowy,
GKSK Główna Komisja Sportu Kartingowego,
KZSS Krajowy Zespół Sędziów Sportowych
OKSK Okręgowa Komisja Sportu Kartingowego,
DW Dyrektor Wyścigu,
ADW Asystent Dyrektora Wyścigu,
SS Sędzia Sportowy,
ST Sędzia Techniczny,
DZ Dyrektor Zawodów,
SPC Sędzia Pomiaru Czasu
RT Regulamin Techniczny,
KOŚ Komisarz Ochrony Środowiska,
OBS GKSK Obserwator GKSK,
OBS ZOŚ Obserwator Zespołu Ochrony Środowiska,
IZT Inspektor Zespołu Torów,
KSG Krajowy Sędzia Główny,
PO Sędzia Punktu Obserwacyjnego.

1. 1. 14 ZAWODY ZASTRZEŻONE

Poszczególne zawody krajowe lub międzynarodowe nazywane są zastrzeżonymi, jeżeli udział w nich mogą brać tylko zawodnicy zaproszeni przez organizatora.

1. 1. 15 ZAWODY NIEDOZWOLONE

Każde zawody organizowane niezgodnie z przepisami CIK – FIA, postanowieniami RSK oraz bez akceptacji CIK – FIA, GKSK, OKSK - w zależności od grupy zawodów - są zabronione i będą uznane, jako nielegalne. Wobec zawodników, działaczy i sędziów biorących udział w takich zawodach będą zastosowane przepisy CIK-FIA i niniejszego RSK.

1. 1. 16 NAZWA ZAWODÓW

Nazwy zawodów podawane będą w Regulaminie Sportu Kartingowego, Regulaminie Uzupełniającym Zawodów i Kalendarzu Imprez PZM na dany rok oraz komunikatach GKSK PZM.

1. 1. 17 ORGANIZACJA ZAWODÓW

Kartingowe zawody sportowe mogą być organizowane przez:
• Polski Związek Motorowy,
• Automobilkluby i kluby sportowe oraz inne podmioty zrzeszone w Polskim Związku Motorowym i posiadające aktualną licencję klubową na uprawianie sportu kartingowego.

1. 1. 18 ZEZWOLENIE NA ORGANIZACJĘ ZAWODÓW SPORTOWYCH

Każdy wniosek o wydanie zezwolenia na organizację musi być przesłany przez organizatora do PZM w terminie określonym w RSK. Po sprawdzeniu GKSK PZM wyda zezwolenie zatwierdzając Regulamin Uzupełniający Zawodów. W żadnym przypadku nie wolno przeprowadzać zawodów bez zezwolenia na organizację wydanego przez odpowiednią władzę sportową, to jest dla zawodów Międzynarodowych Mistrzowskich, Międzynarodowych przez CIK – FIA, dla zawodów krajowych GKSK, Gestora Strefy lub OKSK PZM.

1. 1. 19 CZAS TRWANIA ZAWODÓW
Zawody rozpoczynają się od odbioru administracyjnego, a kończą się wraz z ogłoszeniem wyników oficjalnych i wręczeniem nagród.

1. 1. 20 ZGŁOSZENIE
Zgłoszenie jest umową zawartą pomiędzy zawodnikiem a organizatorem zawodów. Zobowiązuje ona zawodnika do wzięcia udziału w zawodach, do których się zgłosił, z wyjątkiem przypadku zaistnienia udowodnionej „siły wyższej" (np. choroba lub inne zdarzenie losowe), a organizatora do wywiązywania się wobec zawodnika ze wszystkich regulaminowych zobowiązań.

1. 1. 21 ZAWODNIK
Osoba dopuszczona do jakichkolwiek zawodów posiadająca aktualną licencję zawodnika wydaną przez PZM lub inną federację narodową (ASN).

1. 1. 22 BRIEFING
Jest to obowiązkowe zebranie informacyjne zorganizowane podczas zawodów przez Dyrektora Zawodów dla wszystkich zawodników zgłoszonych do zawodów.

1. 1. 23 LICENCJA
Licencja jest to dokument potwierdzający umiejętności praktyczne i znajomość przepisów krajowych i międzynarodowych oraz regulaminów sportu kartingowego. Wydawana jest na podstawie zaświadczenia ze zdania egzaminu teoretycznego i praktycznego w zakresie sportu kartingowego. Licencja uprawnia jego posiadacza do udziału w krajowych lub międzynarodowych zawodach kartingowych.

1. 1. 24 HOMOLOGACJA
Jest to oficjalne stwierdzenie przez CIK-FIA, że dane podwozie, silnik lub sprzęt jest produkowany w wystarczającej serii by był zakwalifikowany do danej kategorii.
Wniosek o przyznanie homologacji musi być złożony do CIK-FIA przez ASN kraju produkcji sprzętu i powoduje sporządzenie Karty Homologacyjnej. Karta Homologacyjna musi być sporządzona zgodnie z Regulaminem Homologacji ustanowionym przez CIK-FIA. Każdy producent chcący homologować jeden lub kilka swoich modeli musi zobowiązać się do przestrzegania przepisów.

1. 1. 25 KARTA HOMOLOGACYJNA
Każdy model homologowanego przez CIK-FIA podwozia, silnika lub sprzętu musi być przedmiotem karty opisowej zwanej Kartą Homologacyjną, w której podana jest charakterystyka umożliwiająca identyfikację danego modelu.
Przedstawienie Kart Homologacyjnych może być wymagane podczas badania technicznego. Nieokazanie kart homologacyjnych będzie skutkowało niedopuszczeniem do startu.
Karta Homologacyjna składa się z:

a) Karty podstawowej opisującej model podstawowy.
b) Ewentualnie pewnej liczby kart dodatkowych opisujących rozszerzenia homologacji.

1. 1. 26 KARTA TECHNICZNA
Jest to opis homologowanych typów i modeli silnika dokonany przez GKSK, a zatwierdzony przez PZM zawierający rysunki oraz wymiary służące do zidentyfikowania danego modelu silnika.

1. 1. 27 AUTODROM (KARTODROM)
Tor stały, posiadający konfigurację odcinków prostych i zakrętów pozwalający na uprawianie sportów motorowych. Tor winien być wyposażony w urządzenia techniczne i konstrukcyjne służące zachowaniu najwyższych standardów bezpieczeństwa. Niezbędna homologacja PZM lub CIK/FIA.

1. 1. 28 TOR
Trasa wykorzystywana stale lub czasowo do przeprowadzania zawodów wraz z przyległą infrastrukturą techniczną i organizacyjną.

1. 1. 29 TRASA
Odcinek wyznaczonej drogi do pokonania przez zawodników w trakcie zawodów.

1. 1. 30 PARK ZAMKNIĘTY
Park Zamknięty jest to miejsce wyznaczone przez organizatora zgodnie z regulaminem „REGULAMIN TORÓW KARTINGOWYCH".
Zabrania się pod rygorem wykluczenia przeprowadzania wszelkich czynności w Parku Zamkniętym. Park Zamknięty obowiązuje na wszystkich zawodach, w których przewidziane są badania techniczne. Park Zamknięty winien mieć odpowiednie wymiary i być starannie zabezpieczony przed wstępem osób nieupoważnionych w czasie znajdowania się kartów na jego terenie. Nadzór powinni sprawować sędziowie, którzy są odpowiedzialni za działanie Parku Zamkniętego i tylko oni są upoważnieni do wydawania poleceń zawodnikom. Przepisy dotyczące Parku Zamkniętego obowiązują również między linią mety, a Parkiem Zamkniętym.

1. 1. 31 START
Chwila, kiedy Dyrektor Wyścigu daje sygnał startu zawodnikowi lub wielu zawodnikom startującym jednocześnie.

1. 1. 32 START LOTNY (RUCHOMY)
Sygnał startu podawany jest w momencie, kiedy karty znajdują się w ruchu.

1. 1. 33 START ZATRZYMANY
Start zwany zatrzymanym jest wtedy, gdy w momencie podania polecenia startu karty stoją nieruchomo na polach startowych.

1. 1. 34 FALSTART
Rozpoczęcie wyścigu przed podaniem sygnału startu.

1. 1. 35 LINIA STARTU/METY
Początkowa / końcowa linia kontrolna z pomiarem lub bez pomiaru czasu.

1. 1. 36 POLECENIA DYREKTORA WYŚCIGU
Zawodnicy i karty są do dyspozycji Dyrektora Wyścigu od chwili, kiedy flaga zielona została uniesiona do góry (wyjazd z pól przedstartowych) do chwili pokazania im flagi szachownicy (flaga mety). Polecenia Dyrektora Wyścigu lub jego asystenta wydawane będą za pomocą odpowiednich flag opisanych w niniejszym RSK. Flagi mogą być uzupełnione lub zastąpione przez inną konwencjonalną sygnalizację. Każdy zawodnik, który we właściwym czasie nie podporządkuje się poleceniom Dyrektora Wyścigu lub jego asystenta może być wykluczony z wyścigu lub ukarany inną karą przewidzianą w niniejszym RSK.

1. 1. 37 KATEGORIE
Klasyfikacja kartów w zależności od ich charakterystyki technicznej i warunków dopuszczenia do nich zawodników.

1. 1. 38 KLASA
Zgrupowanie pojazdów według pojemności skokowej silnika lub innych kryteriów odróżniających.

1. 1. 39 KART
Kart jest pojazdem naziemnym jednomiejscowym, bez dachu, bez kabiny, bez zawieszenia, z nadwoziem lub bez, z 4 kołami nieustawionymi w linii i stale stykającymi się

z nawierzchnią, z których 2 przednie zapewniają kierowanie, a 2 tylne połączone jednoczęściową osią są napędowe.
Kiedy zawodnik znajduje się w karcie, z podłożem mogą stykać się wyłącznie opony.
Głównymi częściami są: podwozie (łącznie z nadwoziem), koła i silnik.
Pozycja zawodnika na siedzeniu, stopy skierowane do przodu.

1. 1. 40 SILNIK

Za silnik uważa się zespół napędowy pojazdu gotowy do pracy zawierający cylinder, skrzynię korbową ewentualnie skrzynię biegów, układ zapłonowy, jeden lub więcej gaźników (bez układu wtryskowego) i tłumik wylotu spalin.

1. 1. 41 POJEMNOŚĆ SKOKOWA

Objętość V powstająca w cylindrze(-ach) silnika(-ów) przy przemieszczaniu się wznoszącym lub opadającym tłoka(-ów). Objętość ta jest wyrażana w centymetrach sześciennych i dla wszystkich obliczeń dotyczących pojemności skokowej silników liczba „pi" zostaje przyjęta umownie, jako 3,1416.
$V = 0{,}7854 \times D^2 \times L \times N$
gdzie:
D - średnica cylindra,
L - skok tłoka,
N - liczba cylindrów.

1. 1. 42 MARKA

Nazwa nadana przez producenta wyrobowi, przez którą rozumie się jeden lub kilka modeli, typów lub wersji.

1. 1. 43 POWER – VALVE (ZAWÓR MOCY)

Przez zawór mocy (power valve) rozumie się każdy układ, który w sposób ręczny, elektryczny, hydrauliczny lub inny może zmieniać normalny cykl układu wylotowego lub normalny przepływ gazów wylotowych w dowolnym miejscu między tłokiem, a wylotem spalin na zewnątrz podczas pracy silnika.

1. 1. 44 OKNO DOLOTU/WYLOTU

Okno jest ukształtowane przez przecięcie obwodu cylindra oraz przewodu dolotowego lub wylotowego. To okno jest zamykane lub otwierane podczas ruchu tłoka.

1. 1. 45 CZĘŚCI MECHANICZNE

Wszystkie części niezbędne do napędu, kierowania i hamowania, jak też wszystkie akcesoria ruchome lub nie, niezbędne do ich normalnego działania.

1. 1. 46 CZĘŚĆ ORYGINALNA/SERYJNA

Część, która przeszła wszystkie fazy produkcji przewidziane i wykonane przez producenta, z określonego materiału i jako oryginalna zamontowana w karcie.

1. 1. 47 KOMPOZYT

Materiał składający się z wielu odrębnych składników, których zestawienie zapewnia właściwości, których nie ma żaden z występujących oddzielnie składników.

1. 1. 48 DOPUSZCZENIE

Jest to oficjalne stwierdzenie przez CIK-FIA, że dany model produktu jest zgodny z kryteriami opisanymi w obowiązującym Międzynarodowym Regulaminie Kartingowym.
Wniosek o dopuszczenie musi być złożony do CIK-FIA przez ASN kraju, w którym marka produktu ma swoją siedzibę i powoduje sporządzenie technicznej karty dopuszczenia.

Musi ona być sporządzona z przestrzeganiem Regulaminu Dopuszczenia ustanowionym przez CIK-FIA. Każdy producent chcący uzyskać dopuszczenie swojego lub swoich produktów musi zobowiązać się do przestrzegania przepisów.

1. 1. 49 UZNANIE

Jest to oficjalne stwierdzenie przez CIK-FIA, że dana Seria jest zgodna w całości z obowiązującym Kartingowym Regulaminem Uznania.
Wniosek o uznanie musi być złożony do CIK-FIA przez ASN kraju, w którym wnioskodawca ma swoją siedzibę i może spowodować sporządzenie karty uznania sprzętu.
Na częściach strukturalnych uznanego sprzętu musi być umieszczony numer, a znak „FIA AUTHORISED SERIES" musi być umieszczony wyłącznie w regulaminach sportowych i technicznych Serii.

1. 1. 50 SERIA

Jest to cykl zawodów składający się z minimum 2 rund.

1. 1. 51 RUNDA

Zawody realizowane jako pojedyncza impreza, zawierające punktację końcową i mogąca wchodzić w skład serii.

1. 1. 52 PODWOZIE

Globalna struktura karta, która łączy części mechaniczne z nadwoziem, łącznie z wszystkimi częściami współzależnymi z tą strukturą.

1. 1. 53 RAMA

Główna, jednorodna część nośna podwozia, łącząca części główne i pomocnicze.

1. 1. 54 KANAŁY/PRZEWODY

Kanały lub przewody są to elementy cylindryczne lub cylindryczno-stożkowe umożliwiające przepływ gazów, niezależnie od długości i położenia tych elementów.
Liczba kanałów lub przewodów: rzeczywista liczba kanałów lub przewodów jest największą liczbą kanałów cylindrycznych lub cylindryczno-stożkowych, przez które przepływają gazy ze skrzyni korbowej nad tłok, jak również gazy spoza cylindra do szczelin wlotowych lub do szczelin wylotowych na zewnątrz cylindra.

1. 1. 55 CHŁODNICA

Jest to specjalny wymiennik ciepła pozwalający na chłodzenie płynu przez przepływ powietrza. Wymiennik płyn / powietrze.

1. 1. 56 ZBIORNIK PALIWA

Każdy zbiornik zawierający paliwo, które może przepłynąć do silnika.

1. 1. 57 KOŁO

Jest określane jako zestaw obręczy z oponą, służący do prowadzenia lub napędzania karta.

1. 1. 58 MODYFIKACJE

Wszystkie modyfikacje są zabronione, jeśli nie są jasno sprecyzowane przez homologację lub Regulamin Techniczny danej kategorii i ze względu bezpieczeństwa, zaakceptowane przez CIK-FIA lub PZM/GKSK.

Przez modyfikację rozumie się wszystkie operacje prowadzące do zmiany wyglądu początkowego, pozycji, w odniesieniu do rysunków i fotografii homologowanych części oryginalnych zawartych w Karcie Homologacyjnej. Ponadto, każda modyfikacja lub montaż mające na celu zmianę wartości regulaminowej lub utrudniające jej kontrolę są uważane za domniemane oszustwo, a więc są zabronione.

1. 1. 59 DODAWANIE MATERIAŁU/CZĘŚCI

Wszelkie dodawanie lub mocowanie materiału lub części jest zabronione, jeśli nie jest jasno sprecyzowane przez homologację lub Regulamin Techniczny danej kategorii i ze względu bezpieczeństwa zaakceptowane przez CIK-FIA lub PZM/GKSK.
Usunięty materiał nie może być użyty ponownie.
Doprowadzenie geometrii ramy po wypadku do stanu poprzedniego jest dozwolone przez dodanie materiału niezbędnego do naprawy (metal podczas spawania itd.); inne części, które będą zużyte lub zniszczone nie mogą być naprawiane przez dodanie lub zamocowanie materiału, chyba, że co najmniej jeden zapis niniejszego Regulaminu wyjątkowo na to zezwala.

1. 1. 60 STAL MAGNETYCZNA

Stal konstrukcyjna lub stopowa stal konstrukcyjna spełniająca normy ISO 4948 i ISO 4949.
Zabroniona jest stal stopowa, w której zawartość, co najmniej jednego dodatku wynosi > 5%.

1. 1. 61 ZAWÓR DEKOMPRESYJNY

Przez zawór dekompresyjny rozumie się pasywny układ mechaniczny, którego jedynym celem jest ograniczenie sprężania silnika w fazie rozruchu. Po zakończeniu fazy początkowej zawór musi się zamknąć. Musi pozostać zamknięty i nieaktywny, gdy kart jest na torze z włączonym silnikiem. System ten nie może w żadnym wypadku ani w żadnym momencie zmniejszać objętości komory spalania silnika poniżej minimalnej dopuszczalnej wartości.

1. 1. 62 PROTEST

Jest to pisemne zgłoszenie sprzeciwu na okoliczność zaistniałych - zdaniem protestującego - nieprawidłowości podczas trwania zawodów.

1. 1. 63 ODWOŁANIE

Jest to pisemne zwrócenie się do władz sportowych wyższej instancji o rewizję decyzji podjętych przy rozpatrzeniu protestu podczas trwania zawodów.

1. 1. 64 WYKLUCZENIE

Wykluczenie z zawodów może zostać ogłoszone przez Sędziego Głównego zawodów. Uniemożliwia zawodnikowi, którego dotyczy wzięcie udziału w dalszej części zawodów oraz powoduje przepadek kwoty wpisowego.
Wyjątek stanowi wykluczenie z zawodów z powodów technicznych zawodnika zgłoszonego w więcej niż jednej kategorii. Zawodnik może startować w kategorii, z której nie został wykluczony.
Wykluczenie z wyścigu może być dokonane przez Dyrektora Wyścigu lub Sędziego Głównego i spowoduje nie sklasyfikowanie w tym wyścigu zawodnika, którego dotyczy to wykluczenie.

1. 1. 65 ZAWIESZENIE

Jest to okresowy zakaz brania udziału w jakichkolwiek zawodach. Tak długo, jak kara zawieszenia utrzymuje się w mocy powoduje utratę prawa udziału w jakimkolwiek charakterze w zawodach organizowanych na terenie kraju, który je orzekł lub na terytoriach wszystkich krajów podlegających CIK-FIA w zależności od rodzaju zawieszenia.
Zawieszenie powoduje również unieważnienie wszystkich wcześniej dokonanych zgłoszeń do zawodów, które odbywają się w okresie zawieszenia i przepadek wniesionego do nich wpisowego.

1. 1. 66 DYSKWALIFIKACJA

Jest to orzeczenie o utracie prawa do brania udziału w jakichkolwiek zawodach. Dyskwalifikacja powoduje trwałą utratę prawa startu lub udziału w jakimkolwiek charakterze we wszystkich zawodach. Dyskwalifikacja może być wydana przez CIK-FIA - dla zawodów

Międzynarodowych Mistrzowskich i Międzynarodowych, a dla zawodów krajowych przez Polski Związek Motorowy.
Dyskwalifikacja orzekana jest w przypadkach wykroczeń wyjątkowej wagi.
Powoduje unieważnienie wszystkich dokonanych przez osobę zdyskwalifikowaną wcześniejszych zgłoszeń i przepadek wniesionego wpisowego oraz unieważnia wyniki uzyskane w całym sezonie.

1. 1. 67 UZYSKIWANIE DANYCH
Jakikolwiek system z pamięcią lub bez umieszczony w karcie pozwalający zawodnikowi lub drużynie podczas wyścigu lub później odczytywać, wskazywać, uzyskiwać, rejestrować, informować i przekazywać wszelkie informacje.

1. 1. 68 ZBIERANIE DANYCH
Każdy system z pamięcią lub bez, zainstalowany w karcie umożliwiający zawodnikowi lub teamowi odczytywanie, podawanie, zbieranie, rejestrację i transmisję każdej informacji w czasie lub po wyścigu.

1. 1. 69 TELEMETRIA
Przekazywanie danych z karta do jednostki zewnętrznej.

1. 1. 70 KOMUNIKACJA
Dowolny system komunikacji (np. radio, telefon komórkowy itp.) używany do przesyłania danych lub danych głosowych pomiędzy zawodnikiem na torze a innym podmiotem lub osobą.

1. 1. 71 MAKSIMUM
Największa osiągalna wartość dla wartości zmiennej - górna granica.

1. 1. 72 MINIMUM
Najmniejsza osiągalna wartość dla wartości zmiennej - dolna granica.

1. 1. 73 KIEROWNIK DRUŻYNY
W wyścigach drużynowych CIK-FIA kierownikiem drużyny jest zawodnik lub jego upoważniony reprezentant.

1. 1. 74 GRUPA
Grupa 1 = karty specjalnie przygotowane do wyczynu, w których jedynie silniki są homologowane lub są pochodnymi homologacji lub są zatwierdzone.
Grupa 2 = karty, w których na wniosek producentów została stwierdzona produkcja seryjna pewnej liczby identycznego sprzętu (podwozia, silniki, opony, gaźniki, układy zapłonowe, sprzęgła, układy wydechowe, hamulce, nadwozia) w określonym okresie czasu i przeznaczone do normalnej sprzedaży dla klientów. Sprzedawany sprzęt musi być zgodny z jego Kartą Homologacyjną.

1. 1. 75 PRODUCENT
Osoba fizyczna lub prawna posiadająca ważną homologację CIK-FIA lub dopuszczenie CIK-FIA.

1. 1. 76 DELEGAT TECHNICZNY
Delegat Techniczny wyznaczony przez CIK-FIA jest odpowiedzialny za badania techniczne i posiada pełnię władzy nad krajowymi sędziami technicznymi.

1. 1. 77 STREFA
Strefą jest grupa ad hoc co najmniej dwóch ASN, które za zgodą Zgromadzenia Ogólnego FIA organizują jedne lub kilka zawodów i/lub mistrzostw otwartych dla zawodników ze wszystkich krajów strefy. W zawodach krajowych podziału na strefy dokonuje GKSK PZM.

1. 1. 78 FAZA FINAŁOWA

Wyścigi następujące po wyścigach kwalifikacyjnych, zwane zależnie od zawodów lub mistrzostw: przed finałem i finałem, dwóch finałów (finał I, finał II) lub 4-ch wyścigów (wyścigiem 1, wyścigiem 2, wyścigiem 3 i wyścigiem 4).

1. 1. 79 PARK SERWISOWY „STARTU”

Strefa pomiędzy Parkiem Maszyn i Polem Przedstartowym z ograniczonym dostępem, gdzie wyłącznie zawodnik i jeden jego mechanik przystępują przed treningiem kwalifikacyjnym, wyścigami kwalifikacyjnymi i wyścigami fazy finałowej do montowania kół i zbiorników przechowywanych w Parku Zamkniętym oraz wykonywania czynności zleconych przez Kierownika Komisji Technicznej.

1. 1. 80 PARK SERWISOWY „METY”

Strefa pomiędzy trasą toru i Parkiem Maszyn z ograniczonym dostępem, gdzie wyłącznie zawodnik i jeden jego mechanik przystępują po treningu kwalifikacyjnym, wyścigach kwalifikacyjnych i wyścigach fazy finałowej do zdemontowania kół i zbiorników przechowywanych w Parku Zamkniętym oraz wykonywania czynności zleconych przez Kierownika Komisji Technicznej.

1. 1. 81 POLA PRZEDSTARTOWE

Strefa znajdująca się pomiędzy Parkiem Serwisowym Startu i jezdnią toru.

1. 1. 82 INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA ZAWODNIKÓW

Wszystkie klasyfikacje oraz wyniki treningów, wyścigów kwalifikacyjnych, wyścigów fazy finałowej, jak też wszelkie decyzje osób urzędowych zawodów są wywieszone na oficjalnej tablicy ogłoszeń.

1. 1. 83 INCYDENT WYŚCIGOWY

Incydentem wyścigowym nazywa się fakt, albo serie faktów dotyczących zawodnika lub wielu zawodników, które stwierdził Dyrektor Wyścigu lub zostały mu zgłoszone przez Sędziów Sportowych, Dyrektora Zawodów lub Sędziego Głównego.
Za incydent będzie uważany fakt lub działanie w wyniku, którego zawodnik:

- spowodował zatrzymanie wyścigu,
- pogwałcił przepisy Regulaminu Sportu Kartingowego,
- nie przestrzegał znaków dawanych flagami,
- spowodował falstart,
- spowodował wypadek,
- wymusił opuszczenie toru przez innego zawodnika,
- bezprawnie przeszkodził w prawidłowym wyprzedzaniu przez innego zawodnika,
- bezprawnie utrudniał jazdę innemu zawodnikowi podczas manewru wyprzedzania,
- skrócił trasę wyścigu.

1. 1. 84 DEPO

Wyznaczona strefa serwisowa.

1. 1. 85 KLUB

Jest to stowarzyszenie posiadające licencję klubową w sporcie kartingowym będące członkiem rzeczywistym Polskiego Związku Motorowego.

1. 1. 86 MECHANIK

Osoba wspierająca zawodnika od strony technicznej związanej z przygotowaniem sprzętu przed i podczas treningów oraz zawodów, posiadająca stosowną licencję wydaną przez PZM. Mechanik jest członkiem sztabu zawodnika.

1. 1. 87 SZTAB ZAWODNIKA

Osoby towarzyszące zawodnikowi stanowiące bezpośrednie otoczenie zawodnika podczas zawodów oraz treningów kartingowych. W szczególności członkami sztabu zawodnika są rodzice, opiekunowie prawni reprezentujący zawodnika, mechanicy zawodnika, fizjoterapeuci, masażyści, managerowie, konsultanci.

1. 1. 88 SYSTEM INSIDE

System on-line dedykowany do obsługi zawodów i podmiotów zrzeszonych w Polskim Związku Motorowym, jak również zawodników, sędziów, instruktorów.

1. 1. 89 SYSTEMY WSPOMAGAJĄCE ZAWODNIKA

Systemy wspomagające zawodnika to wszelkie technologie lub środki pomagające zawodnikowi w prowadzeniu pojazdu.

1. 1. 90 ODBIÓR ADMINISTRACYJNY

Jest to moment zebrania zespołu sędziowskiego, podczas którego potwierdza się kompletność przygotowania organizatora do zawodów, kompletność obsady sędziowskiej oraz spełnienie wszystkich warunków formalnych do rozpoczęcia zawodów. Musi zostać umieszczony w programie minutowym pomiędzy treningami wolnymi i briefingiem. Odbiór administracyjny jest równoznaczny z rozpoczęciem zawodów.

ROZDZIAŁ 2
ZAWODY KARTINGOWE

§ 2.1
POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1.1 Polski Związek Motorowy (zwany dalej PZM) jest organizatorem i właścicielem następujących rozgrywek kartingowych:

- Kartingowe Mistrzostwa Polski zwanych dalej KMP;
- Kartingowy Puchar ROK Cup Poland (KPRCP);
- Kartingowy Puchar ROTAX MAX Challenge Poland (KPROTAX);
- Mistrzostwa Polski Młodzików w ramach Współzawodnictwa Sportowego Dzieci i Młodzieży (WSDiM);
- Kartingowe Mistrzostwa Strefy (KMS);
- Kartingowe Mistrzostwa Okręgu (KMO);
- Inne zawody rozgrywane wg niniejszego Regulaminu.

2.1.2 Rozgrywki kartingowe PZM przeprowadzane są w oparciu o następujące przepisy:

- Niniejszy Regulamin (zwany dalej RSK);
- Regulamin Krajowy Pucharu ROK na 2026 r**.**
- Krajowy Regulamin Sportowy Pucharu ROTAX MAX Challenge Poland 2026 r.
- Ogólnie obowiązujące w Polsce przepisy prawa.
- Obowiązujący, aktualny Międzynarodowy Kodeks Sportowy FIA

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

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

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

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

2.1.7 Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania decyzji.

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

2.1.9 Wszystkie uchwały i decyzje GKSK będą publikowane w formie komunikatów lub informacji na oficjalnej stronie PZM pod adresem: *www.pzm.pl/karting*

2.1.10 Wszystkie zawody kartingowe organizowane przez PZM muszą być przeprowadzane wyłącznie na odpowiednio przygotowanych, zatwierdzonych przez Zespół Torów i Tras PZM stałych torach kartingowych, posiadających aktualną licencję PZM (zawody krajowe) oraz licencję CIK (zawody międzynarodowe).

2.1.11 W czasie trwania zawodów zabronione jest sprzedawanie i picie napojów alkoholowych w obrębie toru kartingowego i Parku Maszyn.

2.1.12 Przy zgłoszeniu do pierwszej rundy z cyklu oficjalnych rozgrywek PZM, każdy zawodnik musi podać przynależność do klubu, która będzie obowiązywać do końca rozgrywek (poza przypadkami przewidzianymi w RSK).

2.1.13 W przypadku zawodów łączonych, np. KMP, Puchar markowy lub inne, w Zgłoszeniu do zawodów i Zgłoszeniu sprzętu zawodnik jednoznacznie określa, do których zawodów się zgłasza.

2.1.14 Zawodnicy nieposiadający licencji kartingowej PZM, mogą startować w zawodach pod warunkiem przedłożenia zgody Federacji, której licencję posiadają, z podaniem nazwy konkretnych zawodów.

2.1.15 Zawodnicy jak w punkcie 2.1.14 mogą być klasyfikowani w klasyfikacji indywidualnej zawodów oraz klasyfikacji indywidualnej sezonu. Kwestia ta uszczegółowiona jest w regulaminach poszczególnych serii wyścigowych.

2.1.16 Rodzice lub opiekunowie prawni zawodników, a także inne osoby oficjalnie reprezentujące zawodnika lub towarzyszące zawodnikowi mają status członków sztabu zawodnika.

2.1.17 Do interwencji u władz zawodów upoważniony jest wyłącznie wskazany w zgłoszeniu pełnoletni zgłaszający zawodnika do zawodów.

2.1.18 W rozgrywkach kategorii ROK Cup Poland, ROTAX MAX Challenge Poland oraz KMP wymagana minimalna liczba sklasyfikowanych zawodników wynosi 1. W rozgrywkach Mistrzostw Polski Młodzików w ramach WSDiM wymagana minimalna

liczba sklasyfikowanych zawodników wynosi 4. Niespełnienie tego wymogu zwalnia organizatora od obowiązku przeprowadzenia zawodów w tej kategorii pomimo umieszczenia w programie zawodów. Rozegranie zawodów przy mniejszej liczbie zawodników spowoduje nieuznanie wyników zawodów w tej kategorii.

2.1.19 Celem poprawienia widowiskowości zawodów, organizatorzy zawodów mogą łączyć wyścigi i treningi kwalifikacyjne pokrewnych kategorii (w przypadku, kiedy suma zawodników tych kategorii nie przekroczy pojemności toru).

2.1.19.1 Klasyfikacje należy przeprowadzić oddzielnie dla każdej kategorii.

2.1.20 W przypadku kategorii łączonych organizator pobierze od zawodników startujących w dwóch kategoriach tylko jedno wpisowe, zgodne z komunikatem GKSK.

2.1.21 Długość wyścigów musi być podana przez organizatora w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

2.1.22 Zawodnicy i mechanicy są zobowiązani do posiadania na zawodach opasek identyfikacyjnych wydanych przez Biuro Zawodów. Należy także oznakować miejsce w Parku Maszyn zajęte przez zawodnika.

2.1.23 W Parku Zamkniętym, Parku Serwisowym Startu, Parku Serwisowym Mety, na polach przedstartowych i polach startowych oraz w Depo (w Depo tylko i wyłącznie podczas treningów zapoznawczych i warm-up'ów) każdemu zawodnikowi nie może towarzyszyć nikt inny poza jednym mechanikiem.
W szczególnych przypadkach, za zgodą Kierownika Komisji Technicznej, w trakcie badania technicznego silnika dodatkowo dopuszcza się obecność w Parku Zamkniętym Szefa Teamu lub osoby wyznaczonej przez Szefa Teamu zawodnika, którego silnik w danej chwili podlega kontroli.

2.1.24 Podczas treningów kwalifikacyjnych lub wyścigów od momentu wyjazdu zawodnika z pól przedstartowych do momentu zjechania z wagi jakiekolwiek podejście do zawodnika (za wyjątkiem Sędziów oraz obsługi Parku Zamkniętego oraz sytuacji opisanej w pkt. 2.1.25) będzie uważane za **„**obcą pomoc**"** i karane wykluczeniem z treningu lub wyścigu.

2.1.25 W kategoriach nieposiadających rozruszników, po zjechaniu z toru do DEPO, mechanik może pomóc zawodnikowi w odpaleniu karta poprzez pchanie go. Nie jest dozwolone pchanie poza strefą DEPO.

2.1.26 W trakcie treningu kwalifikacyjnego lub wyścigu nikomu oprócz zawodników biorących w nich udział oraz Sędziów, służb medycznych i innych osób upoważnionych przez Dyrektora Zawodów nie wolno przebywać na torze lub udzielać zawodnikom jakiejkolwiek pomocy.

2.1.27 Jeżeli w trakcie treningu kwalifikacyjnego lub wyścigu zawodnik po zatrzymaniu się zdejmie kask oznacza to, że zakończył jazdę i musi pozostać wraz z kartem w miejscu bezpiecznym na poboczu toru do czasu zakończenia treningu lub wyścigu.

2.1.28 Korzystanie z toru (zgodnie z programem minutowym zawodów), miejsce w Parku Maszyn, energia elektryczna, woda (także ciepła) oraz zabezpieczenie medyczne są nieodpłatne.

2.1.29 Każdy zawodnik na swoim miejscu w Parku Maszyn obowiązany jest posiadać sprawną z aktualnym atestem gaśnicę o ciężarze min.1kg.

2.1.30 W czasie trwania zawodów w Parku Maszyn obowiązuje bezwzględny zakaz uruchamiania silników.

2.1.31 Zawodnik jest odpowiedzialny za wszelkie poczynania lub zaniedbania osoby uczestniczącej lub wykonującej usługę na jego rzecz w związku z treningiem oraz zawodami. Dotyczy to w szczególności jego pracowników bezpośrednich lub pośrednich, jego mechaników, jego konsultantów lub usługodawców lub innych członków sztabu zawodnika.

§ 2.2
PODZIAŁ ZAWODÓW NA GRUPY

Grupa I:

Zawody Międzynarodowe - powinny być przeprowadzone zgodnie z Międzynarodowym Regulaminem ustanowionym przez CIK - FIA.

Grupa II:

Zawody Ogólnopolskie - zawody rozgrywane zgodnie z Regulaminem Sportu Kartingowego, Regulaminami Pucharów, Komunikatami Głównej Komisji Sportu Kartingowego wydanymi na dany rok, w terminie określonym w kalendarzu sportu kartingowego i według regulaminów uzupełniających zawodów opracowanych na podstawie w/w dokumentów i zatwierdzonych przez GKSK. Projekty regulaminów uzupełniających opracowane przez organizatora muszą być przesłane do zatwierdzenia w terminie określonym w RSK i w Komunikacie GKSK na dany rok.

Grupa III:

Zawody Strefowe i Okręgowe - zawody rozgrywane zgodnie z kalendarzem i według regulaminów opracowanych na podstawie dokumentów takich jak w grupie II, zatwierdzonych przez Gestorów Stref i OKSK. Projekty regulaminów opracowane przez organizatora powinny być przesłane do zatwierdzenia na 6 tygodni przed rozpoczęciem zawodów.

Grupa IV:

Zawody Towarzyskie - zawody zgłoszone do OKSK lub GKSK rozgrywane według regulaminów opracowanych na podstawie dokumentów takich jak w grupie II, zatwierdzonych przez OKSK lub GKSK. Projekty regulaminów opracowane przez organizatora powinny być przesłane do zatwierdzenia na **6 tygodni** przed rozpoczęciem zawodów.

§ 2.3
FINANSOWANIE ZAWODÓW, WPISOWE, NAGRODY I KAUCJE

2.3.1 Finansowanie imprez kartingowych przez PZM

2.3.1.1 GKSK działając z upoważnienia ZG PZM w ramach swoich możliwości budżetowych będzie wspierać finansowo w formie dofinansowania organizatorów zawodów kartingowych.

2.3.1.2 Organizator zostanie obciążony kosztami wynajmu za transpondery z Zakładu Technicznej Obsługi PZM na podstawie wystawionej faktury.

2.3.2 Wpisowe na zawody

2.3.2.1 Maksymalną wysokość wpisowego dla wszystkich kategorii w zawodach Mistrzostw Polski oraz pozostałych zawodach ogólnopolskich ustali GKSK i poda do wiadomości w I kwartale każdego roku komunikatem GKSK.

2.3.2.2 Wysokość wpisowego na dane zawody nieprzekraczającą maksymalnej wysokości ustalonej przez GKSK, organizator podaje w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

2.3.2.3 Wpłaty wpisowego dokonuje klub lub zawodnik, który wysyła zgłoszenie z załączoną kopią wpłaty wpisowego. W przypadku usprawiedliwionej ważnymi względami losowymi nieobecności zawodnika na zawodach organizator na prośbę zawodnika lub klubu ma obowiązek zwrócić wpisowe

2.3.2.4 Ustalenie wysokości wpisowego i obowiązku jego wnoszenia w rundach o mistrzostwo okręgu i stref pozostawia się w gestii Okręgowych Komisji Sportu Kartingowego PZM i Gestorów Stref.

2.3.2.5 W przypadku przeprowadzenia pomiaru czasu aparaturą AMB (dotyczy zawodów KMP, Mistrzostw Polski Młodzików w ramach WSDiM i Pucharów), zawodnicy są zobowiązani do:

- pobrania w biurze zawodów transpondera (kwota za korzystanie nie jest uwzględniona we wpisowym);
- zakupu uchwytów do mocowania transpondera.

2.3.2.6 W przypadku zawodów pucharowych: ROK, ROTAX – zasady korzystania z transponderów określają regulaminy w/w pucharów.

2.3.2.7 W przypadku uszkodzenia transpondera nie wynikającego z jego normalnej eksploatacji, wypożyczający (zawodnik) zwróci sumę wydaną na naprawę sprzętu. W przypadku zagubienia lub całkowitego zniszczenia wypożyczonego transpondera, wypożyczający zapłaci kwotę 100% wartości odtworzeniowej transpondera.

2.3.3 Nagrody.

2.3.3.1 W zawodach KMP oraz Mistrzostwach Polski Młodzików w ramach WSDiM za zajęcie miejsca od 1 do 3 w klasyfikacji indywidualnej organizator wręczy obowiązkowo puchary i w miarę możliwości nagrody rzeczowe.

2.3.4 Kaucje za protest i odwołanie.

2.3.4.1 Wysokość kaucji za protest i odwołanie ustali GKSK i poda do wiadomości komunikatem w I kwartale roku.

2.3.4.2 Kaucję za protest pobiera organizator zawodów.

2.3.4.3 Kaucję za odwołanie pobiera organizator zawodów i niezwłocznie przekazuje do ZG PZM.

§ 2.4
ORGANIZACJA ZAWODÓW KARTINGOWYCH

2.4.1 Regulamin Uzupełniający Zawodów

2.4.1.1 Regulamin Uzupełniający Zawodów musi obowiązkowo zawierać:

- nazwę organizatora i jego adres;
- rodzaj zawodów, miejsce i termin zawodów;
- oświadczenie, że zawody organizowane są zgodnie z aktualnie obowiązującymi regulaminami krajowymi oraz CIK-FIA (dotyczy zawodów międzynarodowych);
- imiona i nazwiska osób urzędowych;
- dystans zawodów;
- zgłoszenia do zawodów, termin zamknięcia listy zgłoszeń;
- informacja o noclegach (adresy hoteli);
- warunki udziału i zasady klasyfikacji w zawodach;
- informację o zachowaniu zawodników zdublowanych;
- odpłatność za składanie protestów i odwołań;
- nagrody;
- rodzaj paliwa oraz adres stacji, w której zawodnicy powinni zaopatrywać się w paliwo;
- szczegółowy program zawodów, w tym czas briefingu;
- informacje o odpłatnych treningach.

2.4.1.2 Po zatwierdzeniu Regulaminu Uzupełniającego Zawodów przez Komisję Kartingową PZM organizator nie może wprowadzać w nim żadnych zmian bez zgody Komisji Kartingowej, która regulamin zatwierdziła pod rygorem unieważnienia całych zawodów.
Wyjątek stanowi komunikat wydany przez Sędziego Głównego.

2.4.2 Zmiany Regulaminu Uzupełniającego Zawodów

Jeżeli w czasie zawodów, wskutek przeszkód natury organizacyjnej lub klęsk żywiołowych (powodzi, pożaru, osunięcia gruntu, ulewnego deszczu itp.) zachodzi konieczność podjęcia działań nieprzewidzianych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, organizator po zatwierdzeniu komunikatów przez Sędziego Głównego zawodów może dokonać uzupełnień Regulaminu Uzupełniającego Zawodów.

2.4.3 Władza zawodów

Władzą nadzorczą podczas zawodów jest Sędzia Główny.
Władzą wykonawczą jest kierownictwo zawodów.

2.4.4 Wykaz osób urzędowych na zawodach

Niżej wymienione osoby są wyznaczone jako osoby urzędowe i mogą być wspomagane przez zastępców:

- Sędzia Główny;
- Dyrektor Zawodów;
- Dyrektor Wyścigu;
- Asystenci Dyrektora Wyścigu;
- Sędzia VAR;
- Kierownik Pól Przedstartowych;
- Kierownik Toru;
- Sekretarz Zawodów;
- Chronometrażyści;
- Kierownik Komisji Technicznej;
- Sędziowie Techniczni;
- Kierownicy Punktów Obserwacyjnych;
- Komisarz Ochrony Środowiska;
- Lekarz zawodów posiadający uprawnienia określone w Regulaminie Medycznym PZM.

2.4.5 Zgłoszenia do zawodów

2.4.5.1 Warunkiem wzięcia udziału w zawodach jest zgłoszenie zawodnika poprzez system Inside z uwzględnieniem warunków określonych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

2.4.5.2 Poprzez zgłoszenie zostaje zawarta umowa pomiędzy zawodnikiem, a organizatorem zawodów. Zobowiązuje ona zawodnika do wzięcia udziału w zawodach i podporządkowania się postanowieniom Regulaminu Sportu Kartingowego oraz Regulaminowi Uzupełniającemu Zawodów, a organizatora do wywiązania się wobec zawodnika ze wszystkich regulaminowych zobowiązań.

2.4.6 Zakończenie przyjmowania zgłoszeń

Regulamin Uzupełniający Zawodów określa procedurę zakończenia przyjmowania zgłoszeń.

2.4.7 Potwierdzanie zgłoszeń

2.4.7.1 Każdy zawodnik w czasie przewidzianym w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów powinien:

- przedłożyć zgłoszenie do zawodów;
- przedłożyć Zgłoszenie Sprzętu.

2.4.7.2 Wszystkie dokumenty wymienione w pkt. 2.4.7.1 muszą być obowiązkowo podpisane przez zawodnika.

2.4.8 Wstępne badanie techniczne - Odbiór wstępny

2.4.8.1 O formie przeprowadzania odbioru wstępnego decyduje Kierownik Komisji Technicznej, chyba że jest to określone w Regulaminie danej kategorii.

2.4.8.2 Numery startowe i ewentualne elementy reklamowe umieszczone na karcie muszą być zgodne z RSK pkt. 5.2.10.
Podczas treningów organizowanych w przeddzień zawodów, które ujęte są w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, zawodnik obowiązany jest do posiadania numerów startowych takich, z jakimi będzie startował w zawodach. Niespełnienie tego warunku spowoduje niedopuszczenie do treningu.
Imię i nazwisko zawodnika powinno być umieszczone w widocznym miejscu na bocznych kasetonach karta.

2.4.8.3 Wszyscy zgłoszeni zawodnicy są zobowiązani na żądanie Komisji Technicznej przedstawić do odbioru technicznego swój sprzęt (podwozie, silnik, ogumienie) i wyposażenie (ubiór zawodnika).

2.4.8.4 Do zawodów może być dopuszczony wyłącznie sprzęt zadeklarowany przez zawodnika i przyjęty przez Komisję Techniczną.

2.4.8.5 Żaden kart nie może wziąć udziału w zawodach, jeśli nie został przyjęty przez Komisję Techniczną.

2.4.8.6 Zgłoszenie karta do zawodów jest uznane jako niepodważalna deklaracja zgodności z Regulaminem Sportu Kartingowego.

2.4.8.7 Po zgłoszeniu sprzętu zamiana kartów, kompletnych silników i podwozi między zawodnikami jest zabroniona. Złamanie tego zakazu spowoduje wykluczenie z zawodów wszystkich zawodników, którzy złamali ten zakaz.

2.4.8.8 Zawodnicy, którzy nie przestrzegają wyznaczonych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów terminów zgłoszenia sprzętu nie będą dopuszczeni do zawodów.
Wyjątek mogą stanowić udokumentowane przyczyny losowe zawodnika, gdzie w takim przypadku decyzję podejmuje Sędzia Główny.

2.4.9 Wstęp na tor

Wyłącznie osoby urzędowe umieszczone w schemacie organizacyjnym w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów oraz osoby funkcyjne na zawodach mają prawo wstępu na tor.

Przedstawiciele obsługi medialnej nie mogą wchodzić na tor, chyba, że wystąpili do organizatora z wnioskiem o wyrażenie zgody, otrzymali takie zezwolenie i posiadają ubezpieczenie NNW. Muszą oni jednakże przestrzegać zaleceń bezpieczeństwa przekazywanych przez osoby urzędowe i poruszać się w wyznaczonych sektorach oraz posiadać niezbędne oznakowanie.

2.4.10 Paliwo

Stosowane paliwo musi być zgodne z przepisami RSK i Regulaminami Pucharów.

2.4.11 Park zamknięty

2.4.11.1 Park Zamknięty musi być dostatecznie duży i chroniony, aby żadna nieupoważniona osoba nie mogła się do niego przedostać.

2.4.11.2 Przepisy dotyczące Parku Zamkniętego obowiązują od zjazdu z wagi.

2.4.11.3 W Parku Zamkniętym mogą przebywać: zawodnik wraz z mechanikiem zgodnie z RSK pkt 2.1.23 oraz osoby funkcyjne odpowiedzialne za kontrolę.

2.4.11.4 W Parku Zamkniętym każdemu zawodnikowi mogą towarzyszyć tylko osoby, zgodnie z RSK pkt 2.1.23.

2.4.11.5 Po treningu kwalifikacyjnym oraz po każdym wyścigu w Parku Zamkniętym muszą zostać umieszczone wszystkie karty, które brały udział w wyścigu oraz karty, które nie wystartowały, a znalazły się na liście startowej (zarówno ustawione na polach przedstartowych jak i te, które się tam nie znalazły). Nie dotyczy sytuacji opisanej w pkt 2.4.18.7.

2.4.11.6 Wszystkie karty muszą pozostać w Parku Zamkniętym aż do wyczerpania czasu na składanie protestów na niezgodność sprzętu. Nie dotyczy sytuacji opisanej w pkt 2.4.18.7.

2.4.12 Treningi wolne i warm-up

2.4.12.1 W trakcie trwania zawodów organizator ma obowiązek zaplanować i ująć w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów trening zapoznawczy - warm-up.

2.4.12.2 Warm-up z zasady odbywa się oddzielnie dla każdej kategorii. W przypadku małej ilości zawodników można połączyć warm-up'y kategorii zbliżonych sprzętem i wiekiem zawodników.

2.4.12.3 Podczas treningów wolnych, warm-up'ów, treningów kwalifikacyjnych, wyścigów kwalifikacyjnych jak również wyścigów obowiązują takie same zasady dyscypliny w Parku Maszyn i na torze.

2.4.12.4 Organizator zobowiązany jest nieodpłatnie udostępnić wagę od momentu otwarcia biura zawodów.

2.4.13 Briefing

Briefing (obowiązkowe zebranie zawodników) zarządza i przeprowadza Dyrektor

Zawodów.
Celem zebrania jest:

- przypomnienie zawodnikom specyficznych punktów regulaminu dotyczących organizacji zawodów;
- przypomnienie ogólnych zasad bezpieczeństwa na torze;
- wyjaśnienie wszelkich wątpliwości dotyczących Regulaminu Uzupełniającego Zawodów.

Czas zebrania musi być określony w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów. Zebranie musi być przeprowadzone przed treningiem kwalifikacyjnym. W razie potrzeby mogą być zorganizowane dodatkowe zebrania. Obecność wszystkich biorących udział w zawodach zawodników jest obowiązkowa. Lista obecności musi być podpisana przez każdego zawodnika. Wszyscy zawodnicy przyjęci do zawodów muszą być obecni przez cały czas trwania zebrania informacyjnego.

2.4.14 Trening kwalifikacyjny

Trening kwalifikacyjny może odbywać się z wykorzystaniem transponderów, fotokomórki lub stopera.

2.4.15 Trening kwalifikacyjny z wykorzystaniem fotokomórki lub stopera

2.4.15.1 Zawodnicy startują do treningu kwalifikacyjnego w kolejności numerów startowych. Jeżeli zawodnik bez uzasadnionego powodu i zgody Sędziego Głównego nie wystartuje w swojej kolejności, traci prawo udziału w treningu kwalifikacyjnym. Sędzia Główny może wyrazić zgodę na odbycie treningu takiego zawodnika, po odbyciu treningu przez wszystkich zawodników danej kategorii.

2.4.15.2 Każdy zawodnik ma prawo przejechać minimum pół okrążenia rozbiegowego dla rozgrzania silnika i ogumienia oraz dwa okrążenia dla pomiaru czasu. Zawodnikowi zalicza się czas lepszego okrążenia. Pomiar czasu należy przeprowadzić za pomocą urządzenia o dokładności nie mniejszej niż 0,01 sek.

2.4.15.3 W przypadku równych czasów kilku zawodników, decydujący jest drugi czas okrążenia, a w przypadku dalszej równości organizator przeprowadzi losowanie w obecności Sędziego Głównego zawodów.

2.4.15.4 Zawodnik, którego sprzęt ulegnie awarii w okrążeniu rozbiegowym ma prawo startu w treningu kwalifikacyjnym powtórnie na końcu stawki zawodników danej kategorii.
Zawodnik, którego sprzęt ulegnie awarii w pierwszym mierzonym okrążeniu ma prawo do powtórnego startu na końcu stawki zawodników danej kategorii, lecz może przejechać tylko jedno okrążenie.

2.4.15.5 Jeżeli w czasie treningu kwalifikacyjnego zawodnik natrafił na przeszkody w swobodnej jeździe od niego niezależnej (np. kolizja z innymi zawodnikami), to zawodnikowi przysługuje prawo powtórzenia treningu. Decyzję w tej sprawie podejmuje Dyrektor Wyścigu.

2.4.15.6 Zawodnik, który nie wystartował do treningu kwalifikacyjnego, może być dopuszczony do wyścigów za zgodą Sędziego Głównego z miejsca za ostatnim zawodnikiem w danej grupie – jeżeli takich zawodników jest więcej, to zostaną oni przydzieleni do poszczególnych grup w wyniku losowania.

2.4.15.7 W czasie treningu kwalifikacyjnego na trasie jednocześnie nie może znajdować się więcej niż czterech zawodników.

2.4.15.8 W przypadku awarii sprzętu zawodnik musi w ciągu 10 minut od zjechania z toru zgłosić swoją gotowość do ponownego startu Kierownikowi Pól Przedstartowych, który może zarządzić powtórny start zawodnika w każdym momencie od chwili zgłoszenia gotowości.

2.4.16 Trening kwalifikacyjny z wykorzystaniem transponderów

2.4.16.1 W przypadku posiadania na zawodach transponderów, trening kwalifikacyjny może być przeprowadzony w jednej lub większej ilości rund według poniższych zasad.

2.4.16.2 Każdy zawodnik, który przekroczył linię na wyjeździe z pól przedstartowych będzie uznany za takiego, który wystartował.

2.4.16.3 Przewidziany jest jeden trening kwalifikacyjny trwający 6 minut. Zawodnik wystartuje wtedy, kiedy będzie uważał za stosowne. Wynikiem treningu będzie najlepszy uzyskany czas. W razie wyniku ex – aequo będzie decydował drugi najlepszy czas, a w razie drugiego ex - aequo kolejny czas itd.

2.4.16.4 W przypadku dużej ilości zawodników w jednej kategorii (ponad pojemność toru) trening kwalifikacyjny prowadzony będzie w dwóch grupach po 6 minut. Ostateczna klasyfikacja treningów kwalifikacyjnych będzie ustalona w następujący sposób: pierwsze miejsce będzie przyznane najlepszemu czasowi z pierwszej grupy (najlepszy czas absolutny), drugie miejsce najlepszemu czasowi z drugiej grupy, trzecie miejsce drugiemu czasowi z pierwszej grupy, czwarte miejsce drugiemu czasowi z drugiej grupy, piąte miejsce trzeciemu czasowi z pierwszej grupy itd.

2.4.16.5 W przypadku ilości zawodników powyżej podwójnej pojemności toru w danej kategorii trening kwalifikacyjny prowadzony będzie w trzech grupach po 6 minut. (możliwe są dwa treningi po 6 minut.):

- klasyfikacja będzie ustalona w następujący sposób: pierwsze miejsce przyznane będzie najlepszemu czasowi (najlepszy czas absolutny), drugie miejsce najlepszemu czasowi z drugiej grupy, trzecie miejsce najlepszemu czasowi z trzeciej grupy, czwarte miejsce drugiemu czasowi z pierwszej grupy, piąte miejsce drugiemu czasowi z drugiej grupy itd.;
- postępuje się zgodnie z taka samą zasadą, jeśli jest więcej grup.

2.4.16.6 Jeżeli nie został zmierzony żaden czas zawodnika, który wystartował z pól przedstartowych (nie przejechał żadnego okrążenia) będzie on ustawiony na końcu stawki zawodników. Jeśli w takiej sytuacji jest kilku zawodników, ich pozycje startowe będą losowane. Zabrania się udzielania pomocy poprzez pchanie kartów po wyjeździe z pól przedstartowych. Każdy wjazd zawodnika do wyznaczonej strefy serwisowej (DEPO) lub zjazd do Parku Maszyn, będzie traktowany, jako zakończenie treningu. W żadnym przypadku zawodnik nie może ponownie wjechać na tor w tym samym

treningu kwalifikacyjnym. Jakiekolwiek zatrzymanie zawodnika w celu regulacji sprzętu (np. ustawienia ciśnienia w oponach) będzie traktowane jak zjazd do strefy serwisowej (Depo). Zawodnikowi w czasie treningu kwalifikacyjnego zabroniona jest jakakolwiek obca pomoc. Zawodnik, który nie wystartował w treningu kwalifikacyjnym może być dopuszczony do wyścigu z ostatniego pola. Decyzję w tej sprawie podejmuje Sędzia Główny.

2.4.16.7 Dyrektor Wyścigu może przerwać treningi tak często i na tak długo jak uzna to za stosowne celem oczyszczenia toru lub umożliwienia usunięcia karta. Ponadto, jeśli zdaniem Sędziów Sportowych wstrzymanie treningu jest spowodowane rozmyślnie przez zawodnika, czasy, które uzyskał on w tym treningu, mogą być unieważnione. Ponadto Dyrektor Wyścigu może zdecydować o nie kontynuowaniu dalszej części treningu przez zawodnika, który popełnił incydent i był przyczyną wstrzymania treningu.

2.4.16.8 W przypadku, jeśli trening został przerwany z powodów opisanych w pkt. 2.4.16.7, żadne protesty dotyczące ewentualnych skutków takiego przerwania treningu na klasyfikację zawodników nie będą przyjmowane.

2.4.16.9 Wykluczenie zawodnika z którejkolwiek sesji treningu kwalifikacyjnego oznacza wykluczenie z całego treningu.

2.4.16.10 Dopuszcza się zmianę lub uszczegółowienie zasad rozgrywania Treningu kwalifikacyjnego w zakresie: czasu trwania treningu kwalifikacyjnego, czasu, w którym zawodnicy muszą wyjechać z pól przedstartowych oraz zachowania zawodników i mechaników na polach przedstartowych. Zmiany te muszą być opisane w regulaminach rozgrywek poszczególnych serii.

2.4.17 Rodzaje startów

Za start uważa się moment, w którym zawodnikom startującym razem wydaje się polecenie startu. Istnieją dwa rodzaje startu:

a) start lotny – dla klas i kategorii bez skrzyni biegów i ze skrzynią biegów,

b) start zatrzymany – dla klas i kategorii ze skrzynią biegów i/lub sprzęgłem.

2.4.17.1 Start lotny

Na zakończenie okrążenia formującego zawodnicy podjeżdżają z ograniczoną prędkością do linii startu, ustawieni w dwóch rzędach kartów. Podczas zbliżania się do linii startu, światła sygnalizacyjne są koloru czerwonego. Żaden kart nie może przyspieszać przed żółtą linią.

Po wyłączeniu światła czerwonego następuje start. Sędziowie wirażowi na pierwszym punkcie obserwacyjnym pokazują flagę zieloną.

Jeżeli ustawienie kartów (najazd na linię startu) jest nieprawidłowe, Dyrektor Wyścigu włącza pulsujące światło pomarańczowe, które oznacza, że odbędzie się kolejne okrążenie formujące, **a sędziowie wirażowi machają dwoma flagami** (za wyjątkiem flagi czerwonej).

2.4.17.2 Start zatrzymany

Na zakończenie okrążenia formującego zawodnicy zajmują miejsca na swoich wyznaczonych pozycjach startowych. Ustawienie karta jest uważane za prawidłowe, jeśli żadna część karta nie przekroczy linii pola startowego. Przekroczenie linii będzie traktowane jako falstart. Na linii startu znajduje się Dyrektor Wyścigu lub jego Asystent, trzymając uniesioną czerwoną flagę. Wszystkie światła pozostają wyłączone do chwili, kiedy ostatni kart zajmie miejsce na polu startowym. Kiedy wszystkie karty stoją unieruchomione, Dyrektor Wyścigu włącza na krótko czerwone światło oznaczające

gotowość startu, po czym gasi światło i następuje start. Jeżeli zachodzi konieczność powtórzenia procedury ze względu na bezpieczeństwo zawodników, Dyrektor Wyścigu włącza pulsujące światło pomarańczowe, które oznacza, że będzie wykonane dodatkowe okrążenie formujące. Jeżeli zawodnik nie może wystartować, jest zobowiązany pozostać w swoim karcie i sygnalizować przez uniesienie ręki.

2.4.18 Pola startowe

2.4.18.1 Po zakończeniu wszystkich treningów kwalifikacyjnych, zostanie ogłoszona oficjalna lista sklasyfikowanych zawodników, jak również ich pozycje startowe.

2.4.18.2 Tylko zawodnicy sklasyfikowani w treningu kwalifikacyjnym lub ci, którzy uzyskali zgodę Sędziego Głównego będą dopuszczeni do startu w wyścigach eliminacyjnych, przedfinałowych lub finałowych.
Jeżeli zawodnikowi nie został zmierzony czas, a wystartował z pól przedstartowych będzie on ustawiony na ostatnim polu startowym.

2.4.18.3 Każdy zawodnik, który nie jest w stanie wystartować z jakiejkolwiek przyczyny lub ma uzasadnione powody uważać, że jego kart nie jest gotowy do startu, musi poinformować o tym Kierownika Pól Przedstartowych, który zawiadomi o tym Dyrektora Zawodów i Dyrektora Wyścigu.

2.4.18.4 Pola startowe będą ustalone na podstawie najlepszego czasu uzyskanego przez każdego zawodnika podczas treningu kwalifikacyjnego. Jeśli jeden lub więcej zawodników uzyska identyczny czas, wówczas będą ustawieni w zależności od drugiego uzyskanego najlepszego czasu itd. w przypadku, gdy trening kwalifikacyjny prowadzony jest w dwóch lub więcej grupach dla jednej kategorii ustawienia na polach startowych będą takie jak opisano w pkt. 2.4.16.4 i 2.4.16.5.

2.4.18.5 Zawodnik znajdujący się na czele każdej grupy ma możliwość wyboru swego pierwszego pola startowego (po lewej lub prawej stronie toru) pod warunkiem powiadomienia o tym Kierownika Pól Przedstartowych, który zawiadomi Dyrektora Zawodów i Dyrektora Wyścigu, najpóźniej do sygnału 10 minut do startu. Ten wybór zmienia tylko pierwszą linię startową i nie dotyczy pozostałych zawodników.

2.4.18.6 Każdy zawodnik wraz z kartem, ustawiony w czasie na polu przedstartowym będzie uznany za tego, który rozpoczął wyścig. Zobowiązany on jest po zakończonym wyścigu do odstawienia karta do Parku Zamkniętego.

2.4.18.7 Zawodnik, który nie chce uczestniczyć w dalszej części zawodów zobowiązany jest poinformować o tym fakcie Dyrektora Zawodów oraz odstawić karta wraz ze zgłoszonymi silnikami do dyspozycji Komisji Technicznej pod groźbą wykluczenia z zawodów. Kierownik Komisji Technicznej po przeprowadzeniu badania technicznego zwalnia zawodnika z obowiązku podstawiania karta do badania po kolejnych wyścigach.

2.4.18.8 W razie zmiennych warunków atmosferycznych, dwa podwozia zmontowane w dwóch różnych konfiguracjach: jednej typu „suchego” i drugiej typu „deszczowego” (w kategoriach, w których zezwala na to regulamin), mogą być przygotowane do

użycia. Obydwa podwozia muszą być wprowadzone do Parku Serwisowego „Startu" przed jego zamknięciem i tylko wtedy będzie dozwolona ich zamiana przez zawodnika.

2.4.18.9 Zamiana wybranego podwozia jest dozwolona na podstawie decyzji Dyrektora Zawodów (w kategoriach, w których zezwala na to regulamin) w przypadku „START DELAYED" - („STARTU OPÓŹNIONEGO") co spowoduje wydłużenie procedury o 5 minut; każdy zawodnik, który nie dysponuje (albo już nie dysponuje) drugim kartem, musi powrócić do Parku Serwisowego Startu w celu wykonania niezbędnych napraw i będzie dopuszczony do wyścigu z ostatniego miejsca.

2.4.19 Procedura wyjazdu do okrążenia formującego

2.4.19.1 Wyjazd z pól przedstartowych

2.4.19.1.1 15 minut przed wyjazdem na tor każdy zawodnik, ze swoim kartem umieszczonym i pchanym przez mechanika na wózku opuszcza Park Serwisowy Startu celem ustawienia się na polach przedstartowych. Od momentu wejścia na pola przedstartowe karty muszą być gotowe do startu. Wszelkie dalsze prace i/lub regulacje karta są bezwzględnie zabronione, z wyjątkiem ciśnienia w oponach, które może regulować zawodnik lub jego mechanik przy użyciu manometru, jedynie spuszczając powietrze**.**
Dokonanie innych czynności niż dopuszczone powyżej skutkować będzie wykluczeniem z wyścigu.

2.4.19.1.2 13 minut przed wyjazdem na tor sygnał dźwiękowy oznajmi, że za 1 minutę zostanie zamknięty wyjazd z Parku Serwisowego Startu.

2.4.19.1.3 12 minut przed wyjazdem na tor, **wyjazd z Parku Serwisowego Startu zostanie zamknięty**, co będzie ogłoszone drugim sygnałem dźwiękowym. Późniejsze wejście na pola przedstartowe będzie możliwe tylko za zgodą Kierownika Pól Przedstartowych i będzie skutkowało startem z ostatniej pozycji.

2.4.19.1.4 Wyjazd na tor będzie poprzedzony pokazaniem tablic oznajmiających:

- **10 minut;**
- **5 minut** - w tym momencie mechanicy opuszczają pola przedstartowe i udają się wraz z wózkami do wyznaczonej strefy;
- **3 minuty**;
- **1 minuta**;
- **30 sekund.**

Pokazaniu każdej z tablic towarzyszy sygnał dźwiękowy.

2.4.19.1.5 Wyłącznie w kategoriach, w których silniki są wyposażone w rozruszniki: Gdy będzie pokazana tablica „10 minut" karty muszą być postawione na ziemi. Każdy kart, który nie został w tej chwili postawiony na ziemi musi zostać natychmiast przesunięty na ostatnie pole, skąd będzie mógł wystartować.

2.4.19.1.6 Wywiady nie mogą być przeprowadzane po pokazaniu tablicy "3 minuty". Wraz z tablicą „3 minuty" będzie pokazana tablica z napisem

„CLEAR THE TRACK" („DROGA WOLNA"): wszystkie osoby za wyjątkiem zawodników i osób urzędowych muszą opuścić pola przedstartowe.

2.4.19.1.7 Sygnał „30 sekund": 30 sekund po tym sygnale będzie pokazana zielona flaga na początku grupy dla wskazania, że karty muszą rozpocząć okrążenie rozgrzewające oraz formujące, pozostając w kolejności pól startowych.

2.4.19.1.8 W przypadku, gdy zawodnik będzie potrzebował pomocy po sygnale „30 sekund" musi to zasygnalizować Kierownikowi Pól Przedstartowych. Kiedy inne karty opuszczą pola przedstartowe, zawodnik, który chce wystartować z pola przedstartowego, może to uczynić wyłącznie na polecenie sędziego Pól Przedstartowych i wystartuje na końcu grupy. Ostatnią pozycję obowiązany jest utrzymać również przy powtórzonych okrążeniach formujących.

2.4.19.1.9 Jedyne dozwolone odstępstwo od tej procedury startowej może mieć miejsce w razie pokazania na linii startu tablicy „START DELAYED" („START OPÓŹNIONY"), co spowoduje wydłużenie procedury o 5 minut. W tym przypadku zawodnicy mają możliwość zmiany karta (jeżeli regulamin na to pozwala). Procedura startu rozpocznie się od punktu „5 minut" w celu umożliwienia zmiany opon.
Mechanicy będą mogli wtedy przywieźć na wózku na pola przedstartowe karty zamienne, zamienić karty i powrócić natychmiast do Parku Serwisowego Startu z kartem nieużytym do wyścigu. Każdy zawodnik, który nie dysponuje (albo już nie dysponuje) drugim kartem, musi powrócić do Parku Serwisowego Startu w celu wykonania niezbędnych napraw. Zobowiązany jest on wystartować do wyścigu z końca stawki.

2.4.19.1.10 W wyjątkowych sytuacjach (np. warunki pogodowe) dopuszcza się możliwość skrócenia procedury startowej. W tym celu po potwierdzeniu przez Kierownika Pól Przedstartowych gotowości wszystkich zawodników do startu należy podać sygnał 1 minuty.

2.4.20 Procedura startowa.

Znak startu może być podany za pomocą świateł lub flagi narodowej. Dopuszcza się wyłącznie start lotny lub zatrzymany z kartami ustawionymi w dwóch rzędach.

2.4.20.1 Dla startu ruchomego 25 metrów przed linią startu musi być namalowana żółta linia. Zawodników obowiązuje zakaz przyspieszania do momentu przekroczenia tej linii.

2.4.20.2 Od chwili wyjazdu na tor (po pokazaniu zielonej flagi przez Kierownika Pól Przedstartowych zawodnicy nie mogą korzystać z pomocy do wykonania napraw czy też regulacji sprzętu. Jeśli pomoc zostanie udzielona zawodnik zobowiązany jest wystartować do wyścigu z ostatniego pola startowego. Wszelkie próby usiłowania odzyskania pozycji startowej przez tego zawodnika podczas okrążenia formującego będą karane karą 10 sekund.

2.4.20.3 Z chwilą wyjazdu z pól przedstartowych zawodnik nie może otrzymać żadnej pomocy w celu uruchomienia silnika. Z wyjątkiem sytuacji opisanej w pkt. 2.1.25.

2.4.20.4 Od chwili, kiedy zostanie podany sygnał startu zaczynają obowiązywać warunki wyścigu niezależnie od tego, gdzie znajduje się kart na trasie. Zabroniona jest jakakolwiek pomoc za wyjątkiem umieszczenia karta w bezpiecznym miejscu. Z wyjątkiem sytuacji opisanej w pkt. 2.1.25.

2.4.20.5 Dyrektor Wyścigu od momentu, w którym zawodnicy są do jego dyspozycji do czasu podania sygnału startu (zgaszone czerwone światło lub flaga narodowa), jest odpowiedzialny za przebieg startu zgodny z procedurą startową i upoważniony do nakładania kar.

2.4.20.6 Zawodnicy wykonują jedno (lub jego część w zależności od położenia pól przedstartowych) okrążenie rozgrzewające (po trasie wyścigu) oraz okrążenie formujące dla uporządkowania stawki przed podaniem sygnału startu. Dyrektor Wyścigu poda sygnał startu, kiedy uzna, że stawka zawodników jest uporządkowana. Próby celowego przyśpieszania lub nagłego nieuzasadnionego hamowania będą karane. Kara dotyczy wszystkich zawodników, także zawodnika prowadzącego. Obowiązkiem zawodników jest zachowanie pozycji startowej, a Dyrektor Wyścigu nie jest zobowiązany do ogłoszenia dodatkowego okrążenia w celu umożliwienia zawodnikowi dogonienia uporządkowanej stawki zawodników. **Zawodnik, który utracił pozycję może ją odzyskać do momentu wjazdu w strefę przedstartową. Zasada odzyskiwania pozycji startowej obowiązuje również w przypadku powtórzenia okrążenia formującego**. Zabrania się wyprzedzania zawodnika prowadzącego oraz jazdy inną trasą niż wyznaczona do wyścigu. Wprowadza się strefę przedstartową na odcinku około 250 m przed linią startu, oznaczoną czerwoną linią w poprzek toru (zaleca się zamontowanie w miejscu linii czerwonej pętli pomiarowej). W strefie tej jakakolwiek zmiana pozycji startowej jest zabroniona pod karą wykluczenia z wyścigu (nie dotyczy startu zatrzymanego).

2.4.20.7 W przypadku nieuporządkowania szyku zawodników w trakcie okrążenia formującego, Dyrektor Wyścigu ma prawo zadecydować o powtórzeniu tego okrążenia bez względu na fakt zaistnienia winy lub jej braku ze strony któregokolwiek z zawodników.

2.4.20.8 We wszystkich wyścigach procedura startowa nie może być przerwana z powodu falstartu.

2.4.20.8.1 Sposób weryfikacji falstartu w przypadku startów zatrzymanych:

2.4.20.8.1.1 Zawodnicy po ustawieniu na polach startowych (na prostej start – meta) pozostają w bezruchu do czasu podania sygnału startu.

2.4.20.8.1.2 Jakiekolwiek przesunięcie karta od momentu włączenia czerwonych świateł do ich pełnego zgaszenia (sygnał startu) będzie uznane za falstart.

2.4.20.8.1.3 Aby ustawienie karta było uznane za prawidłowe nie może on żadną częścią przekroczyć linii swojego pola startowego. Niepoprawne ustawienie będzie traktowane jako falstart.

2.4.20.8.2 Sposób weryfikacji falstartu w przypadku startów lotnych

2.4.20.8.2.1 Dwóch pierwszych zawodników jest odpowiedzialnych za sposób prowadzenia najazdu na start. Ustawienie tych zawodników będzie rozpatrywane w kontekście falstartu.

2.4.20.8.2.2 Jako falstart należy uznać sytuację, w której drugi zawodnik wystartował przed pierwszym zawodnikiem (był przed liderem w momencie podania sygnału startu).

2.4.20.9 Start z miejsca niezgodnego z rozstawieniem w swoim korytarzu lub start ze złego korytarza traktowany będzie, jako utrudnianie procedury startowej.

2.4.20.10 W przypadku, gdy zawodnik nie uczestniczy w procedurze startowej (np. w skutek defektu) jego miejsce w stawce powinno pozostać puste tzn. należy zachować odstęp w celu wystartowania zgodnie z rozstawieniem.

2.4.20.11 W przypadku łamania procedury startowej, Dyrektor Wyścigu występując jako sędzia faktu może wstrzymać procedurę startu, używając czerwonej flagi oraz zastosować karę względem winnych, zgodnie z RSK. Pola startowe będą ustawione według pierwotnej procedury. Wszyscy zawodnicy obecni w strefie startowej lub napraw mogą wystartować do nowego okrążenia formującego.

2.4.20.12 W przypadku ex-aequo w wyścigu, w którym nałożono karę falstartu, zawodnik ukarany jest sklasyfikowany za zawodnikiem nie ukaranym, a posiadającym tę samą liczbę punktów.

2.4.21 Sygnalizacja

Sygnał startu może być podany za pomocą świateł lub flagi narodowej. Zaleca się stosowanie świateł wg obowiązującego schematu:

- światło czerwone - gotowość do startu.
- zgaszone światło czerwone - start.
- pulsujące światło pomarańczowe – powtórzenie procedury startowej.

2.4.21.1 Dyrektor Wyścigu lub jego Asystent zobowiązany jest do pokazywania liczby pozostałych do przejechania okrążeń i numeru startowego zawodnika prowadzącego i sygnalizowania za pomocą tablicy „LAST LAP” rozpoczęcia ostatniego okrążenia w wyścigu oraz informowania o rozpatrywaniu incydentu z udziałem zawodnika za pomocą tablicy „UNDER INVESTIGATION” z numerem startowym.

2.4.21.2 Wirażowi mają do dyspozycji następujące flagi: dwie żółte, zieloną, niebieską, czerwoną, białą oraz w pasy żółto-czerwone za pomocą, których informują zawodników o zdarzeniach na torze oraz żółtą tablicę z czarnym napisem „SLOW”. Na jednym, wskazanym przez Dyrektora Wyścigu stanowisku, znajduje się również tablica „Formation”.

2.4.22 Zachowanie na trasie - obowiązki zawodników

2.4.22.1 Podczas wyścigu i treningów w karcie może znajdować się tylko zgłoszony zawodnik z odpowiednim numerem startowym i opaską wydaną przez organizatora.

2.4.22.2 Dyrektor Wyścigu może zawodnika nie dopuścić do startu lub usunąć go w czasie trwania wyścigu za pomocą odpowiednich flag, jeżeli:

- zawodnik popełni incydent lub jego gokart posiada usterkę techniczną;
- w czasie wyścigu zawodnik, którego gokart posiada usterkę techniczną, za wyjątkiem ostatniego okrążenia musi obowiązkowo zatrzymać się w miejscu wyznaczonym 'DEPO' i usunąć usterkę zanim powróci na trasę;
- nie może otrzymać żadnej pomocy na trasie podczas rozgrywania wyścigu, nawet w (DEPO), do którego musi dotrzeć bez żadnej pomocy. Z wyjątkiem sytuacji opisanej w pkt. 2.1.25;
- podczas trwania wyścigu zawodnik zatrzymujący się na trasie powinien zjechać na bok trasy i natychmiast usunąć z niej karta, tak by nie stwarzać niebezpieczeństwa i nie utrudniać jazdy innym zawodnikom oraz pozostać przy nim do zakończenia wyścigu. W przypadku znajdowania się w niebezpiecznej strefie zawodnik w sposób niezagrażający bezpieczeństwu jego oraz innych musi udać się do najbliższego punktu obserwacyjnego;
- zawodnik, który wypadł z trasy może na nią powrócić w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu, przy czym nie może to być związane z uzyskaniem lepszego miejsca po powrocie na trasę;
- kary mogą być nałożone na zawodnika, który podczas wyścigu popycha innego zawodnika;
- zawodnik podczas wyścigu nie może przy sobie posiadać narzędzi oraz części zamiennych pod groźbą wykluczenia z wyścigu;
- w żadnym przypadku zawodnik nie może poruszać się w kierunku przeciwnym do kierunku wyścigu,
- zabrania się jazdy kartem poza torem, na którym odbywają się wyścigi, chyba, że dotyczy to trasy treningowej,
- za pomocą flagi żółtej sygnalizowane jest niebezpieczeństwo na torze. Zawodnicy powinni zwolnić. Zakaz wyprzedzania. Zawodnik, który nie zastosuje się do tego będzie ukarany karą 10 sekund**.**

2.4.22.3 Po ogłoszeniu wyścigu mokrego wszyscy zawodnicy muszą założyć na wszystkie koła opony „deszczowe”. Stosowanie opon typu „slick” jest obowiązkowe w każdym innym przypadku. Dotyczy to także treningów kwalifikacyjnych.

2.4.22.3.1 Wyścig „mokry” ogłasza się i odwołuje decyzją Dyrektora Wyścigu.

2.4.22.3.2 W kategoriach międzynarodowych (OK-Junior, OK oraz KZ) i innych dopuszczonych przez regulaminy poszczególnych serii, po ogłoszeniu wyścigu mokrego zawodnicy mogą startować na ogumieniu „slick” lub „deszczowym”. Jeżeli Dyrektor Wyścigu stwierdzi, że zawodnik jadący na oponach „slick” jedzie niebezpiecznie, może go usunąć z wyścigu za pomocą flagi czarnej.

2.4.22.4 Za zachowanie mechanika odpowiedzialność ponosi zawodnik, który go zgłasza i może on zostać ukarany. Nałożona kara musi być zakomunikowana zawodnikowi oraz jego zgłaszającemu. Mechanicy nie mogą w żadnych sprawach interweniować u władz zawodów.

2.4.22.5 Wyścig kończy się z chwilą przejechania linii mety przez pierwszego zawodnika, który musi ukończyć wymaganą liczbę okrążeń i zostanie mu pokazana flaga mety. Z chwilą ukończenia wyścigu przez zwycięzcę, następnym zawodnikom zostaje pokazana flaga mety bez względu na liczbę przejechanych okrążeń. Zawodnicy jadąc dalej zjeżdżają z trasy do Parku Zamkniętego poprzez wagę i Park Serwisowy Mety. Nieprzerwany wyścig przez Dyrektora Wyścigu nie może być powtórzony.

2.4.22.6 Protesty na decyzje Dyrektora Wyścigu nie będą przyjmowane. Dyrektor Wyścigu ma prawo nałożyć kary na zawodników po odbytym wyścigu, po konsultacjach z sędziami faktu. W sytuacjach trudnych i kontrowersyjnych Sędzia Główny ma prawo wszcząć procedurę wyjaśniającą, w wyniku, której może uchylić bądź nałożyć karę na zawodnika/zawodników po zakończonym wyścigu, ale nie później niż do ogłoszenia wyników oficjalnych.

2.4.23 Wyprzedzanie

2.4.23.1 Podczas wyścigu, kart znajdujący się na torze może korzystać z całej szerokości jezdni tego toru. Jeśli zawodnik jest doganiany przez innego zawodnika, którego prędkość jest czasowo bądź stale większa niż wyprzedzanego, zawodnikowi zabrania się jazdy zygzakiem lub wielokrotnej niebezpiecznej zmiany toru jazdy, aby uniemożliwić uzasadniony manewr wyprzedzania podjęty przez zawodnika wyprzedzającego. Zmiana toru jazdy przez zawodnika wyprzedzającego może nastąpić dopiero w przypadku wyprzedzenia całym kartem.
Jeśli zawodnik wyprzedzany jest zawodnikiem dublowanym musi zwolnić i umożliwić wyprzedzenie go.

2.4.23.2 Zakręty jak również strefy wchodzenia i wychodzenia mogą być pokonywane przez zawodników według ich uznania w granicach krawędzi toru. Wyprzedzanie może mieć miejsce po prawej lub lewej stronie, w zależności od możliwości istniejących w danym momencie.

2.4.23.3 Podczas zawodów zawodnicy mogą wykorzystywać wyłącznie jezdnię toru.

2.4.24 Zatrzymanie karta podczas wyścigu.

2.4.24.1 Zawodnik, który opuszcza tor musi wcześniej zasygnalizować swój zamiar i ciąży na nim obowiązek czuwania, aby manewr ten nie stanowił żadnego niebezpieczeństwa.

2.4.24.2 W przypadku, gdy zawodnik był zmuszony do zatrzymania swojego karta, kart musi być usunięty z toru możliwie najszybciej, aby jego obecność nie stwarzała niebezpieczeństwa.
Jeżeli zawodnik nie ma możliwości usunięcia swojego karta z miejsca stwarzającego

niebezpieczeństwo, do obowiązków sędziów wirażowych lub innych sędziów należy udzielenie pomocy.

2.4.24.3 Za wyjątkiem zawodnika i w wyjątkowych przypadkach kompetentnych osób urzędowych, nikt nie ma prawa dotykania karta pod karą wykluczenia z wyścigu.

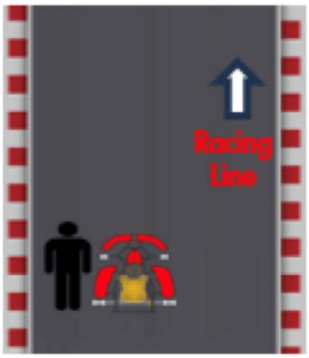
2.4.24.4 Zabronione jest pod karą wykluczenia pchanie karta wzdłuż toru lub spowodowanie by w ten sposób przekroczył linię mety.

2.4.24.5 Każde nawet chwilowe pozostawienie karta na torze lub zdjęcie przez zawodnika kasku, jest równoznaczne z wycofaniem się tego zawodnika z treningu kwalifikacyjnego lub wyścigu. Kart, który został pozostawiony chwilowo przez zawodnika podczas zatrzymania procedury startowej lub przerwania wyścigu nie jest uważany za pozostawiony.

2.4.24.6 Jeżeli z jakiegokolwiek powodu kart kategorii niewyposażonej w rozruszniki zatrzyma się na torze, zawodnikowi przysługuje prawo do jednokrotnej próby powrotu do rywalizacji poprzez pchanie karta tylko na pierwszym okrążeniu wyścigu. W przypadku podjęcia próby ruszenia Zawodnik zobowiązany jest do zachowania następujących zasad:

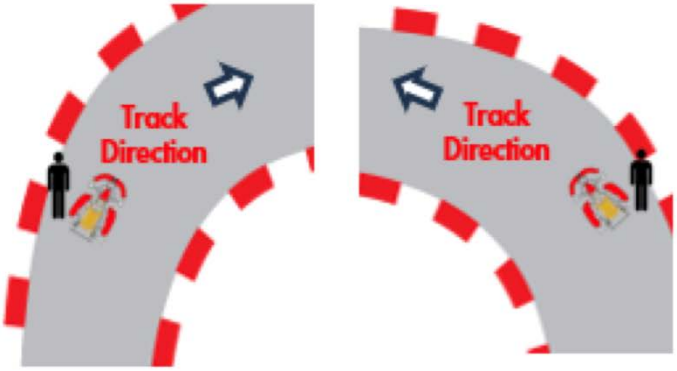
a) W przypadku zatrzymania oraz próby ponownego uruchomienia karta na prostym odcinku toru:

Próba odpalenia karta poprzez pchanie nie może odbywać się w miejscu blokującym linię wyścigową. Kart powinien znajdować się między linią wyścigową, a zawodnikiem.
Zasady zostały zilustrowane na poniższych rysunkach:



b) W przypadku zatrzymania oraz próby ponownego uruchomienia karta na zakręcie:

pchanie powinno odbywać się po zewnętrznej części zakrętu. Dla zakrętu w prawo prawidłowy sposób zapychania z lewej strony karta, przy lewej krawędzi toru. Dla zakrętu w lewo po prawej stronie karta, przy prawej krawędzi toru. Zasady zostały zilustrowane na poniższych rysunkach:



Jeśli Dyrektor Wyścigu stwierdzi naruszenie powyższych zasad, może wykluczyć zawodnika z wyścigu. Odwołania od tej decyzji nie będą przyjmowane, niezależnie od tego czy kara została nałożona w trakcie, czy po wyścigu.

2.4.25 Wjazd do boksów (lub strefy napraw lub parku serwisowego)

2.4.25.1 Strefa zwana wyhamowaniem stanowi część strefy boksów.

2.4.25.2 Podczas treningów, dostęp do boksów lub strefy napraw dozwolony jest wyłącznie przez strefę wyhamowania. Każde naruszenie niniejszego przepisu spowoduje wykluczenie zawodnika z danego treningu.

2.4.25.3 Każdy zawodnik mający zamiar opuszczenia toru lub wjechania do boksu, do Parku Serwisowego lub do strefy napraw „DEPO" musi zasygnalizować swój zamiar i upewnić się, że może to zrobić bez stwarzania niebezpieczeństwa.

2.4.26 Przerwanie wyścigu lub treningu.

2.4.26.1 Jeśli nastąpi konieczność przerwania wyścigu lub treningu z powodu zakłóceń na torze, z powodu wypadku, niekorzystnych warunków atmosferycznych lub innych przyczyn, które mogą zagrażać bezpieczeństwu zawodników, Dyrektor Wyścigu pokaże czerwoną flagę na linii startu. Jednocześnie będą pokazane czerwone flagi na stanowiskach Sędziów Wirażowych, w które zostali wyposażeni. Decyzja o przerwaniu wyścigu lub treningu może być podjęta wyłącznie przez Dyrektora Wyścigu.

2.4.26.1.1 Sposób postępowania podczas przerwania treningu wolnego i warm-up'u:

- wszystkie karty zmniejszają swoją prędkość i powoli zjeżdżają na linię startu – mety, wszystkie unieruchomione na torze, które nie mogą brać udziału w dalszej części treningu zostają usunięte;
- dla tej grupy zawodników trening będzie wznowiony po usunięciu przeszkody;
- czas treningu wznowionego będzie taki, ile wynosi różnica między czasem zaplanowanym, a czasem wykorzystanym do chwili przerwania treningu.

2.4.26.1.2 Sposób postępowania podczas przerwania treningu kwalifikacyjnego:

- wszystkie karty zmniejszają swoją prędkość i powoli zjeżdżają na linię startu - mety, a wszystkie unieruchomione na torze, które nie mogą brać udziału w dalszej części treningu zostają usunięte do Parku Zamkniętego;
- dla tej grupy zawodników trening będzie wznowiony po usunięciu przeszkody;
- czas treningu będzie taki, ile wynosi różnica między czasem zaplanowanym,
  a czasem wykorzystanym do chwili przerwania treningu;
- trening kwalifikacyjny mogą kontynuować tylko zawodnicy, którzy znajdowali się na torze w chwili przerwania treningu oraz zawodnicy, którzy w danym treningu nie wyjechali jeszcze na tor.

2.4.26.1.3 Sposób postępowania podczas przerwania wyścigu:

- wszystkie karty natychmiast zmniejszają swoją prędkość i zjeżdżają na linię start-meta lub inne miejsce wskazane przez sędziów;
- po przerwaniu wyścigu zawodnicy dojeżdżają do linii start-meta i oczekują na decyzję Dyrektora Wyścigu, za wyjątkiem kategorii OK, OK-Junior oraz Junior Akademia, które dojeżdżają do miejsca wskazanego przez Sędziego Głównego;
- 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

- w przypadku konieczności zmiany ogumienia na deszczowe ich zmiana następuje w czasie i miejscu wskazanym przez Sędziego Głównego;
- procedura, która będzie zastosowana jest uzależniona od liczby pełnych okrążeń, które zostały wykonane przez zawodnika prowadzącego wyścig, zanim został podany znak przerwania wyścigu:

Przypadek A: mniej niż dwa okrążenia. Nie może być przyznany żaden punkt. Jeśli nastąpi restart wyścigu stosuje się przepis pkt. 2.4.26.2.

Przypadek B: więcej niż dwa okrążenia, lecz mniej niż 75% odległości przewidzianej dla danego wyścigu (zaokrąglone do pełnej wyższej liczby okrążeń). Jeśli nastąpi restart wyścigu stosuje się przepis pkt. 2.4.26.2. W przeciwnym razie, jeżeli nie ma możliwości restartu zostanie przyznana połowa punktów.

Przypadek C: 75% lub więcej odległości przewidzianej dla danego wyścigu (zaokrąglone do pełnej wyższej liczby okrążeń). Karty zostaną skierowane

bezpośrednio do Parku Zamkniętego i wyścig będzie uznany za zakończony. Zostanie przyznana pełna liczba punktów.

2.4.26.2 Restart wyścigu

- Po usunięciu przyczyny przerwania wyścigu następuje jego restart.
- Klasyfikacją do restartu będzie kolejność przekroczenia linii start-meta podczas okrążenia poprzedzającego podanie znaku przerwania wyścigu. Jeżeli nie zostało ukończone pierwsze okrążenie restart następuje w kolejności pól zajmowanych na polach przedstartowych.
- Zawodnicy, którzy przekroczyli linię mety podczas okrążenia poprzedzającego przerwanie wyścigu, kiedy została pokazana czerwona flaga, będą dopuszczeni do ponownego startu na tym samym karcie.
- Zawodnicy, którzy nie ukończyli okrążenia poprzedzającego pokazanie czerwonej flagi przerywającej wyścig, nie będą dopuszczeni do restartu wyścigu.
- Zawodnicy wykonują okrążenie formujące w jednym rzędzie i wznawiają wyścig po pokazaniu zielonej flagi na linii start-meta.
- Po restarcie obowiązuje liczba okrążeń, która pozostała do ukończenia wyścigu pierwszemu zawodnikowi.
- Wyprzedzanie jest dozwolone po przekroczeniu linii startu. Niestosowanie się do tego zapisu będzie skutkowało wykluczeniem z wyścigu.
- Restart z miejsca niezgodnego z rozstawieniem, nieuzasadnione przyspieszanie lub hamowanie w celu rozerwania szyku oraz niestosowanie się do poleceń Dyrektora Wyścigu będzie traktowane jako utrudnianie procedury restartu.
- W przypadku braku możliwości przeprowadzenia restartu wyścigu karty zostaną skierowane do Parku Zamkniętego, a wyścig będzie uznany za zakończony. Zostanie przyznana liczba punktów zgodnie z pkt. 2.4.26.1.3 Przypadek A, B lub C.

2.4.27 Neutralizacja wyścigu

2.4.27.1 Dyrektor Wyścigu może zadecydować o neutralizacji wyścigu, jeśli uzna to za konieczne.

2.4.27.2 Kiedy zostanie wydane polecenie neutralizacji wyścigu, wszystkie stanowiska wirażowych oraz stanowisko START/META machając flagą żółtą, pokazują tablicę „SLOW” („POWOLI”), (tablica żółta z czarnym napisem „SLOW”), które są pokazywane do końca neutralizacji.

2.4.27.3 Wszystkie ścigające się karty muszą zająć pozycję w rzędzie za kartem znajdującym się na czele. Absolutnie zabronione jest wyprzedzanie i będzie karane wykluczeniem z wyścigu. Wyprzedzanie karta będzie dozwolone wyłącznie wtedy, gdy kart zwolnił z powodu defektu. Zawodnik utrudniający neutralizację może zostać ukarany zgodnie z RSK pkt. 7.6.2.2.

2.4.27.4 Kart znajdujący się na czele nadaje tempo pokonywania okrążeń neutralizacyjnych,
z umiarkowaną prędkością, a wszystkie inne karty muszą pozostać w kolumnie formującej w możliwie najbardziej zwartej grupie.

2.4.27.5 Podczas neutralizacji obowiązuje zakaz wjazdu do DEPO.

2.4.27.5.1 Karty znajdujące się w DEPO przed rozpoczęciem neutralizacji mogą opuścić DEPO za zgodą Sędziego DEPO po przejeździe ostatniego zawodnika kolumny kartów.

2.4.27.6 Gdy Dyrektor Wyścigu zadecyduje o zakończeniu neutralizacji, spowoduje to zdjęcie tablic „SLOW" i utrzymanie żółtych flag **trzymanych nieruchomo**, co jest sygnałem dla zawodników, że wyścig zostanie wznowiony po następnym przekroczeniu linii startu.

2.4.27.7 W tym momencie, kart znajdujący się na czele utrzymuje tempo jazdy z umiarkowaną prędkością. Wznowienie wyścigu jest sygnalizowane przez Dyrektora Wyścigu za pomocą wymachiwania zieloną flagą na wysokości linii startu. Przyspieszanie dozwolone jest od linii strefy startu (linia żółta), natomiast wyprzedzanie dozwolone jest od linii start-meta.

2.4.27.8 Każde okrążenie pokonane w czasie neutralizacji liczy się jako okrążenie wyścigowe.

2.4.27.9 Jeżeli wyścig kończy się, gdy trwa neutralizacja, kartom pokazuje się flagę z szachownicą zgodnie z normalną procedurą.

2.4.28 Zawodnicy zdublowani

Zawodnik zdublowany zostaje wycofany z wyścigu przez pokazanie mu flagi niebiesko-czerwonej (flagi „dubla") z jego numerem startowym. Zawodnik taki musi zjechać natychmiast z trasy i zostanie sklasyfikowany na podstawie liczby dotychczas przejechanych okrążeń.
Zawodnik, który nie usłucha tego wezwania, zostanie wykluczony z wyścigu przez pokazanie mu flagi czarnej oznaczającej wykluczenie z wyścigu. Pokazanie flagi dubla jest możliwe w przypadku wyprzedzenia zawodnika przez zawodnika prowadzącego, a także w przypadku, kiedy zawodnik dublowany nie przekroczył linii METY, a prowadzący znajduje się w strefie STARTU (pomiędzy żółtą a białą linią). Powyższy zapis nie dotyczy kategorii łączonych, w których zawodnicy po zdublowaniu kontynuują jazdę.
Zawodnik utrudniający dublowanie może zostać ukarany zgodnie z RSK pkt. 7.6.2.2.

2.4.29 Meta

2.4.29.1 Znak zakończenia wyścigu będzie podany na linii mety wówczas, kiedy kart prowadzący wyścig pokona całkowitą założoną odległość przewidzianą dla danego wyścigu.

2.4.29.2 Jeśli znak zakończenia wyścigu zostanie pokazany z innych przyczyn niż przewidziane w pkt.2.4.29.1, wyścig będzie uznany za zakończony.

2.4.29.2.1 Jeżeli znak zakończenia wyścigu zostanie pokazany z zachowaniem kolejności zajmowanych pozycji (tj. od zawodnika prowadzącego), klasyfikacją wyścigu będzie kolejność przekroczenia linii mety na tym okrążeniu.

2.4.29.2.2 Jeżeli znak zakończenia wyścigu zostanie pokazany bez zachowania kolejności zajmowanych pozycji (tj. od zawodnika innego niż prowadzący), klasyfikacją wyścigu będzie kolejność na okrążeniu poprzedzającym.

2.4.29.3 Po pokazaniu znaku zakończenia wyścigu, wszystkie karty udają się bezpośrednio do Parku Zamkniętego poprzez wagę i Park Serwisowy Mety bez zatrzymywania się i bez pomocy osób trzecich (za wyjątkiem pomocy udzielonej przez Sędziów Faktu (Wirażowych) lub innych Sędziów, jeśli taka była niezbędna). Wszystkie sklasyfikowane karty, które nie mają możliwości dotarcia do Parku Zamkniętego poprzez wagę i Park Serwisowy Mety „własnymi siłami", będą tam umieszczone pod wyłączną kontrolą Sędziów, którzy dopilnują, aby karty były doprowadzone do Parku Zamkniętego w przepisowy sposób.

2.4.29.4 Aby dotarcie do mety mogło być uznane za prawidłowe, zawodnik musi przekroczyć linię mety siedząc za kierownicą swojego karta.

2.4.29.5 Każdy wyścig, który został zakończony nie może zostać powtórzony. W wyjątkowych przypadkach, decyzją Sędziego Głównego wyścig może zostać uznany za niebyły.

2.4.30 Procedura ważenia

2.4.30.1 Po Treningu kwalifikacyjnym oraz po każdym wyścigu wszystkie karty przekraczające linię mety będą zważone. Jeśli kart nie może dotrzeć do wagi „o własnych siłach", będzie poddany wyłącznie nadzorowi Sędziów, którzy go doprowadzą lub spowodują doprowadzenie, a zawodnik musi stawić się na wadze bezpośrednio z toru, aby mogła być ustalona waga karta z zawodnikiem. Procedura ważenia opisana jest w pkt. ~~5.1.21~~ 5.16.3.

2.4.31 Badanie techniczne po wyścigach

2.4.31.1 Kierownik Komisji Technicznej decyduje o tym co będzie sprawdzane po poszczególnych fazach zawodów.

2.4.31.2 Kontrole i badania techniczne są wykonywane przez osoby urzędowe, które są odpowiedzialne za Parki Serwisowe i/lub Park Zamknięty i są jedynymi upoważnionymi osobami do wydawania poleceń zawodnikom.

2.4.31.3 Kierownik Komisji Technicznej może zarządzić przegląd karta, o ile mogły powstać wątpliwości co do jego stanu technicznego. Odbiór taki powinien być bezwzględnie przeprowadzony po wypadku.

2.4.31.4 Komisja Techniczna może w każdej chwili zawodów:

- sprawdzić zgodność karta lub wyposażenie zawodnika,

- zażądać, aby kart został rozmontowany przez zawodnika lub jego mechanika wpisanego do „Zgłoszenia sprzętu", aby upewnić się czy warunki przyjęcia i zgodności są całkowicie zachowane.

2.4.31.5 Sędzia Główny, Kierownik Komisji Technicznej mogą zażądać w każdej chwili zawodów, aby zawodnik przedstawił swój sprzęt do badania technicznego.

2.4.31.6 Sędzia Główny może zażądać, aby każdy kart, który uczestniczył w wypadku został zatrzymany i sprawdzony przez Komisję Techniczną a zawodnik został przebadany przez lekarza zawodów, który podejmie decyzję o dalszym uczestnictwie zawodnika w zawodach.

2.4.31.7 W przypadku stwierdzenia niezgodności z Regulaminem Technicznym podczas warm-up'u zawodnik musi je usunąć do czasu ponownego wyjazdu na tor.

2.4.31.8 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. Niestawienie się zawodnika wraz ze sprzętem do Parku Zamkniętego będzie skutkowało wykluczeniem z zawodów (nie dotyczy sytuacji opisanej w pkt 2.4.18.7).

2.4.31.9 Po treningu kwalifikacyjnym oraz po każdym wyścigu karty zgłoszone do zawodów muszą być umieszczone w Parku Zamkniętym zgodnie z RSK pkt. 2.4.11.5 i 2.4.11.6, aż do wyczerpania czasu na składanie protestów na niezgodność sprzętu.

2.4.31.10 Po treningu kwalifikacyjnym wszystkie silniki mogą zostać zaplombowane (także silnik zgłoszony do zawodów, ale nie użyty w treningu kwalifikacyjnym). Po każdym wyścigu wszystkie karty po sprawdzeniu plomb i przeprowadzeniu badań technicznych zostaną zwolnione z Parku Zamkniętego.
W przypadku braku plomby lub jej zerwania zawodnik zostanie wykluczony z danego wyścigu z wyłączeniem sytuacji opisanej w pkt. 2.4.31.10.1.
Jeżeli Regulamin Techniczny danej kategorii narzuca obowiązek zgłaszania do zawodów zaplombowanych silników, to w przypadku stwierdzenia w trakcie zawodów braku plomby, jej zerwania lub braku czytelności zawodnik zostanie wykluczony z danych zawodów (dotyczy obu zgłoszonych silników) z wyłączeniem sytuacji opisanej w pkt. 2.4.31.10.1.

2.4.31.10.1 Po zakończeniu Treningu kwalifikacyjnego i każdego wyścigu zawodnik sprawdza czy w wyniku incydentu na torze plomby w jego sprzęcie nie są uszkodzone. Jeżeli plomby zostały uszkodzone lub są nieczytelne, zawodnik musi niezwłocznie powiadomić Kierownika Komisji Technicznej przed opuszczeniem Parku Serwisowego Mety.

2.4.31.10.2 W kategoriach, w których regulamin dopuszcza tylko jedną ramę-podwozie na zawody, w przypadku trwałego uszkodzenia ramy-podwozia w wyniku incydentu na torze uniemożliwiającego jego naprawę, Sędzia Główny w porozumieniu z Kierownikiem Komisji Technicznej może zezwolić na użycie innej - Załącznik Nr 1.B.7.

2.4.31.11 Z chwilą umieszczenia kartów w Parku Serwisowym Mety wykonywanie jakichkolwiek czynności przy nich jest niedozwolone. Karty będą mogły być zabrane z Parku Zamkniętego dopiero po zwolnieniu przez Kierownika Komisji Technicznej. Zabranie karta z Parku Zamkniętego bez zgody Kierownika Komisji Technicznej będzie skutkowało wykluczeniem z zawodów.

2.4.31.12 Zawodnicy zobowiązani są wykonać wszystkie prace przy kartach (np. demontaż silników) zlecone im przez Komisję Techniczną w celu stwierdzenia ich zgodności z regulaminem pod rygorem - w razie odmowy - nie uznania ich wyników i wyciągnięcia dalszych konsekwencji dyscyplinarnych. Czynności tych zamiast zawodnika może dokonać mechanik wpisany do „Zgłoszenia sprzętu" lub w szczególnych przypadkach osoba zgodnie z RSK pkt 2.1.23.

2.4.31.13 Na żądanie Sędziego Technicznego zawodnik musi przedstawić Kartę Homologacyjną lub Techniczną CIK-FIA (w przypadku braku Karty Technicznej na stronie PZM/GKSK). Komisja Techniczna może nie dokonać odbioru w razie odmowy ich okazania, a sprawę zgłosić Sędziemu Głównemu w celu podjęcia odpowiedniej decyzji.
Karta homologacyjna składa się z:
a) podstawowej karty opisującej model bazowy;
b) ewentualnie z dodatkowych stron z opisem rozszerzenia homologacji.

2.4.31.14 Komisja Techniczna może przeprowadzić kontrolę zgodności z regulaminem dowolnej liczby kartów z każdej kategorii. Stwierdzona przez Komisję Techniczną niezgodność sprzętu z Regulaminem Technicznym spowoduje wykluczenie zawodnika z tego elementu zawodów, po którym została stwierdzona niezgodność. Wyjątkiem jest niezgodność w części plombowanej skutkująca wykluczeniem z zawodów.

2.4.31.15 Po zakończeniu każdego wyścigu Komisja Techniczna ma obowiązek przeprowadzenia kontroli zgodności z regulaminem co najmniej pięciu kartów. W przypadku ukończenia wyścigu przez mniej niż 5 zawodników badaniu technicznemu podlegają karty wszystkich zawodników.

2.4.31.16 Na podstawie decyzji Kierownika Komisji Technicznej, sędziowie techniczni mogą zamienić silnik, zapłon, tłumik wydechu, dysze gaźnika i inne elementy silnika dostarczone przez promotora kategorii, GKSK lub CIK. Zamienione elementy muszą być tej samej marki i tego samego typu/modelu, co stosowane przez zainteresowanego zawodnika.

2.4.31.17 Po każdym wyścigu Sędzia Techniczny będzie dokonywał sprawdzenia poprawności mocowania osłony przedniej zderzaka.
W przypadku stwierdzenia niezgodności po wyścigu, zawodnik zostanie ukarany **karą 3 sekund w przypadku małej ramy i 5 sekund w przypadku dużej ramy.** Powyższy zapis nie dotyczy treningu kwalifikacyjnego.
Za próbę poprawienia lub poprawienie położenia osłony przedniej zderzaka na torze, poza torem lub w momencie zjazdu z toru zawodnik zostanie wykluczony z zawodów.

2.4.31.17.1 Każde celowe doprowadzanie do kontaktów z innymi zawodnikami lub infrastrukturą toru pomiędzy zakończeniem wyścigu,

a kontrolą poprawności mocowania osłony przedniej zderzaka może być traktowane, jako próba poprawienia położenia osłony przedniej zderzaka i karane wykluczeniem z zawodów.

2.4.31.18 Sprawdzeniu podczas zawodów podlega również paliwo i olej stosowany do silnika.

2.4.31.18.1 Paliwo powinno być typu handlowego, bezołowiowe, bez żadnych dodatków, pochodzące ze stacji paliw którego rodzaj określony jest w Regulaminie Uzupełniającym zawodów.

2.4.31.18.2 Paliwo musi być mieszane z olejem przeznaczonym dla silników dwusuwowych, znajdującym się w wolnej sprzedaży i zaakceptowanym przez CIK – FIA lub GKSK PZM. Modyfikacja składu paliwa bazowego przez dodanie jakichkolwiek składników jest surowo zabroniona. To zastrzeżenie dotyczy oleju, którego dodanie do paliwa nie może spowodować modyfikacji składu frakcji paliwa. Ponadto, podobnie jak dla paliwa, olej nie może zawierać dodatków azotowych, nadtlenków i innych dodatków służących do podnoszenia mocy silników.

2.4.31.18.3 Procedura sprawdzania paliwa opisana jest w § 5.16.

2.4.31.19 W każdej chwili trwania zawodów Kierownik Komisji Technicznej ma prawo zmierzyć twardość opon i porównać wynik badania z opisem technicznym producenta opon. Ma także obowiązek kontrolować, czy zawodnicy startują na zgłoszonych kompletach opon. Niezgodność w tym zakresie spowoduje wykluczenie zawodnika z danej fazy zawodów.

2.4.31.20 Systemy pomiaru maksymalnej prędkości obrotowej i/lub kontroli działania sprzęgła mogą być użyte w kategoriach, gdzie obowiązują ograniczenia prędkości obrotowej silnika i/lub działania sprzęgła. Muszą być zainstalowane ze ścisłym przestrzeganiem instrukcji, które do nich się odnoszą.

2.4.31.21 W przypadku protestów po wyścigu i zapowiedziach odwołań do GKSK ustala się tok postępowania, opisany w pkt. 2.4.36.8.

2.4.32 Kontrola głośności

2.4.32.1 W celu ograniczenia hałasu obowiązuje stosowanie skutecznych tłumików.

2.4.32.2 Pomiar może być przeprowadzony w każdej chwili zawodów. Każde przekroczenie dopuszczalnej głośności stwierdzone podczas niespodziewanej kontroli w trakcie zawodów spowoduje wykluczenie z biegu, po którym stwierdzono przekroczenie limitu określonego poniżej lub w regulaminie szczegółowym zawodów.

2.4.32.3 Maksymalna głośność kartów dla wszystkich klas (dla silników dwusuwowych) wynosi 108 dB / A, w tym wszystkie tolerancje i wpływ otoczenia.

2.4.33 Badanie lekarskie i kontrola antydopingowa

2.4.33.1 Sędzia Główny, Dyrektor Zawodów i Lekarz Zawodów mają prawo zażądać od zawodnika poddania się badaniu lekarskiemu w dowolnej porze trwania zawodów, a bezwzględnie po wypadku, w którym uczestniczył zawodnik.

2.4.33.2 Każdy zawodnik zobowiązany jest poddać się badaniu antydopingowemu i antyalkoholowemu na wniosek Dyrektora Zawodów lub Sędziego Głównego.

2.4.33.3 Szczegółowe przepisy w tej sprawie zawarte są w Regulaminie Medycznym PZM.

2.4.34 Klasyfikacja

2.4.34.1 Po zakończeniu wszystkich wyścigów Komisja Obliczeń i Chronometrażu sporządza listy w klasyfikacji indywidualnej i klubowej, które to stanowią wyniki zawodów.

2.4.34.2 Klasyfikacja ogólna. W cyklu zawodów typu mistrzowskiego składających się z pewnej liczby rund, wynik ustala się na podstawie sumy punktów uzyskanych we wszystkich rundach lub też tylko ich części. Liczba rund, serii lub wyścigów, których wyniki liczą się do klasyfikacji ogólnej będzie podana w regulaminie poszczególnych rozgrywek.

2.4.34.3 Ogłoszenie wyników. Organizator zobowiązany jest wywiesić wyniki prowizoryczne w miejscu i czasie podanym w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów. O ile w ciągu 30 minut od tego czasu nie wpłyną żadne protesty i zastrzeżenia oraz Komisja Techniczna zakończy badania, wyniki stają się oficjalne.

2.4.34.4 Lista wyników po ogłoszeniu i podpisaniu przez Sędziego Głównego jest dokumentem oficjalnym. Jako dokument oficjalny lista wyników nie może ulec żadnym zmianom. Wyjątek stanowić mogą ujawnione po ogłoszeniu listy wyników, kary zawieszenia lub dyskwalifikacji zawodnika przez kompetentną Komisję Kartingową.

2.4.35 Protesty

2.4.35.1 Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty kaucją zwrotną w przypadku uznania protestu. Wysokość kaucji określa komunikat GKSK na dany rok. Prawo do składania protestów przysługuje każdemu zawodnikowi startującemu w danych Zawodach. Protest składa się do Biura Zawodów. Protesty składane bez kaucji nie będą rozpatrywane.

2.4.35.2 Przedmiotem protestów mogą być określone decyzje Dyrektora Zawodów oraz nieprawidłowości zaistniałe w czasie zawodów. Dopuszcza się składanie protestów w przedmiocie - w określonym terminie:

A/ ważność zgłoszenia, zakwalifikowania zawodnika - niezwłocznie po ogłoszeniu listy startowej, ale nie później niż do czasu rozpoczęcia treningu kwalifikacyjnego, względnie, jeśli na zawodach nie jest przeprowadzony trening kwalifikacyjny, to przed startem do pierwszego wyścigu;

B/ nieprawidłowości w dokonaniu badania technicznego - natychmiast po dokonaniu badania technicznego;

C/ niezgodności z regulaminem sprzętu innego zawodnika - w ciągu 10 minut po ogłoszeniu wyników nieoficjalnych;

D/ klasyfikacji w treningu kwalifikacyjnym, kolejności startu i pól startowych - w ciągu 10 minut po ogłoszeniu wyników treningu kwalifikacyjnego i ustaleniu pól startowych;

E/ wyników nieoficjalnych i klasyfikacji zawodników w zawodach - w ciągu 30 minut po ogłoszeniu wyników nieoficjalnych;

F/ niezgodności z regulaminem stwierdzone podczas wyścigu - w ciągu 30 minut po ogłoszeniu wyników nieoficjalnych.

2.4.35.3 Nie dopuszcza się składania protestów na decyzje wydane przez Sędziego Głównego, Dyrektora Wyścigu oraz sędziów faktu (Sędziów Wirażowych).

2.4.35.4 Prawo do protestu przysługuje wyłącznie zawodnikowi oraz w imieniu zawodnika - zgłaszającemu, nie mniej jednak osoba urzędowa (sędzia) ma obowiązek zareagować z urzędu nawet w przypadku, jeśli protesty nie zostały wniesione.

2.4.35.5 Sędzia Główny lub Zespół Sędziów Sportowych rozpatruje dany protest i wydaje decyzję.

2.4.35.6 Nie dopuszcza się składania pojedynczego protestu na dwóch lub więcej zawodników. Zawodnik pragnący złożyć protest w stosunku do więcej niż jednego zawodnika, powinien złożyć tyle protestów, ilu zawodników uwikłanych jest w tę sprawę.

2.4.35.7 Pojedynczy protest w stosunku do więcej niż jednego zawodnika nie będzie przyjmowany.

2.4.35.8 Protesty składane na sprzęt muszą być obowiązkowo dokładnie sprecyzowane, w innym przypadku nie będą rozpatrywane (muszą wskazywać konkretny element sprzętu zgłoszonego przez zawodnika)

2.4.35.9 Przedstawiciel klubu ma prawo do składania protestów i odwołań w sprawach związanych z klasyfikacją klubową.

2.4.36 Postępowanie przy rozpatrywaniu protestów

2.4.36.1 Każdy protest rozpatrywany jest przez Sędziego Głównego lub Zespół Sędziów Sportowych w skład, którego wchodzą: Sędzia Główny i Dyrektor Wyścigu.

2.4.36.2 W zespole tym udział biorą również Dyrektor Zawodów, Kierownik Komisji Technicznej i Kierownik Komisji Obliczeń, w zależności od tego, czego dany protest dotyczy.

2.4.36.3 Każdy protest złożony podczas zawodów powinien być rozstrzygnięty przez Sędziego Głównego lub Zespół Sędziów po otrzymaniu od biura zawodów protestu w formie pisemnej i potwierdzenia wpłaty kaucji.

2.4.36.4 Rozstrzygnięcie w sprawie protestu jest obowiązujące dla obu stron z zastrzeżeniem prawa odwołania się. Wchodzi ono w życie z chwilą ogłoszenia i pozostaje w mocy o ile nie będzie zmienione przez władze nadrzędne. Rozstrzygnięcie powinno zawierać decyzję w sprawie ewentualnego zwrotu kaucji oraz kosztów wynikających z protestu. Co do zasady, jeżeli protest został odrzucony, a osoba go wnosząca poniosła koszty związane z nim, to koszty te obciążają składającego protest, natomiast kaucja pobrana przez biuro zawodów przepada na rzecz organizatora.

2.4.36.5 Każdy protest, którego uznanie może spowodować zmianę w klasyfikacji, powoduje utrzymanie ogłoszonych wyników jako nieoficjalnych oraz wstrzymania ceremonii zakończenia zawodów w danej kategorii - do czasu wydania ostatecznej decyzji.

2.4.36.6 W przypadku, kiedy uznanie protestu mogłoby wprowadzić zmiany do części klasyfikacji, pozostała część może być ogłoszona jako wyniki oficjalne.

2.4.36.7 Jeżeli Sędzia Główny lub Zespół Sędziów uzna, że składający protest zawodnik działał w złej wierze może protest odrzucić i nałożyć karę przewidzianą w rozdz. 7 niniejszego Regulaminu.

2.4.36.8 W przypadku protestów na sprzęt po treningu kwalifikacyjnym, wyścigach kwalifikacyjnych lub wyścigach finałowych, gdy rozpatrzenie protestu spowoduje konieczność zmiany harmonogramu czasowego (czasochłonne badanie) lub uniemożliwi dalszy start zawodnikowi ustala się następującą zasadę postępowania:

- Sprzęt zostaje zaplombowany i sprawdzony po końcowym wyścigu finałowym.
- Naprawy tego sprzętu mogą być przeprowadzone tylko w obecności przedstawiciela Komisji Technicznej.
- Wyniki wszystkich wyścigów licząc od momentu złożenia protestu, w których startuje zawodnik, na którego złożono protest pozostają prowizoryczne do czasu rozpatrzenia protestu.
- Zawodnik startuje w kolejnych wyścigach z przysługującego mu pola startowego.
- Jeżeli protest zostanie rozpatrzony pozytywnie dla zawodnika, zostaje on sklasyfikowany zgodnie z zajętym miejscem w zawodach.
- W przeciwnym wypadku zawodnik otrzymuje karę wykluczenia z zawodów.

Podczas sprawdzania zgodności sprzętu w wyniku złożonego protestu, uczestniczy Komisja Techniczna oraz mechanik i zawodnik, na którego sprzęt został złożony protest.

2.4.36.9 Jeżeli zawodnik został ukarany wykluczeniem z zawodów z przyczyn innych niż techniczne i na tą decyzję złożył zapowiedź odwołania do GKSK, w następnych wyścigach nie może wystartować.

2.4.37 Prawo do odwołania

2.4.37.1 Każdemu zawodnikowi oraz w imieniu zawodnika - zgłaszającemu przysługuje prawo odwołania się do GKSK lub OKSK w przypadku zawodów krajowych określonej rangi. Odwołanie może być składane jedynie w przypadku negatywnego rozpatrzenia zgłoszonego protestu na zawodach oraz decyzji Sędziego Głównego.

2.4.37.2 Jeżeli zawodnik został ukarany wykluczeniem w trakcie zawodów z przyczyn niezgodności technicznej sprzętu i na tę decyzję Sędziego Głównego złożył zapowiedź odwołania do GKSK lub OKSK ustala się następujące zasady postępowania:

- Sprzęt, który jest powodem odwołania zostaje zaplombowany i po zakończeniu zawodów przesłany do GKSK lub OKSK, która powoła komisję do rozpatrzenia odwołania.
- Naprawy tego sprzętu mogą być przeprowadzone tylko w obecności przedstawiciela Komisji Technicznej.
- Zawodnik startuje w kolejnych wyścigach z przysługującego mu pola startowego.
- Wyniki wszystkich wyścigów licząc od momentu złożenia zapowiedzi odwołania, w których startuje zawodnik pozostają nieoficjalne do czasu rozpatrzenia odwołania przez GKSK lub OKSK.
- Jeżeli odwołanie zostanie rozpatrzone pozytywnie dla zawodnika, zostaje on sklasyfikowany zgodnie z zajętym miejscem w zawodach.
- W przeciwnym wypadku zawodnik otrzymuje karę wykluczenia z danych zawodów.

2.4.37.3 Zainteresowany zawodnik oraz w imieniu zawodnika - zgłaszający pod rygorem utraty prawa do odwołania - zobowiązany jest w ciągu 20 minut od wydania decyzji zgłosić w formie pisemnej do Sędziego Głównego poprzez Biuro zawodów zapowiedź odwołania od tej decyzji. W ciągu kolejnych 2 dni kalendarzowych od złożenia zapowiedzi odwołania zobowiązany jest wpłacić kaucję na konto ZG PZM w wysokości ustalonej w komunikacie GKSK. Kwota ta przepada, o ile odwołujący się nie nada dalszego biegu swej zapowiedzi w terminie 5 dni roboczych od złożenia zapowiedzi odwołania (decyduje data stempla pocztowego), poprzez złożenie odwołania spełniającego wymogi określone w Regulaminie dyscyplinarnym PZM. Odwołanie może być wniesione również faksem lub innym elektronicznym środkiem łączności za potwierdzeniem wysyłki.

2.4.38 Powtórzenie i unieważnienie zawodów

Zawody zakończone nie mogą być powtórzone.
Zawody krajowe mogą być uznane za niebyłe.

2.4.39 Dokumentacja zawodów

2.4.39.1 Organizatorzy rund Mistrzostw Polski oraz imprez wpisanych do kalendarza centralnego na dany rok (również imprezy międzynarodowe) są zobowiązani

archiwizować wszystkie dokumenty zawodów wraz z wynikami przez okres minimum 12 miesięcy.

2.4.39.2 Rozliczenie dotacji finansowej musi nastąpić w ciągu 14 dni od daty zakończenia zawodów (decyduje data stempla pocztowego).

2.4.39.3 Sędziowie Główni Kartingowych Mistrzostw Polski oraz imprez wpisanych do kalendarza centralnego na dany rok są zobowiązani do wprowadzenia w systemie Inside sprawozdania z ewentualnymi załącznikami w ciągu 3 dni od dnia zakończenia zawodów.

2.4.40 Zakończenie zawodów

2.4.40.1 Organizatorzy zobowiązani są do wręczenia pucharów trzem pierwszym zawodnikom, a w miarę możliwości także nagród finansowych i rzeczowych.

2.4.40.2 Puchary wręczane zawodnikom powinny posiadać trwałe oznakowanie na pucharze lub w formie zawieszki. Treść oznakowania powinna zawierać: rangę, nazwę, kategorię, logo PZM i organizatora, miejsce rozgrywania zawodów oraz którego miejsca dotyczy i datę.

2.4.40.3 Zawodnicy powinni być ubrani w stroje wyścigowe pod rygorem niewręczenia zdobytego trofeum oraz kary finansowej w wysokości 500 zł.

2.4.41 Weryfikacja zawodów

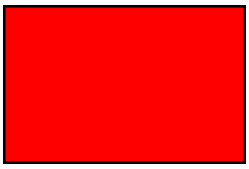
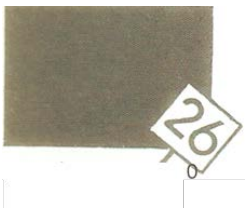
Wyniki wszystkich zawodów kartingowych ujętych w kalendarzu centralnym PZM podlegają weryfikacji i zatwierdzeniu przez Komisję Sportu Kartingowego. Zawody grupy I, II i IV ogólnopolskie weryfikuje i zatwierdza GKSK, natomiast zawody grupy III i IV lokalne, weryfikuje i zatwierdza OKSK. Nieprzekraczalny termin weryfikacji zawodów i wyników ustala się na 30 dni od daty zakończenia zawodów.
Podstawą weryfikacji zawodów są:

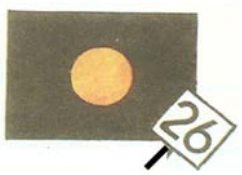
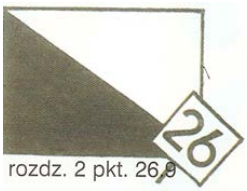
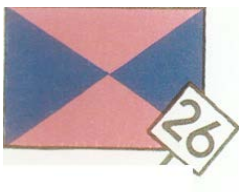
- wyniki zawodów podpisane przez Sędziego Głównego;
- sprawozdanie obserwatora GKSK lub OKSK, jeżeli był delegowany;
- sprawozdanie Sędziego Głównego.

2.4.42 Flagi i tablice sygnalizacyjne

Sygnalizowanie flagami i tablicami może być wykonywane przez Dyrektora Wyścigu, Asystentów Dyrektora Wyścigu, Sędziów Wirażowych, Kierownika Toru i Kierownika Pól Przedstartowych.

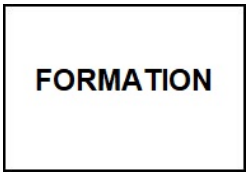
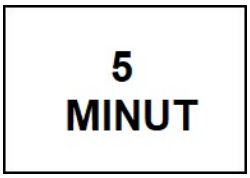
2.4.42.1	**Flaga narodowa**	Ta flaga jest zwykle używana jako sygnał startu do wyścigu. Sygnał startu powinien być dany przez machnięcie flagą w dół, jeśli chodzi o wyścigi ze startem zatrzymanym, flaga nie powinna być podnoszona powyżej głowy, zanim wszystkie karty nie będą unieruchomione	

		i w żadnym przypadku dłużej niż 10 sekund. Ta flaga może być używana w niektórych przypadkach (np. kiedy sygnalizacja świetlna nie działa) oraz podczas treningu kwalifikacyjnego.	
2.4.42.2	**Flaga czerwona**	Należy ją pokazywać na linii startu, kiedy została podjęta decyzja o przerwaniu treningu lub wyścigu. Czerwona flaga jest używana przez Dyrektora Wyścigu lub upoważnionego sędziego wyłącznie dla przerwania treningu lub wyścigu oraz do zamknięcia toru. Flaga ta jest również pokazywana przez Sędziów Wirażowych.	
2.4.42.3	**Flaga z szachownicą czarno – białą**	Flagę tą używa się poprzez machanie, oznacza ona koniec treningu lub wyścigu.	
2.4.42.4	**Flaga czarna**	Flagę tą używa się razem z tablicą z numerem startowym w celu powiadomienia konkretnego zawodnika, że został wykluczony z treningu lub wyścigu i musi zjechać do Parku Zamkniętego. Jeśli z jakiegokolwiek powodu zawodnik nie przestrzega tego polecenia, flaga nie może być pokazywana dłużej niż przez cztery kolejne okrążenia. Decyzja o użyciu tej flagi należy wyłącznie do Dyrektora Wyścigu i zawodnik, którego dotyczy musi po zakończeniu wyścigu zgłosić się do Dyrektora Wyścigu, który powiadomi go o podjętej w stosunku do niego decyzji. Jeżeli zawodnik po pokazaniu flagi przez Dyrektora Wyścigu lub jego Asystenta, nie zjedzie z toru i dalej kontynuuje jazdę może zostać wykluczony z zawodów przez Sędziego Głównego.	

2.4.42.5	**Flaga czarna z pomarańczowym kołem** (o średnicy 40 cm)	Flaga powinna być użyta razem z tablicą z numerem startowym celem powiadomienia konkretnego zawodnika, że jego kart posiada usterkę techniczną, mogącą stanowić niebezpieczeństwo dla niego lub innych zawodników i musi się zatrzymać w DEPO przy następnym okrążeniu. Kiedy usterka zostanie przez zawodnika usunięta, może powrócić on na trasę wyścigu.	
2.4.42.6	**Flaga czarno - biała** podzielona po przekątnej, pokazywana jest razem z tablicą z numerem startowym	Stanowi ona ostrzeżenie, że zawodnik zachowuje się w sposób niesportowy. Trzy powyższe flagi (wymienione w pkt.2.4.42.4; 2.4.42.5; 2.4.42.6) powinny być pokazywane nieruchomo wraz z tablicą z numerem zawodnika, którego te polecenia dotyczą. Te flagi mogą też być pokazywane w innych miejscach niż linia startu, jeśli Dyrektor Wyścigu uzna to za stosowne. Zazwyczaj decyzja o pokazywaniu flag należy do Dyrektora Wyścigu, również może być podjęta na polecenie Sędziego Głównego, celem zastosowania sankcji regulaminowych. Dopuszcza się stosowanie kary cofnięcia pozycji startowej w przypadku uzbierania określonej liczby ostrzeżeń. Ewentualne wprowadzenie takiej kary zostanie opisane w regulaminach poszczególnych serii wyścigowych.	
2.4.42.7	**Flaga niebiesko – czerwona** z podwójną przekątną pokazywana z tablicą z numerem startowym	Oznacza nakaz wycofania się z wyścigu zdublowanego zawodnika. Ta flaga może być użyta tylko wtedy, kiedy przewiduje to Regulamin Uzupełniający Zawodów.	

2.4.42.8	**Flaga żółta**	Jest to sygnał niebezpieczeństwa, który powinien być pokazywany zawodnikom na dwa sposoby o następującym znaczeniu: - machanie flagą: zmniejszyć szybkość jazdy, nie wyprzedzać. Wystąpiło niebezpieczeństwo na obrzeżu toru lub na torze. - machanie flagą żółtą i pokazanie tablicy „SLOW" („POWOLI") (tablica żółta z czarnym napisem) - neutralizacja Flagi żółte powinny być pokazywane na stanowiskach sędziów wyścigu (linia start – mety, Sędziowie Wirażowi), znajdujących się bezpośrednio przed niebezpieczną strefą. Wyprzedzanie jest niedozwolone w czasie pomiędzy pokazaniem pierwszej żółtej flagi, a flagą zieloną pokazaną po incydencie.	
2.4.42.9	**Flaga w pasy żółto – czerwone**	Powinna być pokazywana nieruchomo zawodnikom, ostrzegając ich o zmianie przyczepności, spowodowanej rozlanym olejem lub wodą na torze w strefie za flagą. Ta flaga powinna być pokazywana, przez co najmniej cztery okrążenia, póki nawierzchnia toru nie powróci do poprzedniego stanu w strefie, którą flaga sygnalizuje. Nie ma potrzeby pokazywania flagi zielonej.	
2.4.42.10	**Flaga niebieska**	Należy nią machać pokazując zawodnikowi, że będzie wyprzedzany (dublowany) przez zawodnika prowadzącego. Od momentu otrzymania flagi niebieskiej dla zawodników dublowanych obowiązuje zakaz wyprzedzania, pod rygorem wykluczenia z wyścigu.	

2.4.42.11	**Flaga biała**	Używana przez machanie dla zasygnalizowania zawodnikowi, że w strefie kontrolowanej przez to stanowisko nadzorowania znajduje się pojazd znacznie wolniejszy.	
2.4.42.12	**Flaga zielona**	Powinna być użyta, aby pokazać, że tor jest wolny i powinna być użyta przez machanie na stanowisku Sędziów Wirażowych natychmiast po zlikwidowaniu zagrożenia powodującego konieczność użycia jednej lub kilku flag żółtych. Może być również sygnałem startu do okrążenia rozgrzewającego lub początku treningu.	
2.4.42.13	**Flaga zielona ze znakiem „V”**	Pokazywana jest zawodnikowi, który popełnił falstart. Flaga ta pokazywana jest wraz z numerem startowym zawodnika.	
2.4.42.14	**Tablica „UNDER INVESTIGATION”**	Informacja o wszczęciu postępowania wyjaśniającego. Tablica ta pokazywana jest wraz z numerem startowym zawodnika.	
2.4.42.15	**Tablica „LAST LAP”**	Ostatnie okrążenie.	
2.4.42.16	**Tablica „SLOW”**	„POWOLI”.	
2.4.42.17	**Tablica „START DELAYED”**	„START OPÓŹNIONY”.	

2.4.42.18	**Tablica „CLEAR THE TRACK”**	„DROGA WOLNA”.	
2.4.42.19	**Tablica „FORMATION”**	Oznacza miejsce rozpoczęcia formowania przed startem wyścigu.	
2.4.42.20	**Tablice:** **15 MINUTY,** **13 MINUTY,** **12 MINUTY,** **10 MINUT,** **5 MINUT,** **3 MINUTY,** **1 MINUTA,** **30 SEKUND.**	Czas pozostały do startu.	

§ 2.5
ZAWODY KARTINGOWE, SYSTEMY ROZGRYWEK I KLASYFIKACJA

2.5.1 Zawody kartingowe

Mistrzostwa kartingowe rozgrywane są w kategoriach ustalonych w Regulaminie Sportu Kartingowego na dany rok oraz w konkurencjach;

a) indywidualnej,
b) klubowej,
c) TEAM.

2.5.2 Szczeble zawodów kartingowych

Mistrzostwa kartingowe przeprowadza się na szczeblach:

a) ogólnopolskim: Kartingowe Mistrzostwa Polski, Mistrzostwa Polski Młodzików rozgrywanych w ramach Współzawodnictwa Sportowego Dzieci i Młodzieży oraz zawody Pucharowe,
b) strefowym: Kartingowe Mistrzostwa Stref,
c) okręgowym: Kartingowe Mistrzostwa Okręgów.

2.5.3 Organizacja zawodów kartingowych

2.5.3.1 Właściwymi komisjami kartingowymi są:

a) Główna Komisja Sportu Kartingowego dla Mistrzostw Polski i Mistrzostw Polski Młodzików w ramach WSDiM oraz zawodów Pucharowych,

b) OKSK Okręgu PZM będącym gestorem strefy - dla Mistrzostw Strefowych, które ustalają szczegółowe zasady przeprowadzania mistrzostw w poszczególnych kategoriach, kalendarz mistrzostw oraz ostateczną klasyfikację mistrzostw z nadaniem tytułów mistrzowskich.

c) Okręgowa Komisja Sportu Kartingowego dla Mistrzostw Okręgu.

2.5.3.2 Komisjom kartingowym jak w punkcie 2.5.3.1 przysługuje prawo decyzji w sprawie zorganizowania mistrzostw, ich zawieszenia w poszczególnych kategoriach, jak również w sprawie łączenia mistrzostw.

2.5.3.3 Gestorzy Stref są zatwierdzani przez GKSK.

2.5.3.4 Mistrzostwa przeprowadzane są systemem rundowym. Właściwe komisje kartingowe mają prawo wprowadzenia do systemu mistrzostw, zawodów kwalifikacyjnych oraz finałowych, a także ustalenia warunków zakwalifikowania się zawodników do zawodów; rund, mistrzostw, względnie finałów.

2.5.3.5 Właściwe komisje kartingowe ustalają corocznie ogólną liczbę rund mistrzostw w poszczególnych kategoriach i liczbę rund lub finałów, z których będą zaliczane zawodnikom punkty do mistrzostw, jak również kategorie, w których będą przeprowadzane mistrzostwa.

2.5.3.6 Wszystkie w/w rozgrywki muszą być zaakceptowane przez GKSK.

2.5.4 Regulamin Sportu Kartingowego

Główna Komisja Sportu Kartingowego nie później jak na miesiąc przed rozpoczęciem pierwszych zawodów wydaje Regulamin Sportu Kartingowego na dany rok.

2.5.5 Zawody mistrzowskie

Organizatorów zawodów kartingowych oraz Regulaminy Uzupełniające Zawodów zatwierdzają właściwe komisje kartingowe.

2.5.6 Systemy rozgrywania wyścigów

2.5.6.1 **Trening kwalifikacyjny** - zgodnie z RSK pkt. 2.4.14 oraz 2.4.1

2.5.6.2 **Wyścigi fazy kwalifikacyjnej**

Przypadek A: Ilość zawodników startujących zgodnie z pojemnością toru określoną w „Regulaminie torów kartingowych” lub mniej – wyścigi kwalifikacyjne, w których biorą udział wszyscy zawodnicy.

Pola startowe do każdego wyścigu są ustalane na podstawie wyników treningu kwalifikacyjnego.

Przypadek B: Ilość zawodników startujących powyżej pojemności toru określonej w „Regulaminie torów kartingowych” - **Podział na grupy ABC, ABCD, ABCDE, itd.**

Jeżeli do zawodów zgłoszonych jest więcej zawodników niż pojemność toru i nie więcej niż dwukrotna pojemność toru określona w „Regulaminie torów kartingowych” - stosowany będzie system podziału na grupy ABC.

Zawodnicy, w zależności od zajętego miejsca w treningu kwalifikacyjnym przydzieleni są do poszczególnych grup: I miejsce- grupa A, II miejsce- grupa B, III miejsce- grupa C, IV miejsce- grupa A, V miejsce - grupa B itd. W zawodach, w czasie których nie przeprowadza się treningu kwalifikacyjnego, podział na grupy dokonuje się na podstawie zajętych miejsc w poprzedniej rundzie. Ilość zawodników w poszczególnych grupach nie może być większa niż pojemność toru określona w „Regulaminie torów kartingowych”.

Przy podziale na grupy ABC zostaną przeprowadzone trzy wyścigi wg następującego zestawienia:

I - AB; II - BC; III - AC.

Jeżeli do zawodów zgłoszonych jest nie więcej zawodników niż trzykrotna pojemność toru określona w „Regulaminie torów kartingowych” - stosowany będzie system podziału na grupy ABCD.

Przy podziale na ABCD zostaje przeprowadzonych sześć wyścigów wg zestawienia:

I-AD, II-BC, IIIAC, IV- BD, V - CD, VI-AB

- Każda z wymienionych czterech grup będzie rywalizowała z innymi grupami. Każdy wyścig kwalifikacyjny będzie miał długość określoną w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów

- W wyniku wyścigów kwalifikacyjnych, zawodnicy w ilości jaką określa to „Regulamin torów kartingowych”, którzy uzyskali najlepsze miejsca, zakwalifikują się do fazy finałowej (finał A) Zawodnicy, którzy nie zakwalifikują się do fazy finałowej wystartują w finale „B” tzw. „wyścigu pocieszenia”

W razie wyniku ex-aequo pomiędzy dwoma lub kilkoma zawodnikami będą oni rozstawieni w zależności od ich klasyfikacji w treningu kwalifikacyjnym. Jeśli zawodnicy zostali podzieleni na 4 grupy, najlepsi zawodnicy w ilości, jaką określa to „Regulamin torów kartingowych”, zostają zakwalifikowani do fazy finałowej.

2.5.6.3 Klasyfikacja w systemie dwóch lub trzech wyścigów kwalifikacyjnych oraz systemach ABC, ABCD, ABCDE, itd.

2.5.6.3.1 Klasyfikacja indywidualna. Po każdym wyścigu zawodnikom za uzyskane miejsce będą przyznawane punkty karne w następujący sposób:

- 1 miejsce 0 pkt.

- 2 miejsce 2 pkt.

- 3 miejsce 3 pkt.

- 4 miejsce 4 pkt.

- 5 miejsce 5 pkt.

- 6 miejsce 6 pkt. itd. dodając do następnych miejsc po 1 punkcie.

Jeśli zawodnik nie weźmie udziału w jednym z wyścigów będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników w grupach A i B +1 pkt. Jeśli zawodnik został wykluczony z wyścigu będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników w grupach A i B + 2 pkt.

W przypadku systemu trzybiegowego, jeśli zawodnik nie weźmie udziału w jednym z wyścigów będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników +1 pkt. Jeśli zawodnik został wykluczony z wyścigu będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników + 2 pkt. Jeśli zawodnik nie przejedzie wyznaczonej liczby okrążeń lub nie ukończy wyścigu kwalifikacyjnego będzie sklasyfikowany na podstawie liczby okrążeń, które faktycznie przejechał, przy czym warunkiem sklasyfikowania w wyścigu jest ukończenie co najmniej dwóch okrążeń.

Po zakończeniu wyścigów kwalifikacyjnych dodaje się punkty uzyskane przez poszczególnych zawodników i sporządza się listę wyników.

Zawodnik, który uzyskał najmniejszą ilość punktów karnych zostaje zwycięzcą kwalifikacji.

W przypadku równej ilości punktów uzyskanych przez zawodników o kolejności miejsc decyduje kolejność po treningu kwalifikacyjnym.

Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w danych zawodach jest przejechanie przez niego co najmniej 2 okrążeń w którymkolwiek wyścigu lub ukończenie przynajmniej jednego pełnego okrążenia w treningu kwalifikacyjnym.

2.5.6.4 Wyścigi fazy finałowej

2.5.6.4.1 System trzybiegowy

Jeżeli w danej rundzie bierze udział mniej zawodników niż wynosi pojemność toru, nie mniej jednak niż 5, to wówczas zawody mogą być przeprowadzone systemem trzybiegowym. Wszyscy zawodnicy startują w 3 wyścigach. Ustawienie na polach startowych do pierwszego wyścigu na podstawie wyników treningu kwalifikacyjnego, do drugiego wyścigu na podstawie wyników pierwszego wyścigu, do trzeciego na podstawie sumy z pierwszego i drugiego wyścigu.

2.5.6.4.2 System dwóch wyścigów finałowych (Finał 1 i Finał 2) – wersja A

Po treningu kwalifikacyjnym lub wyścigach kwalifikacyjnych, zawodnicy w ilości określonej w „Regulaminie torów kartingowych”, którzy uzyskali najlepsze czasy lub najlepsze miejsca, startuje w dwóch wyścigach finałowych. Ustawienie na polach startowych do pierwszego i drugiego wyścigu wg miejsc uzyskanych w treningu kwalifikacyjnym lub wyścigach kwalifikacyjnych.

W obydwu finałach za zajęte miejsca zawodnicy otrzymują następującą ilość punktów:

- 1 miejsce 50 pkt.
- 2 miejsce 40 pkt.
- 3 miejsce 32 pkt.
- 4 miejsce 26 pkt.
- 5 miejsce 22 pkt.
- 6 miejsce 20 pkt.
- 7 miejsce 19 pkt. itd. do 25 miejsca po 1 punkcie mniej

2.5.6.4.3 System dwóch wyścigów finałowych (Finał 1 i Finał 2) – wersja B

Po treningu kwalifikacyjnym lub wyścigach kwalifikacyjnych, zawodnicy w ilości określonej w „Regulaminie torów kartingowych", którzy uzyskali najlepsze czasy lub najlepsze miejsca, startują w Finale 1. Ustawienie na polach startowych do wyścigu Finałowego 2 według miejsc zajętych w Finale 1. Zawodnicy sklasyfikowani w zawodach rozgrywanych w tym systemie, otrzymują za zajęte miejsca następującą ilość punktów:

W Finale 1 za zajęte miejsca zawodnicy otrzymują następującą ilość punktów:

- 1 miejsce 25 pkt.
- 2 miejsce 20 pkt.
- 3 miejsce 16 pkt.
- 4 miejsce 13 pkt.
- 5 miejsce 11 pkt. itd. odejmując po jednym punkcie za następne zajęte miejsca
- 15 miejsce 1 pkt.

W Finale 2 za zajęte miejsca zawodnicy otrzymują następującą ilość punktów:

- 1 miejsce 50 pkt.
- 2 miejsce 40 pkt.
- 3 miejsce 32 pkt.
- 4 miejsce 26 pkt.
- 5 miejsce 22 pkt.
- 6 miejsce 20 pkt.
- 7 miejsce 19 pkt. itd. do 25 miejsca po 1 punkcie mniej

Zawodnik, który nie wystartował w przed finale lub został z niego wykluczony ma prawo startu w finale

z ostatniego miejsca (jeżeli takich zawodników jest więcej, pola startowe zostaną im przydzielone losowo).

2.5.6.4.4 System przed finał i finał

Przypadek A: Ilość zawodników startujących zgodnie z pojemnością toru określoną w „Regulaminie torów kartingowych" lub mniej.

Po wyścigach kwalifikacyjnych, zawodnicy w ilości określonej w „Regulaminie torów kartingowych", którzy uzyskali najlepsze miejsca, startują w przed finale. Ustawienie na polach startowych do wyścigu finałowego według miejsc zajętych w przed finale.

Zawodnik, który nie wystartował w przed finale lub został z niego wykluczony ma prawo startu w finale z ostatniego miejsca (jeżeli takich zawodników jest więcej, pola startowe zostaną im przydzielone losowo).

Przypadek B: Ilość zawodników startujących powyżej pojemności toru i nie więcej niż dwukrotna pojemność toru określona w „Regulaminie torów kartingowych"

Zawodnicy startują w dwóch wyścigach Przed finałowych (PF1 i PF2).

Ustawienie na polach startowych do Przed finałów nastąpi na podstawie wyników klasyfikacji wyścigów kwalifikacyjnych.

Zasady tworzenia grup Przed finałowych:

PF1				
Pole startowe	Miejsce po kwalifikacjach		Pole startowe	Miejsce po kwalifikacjach
1	**I**		**2**	**III**
3	**V**		**4**	**VII**
5	**IX**		**6**	**XI**
7	**XIII**		**8**	**XV, itd.**

PF2				
Pole startowe	Miejsce po kwalifikacjach		Pole startowe	Miejsce po kwalifikacjach
1	**II**		**2**	**IV**
3	**VI**		**4**	**VIII**
5	**X**		**6**	**XII**
7	**XIV**		**8**	**XVI, itd.**

Z każdego przed finału do wyścigu finałowego awansuje liczba zawodników odpowiadająca 1/2 pojemności toru (w przypadku liczby parzystej pojemności toru) lub liczba zawodników odpowiadająca 1/2 pojemności toru + 1 z pozostałych zawodników przed finałów, który uzyskał najlepszy wynik treningu kwalifikacyjnego (w przypadku liczby nieparzystej pojemności toru).

Ustawienie na polach startowych do wyścigu finałowego nastąpi na podstawie wyników wyścigów Przedfinałowych.

W przypadku ex-aequo lepsze miejsce na polach startowych zajmuje zawodnik, który uzyskał lepszy wynik w treningu kwalifikacyjnym.

W przed finale (wersja A i B) za zajęte miejsca zawodnicy otrzymują następującą ilość punktów:

- 1 miejsce 25 pkt.
- 2 miejsce 20 pkt.
- 3 miejsce 16 pkt.

- 4 miejsce 13 pkt.
- 5 miejsce 11 pkt. itd. odejmując po jednym punkcie za następne zajęte miejsca
- 15 miejsce 1 pkt.

W finale (wersja A i B) za zajęte miejsca zawodnicy otrzymują następującą ilość punktów:

- 1 miejsce 50 pkt.
- 2 miejsce 40 pkt.
- 3 miejsce 32 pkt.
- 4 miejsce 26 pkt.
- 5 miejsce 22 pkt.
- 6 miejsce 20 pkt.
- 7 miejsce 19 pkt. itd. do 25 miejsca po 1 punkcie mniej

2.5.6.4.5 System czterech wyścigów (wyścig I, wyścig II, wyścig III, wyścig IV).

Każda runda składać się będzie z jednej sesji treningu kwalifikacyjnego (6 minut) oraz 4-ch Wyścigów.

Ustawienie na polach do Wyścigu I zgodnie z wynikami treningu kwalifikacyjnego.

Ustawienie na polach do Wyścigu II zgodnie z wynikami Wyścigu I.

Ustawienie na polach do Wyścigu III zgodnie z wynikami Wyścigu II.

Ustawienie na polach do Wyścigu IV zgodnie z wynikami Wyścigu III.

W przypadku równej ilości punktów o ustawieniu na polach przedstartowych decyduje kolejność w treningu kwalifikacyjnym. Za uzyskane miejsca w każdym wyścigu przyznawane będą punkty w następujący sposób:

- miejsce pierwsze 25 pkt.

- miejsce drugie 20 pkt.

- miejsce trzecie 16 pkt.

- miejsce czwarte 13 pkt.

- miejsce piąte 11 pkt.

- miejsce szóste 10 pkt.

- miejsce siódme 9 pkt. itd. odejmując po jednym punkcie za każde następne miejsce, aż do 15 miejsca, za które otrzymuje się 1 pkt.

2.5.6.5 Klasyfikacja indywidualna w wyścigach

2.5.6.5.1 Zawodnicy, którzy nie przejechali wszystkich wymaganych okrążeń w wyścigu będą sklasyfikowani w następujący sposób:

- według ilości ukończonych okrążeń,

- w przypadku równej ilości ukończonych okrążeń decyduje kolejność ukończenia ostatniego zaliczonego okrążenia.

- warunkiem sklasyfikowania w wyścigu jest ukończenie co najmniej dwóch okrążeń.

W przypadku stwierdzenia sytuacji ex-aequo o kolejności sklasyfikowania decydował będzie lepszy czas w treningu kwalifikacyjnym.

2.5.6.5.2 Po zakończeniu wyścigów dodaje się uzyskane punkty przez poszczególnych zawodników i sporządza listę uzyskanych przez nich wyników. Zawodnik, który uzyskał najlepszy wynik zostaje zwycięzcą, a pozostali są sklasyfikowani w dalszej kolejności.

2.5.6.5.3 Jeżeli ilość zawodników w którejś z kategorii jest większa niż pojemność toru, dalsze wyniki indywidualne są ustalone na podstawie kolejności po treningu kwalifikacyjnym.

2.5.6.5.4 Przyjęty system musi być podany w Regulaminie na dany rok oraz Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

2.5.6.5.5 Zawodnik, który nie wystartował w treningu kwalifikacyjnym może stracić prawo startu w wyścigach. Ostateczną decyzję w tej sprawie niepodlegającą oprotestowaniu podejmuje Sędzia Główny. Przy dopuszczeniu zawodnika do dalszej części zawodów startuje on z ostatniego pola startowego.

2.5.6.5.6 Zawodnicy niestartujący oraz wykluczeni z Wyścigu nie zostają sklasyfikowani.

2.5.6.6 Klasyfikacja indywidualna w zawodach

2.5.6.6.1 Zwycięzcą rundy zostanie zawodnik na zasadach określonych w regulaminie poszczególnych Serii.

2.5.6.6.2 Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w danych zawodach jest przejechanie przez niego co najmniej 2 okrążeń w którymkolwiek wyścigu lub ukończenie przynajmniej jednego pełnego okrążenia w treningu kwalifikacyjnym.

2.5.6.6.3 Zawodnicy wykluczeni z zawodów otrzymują w klasyfikacji końcowej zawodów 0 punktów.

2.5.6.7 Końcowa klasyfikacja indywidualna w sezonie

2.5.6.7.1 Zasadą jest, że do końcowej klasyfikacji zawodnikowi liczone są punkty ze wszystkich odbytych rund - minus ilość rund przewidziana w Regulaminie na dany rok, w której zawodnik otrzymał najgorszy wynik lub nie wystartował, chyba że Regulaminy Pucharów stanowią inaczej. Zawodnik wykluczony

w rundzie otrzymuje 0 pkt. i wynik z tej rundy jest mu liczony do końcowej klasyfikacji.

2.5.6.7.2 Suma punktów decyduje o lepszym miejscu w klasyfikacji Serii.

W przypadku równej liczby punktów o miejscu decyduje:
a) większa liczba lepszych miejsc w zaliczonych rundach,
b) większa liczba lepszych miejsc w odrzuconych rundach,
c) większa liczba lepszych miejsc w wyścigach finałowych
d) w razie dalszej równości wyniki przyznaje się ex-aequo.

2.5.6.8 Klasyfikacja klubowa w zawodach

2.5.6.8.1 Klasyfikację klubową w zawodach prowadzi się automatycznie po zgłoszeniu dwóch zawodników z danego klubu. Na wynik klubu składa się suma punktów zdobytych przez minimum dwóch a maksimum trzech najlepszych zawodników z tego samego klubu.

2.5.6.8.2 Klasyfikacja Klubowa Mistrzostw.

O zdobyciu tytułu Klubowego Mistrza lub Wicemistrza decyduje suma wszystkich punktów składających się na wynik klubu zdobytych we wszystkich rundach.

2.5.6.8.3 W przypadku równej liczby punktów o lepszym miejscu klubu decyduje lepsze miejsce zawodnika danego klubu w klasyfikacji indywidualnej.

2.5.6.8.4 Zasady klasyfikacji teamów określone będą w Regulaminach Kategorii Pucharowych.

2.5.6.9 Klasyfikacja klubowa w sezonie

2.5.6.9.1 Do końcowej klasyfikacji Pucharów oraz Mistrzostw Okręgu lub Strefy w klasyfikacji klubowej liczone będą punkty zdobyte przez klub we wszystkich rundach.

2.5.6.9.2 Suma punktów decyduje o lepszym miejscu w klasyfikacji mistrzostw.

W przypadku równej liczby punktów o miejscu decyduje:
a) większa liczba lepszych miejsc w zaliczonych rundach,
b) większa liczba lepszych miejsc w odrzuconych rundach,
c) w razie dalszej równości wyniki przyznaje się ex-aequo.

2.5.6.10 Tytuły i symbole mistrzowskie

2.5.6.10.1 W konkurencji indywidualnej mogą być przyznane tytuły mistrza i dwóch wicemistrzów w danej kategorii. Symbolem przyznanego tytułu w Kartingowych Mistrzostwach Polski jest puchar ze znakiem PZM i odpowiednim napisem oraz szarfa. Symbolem przyznanego tytułu dla mistrzów i wicemistrzów stref i okręgów jest puchar ze znakiem PZM z odpowiednim napisem.

2.5.6.10.2 W klasyfikacji klubowej mogą być przyznane tytuły mistrzów i dwóch wicemistrzów danej kategorii zgodnie z regulaminami poszczególnych serii wyścigowych.

2.5.6.11 Klasyfikacja generalna dla kobiet w motorsporcie

Szczegółowy opis klasyfikacji oraz nagród przyznawanych dla kobiet opisany w Regulaminie KMP.

ROZDZIAŁ 3
ZAWODY PUCHAROWE I TOWARZYSKIE

§ 3.1
RODZAJE I ORGANIZACJA ZAWODÓW

3. 1. 1 Niezależnie od rozgrywek o Mistrzostwo Polski wskazane jest organizowanie ogólnopolskich zawodów pucharowych oraz otwartych regionalnych zawodów towarzyskich we wszystkich klasach i kategoriach.

3. 1. 2 Ogólnopolskie zawody pucharowe mogą być rozgrywane jako osobne imprezy lub dla poszczególnych kategorii razem z rundami Mistrzostw Polski.

3. 1. 3 Niezależnie od rozgrywek o Mistrzostwo Polski wskazane jest organizowanie ogólnopolskich zawodów pucharowych oraz otwartych regionalnych zawodów towarzyskich we wszystkich klasach i kategoriach.

3. 1. 4 Ogólnopolskie zawody pucharowe mogą być rozgrywane jako osobne imprezy lub dla poszczególnych kategorii razem z rundami Mistrzostw Polski. W zawodach pucharowych w klasyfikacji indywidualnej przyznane zostaną trofea zgodnie z regulaminami Pucharów.

3. 1. 5 W zawodach pucharowych w klasyfikacji klubowej przyznane zostaną trofea zgodnie z regulaminami Pucharów. W ogólnopolskich zawodach pucharowych obowiązują numery startowe przydzielane zgodnie z regulaminem pucharu. Dla zawodników startujących po raz pierwszy w danej kategorii numery startowe nada organizator zawodów w uzgodnieniu z Promotorem pucharu.

3. 1. 6 Zaleca się także organizowanie imprez o innym charakterze (np. konkursy zręczności jazdy, slalomy itp.) oraz na sprzęcie innym niż stosowany w oficjalnych rozgrywkach kartingowych w Polsce. W każdym jednak przypadku należy bezwzględnie przestrzegać wymogów bezpieczeństwa dla sprzętu i trasy określonych w RSK. W przypadku masowego charakteru takich imprez mogą one być dotowane przez ZO lub ZG PZM.
Regulaminy tych imprez muszą być zatwierdzone przez ZO lub ZG PZM.

3. 1. 7 Zaleca się rozgrywanie (jeżeli będzie istniało zainteresowanie) zawodów towarzyskich na używanym do tej pory sprzęcie kategorii popularnych oraz sprzęcie,

który nie jest używany w oficjalnych zawodach kartingowych, a spełnia wymogi bezpieczeństwa opisane w RSK. Decyzje w tej sprawie pozostawia się Okręgowym Komisjom Sportu Kartingowego poszczególnych okręgów PZM.

3. 1. 8 W celu wydłużenia sezonu kartingowego oraz promocji kartingu w okresie jesienno-zimowym wskazane jest rozgrywanie zawodów halowych oraz na torach lodowych.

3. 1. 9 W miarę możliwości należy organizować zawody także dla osób niepełnosprawnych na sprzęcie specjalnie do tego przygotowanym.

3. 1. 10 Na wniosek organizatora ZO PZM lub ZG PZM może dotować organizację ww. zawodów.

§ 3.2
ZAWODY PUCHAROWE, NARODOWE, CIK-FIA I TOWARZYSKIE

Zawodników startujących w zawodach Pucharowych obowiązują postanowienia zawarte w RSK, Krajowym Regulaminie Pucharu ROK Cup Poland, Krajowym Regulaminie Pucharu ROTAX MAX Challenge Poland oraz poniższe zapisy.

3.2.1 W **2026 roku** GKSK PZM ustanawia następujące zawody pucharowe:

3.2.1.1 Puchar ROK Cup Poland

3.2.1.2 Puchar ROTAX MAX Challenge Poland

3.2.2 Zasady rozgrywania zawodów CIK-FIA, Pucharowych i towarzyskich.

3.2.2.1 Zawody pucharowe rozgrywane będą w systemie przyjętym w regulaminie Pucharu/Serii.
Wybrany system obowiązuje przez cały sezon.

3.2.2.2 Obowiązują numery startowe jak dla Kartingowych Mistrzostw Polski i Pucharów Markowych.

3.2.2.3 Długości poszczególnych finałów zgodnie z zapisami regulaminów dla poszczególnych kategorii markowych.

3.2.2.4 Klub w danej kategorii będzie sklasyfikowany, jeżeli minimum dwóch jego zawodników, a maksimum 3 zostanie sklasyfikowanych w tej kategorii.

3.2.2.5 Zdobywcami Pucharu w poszczególnych kategoriach będą zawodnicy, którzy uzyskali najwięcej punktów w całym cyklu rozgrywek liczone zgodnie z zapisami Regulaminów Pucharów.

3.2.2.6 Klasyfikacja klubowa w danej kategorii liczona będzie jako suma punktów minimum 2, a maksymalnie 3 zawodników klubu sklasyfikowanych z najwyższą liczbą punktów w całym cyklu rozgrywek.
W przypadku równej liczby punktów uzyskanych przez kilka klubów o miejscu zajętym przez klub decydować będzie miejsce najlepszego zawodnika z każdego klubu.

3.2.2.7 Uroczyste zakończenie zawodów Pucharowych połączone z wręczeniem nagród może się odbyć w czasie zakończenia sezonu kartingowego.

3.2.2.8 Wszyscy zawodnicy startujący w Pucharze są zobowiązani umieścić logo PZM na przedniej owiewce karta.

3.2.3 Puchar ROK Cup Poland

3.2.3.1 Zawody w tej kategorii rozgrywane będą zgodnie z RSK i Regulaminem Krajowym Pucharu ROK Cup Poland na 2026 rok.
Ww. regulaminy opublikowane są na stronie PZM (*www.pzm.pl* - w dziale Karting / Regulaminy).

3.2.4 Puchar ROTAX MAX Challenge Poland

3.2.4.1 Zawody w tej kategorii rozgrywane będą zgodnie z RSK i Krajowym Regulaminem Sportowym Pucharu ROTAX MAX Challenge Poland 2026. Ww. regulaminy opublikowane są na stronie PZM (*www.pzm.pl* - w dziale Karting / Regulaminy).

ROZDZIAŁ 4
MISTRZOSTWA STREF I OKRĘGÓW

§ 4.1
ORGANIZACJA MISTRZOSTW STREFY

4.1.1 W Strefach przeprowadzone będą Rundy o Mistrzostwo Strefy. W przypadku małej liczby zawodników organizator może zarządzić wspólne wyścigi dla kategorii zbliżonych sprzętem i wiekiem zawodników.

4.1.2 Do udziału w Rundach o Mistrzostwo Strefy każdy klub lub inna organizacja społeczna uprawiająca sport kartingowy zrzeszona w PZM i posiadająca aktualną licencję klubową na uprawianie sportu kartingowego może zgłosić zawodnika zgodnie z pkt. 2.4.5.

4.1.3 Rundy Mistrzostw Strefy muszą być przeprowadzane wg Regulaminów Uzupełniających zatwierdzonych przez OKSK PZM (Gestora Strefy) i przedłożone do akceptacji GKSK PZM. Rundy o Mistrzostwo Strefy należy zaplanować tak, aby nie kolidowały z rundami KMP i innymi zawodami ogólnopolskimi oraz aby zminimalizować koszt zawodów i koszty dojazdu zawodników (ekip). Rozgrywki muszą być zakończone w takim terminie, aby Gestorzy Stref do końca października każdego roku przesłali do GKSK oficjalne końcowe wyniki Mistrzostw Strefy.

4.1.4 Zawody strefowe są zawodami otwartymi. Zawodnik może starować w obydwu strefach i być w nich klasyfikowany.

4.1.5 Trening kwalifikacyjny (na czas) należy przeprowadzić tylko w pierwszej rundzie. Miejsca startowe w następnych rundach będą przyznawane według klasyfikacji z rundy

poprzedniej. Nowi zawodnicy będą dopisywani do listy startowej wg kolejności zgłoszeń do zawodów.

4.1.6 Rundy strefowe mogą być przeprowadzane zgodnie z pkt. 2.5.6.

4.1.6.1 Decyzja o przyjęciu systemu rozgrywek pozostaje w gestii Okręgowych Komisji Sportu Kartingowego PZM (Gestorów Strefy) i organizatorów zawodów.

4.1.6.2 Zaleca się przyjęcie jednolitego systemu rozgrywek dla poszczególnych rund oraz dla całego systemu rozgrywek strefowych i przyjęcie systemu punktacji zgodnie z niniejszym RSK.

4.1.7 Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w zawodach jest przejechanie przez niego 2 okrążeń w którymkolwiek wyścigu lub ukończenie przynajmniej jednego pełnego okrążenia w treningu kwalifikacyjnym.

4.1.8 Po ostatnim wyścigu w każdej z kategorii (niezależnie od przyjętego systemu) karty muszą być umieszczone w Parku Zamkniętym, aż do wyczerpania czasu przeznaczonego na protesty. Dotyczy to wszystkich rund. Po ogłoszeniu wyników prowizorycznych zaleca się przeprowadzenie przez Komisję Techniczną kontroli zgodności z regulaminem kilku (najmniej trzech) wybranych kartów w każdej kategorii.

4.1.9 Kary za zachowanie zawodnika lub niezgodności jego sprzętu z Regulaminem muszą być zgodne z Rozdziałem 7.

4.1.10 Do klasyfikacji Mistrzostw Strefy (każdej osobno) zaliczone będą wyniki:

- w klasyfikacji indywidualnej ze wszystkich przeprowadzonych rund,
- w klasyfikacji klubowej ze wszystkich rund (minimum 2 - maksymalnie 3 sklasyfikowanych najlepszych zawodników danego klubu w poszczególnych rundach).

4.1.11 Wyniki Rund o Mistrzostwo Strefy muszą zostać wysłane do Biura Sportu i Turystyki PZM w terminie 48 godzin po zakończeniu zawodów.

4.1.12 Organizatorzy rund o mistrzostwo strefy są bezwzględnie zobowiązani do przekazania następujących dokumentów:

- Listy startowej,
- Protokół Komisji Technicznej po zawodach,
- Sprawozdania Sędziego Głównego (wraz z ewentualnymi załącznikami).
- Listy wyników z podaniem typów i marek podwozi, silnika i opon.
- Ww. dokumenty z rund o mistrzostwo strefy należy przesłać do Okręgowej Komisji Sportu Kartingowego (Gestora Strefy), w ciągu 48 godz. od zakończenia imprezy.
- Okręgowe Komisje Sportu Kartingowego (Gestorzy Stref) po zweryfikowaniu wyników rund o mistrzostwo strefy przekażą do GKSK PZM zestawienie zbiorcze wyników rozgrywek.
- Okręgowe Komisje Sportu Kartingowego (Gestorzy Stref), które nie dostarczą wyników w ww. terminie tracą prawo do częściowego zwrotu kosztów organizacji ww. rozgrywek.

4.1.13 Okręgi mają prawo ustanowić dodatkowe rozgrywki o Mistrzostwo Okręgu w dowolnych kategoriach. Regulaminy tych dodatkowych rozgrywek opracowują odpowiednie OKSK PZM i przedkładają do akceptacji GKSK PZM na 14 dni przed zawodami

4.1.14 W zawodach o Mistrzostwo Strefy i Okręgu stosuje się odpowiednio wszystkie zasady i przepisy niniejszego Regulaminu, a ewentualne odstępstwa czy zmiany muszą być opisane w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

4.1.15 W 2026 roku obowiązuje następujący podział na strefy:

4.1.15.1 Strefa Północno-Zachodnia.
W skład Strefy wchodzą następujące Okręgi PZM: Bydgoszcz, Szczecin, Gdańsk, Zielona Góra, Olsztyn, Poznań, Wrocław.

4.1.15.2 Strefa Centralno-Wschodnia.
W skład Strefy wchodzą następujące Okręgi PZM: Lublin, Białystok, Katowice, Kielce, Kraków, Łódź, Opole, Rzeszów, Warszawa.

4.1.16 Wszystkie zawody jednorundowe oraz wielorundowe organizowane przez OKSK PZM mogą się odbyć wyłącznie po akceptacji GKSK.

Terminy zawodów o mistrzostwa stref zostaną podane w komunikatach Gestorów Stref.

ROZDZIAŁ 5
REGULAMIN TECHNICZNY

Opracowany w oparciu o **2026 Technical Regulations (Updated on 03.07.2026)**

INFORMACJE WSTĘPNE

W zawodach krajowych ujętych w Kalendarzu Sportu Kartingowego 2026 dopuszcza się stosowanie:

- **Rejestratora Danych Uderzenia (IDR)** zgodnie z RSK 2026 pkt 5.4.3.6
- **Osłony tylnej** zgodnie RSK 2026:
    - **Grupa 2**
        - 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.
          lub
        - 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.
    - **Grupa 3**
        - 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.
          lub
        - 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.

§ 5.1
KLASYFIKACJA

Kategorie i grupy

Karty używane w zawodach dzielą się na następujące grupy i kategorie:

Grupa 1:

- KZ: Pojemność cylindra 125 cm³ - Kartingowe Mistrzostwa FIA wg Regulaminu KZ.

Grupa 2:

- KZ2: Pojemność cylindra 125 cm³ - Kartingowe Mistrzostwa FIA wg Regulaminu KZ2;
- OK: Pojemność cylindra 125 cm³ - Kartingowe Mistrzostwa FIA wg Regulaminu OK;
- OK - Junior: Pojemność cylindra 125 cm³ - Kartingowe Mistrzostwa FIA wg Regulaminu OK- Junior;
- OK-N: Pojemność cylindra 125 cm^3 - Klasa narodowa zgodnie z Regulaminem OK-N;
- OK-N Junior: Pojemność cylindra 125 cm^3 - Klasa narodowa zgodnie z Regulaminem OK-N Junior.

- E-Karting Junior: Napęd elektryczny maks. 60 V DC / 23 kW - Klasa Narodowa zgodnie z Regulaminem E-Karting
- E-Karting Senior: Napęd elektryczny maks. 60 V DC / 28 kW - Klasa Narodowa zgodnie z Regulaminem E-Karting

Grupa 3:

- Mini: Pojemność cylindra 60 cm³ - Klasa narodowa zgodnie z Regulaminem Mini;
- MiniXS: Pojemność cylindra 60 cm^3 - Klasa narodowa zgodnie z Regulaminem Mini;
- Mini E: Elektryczny układ napędowy o max. 60 V DC / 7,5 kW - Klasa narodowa zgodnie z Regulaminem Mini.

Grupa 4:

- Superkart: Pojemność cylindra 250 cm³

§ 5.2
PRZEPISY OGÓLNE

5.2.1 Karty i wszelkie modyfikacje muszą być zgodne z Regulaminami Technicznymi grupy i / lub kategorii, w której kart jest zgłoszony oraz z poniższymi Przepisami Ogólnymi. Wszystko, co nie jest dozwolone w Regulaminach Technicznych, jest zabronione.

5.2.2 Bezpieczeństwo kartów

Karty mogą brać udział w zawodach tylko wtedy, gdy spełniają normy bezpieczeństwa i są zgodne z Regulaminem. Muszą być zaprojektowane i utrzymywane w taki sposób, aby spełniały wymagania Regulaminu i nie stanowiły zagrożenia dla zawodnika i innych osób.

5.2.3 Zastosowanie Przepisów Ogólnych

Przepisy Ogólne mają zastosowanie do wszystkich grup i kategorii, chyba że Regulaminy Techniczne stanowią inaczej.

5.2.4 Obowiązkiem każdego zawodnika jest udowodnienie Sędziom Technicznym, że jego kart jest zgodny z Regulaminem przez cały czas trwania zawodów.

5.2.5 Modyfikacje

Wszystkie modyfikacje są zabronione, jeśli nie są jasno sprecyzowane w Karcie Homologacyjnej lub Regulaminie Technicznym danej kategorii lub ze względów bezpieczeństwa zaakceptowane przez CIK-FIA lub PZM/GKSK. Przez modyfikację rozumie się wszystkie działania prowadzące do zmiany wyglądu początkowego, pozycji, w odniesieniu do rysunków i fotografii homologowanych części oryginalnych zawartych w Karcie Homologacyjnej. Ponadto, każda modyfikacja lub montaż mające na celu zmianę wartości regulaminowej lub utrudniające kontrolę są uważane za domniemane oszustwo, a więc są zabronione.

5.2.6 Dodawanie materiału lub części

Wszelkie dodawanie lub mocowanie materiału lub części jest zabronione, jeśli nie jest jasno sprecyzowane w Karcie Homologacyjnej lub Regulaminie Technicznym danej kategorii lub ze względu bezpieczeństwa zaakceptowane przez CIK-FIA lub PZM/GKSK. Usunięty materiał nie może być użyty ponownie.

Doprowadzenie geometrii ramy po wypadku do stanu poprzedniego jest dozwolone przez

dodanie materiału niezbędnego do naprawy (metal podczas spawania itd.); inne części, które będą zużyte lub zniszczone nie mogą być naprawiane przez dodanie lub zamocowanie materiału, chyba, że co najmniej jeden zapis niniejszego Regulaminu wyjątkowo na to zezwala.

5.2.7 Stal magnetyczna

Stal konstrukcyjna lub stopowa stal konstrukcyjna spełniająca normy ISO 4948 i ISO 4949. Zabroniona jest stal stopowa, w której zawartość co najmniej jednego dodatku wynosi >5%.

5.2.8 Części kompozytowe

Wszystkie części wykonane z materiału kompozytowego są zabronione w kartach, z wyjątkiem siedzenia, podłogi, osłony łańcucha, zabezpieczenia tylnej tarczy hamulcowej, mocowania akumulatora, zaworów membranowych, tarcz ciernych sprzęgła i pierścieni zabezpieczających tylną zębatkę.

5.2.9 Masa

Masy wskazane dla każdej klasy są wartościami minimalnymi, które muszą być możliwe do sprawdzenia w każdej chwili zawodów i odczytane na wskaźniku wagi, niezależnie od dokładności pomiaru, z zawodnikiem normalnie wyposażonym do wyścigu (kask, rękawiczki
i buty).
Masa zmierzona na wadze, niezależnie od dokładności pomiaru, jest uważana za oficjalną. Każde naruszenie przepisów wykryte podczas kontroli w trakcie lub na zakończenie zawodów powoduje wykluczenie zawodnika z Treningu kwalifikacyjnego lub Wyścigu Kwalifikacyjnego lub Wyścigu Fazy Finałowej, po którym stwierdzono niezgodność.

5.2.10 Numery startowe

Numery startowe powinny być czarne na żółtym tle i powinny mieć, co najmniej 15 cm wysokości oraz szerokość linii 2 cm.
Muszą one być umieszczone na karcie przed badaniami kontrolnymi na osłonie kolumny kierownicy, po obu stronach w tylnej części osłon bocznych i osłonie tylnej.
Zawodnik jest w każdej chwili odpowiedzialny za to, żeby numery startowe były widoczne dla chronometrażu i osób urzędowych.
W przypadku mistrzostw, trofeów i pucharów kartingowych FIA, CIK-FIA może być wymagane umieszczenie reklamy na panelu przednim lub osłonie przedniej.
W przypadku wszystkich innych zawodów dozwolona jest tylko jednakowa reklama organizatora; w takim przypadku organizator musi dostarczyć naklejki. Ta reklama nie może mieć więcej niż 5 cm wysokości i może być przymocowana tylko na górnej lub dolnej części osłony przedniej.
Nazwisko i imię zawodnika musi być umieszczone z przodu osłony bocznej nadwozia. Dopuszcza się umieszczenie logo Klubu przy regulaminowej nalepce z nazwiskiem i imieniem zawodnika oraz reklamy własnych sponsorów.
Podczas treningów wolnych organizowanych w przeddzień zawodów, które ujęte są w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, zawodnik obowiązany jest do posiadania numerów startowych takich, z jakimi będzie startował w zawodach. Niespełnienie tego warunku spowoduje niedopuszczenie do treningu.

5.2.11 Elektroniczny pomiar czasu i elektroniczne liczniki okrążeń

Elektroniczny system pomiaru czasu jest obowiązkowy we wszystkich Kartingowych

Mistrzostwach, Trofeach i Pucharach FIA i powinien być typu „MY LAPS" lub podobny. Należy zachować system ręczny lub drugi elektroniczny system pomiaru czasu.

5.2.11.1 Transponder

Zgodnie z instrukcją obsługi aparatury AMB, ustala się sposób mocowania transponderów (kostek) współpracujących z aparaturą AMB:

- transponder musi być zamontowany na tylnej części fotela,
- transponder musi być zamontowany w uchwycie pionowo.

5.2.12 Akumulator

Dozwolone są tylko suche, szczelne (bezobsługowe) akumulatory.

Należy przestrzegać odpowiednich instrukcji użytkowania zalecanych przez producenta, a także sprawdzić obecność oznaczeń „EC" i dla baterii „litowej". Muszą być umieszczone w wewnętrznym obrysie podwozia.

5.2.13 Kamery

5.2.13.1 Dopuszczalne jest zamontowane kamery wyłącznie na czas treningów wolnych. Montaż na osłonie bocznej, chłodnicy lub wysięgniku mocowanym do śruby mocowania wspornika fotela, przy pomocy oryginalnego uchwytu. Ponadto kamera i wysięgnik mocowania kamery muszą posiadać dodatkowe zabezpieczenie przed odpadnięciem od karta.

Jeżeli sposób montażu kamery zostanie uznany przez sędziów technicznych za niebezpieczny, mogą oni zażądać usunięcia kamery.

Bezpieczeństwo zawodnika i innych zawodników jest dla Organizatora sprawą nadrzędną.

Dopuszcza się pozostawienie uchwytu kamery w pozostałej części zawodów, a protesty na tą okoliczność nie będą przyjmowane.

Wysięgnik mocowania kamery musi być zdemontowany na czas zawodów. Montaż kamer na kasku lub elementach ubioru jest zabroniony.

5.2.13.2 W celach promocyjnych organizatorowi zawodów zezwala się na założenie kamery pokładowej na karcie wybranego zawodnika.

Decyzję o założeniu kamery pokładowej zawodnikowi podejmuje Dyrektor Zawodów, który zobowiązany jest tym fakcie poinformować Sędziego Głównego i Kierownika Komisji Technicznej.

Waga kamery wchodzi w skład całkowitej masy karta z zawodnikiem. Zawodnik nie może odmówić zainstalowania kamery w swoim karcie. Protesty kwestionujące wybór zawodnika oraz protesty na niezgodność sprzętu spowodowaną założeniem kamery/mocowania kamery nie będą przyjmowane.

5.2.14 Rejestrowanie danych

Rejestracja danych jest dozwolona, ale musi odbywać się zgodnie z kategorią, do której kart został zgłoszony.

Wszystkie niedozwolone czujniki muszą zostać usunięte przed rozpoczęciem zawodów.

5.2.15 Telemetria

System telemetryczny przez Bluetooth lub Wi-Fi jest dozwolony do przesyłania danych

z rejestratora do komputera, o ile jest on zintegrowany z rejestratorem. Przesyłanie danych jest dozwolone tylko wtedy, gdy silnik nie pracuje.

5.2.16 Komunikacja

Jakikolwiek system komunikacji między zawodnikiem na torze i każdą inną jednostką lub osobą jest zabroniony.

5.2.17 Połączenia pomiędzy kartem i zawodnikiem.

Wszelkie połączenia, mechaniczne za pomocą kabla lub rurki lub elektroniczne, między kartem (lub zamontowanym na nim systemem) a zawodnikiem są niedozwolone.

5.2.18 Pomoce w prowadzeniu

Jeżeli Regulamin Techniczny na to nie zezwala, pomoce w prowadzeniu pojazdu w jakimkolwiek kształcie i formie (mechaniczne lub elektroniczne) są niedozwolone.

5.2.19 Szerokość rozstawu kół

Szerokość rozstawu kół definiuje się jako odległość między dwiema zewnętrznymi płaszczyznami każdego koła na tej samej osi.

§ 5.3
KART

5.3.1 Wymagania ogólne:

5.3.1.1 Kart składa się z ramy podwozia (z nadwoziem lub bez), opon i silnika. Musi spełniać następujące warunki ogólne:

- Pozycja zawodnika: na siedzeniu, stopy skierowane do przodu.
- Liczba kół: 4.
- Osprzęt: użycie tytanu w podwoziu jest zabronione.
- Jakikolwiek rodzaj zawieszenia elastycznego lub przegubowego jest zabroniony.
- Elementy amortyzujące hydrauliczne, pneumatyczne lub mechaniczne są zabronione we wszystkich kartach.

§ 5.4
PODWOZIE

5.4.1 Opis części wyposażenia:

Podwozie składa się z:

a) ramy podwozia

b) głównych części podwozia

c) pomocniczych części podwozia: w celu zapewnienia kartowi solidnej konstrukcji mogą być montowane specjalne rury i kształtowniki (części pomocnicze). Jednakże nie mogą one stwarzać zagrożenia dla zawodnika i innych zawodników.

5.4.2 Modyfikacje i identyfikacja

Podwozie może być modyfikowane w ramach wymiarów opisanych w Karcie Homologacyjnej i Regulaminie Technicznym.

Homologowane podwozie musi być zgodne z:

- informacjami zawartymi w Karcie Homologacyjnej,

- informacjami zawartymi w Regulaminie Technicznym

5.4.3 Rama podwozia:

5.4.3.1 Funkcja:

– Przede wszystkim stanowi główny element nośny karta.

– Służy do trwałego połączenia głównych części należących do podwozia oraz dołączenia części pomocniczych.

– Zapewnia kartowi niezbędną wytrzymałość na działanie obciążeń powstałych podczas ruchu.

5.4.3.2 Opis:

Rama podwozia jest główną, nośną częścią całego karta. Służy jako podstawa dla głównych części podwozia i zawiera części pomocnicze podwozia.

Musi być dostatecznie wytrzymała, aby mogła pochłaniać obciążenia powstałe podczas ruchu karta.

5.4.3.3 Wymagania:

- Konstrukcja z rur o przekroju cylindrycznym ze stali magnetycznej (pkt 5.4.3.4).

- Struktura monolityczna z przyspawanymi częściami, nie odłączalnymi, w tym wsporniki osi tylnej oraz wsporniki kół przednich.

- Bez przegubów (ze stopniem swobody w jednej, dwóch lub trzech osiach).

- Elastyczność ramy podwozia odpowiednia dla granic sprężystości konstrukcji rurowych.

5.4.3.4 Materiał

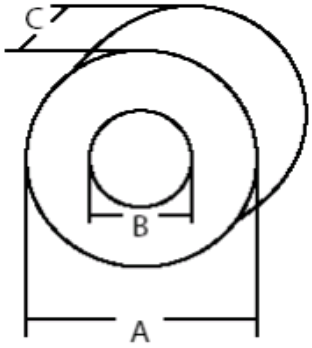
Stal konstrukcyjna lub stopowa stal konstrukcyjna spełniająca normy ISO 4948 i ISO 4949.

Zabroniona jest stal stopowa, w której zawartość co najmniej jednego dodatku wynosi > 5%.

Zastosowana stal magnetyczna musi pozytywnie przejść test „siły przyciągania" magnesu, posiadającego osiowe pole magnetyczne i którego masa jest poddana sile ciężkości. Magnes musi pozostać przyklejony w każdym punkcie do powierzchni rur ramy podwozia.

Przed tym testem, powierzchnie styku muszą być pozbawione jakiejkolwiek obróbki wykończającej przy pomocy materiału ściernego.

Magnes do kontroli stali:



Nazwa	Skrót	Jednostki	Wartości	Tolerancje
Typ			Wet SXP anistrope	
Gradacja			Ferrite Y30BH	
Wymiar A		Mm	72	+/- 1.44
Wymiar B		Mm	32	+/- 0.64
Wymiar C		Mm	10	+/- 0.1
Remanencja	Br	G (Gauss)	3900	+/- 100
Koercja	Hc	Oe (Oersted)	2900	+/- 100
Gęstość energii	Bhmax	MGOe Mega Gauss Oersted	3,6	+/- 0.2
Gęstość	P	g/cm^3	4,9	
Masa		G	149,1 min 171,4 max	

W każdych okolicznościach może być przeprowadzona analiza chemiczna (lub np. spektrotestem) i wynik jest nadrzędny nad wynikiem testu „siły przyciągania" magnesu - badanie kontrolne lub po proteście.

5.4.3.5 Identyfikacja

Tabliczka identyfikacyjna musi znajdować się na jednej z głównych rur podwozia. Musi być wyraźnie widoczna i czytelna przez cały czas.

5.4.3.6 Rejestrator Danych Uderzenia (IDR)

Od 1.01.2026 r. w Mistrzostwach, Pucharach i Trofeach Kartingowych FIA obowiązkowe jest zainstalowanie Rejestratora Danych Uderzenia.

Od 1.01.2026 r. w przypadku innych międzynarodowych zawodów kartingowych zaleca się zainstalowanie Rejestratora Danych Uderzenia (IDR).

Od 1.01.2027 r. w międzynarodowych zawodach kartingowych obowiązkowe jest zainstalowanie Rejestratora Danych Uderzenia (IDR).

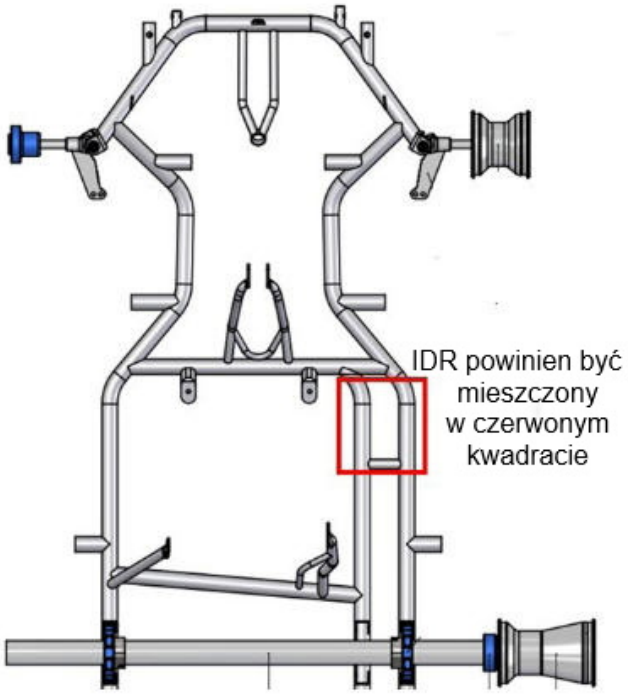
IDR musi być zawsze sprawny. Dane zarejestrowane przez IDR muszą być w każdej chwili udostępniane na żądanie FIA lub ASN. Prawa własności do wszystkich danych zarejestrowanych przez IDR na stałe przysługują FIA i/lub ASN.

IDR musi zostać zakupiony i zainstalowany zgodnie z Listą Techniczną nr 113.

IDR musi być umieszczony na wymiennej płycie. Tabliczka musi być poziomo i mechanicznie zamocowana do podwozia, po prawej stronie fotela, pod tłumikiem wlotowym, patrz poniższy rysunek.

Kod QR IDR musi być zawsze dostępny i widoczny.

IDR musi być skierowany strzałką do przodu, równolegle do osi podłużnej.



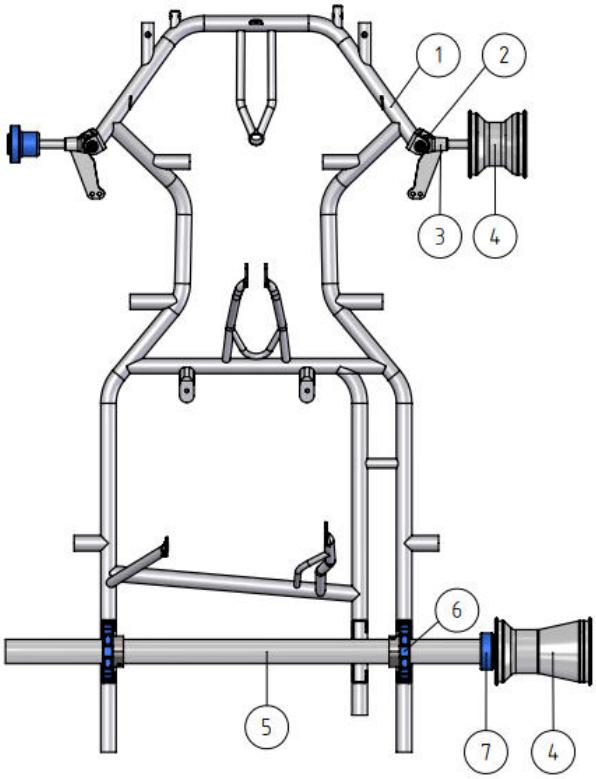
5.4.4 Główne części podwozia:

5.4.4.1 Funkcja

Przenoszenie sił od toru na ramę podwozia wyłącznie przez opony.

5.4.4.2 Opis

RYSUNEK TECHNICZNY nr 1.0A - Podwozie



Wszystkie części przenoszące siły od toru na ramę wyłącznie przez opony:
1. Wsporniki przedniej osi.
2. Sworzeń zwrotnicy.
3. Zwrotnice.
4. Felgi.
5. Tylna oś.
6. Wsporniki tylnej osi.
7. Piasta.

5.4.4.3 Wymagania

Wszystkie główne części podwozia muszą być solidnie połączone ze sobą lub z ramą podwozia.

Wymagana jest sztywna konstrukcja, brak przegubów (ze stopniem swobody w jednej, dwóch lub trzech osiach).

Połączenia przegubowe dozwolone są tylko w przypadku typowego mocowania zwrotnic i dla mechanizmu kierowniczego.

5.4.4.4 Tylna oś

Średnica tylnej osi musi być zgodna z kategorią, w której zgłoszony jest kart.

We wszystkich kategoriach oś tylna musi być wykonana ze stali magnetycznej.

Każda oś tylna musi mieć od wewnątrz i na zewnątrz zaokrągloną krawędź lub fazkę o maksymalnej średnicy odpowiadającej grubości osi. Faza nie może mieć ostrych krawędzi.

W KZ/KZ2 tylna oś może mieć tylko cztery rowki wpustowe: po jednym dla lewej i prawej piasty, jeden dla tarczy hamulcowej i jeden dla koła łańcuchowego tylnej osi.

Powyższe regulacje nie dotyczą osi tylnych z wpustami sworzniowymi i bez rowków wpustowych.

Grubość ścianki osi zależy od średnicy zewnętrznej osi.

Minimalna grubość tylnej osi na całej długości (za wyjątkiem wpustów na kliny) musi wynosić:

Tabela zależności grubości osi tylnej w funkcji średnicy zewnętrznej				
Maksymalna średnica zewnętrzna (mm)	Minimalna grubość ścianki (mm)		Maksymalna średnica zewnętrzna (mm)	Minimalna grubość ścianki (mm)
50,0	1,9		38,0	3,2
49,0	2,0		37,0	3,4
48,0	2,0		36,0	3,6
47,0	2,1		35,0	3,8
46,0	2,2		34,0	4,0
45,0	2,3		33,0	4,2
44,0	2,4		32,0	4,4
43,0	2,5		31,0	4,7
42,0	2,6		30,0	4,9
41,0	2,8		29,0	5,2
40,0	2,9		> 28,0	Pełna
39,0	3,1			

Każda oś tylna musi posiadać naklejkę identyfikacyjną CIK-FIA właściwą dla producenta.

Naklejkę należy nakleić w bezpieczny sposób po prawej stronie wewnętrznej części osi, 5 mm od końca, w taki sposób, że nie można jej usunąć bez zniszczenia.

Naklejka identyfikacyjna CIK-FIA

Naklejka zawiera następujące informacje:

Numer seryjny: 3 cyfry poprzedzone literą, charakterystyczne dla każdego producenta.

Wymiary: 20 x 20 mm.

Tylna oś zamontowana do podwozia nie musi pochodzić od tego samego producenta, co podwozie.

5.4.5 Pomocnicze części podwozia:

5.4.5.1 Funkcja

Części pomocnicze podwozia obejmują wszystkie elementy, które nie są częścią podwozia głównego i przyczyniają się do prawidłowego funkcjonowania karta pod warunkiem, że są zgodne z Regulaminem.

5.4.5.2 Opis

Części pomocnicze są to mocowania, połączenia i punkty mocowania przyspawane do ramy dla układu kierowniczego, pedałów, siedzenia z czterema wspornikami siedzenia, stabilizatorów, zderzaków, chłodnicy (chłodnic), hamulców, tłumika wlotowego, silnika, wydechu, tłumika wydechu i płyty ślizgowe podwozia.

Stabilizatory należy łączyć tylko z głównymi rurami ramy podwozia.

Części pomocnicze podwozia obejmują również wewnętrzne wzmocnienie głównych rur podwozia (maksymalna długość 250 mm) między wspornikiem osi a wspornikiem silnika.

Płyty ślizgowe podwozia muszą chronić tylko rury i muszą być wykonane z tworzywa sztucznego lub materiału kompozytowego.

5.4.5.3 Wymagania

Części pomocnicze muszą być skutecznie przymocowane.

Dopuszczalne są połączenia elastyczne.

Wszystkie części wpływające na normalne działanie karta muszą być zgodne z Regulaminem.

Wszystkie części muszą być przymocowane w taki sposób, aby się nie odłączyły podczas ruchu karta.

5.4.5.4 Pedały/zestawy pedałów

Niezależnie od ich położenia, pedały nie mogą wystawać przed podwozie, łącznie ze zderzakiem.

Pedał hamulca musi być umieszczony przed pompą główną.

Pedał przyspieszenia musi być wyposażony w sprężynę powrotną.

Połączenie mechaniczne między pedałem przyspieszenia a gaźnikiem jest obowiązkowe.

Zestawy pedałów umożliwiające dopasowanie położenia pedałów do stóp zawodnika mogą być używane tylko wtedy, gdy zostały dostarczone przez producenta podwozia.

5.4.5.5 Układ kierowniczy

Układ kierowniczy składa się z kierownicy, piasty kierownicy, kolumny kierownicy, wspornika kolumny kierownicy i dwóch ramion kierownicy połączonych ze zwrotnicami.

Między kierownicą, a piastą można zastosować podkładkę dystansową.

Chociaż jest to połączenie przegubowe, układ kierowniczy może poruszać się tylko w jednej osi, gdy kart jest w ruchu. Wszystkie inne osie są akceptowane tylko w ich normalnym mechanicznym zakresie luzu.

Wszystkie części muszą być solidnie połączone ze sobą za pomocą śrub. Sposób mocowania musi zapewniać maksymalne bezpieczeństwo (zawleczki, nakrętki samozabezpieczające).

5.4.5.5.1 Kierownica

Kierownica musi być wykonana z obręczy ciągłej, nie zawierającej w swoim podstawowym kształcie kątów rozwartych (180-360 °). Górna i dolna część obwodu mogą być proste lub mieć inny promień niż reszta koła. Obręcz kierownicy musi być wykonana jako konstrukcja metalowa ze stali lub aluminium. Piasta kierownicy musi być solidnie przymocowana do kolumny za pomocą, co najmniej jednej śruby M6 (klasy minimum 8.8) i nakrętki samozabezpieczającej.

5.4.5.5.2 Kolumna kierownicy

Kolumna kierownicy musi być zamontowana do podwozia za pomocą wspornika i przegubu. Musi być zamocowana za pomocą nakrętki ustalającej dolną część łożyska i dwóch wsporników kolumny kierownicy.

Kolumna kierownicy musi mieć minimalną średnicę 18,0 mm, minimalną grubość ścianki 1,8 mm i być wykonana ze stali magnetycznej. Kolumna kierownicy i przeguby nie muszą pochodzić od tego samego producenta co samo podwozie.

5.4.5.5.3 Drążki kierownicze

Drążki kierownicze można regulować za pomocą przegubów kulowych na każdym końcu ramienia. Muszą być wykonane z aluminium lub stali i być bezpiecznie zamocowane za pomocą samozabezpieczających nakrętek i śrub.

5.4.5.5.4 Urządzenia na kierownicy

Żadne urządzenie sterujące (takie jak wyświetlacz) zamontowane na kierownicy nie może wystawać więcej niż 20 mm od płaszczyzny wyznaczonej przez przód kierownicy ani mieć ostrych krawędzi. Patrz rysunek techniczny nr 1.2.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 1.2 - Kierownica

5.4.5.6 Płyta podłogowa

Obowiązkowe jest posiadanie płyty podłogowej wykonanej ze sztywnego materiału, rozciągającej się od środkowej poprzeczki ramy do przodu ramy podwozia.

Płyta podłogowa musi całkowicie mieścić się w obwodzie utworzonym przez główne rury, tj. środkową rozpórkę, rury podłużne i przód ramy podwozia, bez wystawania poza centralną oś rur widzianą z góry. Musi być wykonana z jednego elementu, a jej powierzchnie muszą być jednolite, solidne, sztywne, nieprzepuszczalne, gładkie, bez żeber i o stałej grubości.

Musi być obramowana bocznie rurą lub obręczą zapobiegającą zsuwaniu się stóp zawodnika z płyty podłogowej.

Płyta podłogowa może być perforowana, ale otwory nie mogą mieć średnicy większej niż 10 mm i muszą być oddalone od siebie co najmniej o czterokrotną ich średnicę.

Dodatkowo dozwolone są dwa otwory o maksymalnej średnicy 35 mm umożliwiające dostęp do kolumny kierownicy.

Płyta podłogowa może być wykonana z materiału kompozytowego.

5.4.5.7 Zbiornik paliwa

Każdy pojemnik zawierający paliwo zasilające silnik.

Zbiornik paliwa musi być bezpiecznie przymocowany do podwozia i zaprojektowany w taki sposób, aby ani zbiornik, ani przewody, (które muszą być elastyczne) nie stwarzały niebezpieczeństwa wycieku podczas zawodów.

Zdecydowanie zaleca się stosowanie szybko złącznych uchwytów mocowanie zbiornika do podwozia.

Zbiornik paliwa nie może być w żaden sposób ukształtowany tak, aby działał jak urządzenie aerodynamiczne.

Musi zasilać silnik tylko przy normalnym ciśnieniu atmosferycznym. Oznacza to, że poza pompą paliwową umieszczoną pomiędzy zbiornikiem paliwa, a gaźnikiem, niedopuszczalny jest jakikolwiek układ (mechaniczny lub nie), który może mieć wpływ na ciśnienie wewnętrzne zbiornika paliwa.

Zbiornik paliwa należy koniecznie umieścić pomiędzy głównymi rurami ramy podwozia, przed siedzeniem i za osią obrotu przednich kół.

5.4.5.8 Fotel

Fotel musi być tak zaprojektowany, aby uniemożliwić zawodnika poruszanie się na boki lub do przodu podczas pokonywania zakrętów lub hamowania.

Może być wykonany z materiału kompozytowego.

Dla Grupy 3 zalecane są wysokie siedzenia zgodne z normą FIA 8873-2018.

5.4.5.8.1 Podkładki wzmacniające

Do podparcia górnej części fotela wymagane są podkładki wzmacniające. Muszą mieć minimalną grubość 1,5 mm, minimalną powierzchnię 13 cm^2 i minimalną średnicę 40 mm.

5.4.5.8.2 Wsporniki i podpórki do siedzenia

Wszystkie mocowania wsporników muszą mieć połączenia śrubowe lub być przyspawane na każdym końcu. Jeśli te wsporniki nie są używane, muszą być zdemontowane z ramy i z fotela.

5.4.5.9 Zderzaki

Zderzaki przednie i boczne są obowiązkowe. Muszą być wykonane z okrągłych rurek ze stali magnetycznej.

Zderzaki muszą być zgodne z kategorią, w której zgłoszony jest kart.

W grupach 1, 2 i 3 muszą być homologowane z nadwoziem.

§ 5.5
NADWOZIE

5.5.1 Nadwozie

Nadwozie składa się ze wszystkich części karta, które są owiewane strugami powietrza, innych niż części mechaniczne określone w § 5.4 i § 5.9 oraz zbiornik paliwa.

5.5.1.1 Elementy nadwozia

Nadwozie musi być zgodne z kategorią, w której zgłoszony jest kart. W zależności od klasy musi składać się z jednej osłony przedniej, jednego zestawu montażowego osłony przedniej, jednej osłony kolumny kierownicy, dwóch osłon bocznych i jednej osłony kół tylnych.

5.5.1.2 Materiał

Włókno węglowe, kevlar i włókno szklane są zabronione.

Nadwozie musi być nienagannie wykończone, nie może mieć prowizorycznego charakteru i nie może mieć ostrych krawędzi. Z wyjątkiem zabezpieczeń tylnych kół minimalny promień zaokrągleń i krawędzi wynosi 5 mm.

W przypadku użycia tworzywa sztucznego nie może być możliwości odłamania go, a w przypadku pęknięcia nie może mieć żadnych ostrych krawędzi.

Może mieć dowolny kolor.

5.5.2 Osłona tylnych kół

W grupach 1, 2 i 3 obowiązkowe jest stosowanie homologowanego zabezpieczenia kół tylnych, które musi być zgodne z kategorią, w której zgłoszony jest kart.

Osłona tylnych kół musi być wykonana z lanego plastiku, bez wypełnienia pianką i nie może stwarzać żadnego zagrożenia pod względem bezpieczeństwa.

W żadnym wypadku nie może znajdować się powyżej płaszczyzny wyznaczonej przez górną część tylnych kół.

Powierzchnia osłony kół tylnych musi być jednolita i gładka; osłona kół tylnych nie może zawierać nacięć lub otworów innych niż homologowane.

Zewnętrzne części homologowanej osłony tylnych kół muszą mieć kolor wyraźnie różniący się od głównej części osłony tylnych kół.

Osłona tylnych kół musi być przymocowana do homologowanego podwozia w dwóch punktach za pomocą dwóch homologowanych wsporników z osłoną. Wsporniki te muszą być zamontowane (ewentualnie za pomocą systemu elastycznego) na dwóch głównych rurach podwozia (z zachowaniem homologowanego wymiaru F - patrz rysunek techniczny nr 2.0 i 3.0).

Wspornik ten, ale nie samo zabezpieczenie tylnych kół lub wspornik, do którego jest zamontowany, można przymocować do podwozia za pomocą linki lub opaski kablowej.

Tylko producent podwozia może modyfikować podwozie w celu dopasowania mocowania osłony tylnych kół.

5.2.2.1 Osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół

W grupach 1, 2 i 3 obowiązkowe jest stosowanie homologowanej osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół, zgodnej z kategorią, do której zgłoszony jest kart.

Homologacja osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół podlega przepisom Regulaminu Homologacji.

Osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół musi składać się z trzech części: jednej osłony tylnej i dwóch zabezpieczeń tylnych kół.

Zabezpieczenia tylnych kół muszą być wykonane metodą formowania wtryskowego. Osłona tylna musi być wykonane metodą formowania pneumatycznego bez wypełnienia piankowego i nie może stwarzać zagrożenia dla bezpieczeństwa.

Zabezpieczenia tylnych kół muszą być przymocowane do osłony tylnej.

Powierzchnia osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół musi być jednolita i gładka; nie może zawierać wycięć ani otworów innych niż homologowane.

Osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół musi być przymocowana do homologowanego podwozia w co najmniej dwóch punktach za pomocą homologowanych wsporników. Wsporniki te muszą być zamontowane (ewentualnie za pomocą elastycznego systemu) na dwóch głównych rurach podwozia (z zachowaniem homologowanego wymiaru F).

Ten wspornik, ale nie sama osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół lub wspornik, na którym jest zamontowana, można przymocować do podwozia za pomocą linki lub opaski zaciskowej.

Modyfikację podwozia w celu zamontowania osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół może przeprowadzić wyłącznie producent podwozia.

§ 5.6
HAMULCE

5.6.1 Funkcja

Układ hamulcowy musi być zgodny z kategorią, w której zgłoszony jest kart.

Hamulce muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Hamulce muszą być hydrauliczne.

W przypadku kategorii bez skrzyni biegów hamulec musi działać jednocześnie na tylne koła, układ hamulcowy działający na przednie koła jest zabroniony.

Dopuszczalne jest mechaniczne połączenie pedału przyspieszenia i hamulca za pomocą jednej linki i dwóch krążków, jako swego rodzaju zabezpieczenie tak, aby nie można było używać obu pedałów jednocześnie.

W przypadku kategorii ze skrzynią biegów muszą one działać na wszystkie cztery koła i muszą mieć niezależne przednie i tylne systemy hamulcowe. W przypadku awarii jednego z układów drugi musi zagwarantować hamowanie na dwóch przednich lub tylnych kołach.

5.6.2 Sterowanie hamulcem

Sterowanie hamulcem, tj. połączenie między pedałem, a pompą (pompami), musi być podwójne dla bezpieczeństwa i zawsze zgodne z homologacją podwozia, z którym jest homologowane.

Żeby linka spełniała wymogi homologacji musi mieć minimalną średnicę 1,8 mm.

5.6.3 Tarcze hamulcowe

Dozwolone są tarcze hamulcowe ze stali, stali nierdzewnej lub żeliwa.

Powierzchnia tarcz hamulcowych może być modyfikowana poprzez szlifowanie, wiercenie, rowkowanie, ale wyłącznie przez producenta i na jego wyłączną odpowiedzialność.

Zmodyfikowane tarcze hamulcowe muszą być zgodne z wymiarami opisanymi w homologacji.

5.6.4 Okładzina cierna tarczy hamulcowej

Materiałem ciernym klocków hamulcowych obowiązującym we wszystkich kategoriach może być: teflon, nylon, Delrin, włókno węglowe, kevlar, Rilsan lub równoważne twarde tworzywo.

Jeśli tarcza hamulcowa wystaje poniżej lub jest na poziomie głównych rur ramy podwozia, zabezpieczenie musi być umieszczone z boku tarczy względem osi wzdłużnej podwozia lub pod tarczą.

5.6.5 Osłony przeciwdeszczowe na tarcze i zaciski

W przypadku wyścigu mokrego dopuszcza się zakładanie osłon przeciwdeszczowych na zaciski i tarcze. Muszą być wykonane profesjonalnie i prawidłowo zamocowane do zwrotnicy.

5.6.6 Chłodzenie hamulców

Tarcza i zacisk hamulca tylnego mogą być chłodzone profesjonalnie wykonaną rurą chłodzącą hamulec. Musi być bezpiecznie zamocowany, nie sięgać dalej niż siedzenie i nie może wystawać pod podwozie.

5.6.7 Pedał hamulca

Pedał w jakimkolwiek położeniu nie może wystawać poza podwozie, łącznie ze zderzakiem przednim.

Pedał hamulca musi być umieszczony przed pompą hamulcową.

§ 5.7
KOŁA: FELGI I OPONY

5.7.1 Koła

Koło składa się z obręczy wyposażonej w oponę pneumatyczną, z dętką lub bez.

Zestaw kół oznacza dwa przednie i dwa tylne koła.

Tylko opony mogą stykać się z podłożem, gdy zawodnik siedzi w karcie.

Dozwolone jest tylko stosowanie opon tej samej marki i tego samego typu.

Koła należy pompować wyłącznie powietrzem z otoczenia.

Maksymalne ciśnienie do montażu: 4,0 bary.

Mocowanie kół do piast i osi należy wykonać za pomocą samozabezpieczających nakrętek i śrub M8.

Koła można wyważyć. Ciężarki wyważające należy mocować wyłącznie do felg.

Niedozwolone jest jakiekolwiek podgrzewanie kół powyżej aktualnej temperatury otoczenia lub zmiękczanie opon, sztucznie lub inny sposób.

Każdy system lub zawór regulujący, ograniczający lub monitorujący ciśnienie w oponach, gdy koło jest w użyciu, jest niedozwolony.

5.7.2 Wymiary kół

	Grupy 1 i 2		**Grupa 3**	
5-calowe koło	Przód	Tył	Przód	Tył
Maksymalna średnica zewnętrzna	280,0 mm	300,0 mm	260,0 mm	290,0 mm
Maksymalna szerokość	135,0 mm	215,0 mm	120,0 mm	150,0 mm

Powyższe wartości to maksymalne wymiary kół, z oponą zamontowaną na feldze i napompowaną ciśnieniem powietrza **0,5** bar.

5.7.3 Felgi

W grupach 1, 2 i 3 dozwolone są tylko 5-calowe felgi zgodne z załączonym rysunkiem technicznym nr 1.1.

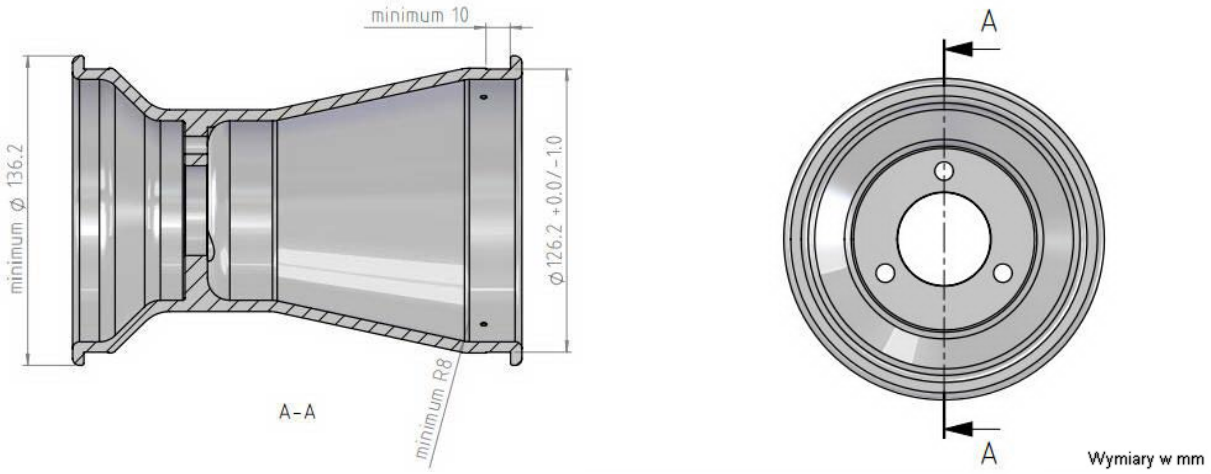
Średnica mocowania opony na feldze 5-calowej: 126,2 mm z tolerancją średnicy obręczy +0 /-1 mm

Szerokość zamocowania opony: minimum 10,0 mm.

Średnica zewnętrzna dla felg 5-calowych: minimum 136,2 mm.

Promień ułatwiający wyważenie koła w jej wgłębieniu: 8 mm.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 1.1 - Felga 5”



5.7.4 Opony

We wszystkich grupach opony muszą być homologowane.

Wszelkie modyfikacje homologowanej opony są zabronione.

We wszystkich kategoriach podgrzewanie i chłodzenie opon dowolną metodą, a także bieżnikowanie lub obróbka opon dowolną substancją chemiczną jest zabronione.

Opony typu radialnego lub asymetrycznego są zabronione we wszystkich kategoriach.

Jednak symetria między lewą i prawą stroną bieżnika może zostać przesunięta w stosunku do środkowej części opony.

5.7.4.1 Unieruchamianie opon

W grupach 1 i 2 dla kół przednich i tylnych obowiązujące jest unieruchamianie opon na felgach za pomocą minimum trzech kołków (śrubek) na zewnętrznej części felgi.

5.7.5. Piasta koła

Jedynym celem piasty koła jest umożliwienie przeniesienia sił między obręczą koła a podwoziem.

§ 5.8
BALAST

Zezwala się na dociążenie karta przez jeden lub kilka dodatkowych obciążników, pod warunkiem, że balast będzie się składał z solidnych elementów, przymocowanych do ramy podwozia, części pomocniczej podwozia (z wyjątkiem zderzaków) lub siedzenia.

Maksymalna waga pojedynczego obciążnika: 5,0 kg.

Obciążniki wspólnie zamocowane liczą się jak pojedynczy obciążnik.

Obciążnik powinien być przymocowany co najmniej dwoma śrubami:

0,0 - 2,5 kg o minimalnej średnicy 6 mm,

2,6 - 5,0 kg o minimalnej średnicy 8 mm.

Jeśli obciążnik jest przymocowany do części pomocniczej podwozia, wszystkie śruby mocujące część pomocniczą do ramy podwozia powinny mieć taką samą minimalną średnicę jak ta, która służy do zamocowania samego obciążnika.

Podkładki wzmacniające są obowiązkowe w celu zamocowania obciążnika do siedzenia.

Podkładka musi mieć minimalną grubość 1,0 mm i minimalną średnicę 20 mm.

§ 5.9
SILNIK

5.9.1 Przepisy ogólne

Silnik musi być zgodny z kategorią, w której jest kart zgłoszony.

Jako silnik uznaje się zespół napędowy pojazdu, gotowy do pracy, zawierający cylinder, skrzynię korbową, ewentualnie skrzynię biegów, układ zapłonu, jeden lub więcej gaźników i tłumik wydechowy.

Wszelki system wtrysku jest zabroniony. Dozwolone jest jedynie rozpylanie paliwa.

Rozpylanie innych produktów niż paliwo jest zabronione.

Silnik nie może zawierać sprężarki ani żadnego układu doładowania.

Całe powietrze potrzebne do spalania może przepływać wyłącznie przez kanały wlotowe tłumika wlotowego. Żadne inne ssanie nie jest możliwe.

Ponadto wszystkie połączenia i części wymienione w punkcie 5.9.4 muszą być hermetyczne.

Jeżeli kanały wlotowe tłumika dolotowego zostaną zakryte, silnik musi się zatrzymać.

Dozwolony jest układ chłodzenia powietrzem lub wodą.

Silniki muszą być opisane w katalogu producenta i być przedmiotem karty opisowej zwanej „Kartą Homologacyjną" według wzoru ustalonego przez CIK-FIA.

Karta Homologacyjna musi być ostemplowana i poświadczona przez ASN i przez CIK-FIA (patrz Regulamin homologacji).

5.9.1.1 Modyfikacje

Silnik może być modyfikowany zgodnie z modyfikacjami dozwolonymi w odpowiednich kategoriach, ale tylko w wymiarach wymienionych w Regulaminie Technicznym.

Jeśli dozwolone są modyfikacje wnętrza silnika, można je wykonać tylko poprzez usunięcie materiału.

5.9.1.2 Oznakowanie

Identyfikacja: obrobione maszynowo płaskie przestrzenie o wymiarach 30 x 20 mm do mocowania określonych naklejek identyfikacyjnych z przodu cylindra i na powierzchni połówek skrzyni korbowej.

5.9.1.3 Montaż

Silnik musi być zamontowany na rurach podwozia za pomocą jednego mocowania silnika i dwóch dolnych wsporników przymocowanych do ramy za pomocą śrub minimum M8.

5.9.2 Cylinder

Dla silników nie posiadających tulei cylindrowych, istnieje możliwość napraw cylindrów poprzez dodanie materiału, ale nie dodatkowych części.

Dla silników, które oryginalnie nie posiadają udoskonalania powierzchni cylindrów (nikasil, chromowanie itp.) zabronione jest dodatkowe wykonywanie takiego udoskonalenia powierzchni.

5.9.2.1 Głowica cylindra

Dozwolona jest naprawa gwintu świecy zapłonowej metodą heli-coil.

Gwint świecy zapłonowej można zastąpić wkładką gwintowaną.

Wymiary gwintowanej części świecy zapłonowej: długość 18,5 mm, skok M14 x 1,25 mm.

5.9.3 Chłodzenie wodą

Wyłącznie woda (H_2O) jest dozwoloną cieczą chłodzącą.

Dozwolony jest tylko jeden obwód chłodzenia silnika, chłodnicy (chłodnic) i pompy wody.

5.9.3.1 Chłodnica

W grupach 1 i 2:

Chłodnice muszą być umieszczone nad ramą podwozia, na wysokości maksimum 500 mm od podłoża, do najwyższej górnej krawędzi chłodnicy (nie dotyczy wlewu / nakrętki), w odległości od 550 mm do 10 mm przed osią tylnych kół. oraz ich gabaryty nie mogą pokrywać się z siedzeniem.

Żadna chłodnica umieszczona z tyłu nie może znajdować się w odległości mniejszej niż 150 mm od bocznych końców karta.

Wszystkie przewody muszą być wykonane z materiału odpornego na wysokie temperatury (150°C) i ciśnienie (10 barów).

Dla regulacji temperatury dopuszcza się wyłącznie stosowanie przesłon z przodu lub z tyłu chłodnicy. To urządzenie może być ruchome (dające się regulować), lecz nie może się dać usunąć, kiedy kart jest w ruchu i nie może stanowić zagrożenia.

Jeśli używana jest taśma, należy ją owinąć wokół chłodnicy w taki sposób, aby zawodnik nie mógł usunąć taśmy podczas jazdy.

Systemy mechanicznych bocznych obiegów (typu termostatu), łącznie z przewodami takich obwodów są dozwolone.

5.9.3.2 Pompa wodna

W grupach 1 i 2 pompa wody musi być napędzana mechanicznie przez silnik lub przez oś kół tylnych.

5.9.4 Kanał wlotowy

Kanał wlotowy, czyli połączenie mechaniczne pomiędzy homologowanym tłumikiem wlotowym a silnikiem składa się z tłumika wlotowego, gaźnika i króćca zaworu membranowego (grupy 1 i 2) lub cylindra (grupa 3), a także ewentualnej tulei dystansowej i/lub uszczelek.

Żadna dodatkowa cześć nie jest dozwolona.

Adapter (uszczelka) musi być płaską płytką o przekroju cylindryczno-stożkowym. Musi być zamontowany mechanicznie przy użyciu narzędzi, nie posiadać połączeń wchodzących jedno w drugie ani części zachodzących na siebie.

Ponadto nie może mieć połączeń powodujących dodatkową objętość (w tym rowków, wgłębień lub innych tego typu przestrzeni).

5.9.5 Tłumik wlotowy

W grupach 1, 2 i 3 obowiązkowy jest tłumik wlotowy homologowany przez CIK-FIA.

W mokrych warunkach pogodowych można używać tylko niezmodyfikowanej homologowanej osłony przeciwdeszczowej.

5.9.5.1 Połączenie gumowe

Gumowe połączenie tłumika wlotowego można zmodyfikować, jeżeli połączenie łączące tłumik wlotowy z gaźnikiem jest dwustronne.

Jeśli połączenie gumowe jest dwustronne, można je przyciąć tylko z jednej strony, a strona nieobcięta musi być zamontowana do korpusu tłumika wlotowego.

Część połączenia gumowego łączącego tłumik wlotowy z gaźnikiem musi być widoczna przez cały czas.

Musi być trwale połączone z gaźnikiem za pomocą opaski zaciskowej.

Jeśli gumowe połączenie nie jest już tak szczelne jak nowy tłumik wlotowy, należy wymienić zużytą część (gumę lub tłumik wlotowy).

5.9.6 Gaźnik

Gaźnik musi być zgodny z kategorią, w której zgłoszony jest kart.

We wszystkich klasach bez skrzyń biegów dozwolone jest dodanie dodatkowych ręcznych nastawników mechanicznych współpracujących ze śrubami nastawczymi (bez modyfikacji gaźnika, jeśli jest homologowany).

5.9.6.1 Przewody paliwowe

Dozwolony jest tylko jeden przewód paliwowy ze zbiornika do gaźnika/pompy paliwowej oraz jeden filtr paliwa przed pompą paliwową.

Gaźnik nie może być pod ciśnieniem w żaden inny sposób niż pompa paliwowa.

5.9.7 Układ zapłonowy

W grupach 1, 2 i 3 obowiązkowy jest układ zapłonowy homologowany przez CIK-FIA.

Układ zapłonowy musi być zgodny z kategorią, do której zgłaszany jest kart.

W przypadku układów zapłonowych z zewnętrznym wystającym wirnikiem obowiązkowy jest system ochronny obejmujący części wirujące.

Na podstawie decyzji Kierownika Komisji Technicznej, możliwa jest zamiana układu zapłonowego zawodnika na układ zapłonowy dostarczony przez CIK-FIA lub ASN (takie same homologowane modele).

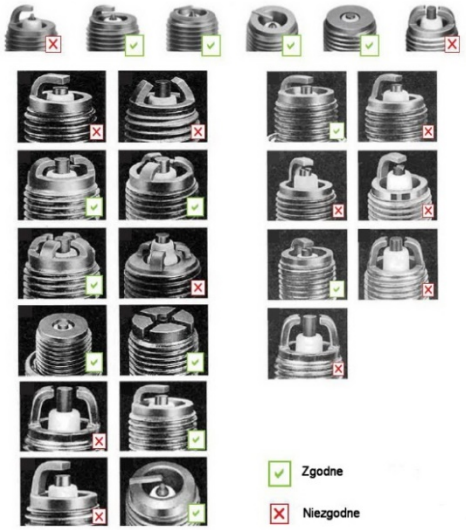
5.9.8 Świeca zapłonowa

W grupach 1, 2 i 3 świeca zapłonowa musi być produkowana seryjnie i musi być ściśle określona.

Trzon świecy zapłonowej i izolator elektrody (bez elektrod) wkręcony do głowicy nie może wystawać z czaszy komory spalania (patrz poniższe przykłady).

Izolator elektrody nie może wystawać ponad krawędź trzonu świecy zapłonowej.

Przykłady świec zapłonowych zgodnych i niespełniających wymagań:



5.9.9 Osłona łańcucha

Osłona łańcucha jest obowiązkowa we wszystkich klasach.

Osłony łańcucha mogą być wykonane z materiału kompozytowego.

W klasach z napędem bez skrzyni biegów osłona łańcucha musi zapewniać skuteczną ochronę na górze i po obu stronach łańcucha, zębatki tylnej i zębatki napędowej oraz sięgać przynajmniej do dolnej płaszczyzny tylnej osi.

Jeżeli używana jest kompletna osłona łańcucha obejmująca łańcuch i koła łańcuchowe, homologowana z silnikiem osłona łańcucha może zostać zdemontowana.

W klasach ze skrzynią biegów osłona łańcucha jest obowiązkowe i musi skutecznie zakrywać zębatkę napędową i zębatkę tylną aż do wysokości osi zębatki tylnej.

Dopuszcza się montaż pierścieni zabezpieczających tylną zębatkę w celu ochrony łańcucha przed uszkodzeniem.

5.9.10 Wydech

We wszystkich kategoriach wydech musi być wykonany ze stali magnetycznej.

Układ wydechowy musi być homologowany.

Minimalna grubość blachy wynosi 0,75 mm, jeśli nie określono inaczej w homologacji.

W grupach 1, 2 i 3 układ wydechowy musi być odprowadzany za zawodnikiem i nie może działać na wysokości większej niż 45 cm od podłoża.

Obowiązkowo wydech przechodzi do tyłu i nie przekracza płaszczyzny określonej przez zawodnika siedzącego w normalnej pozycji do jazdy.

Wylot tłumika wydechu, którego średnica zewnętrzna musi być większa niż 3 cm, nie może przekraczać zewnętrznych granic karta.

Na podstawie decyzji Kierownika Komisji Technicznej, możliwa jest zamiana układów wydechowych zawodników na układy dostarczone przez CIK lub odpowiedni ASN (ten sam homologowany model).

§ 5.10
HAŁAS

5.10.1 Hałas

W celu zmniejszenia hałasu obowiązkowe jest stosowanie skutecznych tłumików.
Kontrole mogą być przeprowadzane w dowolnym momencie zawodów.
Każde przekroczenie dopuszczalnego hałasu stwierdzone podczas niespodziewanej kontroli w trakcie zawodów zostanie zgłoszone Sędziemu Głównemu, co spowoduje wykluczenie zawodnika z Treningu kwalifikacyjnego lub wyścigu, po którym stwierdzono przekroczenie limitu hałasu.

5.10.2 Limit hałasu.

Maksymalna obowiązująca granica hałasu wynosi 108 db(A), łącznie ze wszystkimi tolerancjami i wpływem środowiska.

§ 5.11
PALIWO

5.11.1 Paliwo

Wymagania określone w Regulaminie Technicznym mają na celu zapewnienie stosowania paliw składających się głównie ze związków normalnie występujących w paliwach handlowych oraz zakazanie stosowania określonych związków chemicznych zwiększających moc.

5.11.2 Specyfikacja paliwa

Własność	Jednostki	Minimum	Maksimum	Metody testowe
RON 2699-86		95	102	ASTM D
MON 2700-86		85	90	ASTM D
Tlen Analiza elementarna	% m/m	2,7		ASTM D 4815
Azot	% m/m	0,20		ASTM D 3228
Benzen	% v/v	1		EN 238
RVP	Kpa	90		ASTM D 323
Lead	g/l	0,005		ASTM D 3237
Gęstość (w 15°C)	kg/m^3	720	780	ASTM D 4052
Stabilność oksydacyjna	minuty	360		ASTM D 525

Existent gum	Mg/100ml	5		EN 26246
Siarka	mg/Kg	150	10.0	EN-ISO/DIS

5.11.2.1 Charakterystyka paliwa

Paliwo musi być zgodne z podanymi powyżej specyfikacjami. W każdej metodzie kontroli błąd pomiaru jest zawarty w podanych powyżej wartościach minimalnych/maksymalnych i nie jest dodawany po teście.

Całkowita ilość poszczególnych składników węglowodorowych występujących w stężeniach mniejszych niż 5% m/m musi wynosić, co najmniej 30% m/m paliwa. Stosowaną metodą kontroli jest chromatografia gazowa.

Zgodność z zasadami regulującymi skład jest obliczana na podstawie:

A = 100-B-C, gdzie:

- A to całkowite stężenie (w % m/m) poszczególnych węglowodorów obecnych w stężeniach mniejszych niż 5% m/m;

- B to całkowite stężenie (w % m/m) związków tlenowych obecnych w paliwie; oraz

- C to całkowite stężenie (w % m/m) poszczególnych węglowodorów obecnych w stężeniach powyżej 5% m/m.

Jedynymi dozwolonymi natleniaczami są:

- Metanol (MeOH).
- Etanol (EtOH).
- Alkohol izopropylowy (IPA).
- Alkohol izobutylowy (IBA).
- Eter metylowo-tert-butylowy (MTBE).
- Eter trzeciorzędowy amylometylowy (TAME).
- Eter diizopropylowy (DIPE).
- Alkohol n-propylowy (NPA).
- trzeciorzędowy alkohol butylowy (TBA).
- Alkohol n-butylowy (NBA).
- Wtórny alkohol butylowy (SBA).

Związki normalnie występujące jako zanieczyszczenia w którymkolwiek z powyższych związków tlenowych są dozwolone w stężeniach poniżej 0,8% m/m pełnej próbki paliwa.

Dodatki na bazie manganu są niedozwolone.

Powyższe paliwo musi być zgodne z Europejską Dyrektywą ramową, która ustanawia ogólne zasady zarządzania bezpieczeństwem i zdrowiem.

5.11.3 Mieszanka do silników dwusuwowych

Paliwo musi być mieszane z olejem przeznaczonym dla silników dwusuwowych, znajdującym się w wolnej sprzedaży i zaakceptowanym przez CIK-FIA.

Modyfikacja składu paliwa bazowego przez dodanie jakichkolwiek składników jest surowo zabroniona.

To zastrzeżenie dotyczy też oleju, którego dodanie do paliwa nie może spowodować modyfikacji składu frakcji paliwa.

Ponadto, podobnie jak dla paliwa, olej nie może zawierać dodatków azotowych, nadtlenków i innych dodatków służących do podnoszenia mocy silników.

W przypadku mieszanek dwusuwowych dopuszczalne są następujące tolerancje kontroli paliwa:

- Gęstość w 15 °C: + 0,025 g / ml

- pozostałość po destylacji: niekontrolowana.

Test dielektryczny (mierzony za pomocą urządzenia DT 15 Ray Godman lub DT-47 FT):

w odniesieniu do wartości dielektrycznej paliwa bez oleju dodanie oleju nie może zwiększyć tej wartości o więcej niż 40 jednostek.

5.11.4 Olej

5.11.4.1 Charakterystyka oleju

Olej nie może w żaden sposób przyczyniać się do poprawy cech paliwa; w związku z tym wprowadzono ograniczenia dla następujących kryteriów:

1. Destylacja: destylowana w 250 °C: maksymalnie 10% zgodnie z symulowaną destylacją (GC).

2. Brak środków przeciw detonacyjnych (ołów, mangan, żelazo): maks. 10 mg / kg.

3. RON i MON: maksymalna rozbieżność o 1,3 punktu wartości liczby oktanowej RON lub MON w mieszance z 8% zawartością oleju w paliwie bezołowiowym (porównanie z wartościami oryginalnego paliwa bez oleju).

5.11.4.2 Olej musi znajdować się w fabrycznie zamkniętym pojemniku, gdy zawodnik wnosi go do Parku Zamkniętego; mieszanie różnych olejów jest surowo zabronione.

5.11.5 Powietrze

Tylko powietrze z otoczenia może być mieszane z paliwem, jako utleniacz.

§ 5.12
HOMOLOGACJE, IDENTYFIKACJA I KONTROLA

5.12.1 Homologacje i zatwierdzenia

Formularze i regulaminy homologacji lub zatwierdzenia są dostępne w sekretariacie CIK-FIA i na stronie internetowej: *www.fiakarting.com.*

Homologowane części muszą być używane zgodnie z Kartą Homologacyjną.

ASN ubiegające się o homologację CIK-FIA są zobowiązane do przestrzegania przepisów homologacyjnych CIK-FIA.

Każdy sprzęt homologowany lub zatwierdzony przez CIK-FIA jest również homologowany na poziomie krajowym.

Jeżeli ASN dopuszcza sprzęt z wcześniejszą homologacją CIKFIA, musi to być wyraźnie określone w Regulaminie.

5.12.2 Identyfikacja

Musi istnieć możliwość identyfikacji homologowanego sprzętu za pomocą opisów technicznych (zdjęcia, rysunki, wymiary itp.) w Karcie Homologacyjnej wraz z uwzględnieniem dozwolonych modyfikacji i ograniczeń określonych w Regulaminie Technicznym.

Jeżeli odnosi się to do ustawienia podwozia, nadwozia, silnika itp., odniesienie to powinno opierać się na pozycji zawodnika podczas jazdy do przodu.

5.12.3 Kontrola

5.12.3.1 Wymiary i tolerancje

Do celów kontroli dozwolone są następujące tolerancje:

Ogólnie			
Wymiary	< 25 mm	25 - 60 mm	> 60 mm
Części obrabiane	±0.5 mm	±0.8 mm	±1.5 mm
Części surowe, spawane lub plastikowe	±1.0 mm	±1.5 mm	±3.0 mm
Silnik			
	Grupa 1 i 2	Grupa 3	
Rozstaw osi korbowodu	±0.2 mm	±0.1 mm	

Skok tłoka				
	Grupa 1 i 2		Grupa 3	
Silnik zmontowany	±0.2 mm		±0.1 mm	
Sam wał korbowy	±0.1 mm			
Tłok, wał korbowy, korbowód, skrzynia korbowa i wałek wyrównoważający				
Wymiary	<25 mm	25-60 mm	60-100 mm	>100 mm
Tolerancje	±0.5 mm	±0.8 mm	±1 mm	±1.5 mm

OK - Zawór mocy, patrz rysunek techniczny nr 2.8.

Poza tym, należy użyć ogólnych wymiarów.

Homologowane przełożenia skrzyni biegów

Przełożenia należy kontrolować za pomocą tarczy z podziałką (średnica minimum 200 mm) lub urządzenia pomiarowego z wyświetlaczem cyfrowym obsługiwanego przez koder (przetwornik kata obrotu).

Wartość uzyskana po trzech obrotach silnika musi wynosić ± 3°.

Wydechy

KZ/KZ2: ±1 mm.

OK, patrz rysunek techniczny nr 2.9.

OK-Junior, patrz rysunek techniczny nr 2.10.

Grupa 3 (Mini), patrz rysunek techniczny nr 3.6.

Masa tłumika wydechu - wszystkie kategorie: -2% / +8 %

Analogowy układ zapłonowy

± 2 °,

Wymiary bez tolerancji

Zawsze i bez względu na warunki:

- pojemność skokowa;

- średnica zwężki Venturi w gaźniku;

- pomiar masy;

- objętość komory spalania;

- limit hałasu;

- każda wartość minimalna lub maksymalna.

Nadwozie z tworzywa sztucznego

Tolerancja +/- 5% dla homologowanych wymiarów.

5.12.3.2 Jednostki miary

Jednostkami miary (w tym jednostkami pochodnymi) będą jednostki systemu międzynarodowego: jednostka długości w metrach, jednostka masy w kg, jednostka czasu w sekundach oraz jednostka poziomu hałasu w decybelach.

Zostaną jednak zastosowane: dla jednostki kąta, ° (stopień) zamiast radian; a dla jednostki temperatury ° C zamiast Kelvina.

5.12.3.3 Zakres temperatur pomiarów

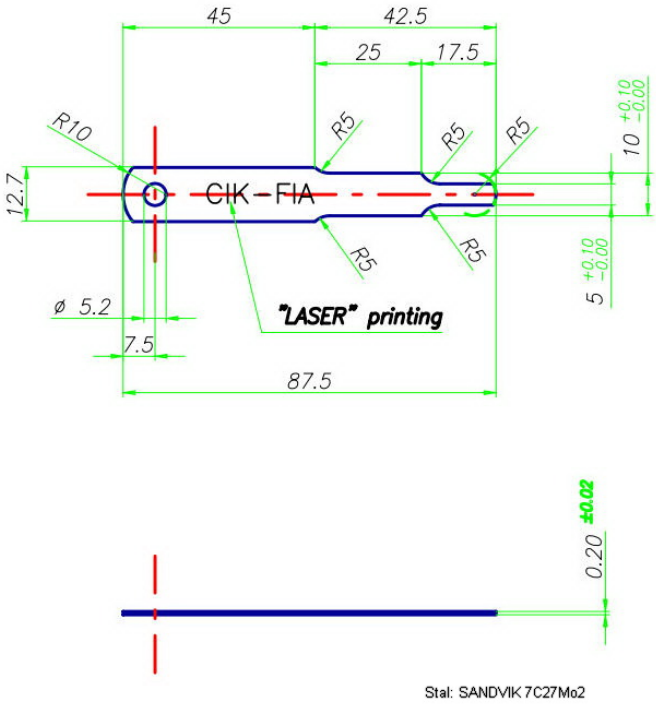
Wszelkie prowadzone pomiary części muszą być dokonywane w zakresie temperatury (danej części) od +10 do +30 ºC.

5.12.4 Metoda pomiaru kątów otwarcia portów wlotowych i wylotowych

Grupa 1 i 2

Aby zwiększyć dokładność pomiaru, do ustalenia początku i końca pomiaru zostanie użyta płytka szczelinomierza o grubości 0,20 mm i szerokości 5 mm (zgodnie z rysunkiem technicznym nr 1.4).

RYSUNEK TECHNICZNY nr 1.4 - Szczelinomierz



Wydech: płytkę szczelinomierza (D) umieszcza się pomiędzy górną krawędzią pierścienia tłokowego lub tłoka (A) a najwyższą krawędzią (C) okna wydechowego.

Pomiar rozpoczyna się od bardzo lekkiego ściśnięcia płytki szczelinomierza (D) pierścieniem tłoka/krawędzią tłoka (A).

Następnie wał korbowy obracamy, aż krawędź tłoka (A) ponownie lekko ściśnie płytkę szczelinomierza, co kończy pomiar.

Płytka szczelinomierza może być umieszczona od wewnątrz cylindra lub od zewnątrz przez kanał okna wydechowego, które ma być sprawdzane.

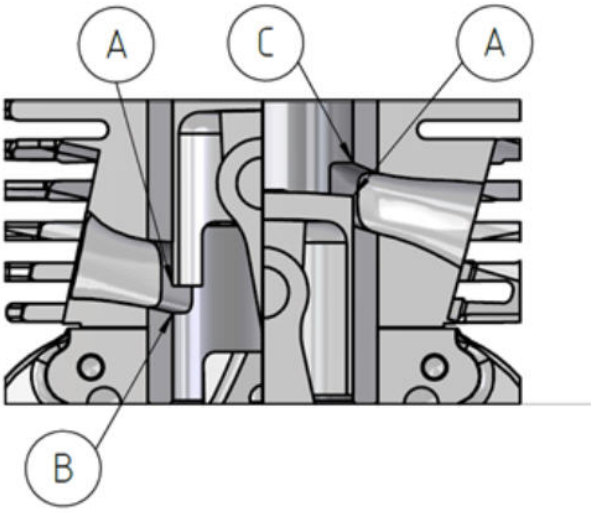
Odczyt przeprowadza się przy użyciu urządzenia pomiarowego z wyświetlaczem cyfrowym obsługiwanym przez enkoder (przetwornik kata obrotu) lub tarczy z podziałką o minimalnej średnicy 200 mm.

Grupa 3

Podczas pracy silnika dwusuwowego z rozrządem sterowanym tłokiem „piston port" wszystkie funkcje okien dolotowych i wydechowych realizowane są wyłącznie przez tłok, który całkowicie zakrywa lub odsłania okna podczas ruchu w górę i dół.

Dlatego kąty rozrządu muszą być mierzone zanim tłok całkowicie zamknie okno dolotowe lub otworzy okno wydechowe w zależności od wybranego pomiaru (dolot lub wydech).

Pomiar należy przeprowadzić na samej krawędzi płaszcza tłoka (A) i najniższej (B) lub najwyższej (C) krawędzi odpowiedniego okna przy użyciu płytki szczelinomierza (D).



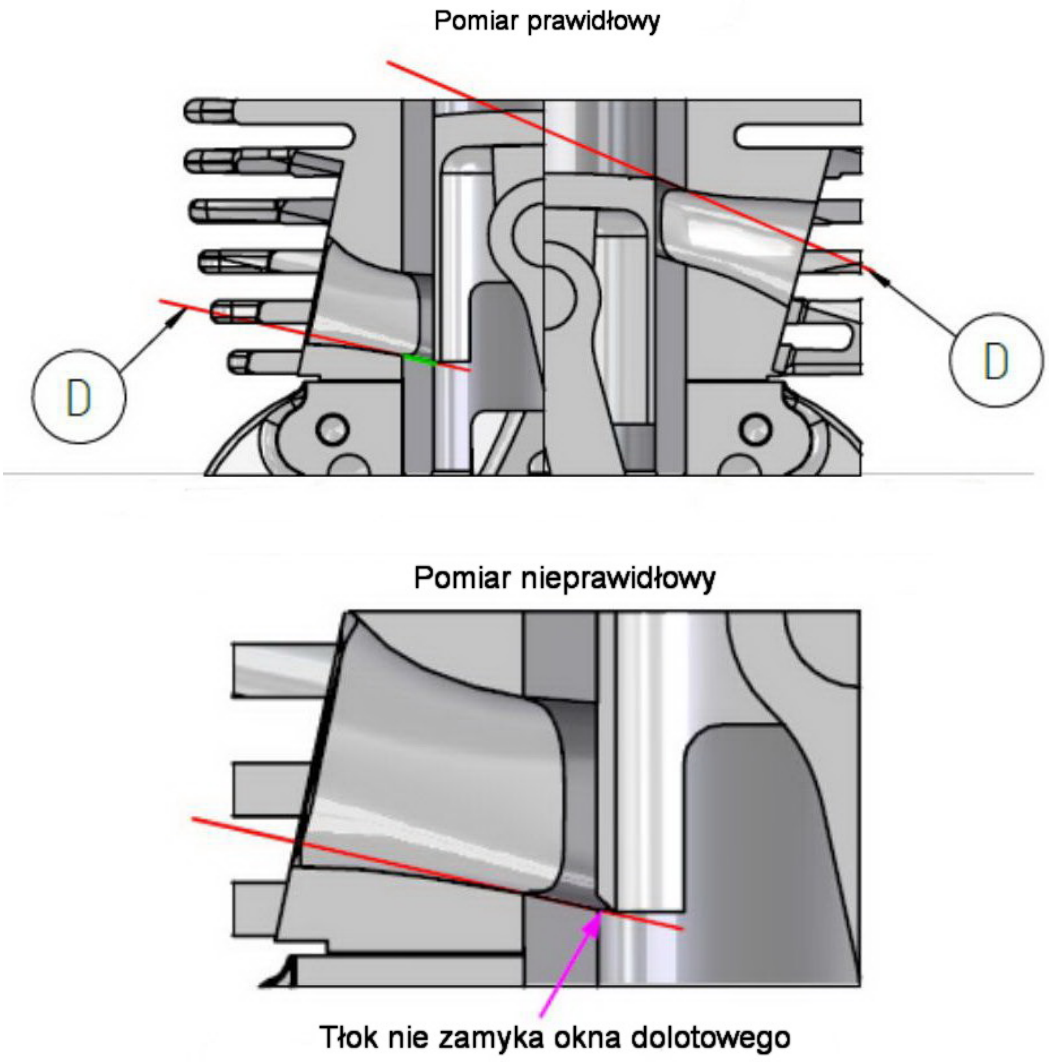
Aby zwiększyć dokładność pomiaru, do ustalenia początku i końca pomiaru zostanie użyta płytka szczelinomierza o szerokości 5 mm i grubości 0,20 mm (zgodnie z rysunkiem technicznym nr 1.4).

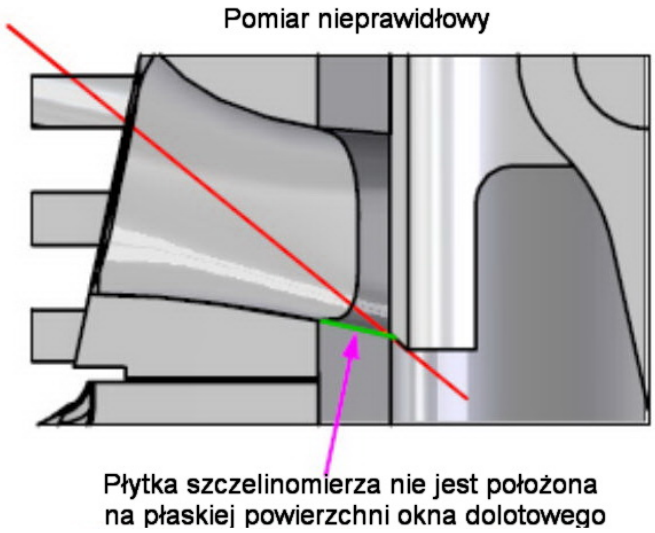
Dolot: płytka szczelinomierza (D) musi być umieszczona od zewnętrznej strony kanału dolotowego, w najniższym punkcie (B) płaskiej części okna dolotowego (zielony). Pomiar

rozpoczynamy od bardzo lekkiego ściśnięcia płytki szczelinomierza (D) krawędzią tłoka (A). Wał korbowy obracamy nad GMP, aż krawędź tłoka (A) ponownie lekko ściśnie płytkę szczelinomierza (D), co kończy pomiar.

Wydech: płytka szczelinomierza (D) musi być umieszczona w najwyższym punkcie okna wydechowego (C).

Pomiar rozpoczynamy od bardzo lekkiego ściśnięcia płytki szczelinomierza (D) krawędzią tłoka (A). Następnie wał korbowy obracamy zgodnie z ruchem wskazówek zegara, aż krawędź tłoka (A) ponownie lekko ściśnie płytkę szczelinomierza (D), co kończy pomiar.





Odczyt przeprowadza się przy użyciu urządzenia pomiarowego z wyświetlaczem cyfrowym obsługiwanym przez enkoder (przetwornik kata obrotu) lub tarczy z podziałką o minimalnej średnicy 200 mm.

§ 5.13
WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA ZAWODNIKA

Zawodnik musi przez cały czas używać homologowanego kasku typu zamkniętego i kombinezonu, a także rękawice, buty i ochraniacz kartingowy.

Noszenie chustek, szalika lub innych luźnych ubrań powiewających na wysokości szyi, nawet wewnątrz kombinezonu, jest surowo zabronione.

Długie włosy muszą być całkowicie schowane w kasku, kominiarce lub kombinezonie.

5.13.1 Kaski

Kaski muszą być zgodne z następującymi zaleceniami:

Dla zawodników poniżej 15 lat:

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 i Snell-FIA CMR2016),

Jeżeli obwód głowy zawodnika przekracza 59 cm, dozwolone jest używanie kasku przez zawodników powyżej 15 lat; waga kasku nie może przekraczać 1500 g, wliczając w to lakier, wizjer i wszystkie akcesoria.

Dla zawodników powyżej 15 lat:

- Snell Foundation K2015 (niedopuszczalne po 31.12.2028), K2020, SA2015 (niedopuszczalne po 31.12.2028) i SA2020

- FIA 8859-2015 (nieakceptowane po 31.12.2035), FIA 8860-2010 (niedopuszczalne po 31.12.2028), FIA 8860-2018 i FIA 8860-2018-ABP, FIA 8878-2024

- FIA 8859-2024 i FIA 8859-2024 ABP,

- Snell-FIA CM (Snell-FIA CMS2016 i Snell-FIA CMR2016),

ZNAKI HOMOLOGACYJNE KASKÓW

Commission Internationale de Karting - FIA

NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS IN KARTING

Snell Memorial Foundation
3628 Madison Avenue,
Suite 11
North Highlands, CA 95660,
USA

Tel. +1 (916) 331-5073
Email: info@smf.org
www.smf.org

Snell-SA2020

Snell-SA2015

! Echéance 31/12/2028
• *Not valid after 31/12/2028*

Snell-K2020

Snell-K2015

! Echéance 31/12/2028
• *Not valid after 31/12/2028*

Snell-FIA CMS2016

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
Mandatory for Drivers under 15 years old

Snell-FIA CMR2016

Obligatoire pour Pilotes de moins de 15 ans
Mandatory for Drivers under 15 years old

Commission Internationale de Karting - FIA

NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES EN KARTING
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS IN KARTING

Fédération Internationale de l'Automobile
8, Place de la Concorde
75008 Paris
France

www.fia.com

FIA 8859-2015

FIA 8859-2024

FIA 8860-2024-ABP

FIA 8860-2018

FIA 8860-2018-ABP

FIA 8860-2010

❗ Echéance 31/12/2028
❗ *Not valid after 31/12/2028*

FIA 8860-2010

❗ Echéance 31/12/2028
❗ *Not valid after 31/12/2028*

FIA 8878-2024

Kaski muszą mieć skuteczną i niezniszczalną ochroną oczu z możliwością odsłaniania. Ochrony oczu muszą posiadać logo producenta i datę produkcji.

Niektórych rodzajów kasków nie wolno malować ani nanosić materiałów klejących.

Wszelkie zmiany w powyższym wykazie są publikowane w biuletynie CIK-FIA.

Zgodnie z dodatkiem L do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (Rozdział III, Art. 1.4) zabrania się dodawania do kasków urządzeń aerodynamicznych lub innych, jeżeli nie zostały homologowane z danym kaskiem.

Kaski, które spełniają standardy Snell-FIA CM / CMH, mogą być nadal używane bez ograniczeń po ukończeniu 15 lat.

W przypadku kasków z klipsami HANS 8858-2010 z mocowaniami M6 (punkty mocowania HANS), mocowań M6 nie można używać w kartingu ze względów bezpieczeństwa.

Klipsy HANS 8858-2010

5.13.2 Kombinezon

Kombinezon z tkaniny musi posiadać albo homologację i) (homologacja aktualna lub utracona) CIK-FIA «Level 2» przyznaną zgodnie z normą CIK-FIA 2013-1. lub ii) kombinezon kartingowy stopnia 1 lub 2 zgodny z normą FIA 8877-2022.

Pełna lista homologowanych kombinezonów znajduje się na stronie *www.fiakarting.com*.

Dozwolone są kombinezony skórzane zgodne z normami określonymi przez FIM.

UWAGA

Kombinezony z aktualną homologacją FIA (norma CIK-FIA N2013-1) są akceptowane przez cały okres użytkowania kombinezonu, który jest wskazany na etykiecie kombinezonu, ale nie dłużej niż do 31.12.2029.

Kombinezony kartingowe zgodne z normą FIA 8877-2022 są obowiązkowe od 01.01.2030.

5.13.3 Rękawice

Rękawice muszą całkowicie zakrywać dłonie i nadgarstki lub muszą być zgodne z normą FIA 8877-2022.

W przypadku kartingowych mistrzostw FIA, pucharów i trofeów oraz wszystkich zawodów kartingowych ujętych w Międzynarodowym kalendarzu sportowym FIA rękawice muszą być zgodne z normą FIA 8877-2022.

5.13.4 Buty

Buty muszą zakrywać stopy i chronić kostki lub muszą być zgodne z normą FIA 8877-2022.

W kartingowych mistrzostwach FIA, pucharach i trofeach oraz we wszystkich zawodach kartingowych ujętych w Międzynarodowym kalendarzu sportowym FIA buty muszą być zgodne z normą FIA 8877-2022.

5.13.5 Kartingowa ochrona ciała

Stosowanie kartingowej ochrony ciała zgodnie ze standardem FIA 8870-2018 oraz odpowiedniego rozmiaru w stosunku do wzrostu zawodnika – lub maksymalnie o jeden rozmiar niższego - jest obowiązkowe dla wszystkich zawodników w Kartingowych Mistrzostwach FIA, Pucharach i trofeach oraz wszystkich kartingowych imprezach międzynarodowych

5.13.6 Ochraniacz zabezpieczający szyję

Ochraniacz zabezpieczający szyję nie jest wymagany dla zawodników startujących z licencją JUNIOR posiadających kaski Snell-FIA CMR/CMS.

Dla zawodników z licencją SENIOR zaleca się stosowanie ochraniacza.

§ 5.14
REGULAMIN GRUPY 2

5.14.1 Podwozie

Wszystkie podwozia Grupy 2 muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Karta Homologacji jest wydawana po przeglądzie homologacyjnym i musi być dostarczona wraz z podwoziem.

Homologacja podwozia odbywa się co trzy lata.

5.14.1.1 Wymiary podwozia

Rozstaw osi: 1010,0 - 1070,0 mm

Rozstaw kół: co najmniej 2/3 używanego rozstawu osi.

Szerokość rozstawu kół maksymalnie 1400,0 mm.

Długość całkowita: zgodnie z Rysunkiem Technicznym Nr 2.1A

Wysokość: maksymalnie 650,0 mm od podłoża, nie licząc siedzenia.

Podwozie musi zawsze spełniać podane wymiary.

5.14.1.2 Wymagania dotyczące podwozia

Dopuszcza się stosowanie stabilizatorów poprzecznych.

Stabilizatory mogą być mocowane wyłącznie do głównych rur ramy podwozia.

Dozwolone jest stosowanie dodatkowych wsporników fotela między wspornikami tylnej osi a fotelem.

5.14.1.3 Charakterystyka podwozia

Modyfikacje ramy podwozia (np. położenie rur) są dozwolone tylko w granicach wymiarów opisanych w Karcie Homologacyjnej.
Kolanka rurowe można przesuwać tylko na rurze, w miejscach wskazanych w Karcie Homologacyjnej.

5.14.2 Tylna oś

Maksymalna średnica zewnętrzna 50,0 mm (grubość ścianki zgodnie z pkt 5.4.4.4). W osi tylnej dozwolone są wkładki rurowe w obszarach łożysk tylnej osi i piasty koła, wychodzące 2 cm z każdej strony poza te obszary.
Wkładki rurowe nie mogą wystawać poza końce osi.

5.14.3 Pojemność zbiornika paliwa

Minimum 8 litrów.

5.14.4 Zderzaki

Zabezpieczenia przednie i boczne są obowiązkowe. Muszą być wykonane z okrągłych rurek ze stali magnetycznej i posiadać homologację z nadwoziem.

5.14.5 Przedni zderzak

Przedni zderzak składa się z dwóch elementów: górnej rurki o minimalnej średnicy 16,0 mm oraz dwóch naroży o jednym stałym promieniu. Prosta długość między zagięciami musi wynosić 375,0 mm minimalna i maksymalna 395,0 mm.

Rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych elementów mocujących ramy podwozia, które muszą być oddalone od siebie o 550,0 mm i wyśrodkowane na osi podłużnej karta.

Wysokość: minimalnie 200,0 mm i maksymalnie 250,0 mm od podłoża (mierzona do góry rurki).

Rurka dolna o minimalnej średnicy 20,0 mm i dwa zagięcia narożne o jednym stałym promieniu. Długość w linii prostej między łukami musi wynosić minimum 295,0 mm i maksimum 315,0 mm.

Rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych elementów mocujących ramy podwozia, które muszą być oddalone od siebie o 450,0 mm i wyśrodkowane na osi podłużnej karta. Mocowania muszą być poziomo i pionowo równoległe do osi karta i umożliwiać wsunięcie rurki na 50,0 mm.

Wysokość: minimum 70,0 mm i maksimum 110,0 mm (mierzona do góry rurki).

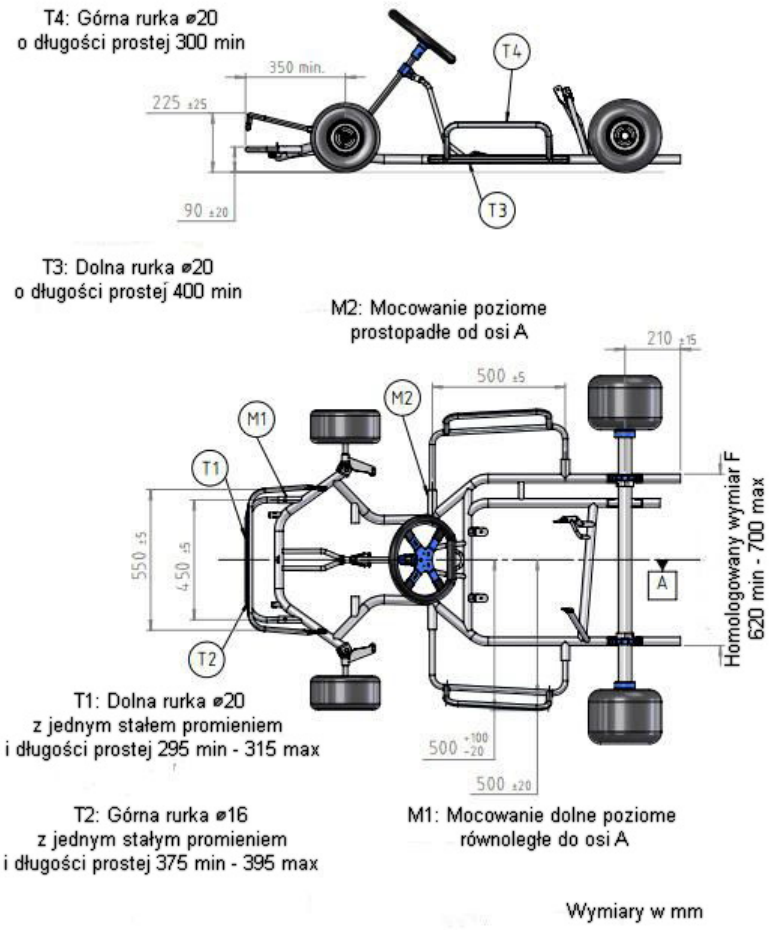
Zwis przedni: minimum 350,0 mm.

Te dwa elementy muszą być wyrównane w pionie, jak wskazano na rysunku technicznym nr 2.0 i 2.2, oraz pod kątem prostym do podłoża lub płyty podłogowej/głównych rur podwozia.

Obie rurki muszą być połączone za pomocą wspornika przedniego zderzaka.

Przedni zderzak musi być niezależny od mocowania pedałów i umożliwiać montaż obowiązkowej osłony przedniej.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.0 - Zderzaki - Grupa 1 i 2



5.14.6 Wersje zderzaków bocznych

5.14.6.1 Zderzaki boczne

Zderzak boczny składa się z dwóch elementów z okrągłych rurek ze stali magnetycznej, które są wyśrodkowane względem osi wzdłużnej karta.

Każdy element musi składać się z dolnej i górnej rurki. Muszą mieć średnicę 20,0 mm.

Minimalna długość w linii prostej to 400,0 mm dla rurki dolnej i 300,0 mm dla rurki górnej.

Szerokość całkowita: minimum 480,0 mm i maksimum 520,0 mm dla rurki dolnej, minimum 480,0 mm i maksimum 600,0 mm dla rurki górnej (mierzonej do środka rurki) w stosunku do osi podłużnej kara.

Każda rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych łączników rur, które muszą być oddalone od siebie o 500,0 ± 5 mm (mierzone od środka rurki). Mocowania te muszą być równoległe do podłoża, prostopadłe do osi podwozia i umożliwiać wsunięcie rurki na 50,0 mm.

Wysokość górnej rurki: minimum 160,0 mm od podłoża (mierzona do szczytu rury). Patrz rysunek techniczny nr 2.0.

5.14.6.2 Zderzaki boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół

Zderzak boczny w parze z zabezpieczeniem kół składa się z dwóch elementów z okrągłych rurek ze stali magnetycznej, wyśrodkowanych względem osi podłużnej karta.

Każdy element musi składać się z dolnej i górnej rurki.

Muszą mieć średnicę 20,0 mm.

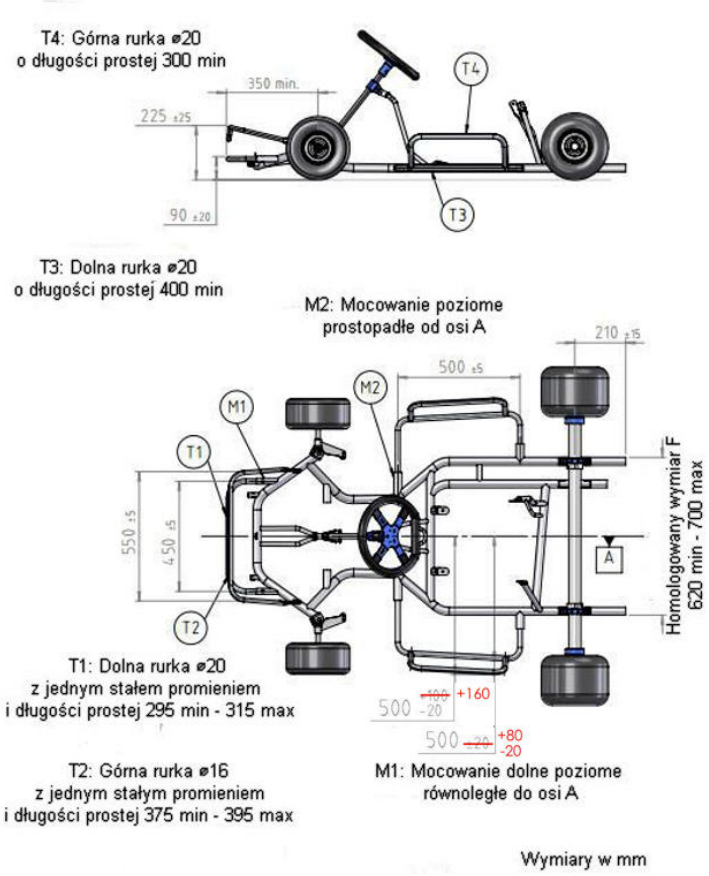
Minimalna długość w linii prostej wynosi 400,0 mm dla dolnej rurki i 300,0 mm dla górnej rurki.

Szerokość całkowita: minimum 480,0 mm i maksimum 580,0 mm dla dolnej rurki, minimum 480,0 mm i maksimum 660,0 mm dla górnej rurki (mierzona do środka rurki) względem osi podłużnej karta.

Każda rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych łączników rur, oddalonych od siebie o 500,0 ± 5 mm (mierząc od środka rurki). Mocowania te muszą być równoległe do podłoża, prostopadłe do osi podwozia i umożliwiać wsunięcie rurki na głębokość 50,0 mm.

Wysokość górnej rurki: minimum 160,0 mm od podłoża (mierząc do górnej krawędzi rury). Patrz Rysunek Techniczny nr 2.0A.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.0A - Zderzaki - Grupa 1 i 2
Zderzaki boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół



5.14.7 Nadwozie

Nadwozie musi być homologowane przez CIK-FIA wraz z towarzyszącymi zderzakami i mocowaniami.

Dozwolone jest łączenie homologowanych elementów nadwozia.

Jednak dwie osłony boczne muszą być używane razem jako zestaw.

Żaden element zabudowy nie może służyć jako zbiornik paliwa ani do mocowania balastu. Patrz rysunek techniczny nr 2.1A.

Niedozwolone jest jakiekolwiek podgrzewanie powyżej aktualnej temperatury otoczenia lub zmiękczanie nadwozia, sztucznie lub inny sposób.

5.14.7.1 Materiał

Patrz pkt 5.5.1.2.

5.14.8 Osłona przednia

Osłona przednia nie może być umieszczona wyżej niż przednie koła i nie może mieć ostrych krawędzi.

Nie może zatrzymywać wody, żwiru ani żadnej innej substancji.

Dozwolony jest tylko jeden otwór odpowietrzający, jego średnica nie może przekraczać 12 mm i musi znajdować się na tylnej powierzchni osłony przedniej.

Minimalna szerokość: 1000 mm. Maksymalna szerokość: całkowita zewnętrzna szerokość przednich kół/przedniej osi.

Maksymalna szczelina między przednimi kołami a tyłem osłony: 180,0 mm.

Zwis przedni: maksymalnie 680 mm, patrz rysunek techniczny nr 2.1A.

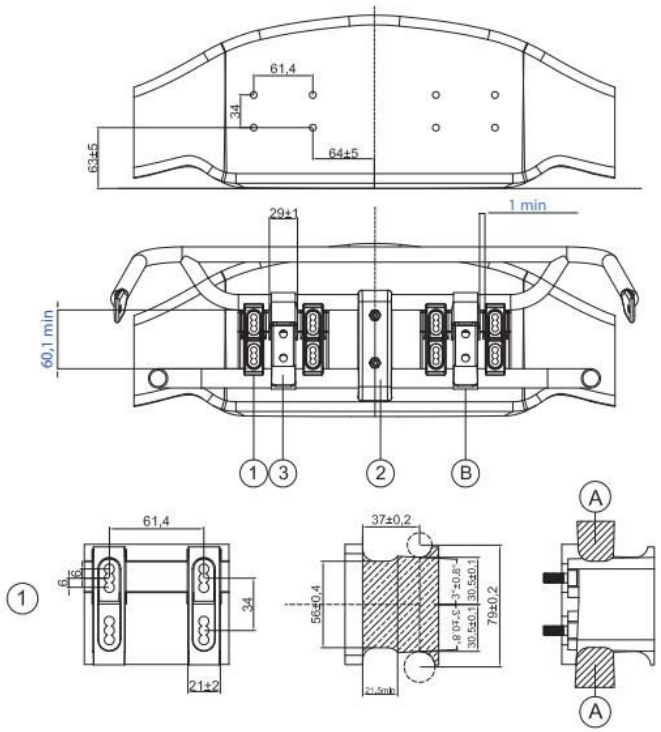
Osłona przednia musi mieć prześwit od podłoża co najmniej 25,0 mm i maksymalnie 60,0 mm.

Zestaw montażowy osłony przedniej, patrz rysunek techniczny nr 2.2.

Zespół osłony przedniej musi być zgodny z rysunkiem technicznym nr 2.2, zwłaszcza z minimalną odległością 60,1 mm między 2 rurami podporowymi zacisków, a także 1 mm odstępem między zaciskami hakowymi a zestawami montażowymi osłony przedniej.

Homologowana osłona przednia zamontowana na karcie na międzynarodowych zawodach kartingowych musi być w stanie w dowolnym momencie przejść test pionowego pchania.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.2 - Zestaw montażowy osłony przedniej - Grupa 1 i 2



A. Dopuszczalny jest brak części (śruby zacisku).

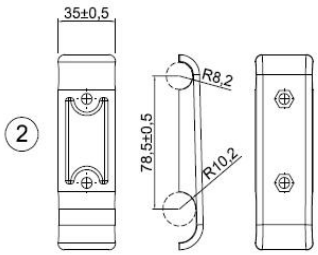
B. Zapięcia mają być tylko otwierane i zamykane ręcznie bez użycia narzędzi.

* W skład zestawu montażowego wchodzi:

1. Uchwyt do osłony przedniej (2 szt. + 8 śrub).

2. Wspornik zderzaka przedniego (2 półpanewki + 2 śruby).

3. Regulowane zapięcia (2 sztuki, powinny być wykonane z metalu).



Logo CIK i numer homologacji powinny być wytłoczone na każdej części.

1. Uchwyt do osłony przedniej (2 sztuki wykonane z plastiku).

2. Wspornik zderzaka przedniego (2 pół muszle wykonane z plastiku).

* Dozwolone jest jedynie instalowanie osłony przedniej przy użyciu powyższego zestawu montażowego. Żadne inne urządzenie jest niedozwolone.

* Osłona przednia musi być tak zamontowana, aby inne części nie przeszkadzały i nie ograniczały w jej swobodnym przemieszczaniu się w kierunku podwozia.

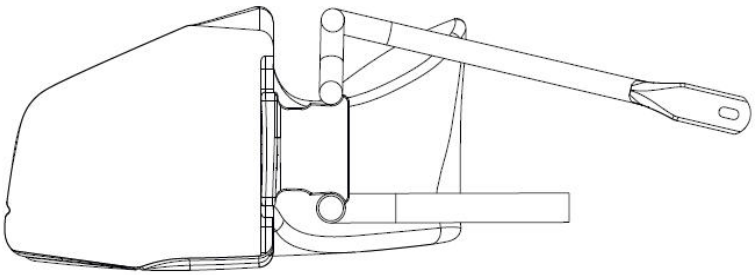
* Zderzaki przednie (dolna i górna rura) muszą być sztywno połączone z podwoziem i muszą mieć gładką powierzchnię. Jakakolwiek mechaniczna obróbka lub inna ingerencja, aby zwiększyć tarcie zderzaka przedniego jest surowo zabroniona.

* Prześwit we wszystkich punktach pomiędzy zderzakiem przednim (dolna i górna rura) i osłoną przednią musi wynosić minimum 27 mm.

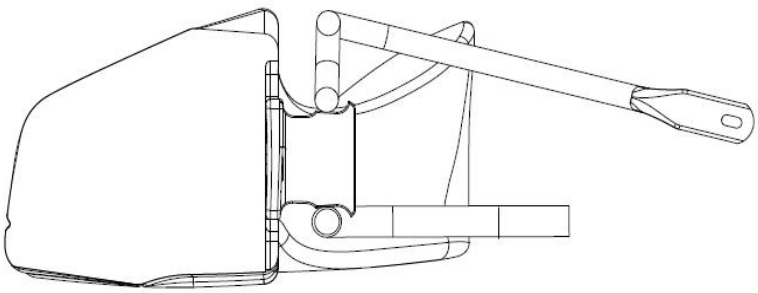
* Położenie osłony przedniej (rysunek techniczny nr 2.2.1):

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.2.1 - Położenie osłony przedniej - Grupa 1 i 2

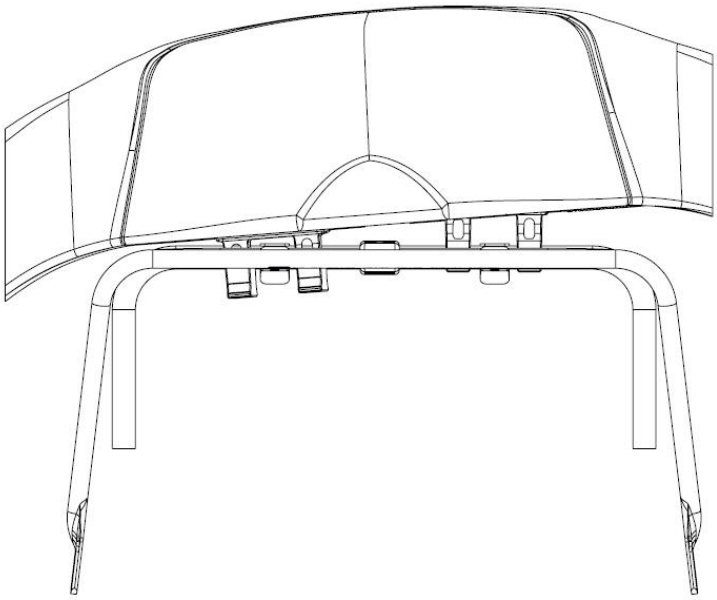
Prawidłowe

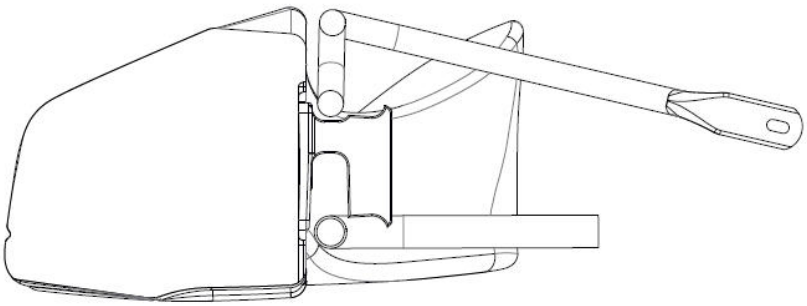


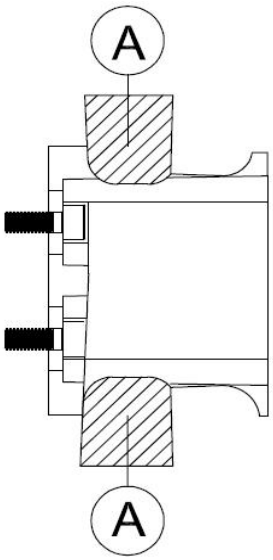
Dopuszczalne



Niedopuszczalne







Niedopuszczalne jest, aby jakakolwiek część uchwytu osłony przedniej znajdowała się w pokazanych miejscach (A).

5.14.9 Panel przedni (Osłona kolumny kierownicy)

Panel przedni nie może znajdować się powyżej płaszczyzny poziomej wyznaczonej przez górną część kierownicy.

Nie może utrudniać normalnego funkcjonowania pedałów ani zakrywać żadnej części stóp w normalnej pozycji do jazdy.

Musi zapewniać odstęp co najmniej 50,0 mm między panelem a kierownicą i nie może wystawać poza osłonę przednią.

Szerokość: minimum 250,0 mm i maksimum 300,0 mm.

Dolna część panelu musi być solidnie przymocowana do przedniej części ramy podwozia, bezpośrednio lub pośrednio. Jego górna część musi być solidnie przymocowana do wspornika kolumny kierownicy za pomocą jednego lub więcej niezależnych wsporników.

Na panelu przednim musi być miejsce na numer startowy.

5.14.10 Wersje osłon bocznych

5.14.10.1 Osłona boczna

Powierzchnia osłony bocznej musi być jednolita i gładka, nie może zawierać otworów innych niż niezbędne do mocowania.

Żadna część bocznego nadwozia nie może zakrywać żadnej części zawodnika siedzącego w normalnej pozycji do jazdy.

Osłona boczna nie może zachodzić na ramę podwozia widzianą od dołu.

Nie może zatrzymywać wody, żwiru ani żadnych innych substancji i musi być bezpiecznie przymocowana do bocznych zderzaków.

Miejsce na numery startowe musi być zapewnione na pionowej powierzchni w pobliżu tylnych kół.

Osłona boczna nie może w żadnym wypadku znajdować się powyżej płaszczyzny określonej przez górne krawędzie przednich i tylnych opon i musi znajdować się w odległości od 0 mm do 40,0 mm (do wewnątrz) od płaszczyzny określonej przez zewnętrzną przednią krawędź przedniego koła i zewnętrzną przednią krawędź tylnego koła (przy kołach przednich w pozycji do jazdy na wprost), zgodnie z rysunkiem technicznym 2.1.A. Osłona boczna musi mieć prześwit od podłoża wynoszący minimum 25,0 mm i maksimum 60,0 mm.

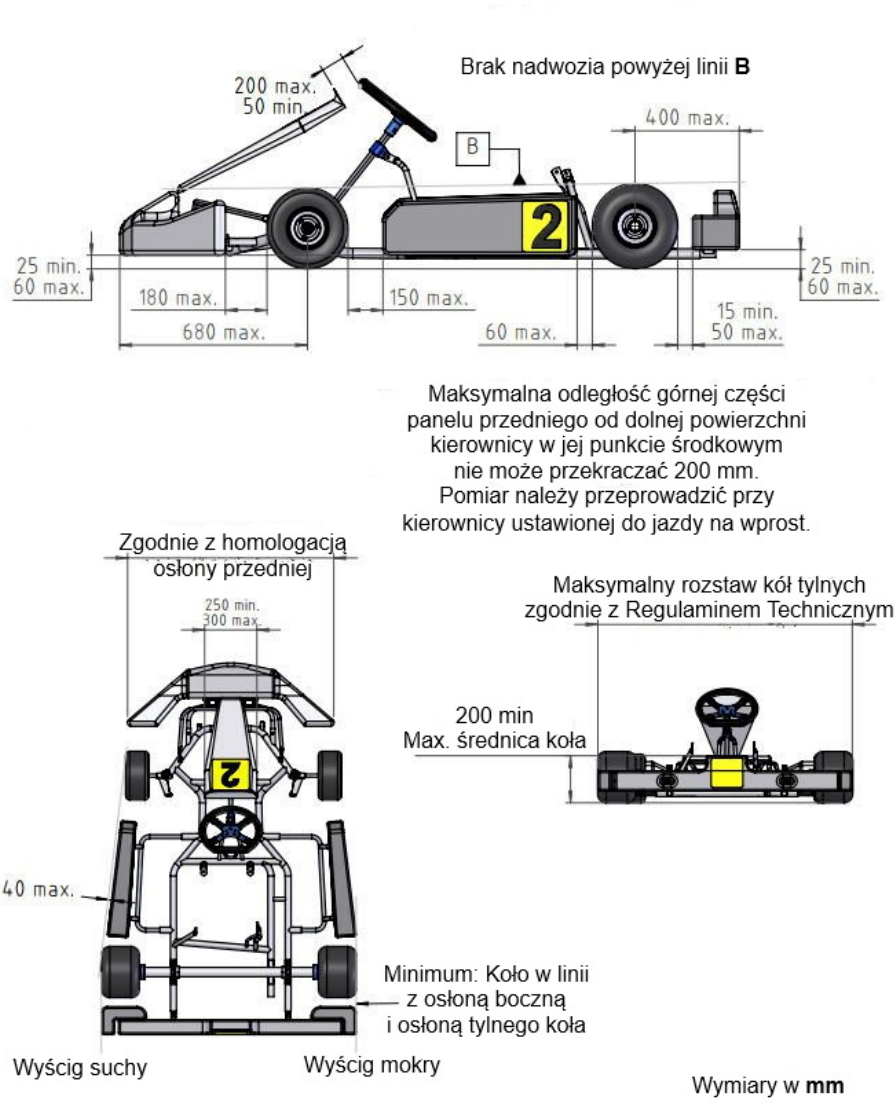
Szczelina między przodem osłony bocznej a przednimi kołami: maksymalnie 150,0 mm.

Szczelina między tyłem osłony bocznej a tylnymi kołami: maksymalnie 60,0 mm.

W mokrych warunkach pogodowych nadwozie boczne nie może wystawać poza płaszczyznę wyznaczoną przez zewnętrzną krawędź tylnych kół.

Patrz rysunek techniczny nr 2.1A.

RYSUNEK TECHNICZNY NR 2.1A - Nadwozie - Grupa 1 i 2



5.14.10.2 Osłony boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół

~~Powierzchnia osłony bocznej w parze z zabezpieczeniem kół tylnych musi być jednolita i gładka; nie może zawierać otworów innych niż te niezbędne do mocowania.~~

~~Żadna część osłony bocznej nie może zakrywać żadnej części zawodnika siedzącego w normalnej pozycji za kierownicą.~~

~~Osłona boczna nie może zachodzić na ramę podwozia widzianą od dołu.~~

~~Nie może zatrzymywać wody, żwiru ani żadnych innych substancji i musi być bezpiecznie przymocowana do zderzaków bocznych.~~

~~Miejsce na numery startowe musi być zapewnione na pionowej powierzchni w pobliżu tylnych kół.~~

~~Osłona boczna nie może w żadnym wypadku znajdować się powyżej płaszczyzny wyznaczonej przez górne krawędzie przednich i tylnych opon i musi wystawać minimum 20,0 mm poza płaszczyznę wyznaczoną przez zewnętrzną krawędź tylnego koła, zgodnie z rysunkiem technicznym 2.1B.~~

~~Osłona boczna musi mieć prześwit od podłoża wynoszący minimum 25,0 mm i maksimum 60,0 mm.~~

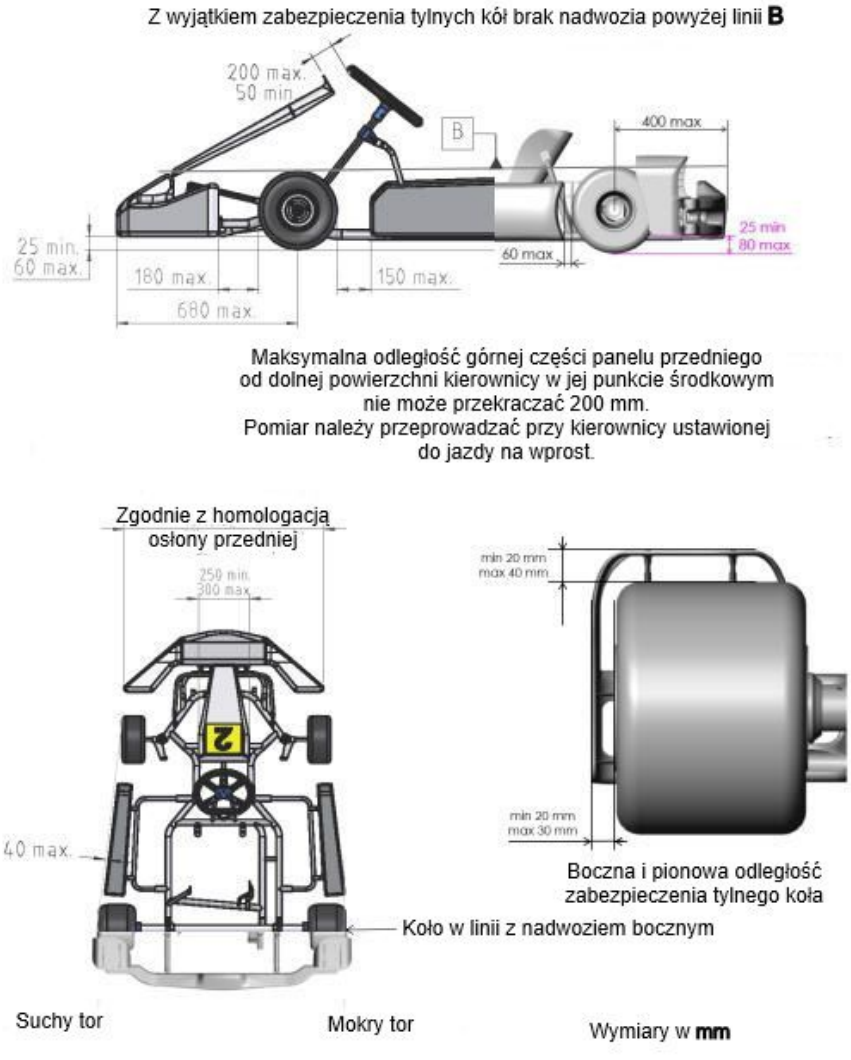
~~Szczelina między przodem osłony bocznej a przednimi kołami: maksymalnie 150,0 mm.~~

~~Odstęp między tylną krawędzią osłony bocznej a tylnymi kołami: maksymalnie 60,0 mm.~~

Patrz punkt 5.14.10.1 i Rysunek Techniczny nr 2.1B.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.1B

- Osłony przednie - Grupa 1 i 2
- Osłony boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół



5.14.11 Wersje osłon tylnych kół

5.14.11.1 Osłona tylnych kół

Osłona tylnych kół nie może być umieszczona wyżej niż tylne koła.

Niezależnie od warunków, osłona tylnych kół musi znajdować się na jednej linii z zewnętrzną stroną tylnych kół.

Szerokość: minimalna 1340,0 mm, maksimum: całkowita szerokość tyłu, zawsze i w każdych warunkach.

Prześwit: minimum 25,0 mm i maksimum 60,0 mm w co najmniej trzech miejscach o minimalnej szerokości 200,0 mm, znajdujących się na przedłużeniu tylnych kół i w środkowej linii podwozia.

Zwis tylny: maks. 400,0 mm.

Odstęp między przodem osłony tylnych kół a powierzchnią tylnych kół: minimum 15,0 mm i maksimum 50,0 mm.

Zewnętrzne części homologowanej osłony tylnych kół muszą mieć kolor wyraźnie różniący się od głównej części osłony tylnych kół.

Można tego dokonać za pomocą dedykowanego zestawu naklejek.

Patrz rysunek techniczny nr 2.0 i 2.1A.

5.14.11.2 Osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół

Osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół musi być homologowana zgodnie z Regulaminem Homologacji i spełniać wymagania Regulaminu Homologacji.

Każde zabezpieczenie tylnego koła powinno być przymocowana do osłony tylnej za pomocą dwóch śrub o minimalnym rozmiarze M8. Osie śrub powinny być oddalone od siebie o co najmniej 75 mm, mierząc w kierunku poziomym.

Osłona tylna i zabezpieczenia tylnych kół muszą być przymocowane.

Zabronione jest jakiekolwiek przemieszczanie się osłony tylnej w stosunku do rury podwozia.

Luz promieniowy między kołem tylnym a zabezpieczeniem tylnego koła powinien wynosić co najmniej 20,0 mm; rolki są zwolnione z tego wymogu.

Luz promieniowy między kołem tylnym a rolkami powinien wynosić od ~~15,0~~ 10,0 mm do ~~30,0~~ 40,0 mm.

Zabezpieczenia tylnych kół powinny wystawać co najmniej 20 mm, ale nie więcej niż 30 mm poza zewnętrzną płaszczyznę boczną tylnych kół z każdej strony.

Zabezpieczenia tylnych kół powinny być umieszczone tak, aby wystawały co najmniej 20 mm, ale nie więcej niż 40 mm ponad najwyższy punkt tylnego koła.

Minimalna szerokość osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół: zdefiniowana jako odległość między zewnętrznymi płaszczyznami tylnych kół plus dodatkowe 20,0 mm z każdej strony.

Maksymalna szerokość osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół: zdefiniowana jako odległość między zewnętrznymi płaszczyznami tylnych kół plus dodatkowe 30,0 mm z każdej strony.

Prześwit pod osłoną tylną: minimum 25,0 mm i maksimum 80,0 mm: w co najmniej trzech miejscach o minimalnej odległości 200,0 mm, znajdujących się na przedłużeniu tylnych kół i w linii środkowej podwozia.

Zwis tylny: maksimum 400,0 mm.

Patrz Rysunki Techniczne nr 2.0A i nr 2.1B.

5.14.12 Hamulce

Wszystkie hamulce w grupie 2 muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Należy stosować następujące rodzaje hamulców:

2WP, B2 lub BRKR we wszystkich klasach OK bez skrzyń biegów;

4WP, B4 lub „BRKF + BRKR (w ramach tej samej marki) w klasach KZ ze skrzyniami biegów.

5.14.13 Koła

W grupie 2 dozwolone są tylko 5-calowe felgi z homologowanymi przez CIK-FIA 5-calowymi oponami.

Patrz Regulamin Techniczny § 5.7.

5.14.14 Rejestrowanie danych

Rejestrowane mogą być następujące dane:

- obroty silnika przez indukcję na przewodzie HT świecy zapłonowej;

- dwie temperatury;

- prędkość jednego koła;

- pomiar przyspieszenia X/Y/Z

- dane GPS i czasy okrążeń.

Jeżeli czujnik temperatury spalin jest używany jako jedna z temperatur, należy go zamontować w miejscu określonym w rysunku technicznym nr 2.9 (OK) i rysunku technicznym nr 2.10 (OK-Junior).

W KZ2 zastosowanie czujnika temperatury w kolektorze wydechowym jest dowolne. Nie może jednak modyfikować homologowanego wydechu ani regulacyjnych wymiarów kolektora.

5.14.15 Czujniki

Czujniki, które nie są dozwolone, muszą zostać usunięte przed zawodami.

Patrz pkt 5.2.14.

5.14.16 Masa karta

Kategoria	Razem (z zawodnikiem)	Kart (bez paliwa)
OK	Minimum 150,0 kg	Minimum 70,0 kg
OK-N	Minimum 155,0 kg	
OK-Junior	Minimum 140,0 kg	
OK-N Junior	Minimum 145,0 kg	
KZ2	Minimum 175,0 kg	
KZ2 Masters	Minimum 180,0 kg	
E-Karting Junior	Minimum 165,0 kg	
E-Karting Senior	Minimum 175,0 kg	

5.14.17 Silnik KZ2

Wszystkie silniki KZ2 muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Karta Homologacyjna jest wydawana po przeglądzie homologacyjnym i musi być dostarczona z silnikiem.

Homologacja silnika odbywa się co trzy lata.

Oryginalne części homologowanego silnika muszą zawsze odpowiadać zdjęciom, rysunkom, materiałom i fizycznym wymiarom opisanym w Karcie Homologacyjnej.

5.14.17.1 Charakterystyka silnika

Chłodzony wodą jednocylindrowy silnik 125 cm^3 z zaworem membranowym, skrzynią biegów, z jednym obwodem chłodzenia, skrzynią korbową, cylindrem i głowicą.

Nie może być możliwości oddzielenia skrzyni biegów od silnika. Obudowa silnika musi być wykonana z dwóch części (pionowej lub poziomej).

Kąt kanału wylotowego ograniczony do maksymalnie 199,0°, mierzony na poziomie krawędzi kanału zgodnie z metodą opisaną w pkt 5.12.4.

Objętość komory spalania: minimum 11,0 cm^3, mierzona zgodnie z metodą opisaną w pkt 5.16.5.

Pokrywa zaworu membranowego: dowolna.

Skrzynia biegów wraz z przekładnią główną homologowaną z silnikiem.

Pomiary i tolerancje, patrz pkt 5.12.3.1.

Ręczne sterowanie mechaniczną skrzynią biegów.

5.14.17.2 Modyfikacje

Wszystkie modyfikacje wnętrza homologowanego silnika są dozwolone, z wyjątkiem:

- skoku;

- średnicy cylindra (poza maksymalnym wymiarem);

- rozstawu osi korbowodu;

- liczby kanałów przesyłowych i portów wlotowych w cylindrze i skrzyni korbowej;

- liczby portów i kanałów wylotowych;

- zaworu membranowego (wymiary i rysunek)

- dodatki zwiększające średnicę wału korbowego.

- wkładki w skrzyni korbowej i/lub cylindrze, z wyjątkiem przeznaczonych do łożysk wału korbowego i elementów mocujących (otwory wiercone, kołki).

- skrzynia biegów i jej mechanizm zmiany biegów.

Wszystkie modyfikacje na zewnątrz homologowanego silnika są dozwolone, z wyjątkiem:

- liczby gaźników i średnicy gardzieli

- wyglądu zewnętrznego zamontowanego silnika.

Za modyfikacje wyglądu silnika nie uważa się: przycinanie połączeń chłodzących, modyfikacji koloru części i modyfikacji mocowań (w tym między innymi gaźnika, cewki zapłonowej, wydechu, sprzęgła lub samego silnika) pod warunkiem, że ich homologowana pozycja nie jest zmieniona.

5.14.18 Silniki OK

Wszystkie silniki OK, OK-N i OK-Junior muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Karta Homologacyjna jest wydawana po przeglądzie homologacyjnym i musi być dostarczona z silnikiem.

Oryginalne części homologowanego silnika muszą zawsze odpowiadać zdjęciom, rysunkom, materiałom i fizycznym wymiarom opisanym w Karcie Homologacyjnej.

5.14.18.1 Charakterystyka silnika

Chłodzony wodą, jednocylindrowy, dwusuwowy silnik o pojemności 125 cm^3 z napędem bezpośrednim, jednym obwodem chłodzenia, skrzynią korbowej, cylindrem i głowicą.

Kategoria	Kąty otworów wylotowych mierzy się na poziomie krawędzi portu, zgodnie z metodą opisaną w pkt 5.12.4.	Objętość komory spalania jest mierzona zgodnie z metodą opisaną w pkt 5.16.6
OK	194,0° maksimum	9,0 cm^3 minimum
OK-N		10,0 cm^3 minimum
OK-Junior	170,0° maksimum	12,0 cm^3 minimum

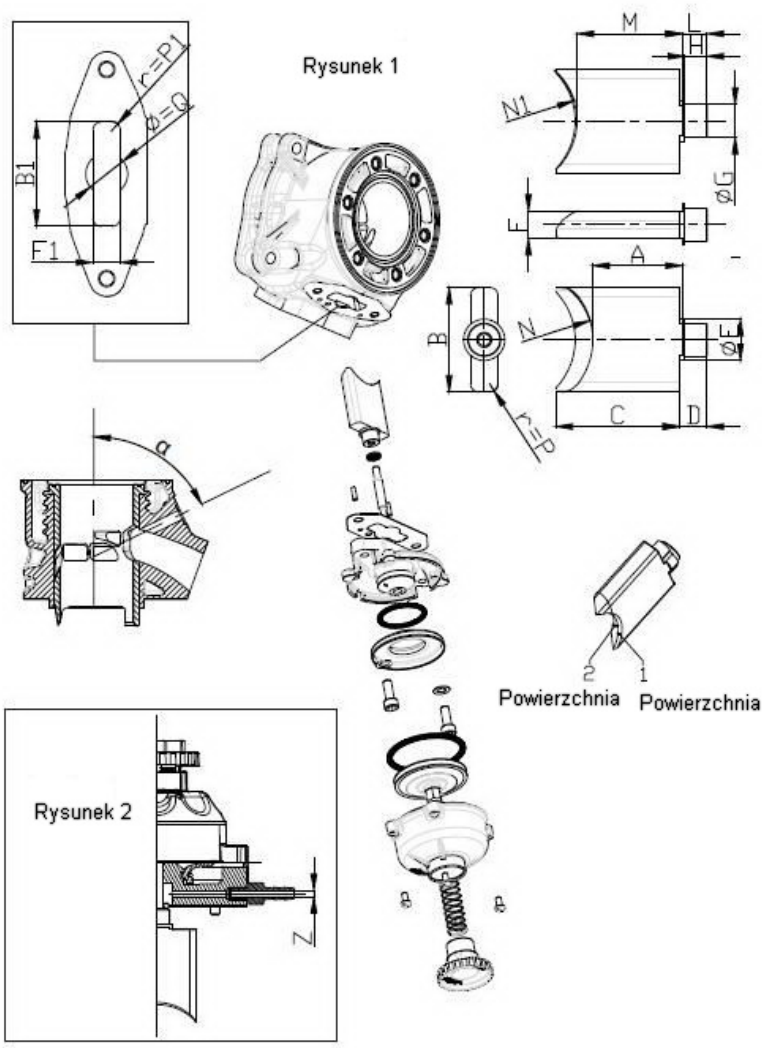
Zawór dekompresyjny, który jest obowiązkowy, musi być zamontowany na górze głowicy cylindra.

W OK dozwolony jest określony monotypowy zawór mocy. Musi być zgodny z rysunkiem technicznym nr 2.8 i być homologowany z silnikiem.
Dopuszczalne jest dodawanie do paliwa maksymalnie 4% oleju.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.8 - Specyfikacja zaworu mocy OK

Parametr	Wymiar mm lub °(kąt)	Tolerancja mm lub °(kąt)
A	-	+/-0.5
B	38	+/-0.1
C	45	+/-0.5
D	10	+/-0.1
E	15	+/-0.1
F	10	+/-0.1
G	12	+/-0.1
H	8	+/-0.1
L	9	+/-0.1
M	-	+/-0.5
N (pow. nr 2)	-	+/-0.5
N1 (pow. nr 1)	-	+/-0.5
P	3	+/-0.1
Q	-	+/-0.1
A	62	+/- 2
B1	-	+/-0.2
F1	-	+/-0.2
P1	-	+/-0.2
Z	4	Maksimum

Specyfikacja zaworu:



– Zawór musi działać tylko na główny kanał wydechowy.

„Dokładnie taka sama liczba i typ części jak pokazano na rysunku 1 z poniższymi wyjątkami:

– Śruby mocujące pokrywę można zastąpić klipsem. Kołki lokalizacji są opcjonalne.

– Można dodać otwór spustowy oleju, jak pokazano na rysunku 2. Jedynym celem tego otworu jest spuszczenie oleju, który mógł wyciec z silnika. Otwór ten można połączyć z dedykowanym zbiornikiem rekuperacyjnym.

– Uruchamianie zaworu musi odbywać się za pomocą pojedynczej sprężyny na górze pojedynczego tłoka i pojedynczej membrany połączonej z suwakami za pomocą pojedynczego cylindrycznego pręta przesuwnego. Żaden aktywny system nie jest dozwolony. Układy pneumatyczne, hydrauliczne lub elektryczne są niedozwolone. Membrana musi być przymocowana do części stałej

w porównaniu do cylindra. Regulacja napięcia wstępnego sprężyny może odbywać się wyłącznie poprzez zmianę wysokości ściśnięcia sprężyny przy zamkniętym zaworze. Napięcie wstępne sprężyny nie może być modyfikowane podczas pracy. Sprężyna musi być wykonana z pojedynczego drutu żelaznego o stałej sztywności (k). Suwak musi być wykonany ze stopu aluminium.

- Pręt cylindryczny musi być wykonany ze stopów na bazie żelaza. Korpus zaworu musi być wykonany ze stopu aluminium lub tworzywa sztucznego.

5.14.18.2 Modyfikacje

Wszystkie modyfikacje wnętrza homologowanego silnika są dozwolone, z wyjątkiem:

- skoku tłoka;
- średnicy cylindra (poza maksymalnym wymiarem);
- rozstawu oś korbowodu;
- liczba kanałów przelotowych i kanałów wlotowych w cylindrze i skrzyni korbowej;
- liczba portów i kanałów wydechowych;
- zaworu membranowego (wymiary i rysunek);
- wkładki w skrzyni korbowej i/lub cylindrze, z wyjątkiem przeznaczonych do łożysk wału korbowego i elementów mocujących (otwory wiercone, kołki) oraz
- jakiejkolwiek obróbki powierzchni tulei cylindrowej, w tym między innymi obróbki chemicznej lub dodanie powłoki.
- należy przestrzegać ograniczeń określonych w Regulaminach Szczegółowych.
- wszystkie modyfikacje na zewnątrz homologowanego silnika są dozwolone, z wyjątkiem:
- liczba gaźników (obowiązkowe użycie jednego homologowanego gaźnika);
- wygląd zewnętrzny zamontowanego silnika.

Za modyfikacje wyglądu silnika nie uważa się: przycinanie połączeń chłodzących, modyfikację koloru części i modyfikację mocowań (w tym między innymi gaźnika, cewki zapłonowej, wydechu, sprzęgła lub samego silnika) pod warunkiem, że ich homologowana pozycja nie jest zmieniona.

5.14.19 Gaźnik

Wszystkie gaźniki (z wyjątkiem KZ2) muszą posiadać homologację CIK-FIA.

Karta Homologacyjna jest wydawana po przeglądzie homologacyjnym i musi być dostarczona z gaźnikiem.

Oryginalne części homologowanego gaźnika muszą zawsze odpowiadać zdjęciom, rysunkom, materiałom i fizycznym wymiarom opisanym w Karcie Homologacyjnej.

5.14.19.1 Gaźnik KZ2

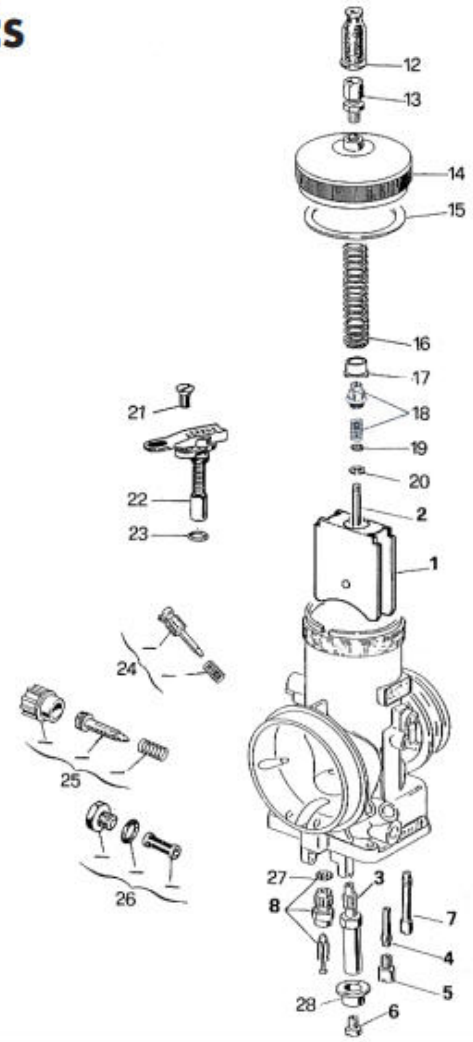
Gaźnik dyfuzorowy typu Venturi wykonany z aluminium o maksymalnej średnicy 30 mm.

Gaźnik musi pozostać całkowicie oryginalny. Jedyne dozwolone ustawienia mogą być dokonywane dla przepustnicy, igły, pływaków, komory pływaka, iglicy (rozpylacza), dysz i zestawu igły, pod warunkiem, że wszystkie wymienione części są oryginalne. Wbudowany filtr paliwa i płytka (część nr 28 na rysunku technicznym nr 2.5) mogą być usunięte; jeśli się znajdują, muszą być oryginalne.

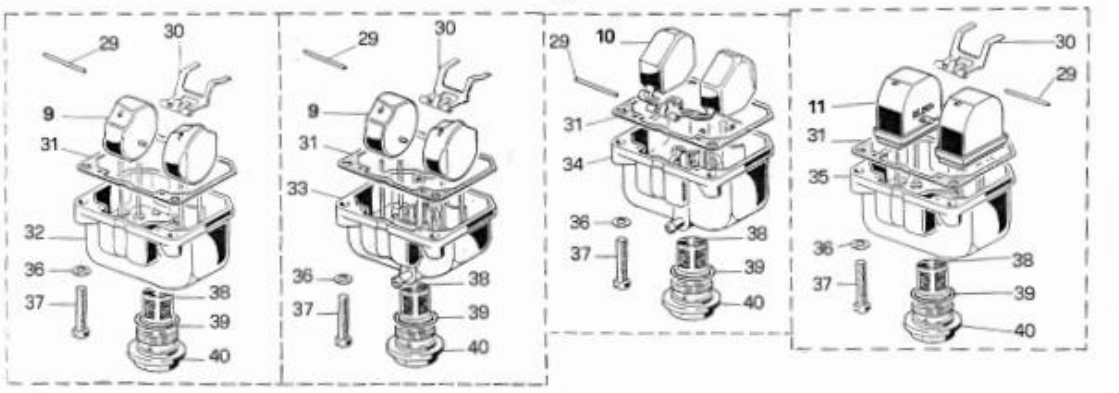
Zawór paliwa może być użyty za gaźnikiem do regulacji przepływu paliwa.

RYSUNEK TECHNICZNY 2.5 - Gaźnik KZ2 (2026 - 2028)

DELL'ORTO
VHSH 30 CS



1. GUILLOTINE	*THROTTLE VALVE*
2. AIGUILLE	*MIXTURE NEEDLE*
3. PULVERISATEUR	*SPARY NOZZLE*
4. EMULSEUR MINIMUM	*IDLE DIFFUSER*
5. GICLEUR MINIMUM	*IDLE JET*
6. GICLEUR MAXIMUM	*HIGH SPEED JET*
7. GICLEUR DEMARRAGE	*STARTER JET*
8. POINTEAU	*NEEDLE VALVE*
9. FLOTTEUR	*FLOATER*
10.FLOTTEUR	*FLOATER*
11.FLOTTEUR	*FLOATER*
12. MANCHON	*CAP*
13. VIS DE TENSION	*WIRE SCREW*
14. COUVERCLE DU CORPS	*BODY COVER*
15. JOINT DU COUVERCLE	*COVER GASKET*
16. RESSORT DE RAPPEL GUILLOTINE	*THROTTLE VALVE RETURN SPRING*
17. ASSIETTE GUIDE RESSORT	*SPRING GUIDE PLATE*
18. FIXATION CÂBLE GUILLOTINE + RESSORT	*MIXTURE VALVE NIPPLE + SPRING*
19. RONDELLE	*WASHER*
20. ARRET DE L'AIGUILLE	*MIXTURE NEEDLE STOP*
21. VIS DU DISPOSITIF DE DEMARRAGE	*STARTER FIXING SCREW*
22. DISPOSITIF DE DEMARRAGE	*CHOKE*
23. JOINT DISPOSITIF DEMARRAGE	*CHOKE GASKET*
24. KIT VIS DE REGLAGE DE L'AIR	*KIT AIR ADJUSTMENT SCREW*
25. KIT VIS DE REGLAGE GUILLOTINE	*KIT MIXTURE VALVE ADJUSTMENT*
26. KIT FILTRE A ESSENCE	*FUEL FILTER KIT*
27. JOINT DU POINTEAU	*NEEDLE VALVE GASKET*
28. ASSIETTE	*PLATE*
29. AXE FLOTTEUR	*FLOAT PIN*
30. BALANCIER FLOTTEUR	*FLOAT ROCKER*
31. JOINT DE LA CUVE	*FLOAT VALVE GASKET*
32. CUVE	*FLOAT CHAMBER*
33. CUVE	*FLOAT CHAMBER*
34. CUVE	*FLOAT CHAMBER*
35. CUVE	*FLOAT CHAMBER*
36. RONDELLE	*WASHER*
37. VIS DE FIXAGE DE LA CUVE	*FLOAT CHAMBER SCREW*
38. FILTRE A ESSENCE	*FUEL FILTER*
39. JOINT DU BOUCHON DE LA CUVE	*FLOAT CHAMBER PLUG GASKET*
40. BOUCHON DE LA CUVE	*FLOAT CHAMBER PLUG*
41. POCHETTE DE JOINTS	*GASKET KIT*



5.14.19.2 Gaźnik OK / OK-Junior

Dopuszczalne są gaźniki bezpływakowe homologowane z dwoma śrubami ustalającymi.

	OK	OK-Junior
Średnica gaźnika:	Maksimum 24,0 mm	Maksimum 20,0 mm

Wymiary i kształt kanału wlotowego opisany w Karcie Homologacyjnej muszą pozostać bezwzględnie oryginalne.

Kształt kanału wlotowego musi być zgodny z oprzyrządowaniem dostarczonym przez producenta do celów kontrolnych.

Wszystkie inne niewymiarowe otwory lub rowki frezowane wewnątrz lub na zewnątrz korpusu gaźnika muszą być identyczne pod względem liczby i rozmieszczenia jak Karcie Homologacyjnej.

Dozwolone jest mechaniczne urządzenie rozruchowe montowane z tyłu siedzenia. Urządzenie otwiera przepustnicę gaźnika za pomocą linki, co ułatwia uruchomienie karta.

Urządzenie musi posiadać co najmniej jedną sprężynę zabezpieczającą na tyle silną, aby całkowicie zamknąć przepustnicę gaźnika, gdy nie jest używane.

Urządzenia może umożliwiać otwarcie przepustnicy maksymalnie o 40%.

5.14.19.3 Gaźnik OK-N

Do ASN należy decyzja, który typ gaźnika (pływakowy lub bezpływakowy) należy zastosować.

Aby uniknąć wątpliwości. wybrany typ musi być podany w regulaminie technicznym.

5.14.19.3.1 Gaźnik z komorą pływakową

Gaźnik z komorą pływakową wykonany z aluminium ze zwężką typu Venturi o maksymalnej średnicy gardzieli 30,0 mm.

Gaźnik musi pozostać całkowicie oryginalny. Jedyne dozwolone regulacje to przepustnica, zawór odcinający, pływaki, poziom paliwa w komorze pływakowej, iglica rozpylacza, dysze i zestaw rozpylacza, pod warunkiem, że wszystkie wymienione części są oryginalne.

Odpływ paliwa może być używany za gaźnikiem do regulacji przepływu paliwa.

5.14.19.3.2 Gaźnik bezpływakowy

Gaźnik bezpływakowy o maksymalnej średnicy gardzieli 24,0 mm.

Dopuszczalne są dwa obwody paliwowe (niski i wysoki) z jedną śrubą regulacyjną na każdy obwód.

Każdy obwód paliwowy musi mieć maksymalnie trzy otwory doprowadzające paliwo. Odrębna korekta powietrza nie jest dozwolona.

Wymiary i kształt kanału wlotowego opisane w Karcie Homologacyjnej muszą pozostać bezwzględnie oryginalne. Kształt kanału wlotowego musi być zgodny z oprzyrządowaniem dostarczonym przez producenta do celów kontrolnych.

Wszystkie inne niezwymiarowane otwory lub rowki frezarskie wewnątrz lub na zewnątrz korpusu gaźnika muszą być identyczne pod względem liczby i rozmieszczenia jak Karcie Homologacyjnej.

Dozwolone jest mechaniczne urządzenie rozruchowe montowane z tyłu siedzenia. Urządzenie otwiera przepustnicę gaźnika za pomocą linki, co ułatwia uruchomienie karta.

Urządzenie musi posiadać co najmniej jedną sprężynę zabezpieczającą na tyle silną, aby całkowicie zamknąć przepustnicę gaźnika, gdy nie jest używane.

Urządzenia może umożliwiać otwarcie przepustnicy maksymalnie o 40%.

5.14.20 Tłumik wlotowy

Wszystkie silniki w grupie 2 muszą być wyposażone w tłumik wlotowy homologowany przez CIK-FIA.

5.14.20.1 Tłumik wlotowy KZ2

Musi mieć dwa kanały o maksymalnej średnicy 30,0 mm.

5.14.20.2 OK tłumik wlotowy

Muszą mieć dwa kanały o maksymalnej średnicy 23,0 mm

5.14.21 Układ zapłonowy

Wszystkie silniki w grupie 2 muszą być wyposażone w układ zapłonowy homologowany przez CIK-FIA.

5.14.21.1 Układ zapłonowy KZ2

Musi być typu analogowego, bez zmiennego układu czasowego (taktowanie wyprzedzenia i opóźnienia).

Do wirnika zapłonowego można dodać masę.

Musi być bezpiecznie przymocowany, co najmniej dwiema śrubami, bez żadnych modyfikacji homologowanego wirnika.

5.14.21.2 Układ zapłonowy OK

Musi być typu cyfrowego, nieprogramowalnego, ze zintegrowanym ogranicznikiem obrotów:

OK	Maksymalnie 16 000 obr./min
OK-N / OK-N Junior	Maksymalnie 15 000 obr/min
OK-Junior	Maksymalnie 14.000 obr./min

5.14.22 Wydech

5.14.22.1 KZ2 wydech

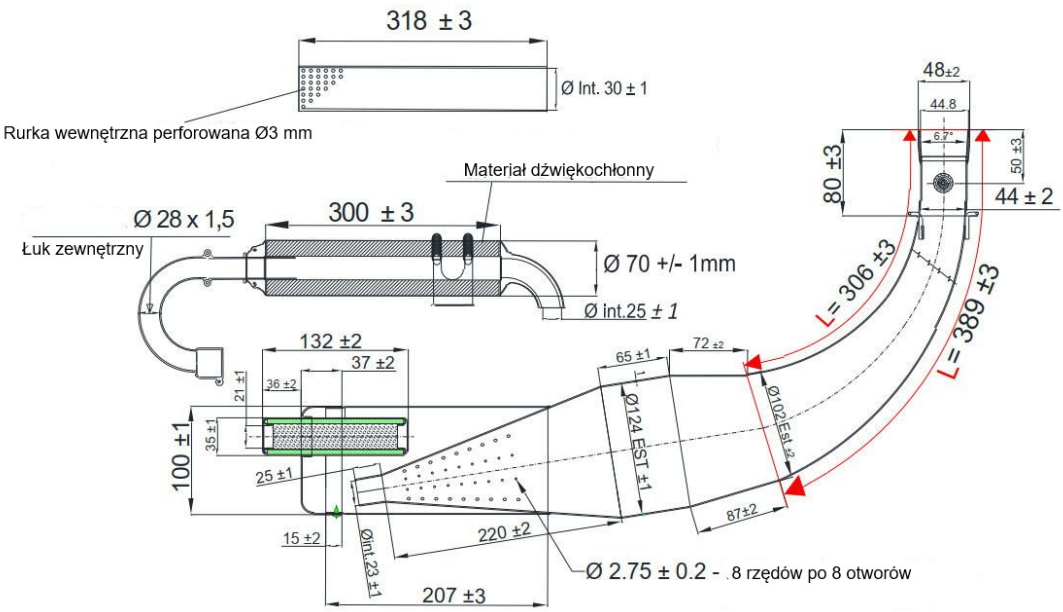
Wszystkie silniki KZ2 muszą być wyposażone w wydech homologowany z silnikiem i opisany w Kartach Homologacyjnych silników.

5.14.22.2 OK /OK-N wydech

W OK i **OK-N** wydech musi być monotypowy i zgodny z rysunkiem technicznym nr 2.9A.

Odległość między tłokiem a wlotem spalin jest dowolna.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.9A - Wydech OK



Masa wydechu w komplecie z tłumikiem wydechu **3,550 kg** Tolerancja **±5%**
Masa wydechu bez tłumika wydechu **2,400 kg** Tolerancja **±5%**
Masa tłumika wydechu **0,800 kg** Tolerancja **-2% / +8%**

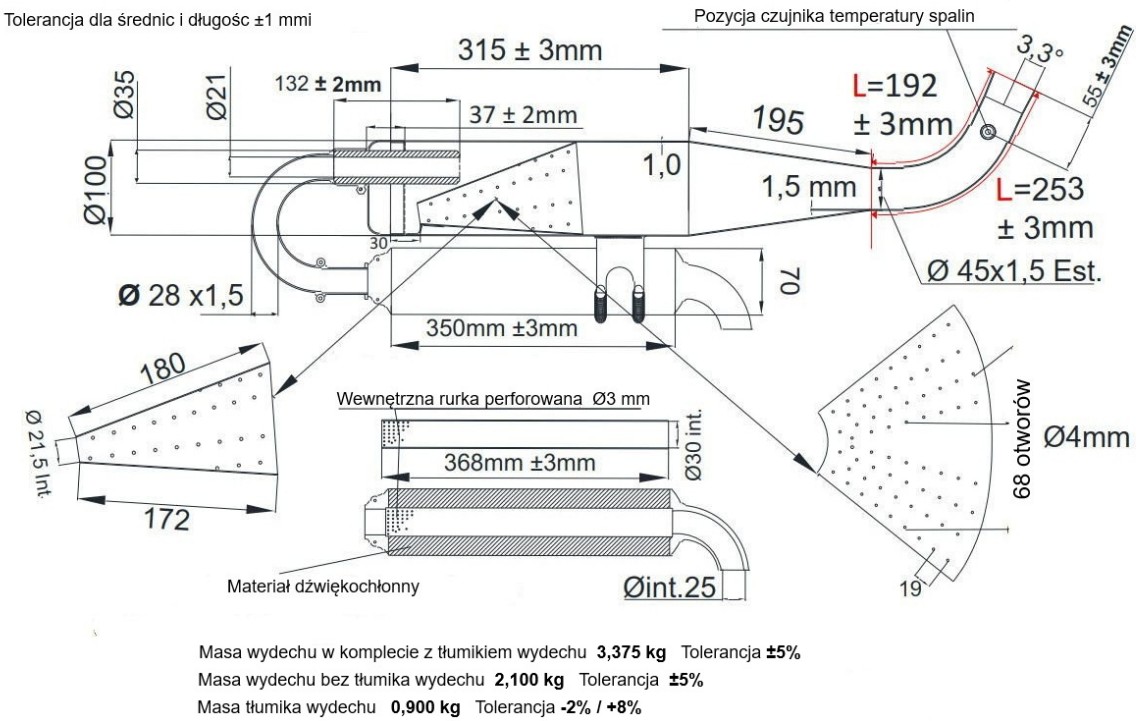
Na mistrzostwach, pucharach i trofeach FIA KARTING od 2026 -2028 roku produkt musi być oznaczony logo CIK-FIA i kodem „T23 SR", który zostanie wytłoczony. Oznaczenia te muszą być wyraźnie czytelne po zamontowaniu produktu na kartach.

5.14.22.3 OK-Junior wydech

W OK-Junior wydech musi być monotypowy i zgodny z rysunkiem technicznym nr 2.10B.

Odległość między tłokiem a wlotem spalin jest dowolna.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.10B - Wydech OK-JUNIOR



Masa wydechu w komplecie z tłumikiem wydechu **3,375 kg** Tolerancja **±5%**
Masa wydechu bez tłumika wydechu **2,100 kg** Tolerancja **±5%**
Masa tłumika wydechu **0,900 kg** Tolerancja **-2% / +8%**

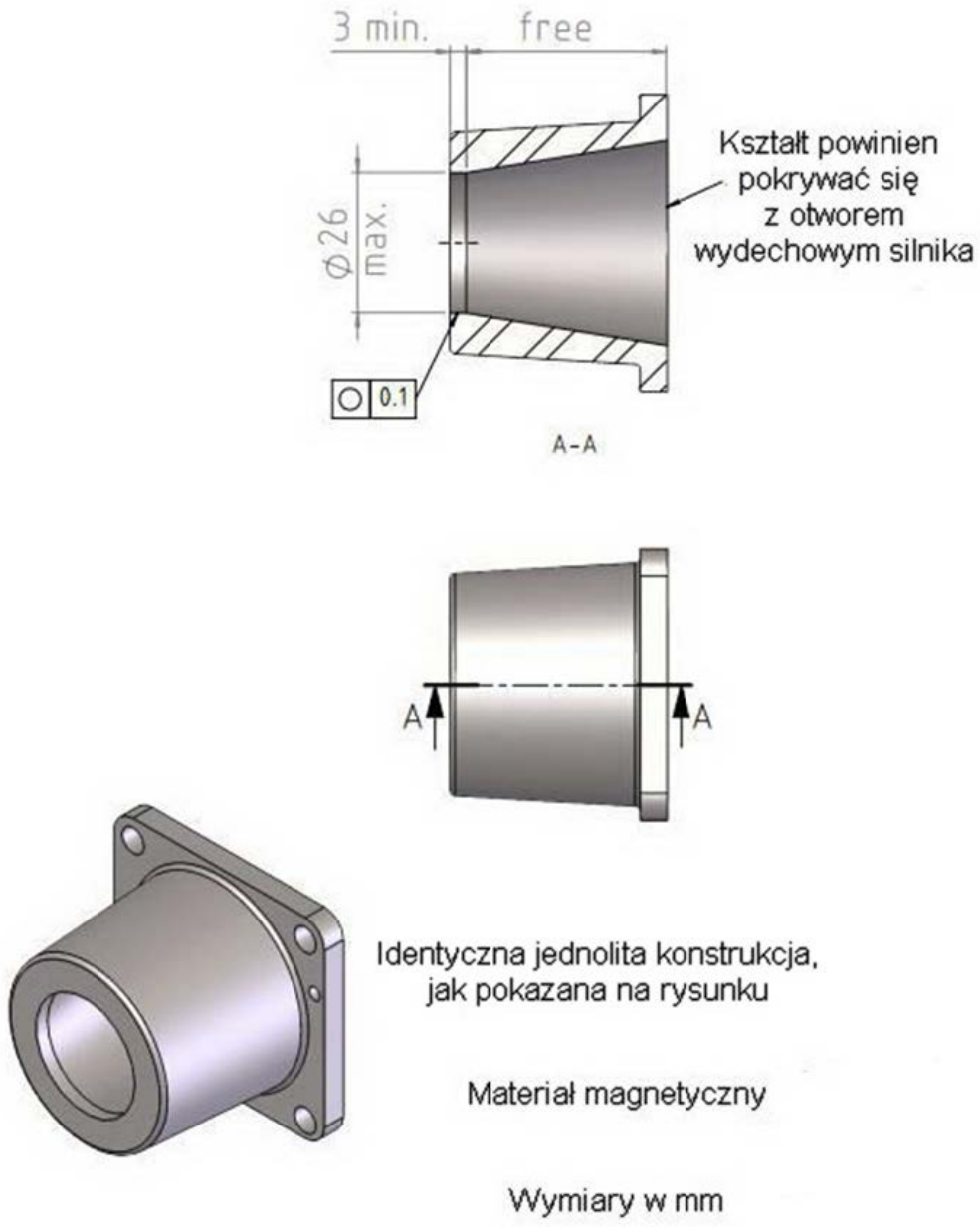
Na mistrzostwach, pucharach i trofeach FIA KARTING od 2026 – 2028 roku produkt musi być oznaczony logo CIK-FIA i kodem „T18 JR", który zostanie wytłoczony. Oznaczenia te muszą być wyraźnie czytelne po zamontowaniu produktu na gokartach.

5.14.22.4 OK-N Junior wydech

W OK-N Junior wydechowy musi być monotypowy i zgodny z rysunkiem technicznym nr 2.9A. Odległość między tłokiem a wlotem spalin jest dowolna.

Ponadto należy zastosować zwężkę wydechu zgodną z rysunkiem technicznym nr 2.11. Wszystkie gazy spalinowe muszą przechodzić wyłącznie przez zwężkę.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.11 - Zwężka wydechu OK-N Junior



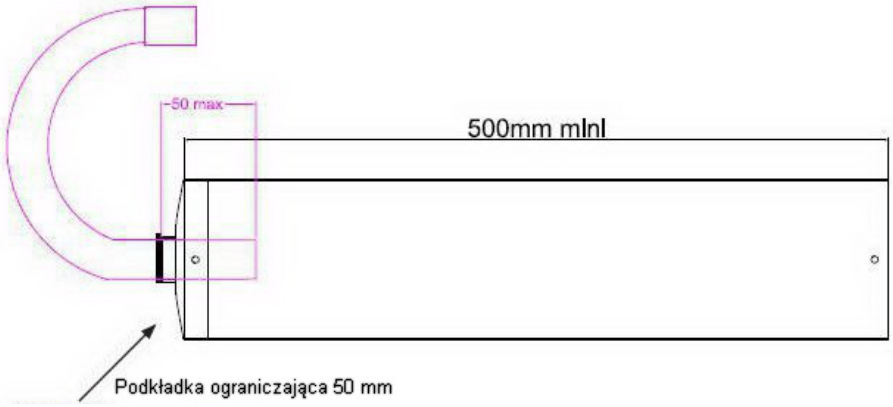
5.14.23 Tłumik wydechu

5.14.23.1 Tłumik wydechowy KZ2

Stosowanie tłumika wydechowego zgodnego z homologacją CIK-FIA jest obowiązkowe.

Montaż wydechu i tłumika należy wykonać zgodnie z rysunkiem technicznym nr 2.7.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 2.7 - Tłumik wydechu KZ



5.14.23.2 Tłumik wydechu OK / OK-N / OK-N Junior

W OK, OK-N **i OKN-Junior** tłumik wydechu musi być zgodny z rysunkiem technicznym nr 2.9A.

5.14.23.3 OK-Junior tłumik wydechu

W OK-Junior tłumik wydechu musi być zgodny z rysunkiem technicznym nr 2.10B.

5.14.24 Chłodnica (chłodnice)

We wszystkich klasach dozwolony jest tylko jeden obwód chłodzenia silnik - chłodnica.

We wszystkich klasach OK dozwolona jest tylko jedna chłodnica.

5.14.25 Przekładnia

5.14.25.1 Przekładnia KZ2

Łańcuch i koła zębate są dowolne.

5.14.25.2 Przekładnia OK

OK-N i OK-N Junior: Łańcuch i zębatki muszą być typu 219.

Od 2024 r.: we wszystkich klasach OK łańcuchy i koła zębate muszą być typu 219.

Koło zębate zamocowane na tylnej osi może być przykryte plastikowymi tarczami w celu ochrony łańcucha. Mogą być wykonane z tworzywa sztucznego lub materiału kompozytowego.

5.14.26 E-Karting z napędem elektrycznym

Wszystkie elektryczne układy napędowe muszą posiadać homologację CIK-FIA. Certyfikat homologacji jest wydawany po procesie homologacji i musi być dostarczony wraz z elektrycznym układem napędowym.

Homologowany elektryczny układ napędowy i jego części muszą być używane w całości. Części te nie mogą być modyfikowane i muszą być identyfikowane za pomocą oznaczeń producenta, zdjęć, rysunków, materiałów, wartości i wymiarów fizycznych opisanych w homologacji.

5.14.26.1 Charakterystyka elektrycznego układu napędowego

Elektryczne układy napędowe E-karting Junior składają się z jednego silnika elektrycznego, jednego falownika, jednego systemu magazynowania energii (RESS), systemu zarządzania akumulatorami (BMS) oraz niezbędnego wyposażenia elektrycznego do działania układu.

Maksymalne napięcie elektrycznego układu napędowego nigdy nie może przekraczać 60 V DC lub 30 V AC, a maksymalna całkowita moc wyjściowa RESS jest ograniczona do 23 kW.

Chłodzenie musi być zapewnione wyłącznie powietrzem. Dozwolone jest pasywne chłodzenie zanurzeniowe olejem dielektrycznym.

Elektryczne układy napędowe E-karting Senior składają się z jednego silnika elektrycznego, jednego falownika, jednego systemu magazynowania energii (RESS), systemu zarządzania akumulatorami (BMS) oraz niezbędnego wyposażenia elektrycznego do działania układu.

Maksymalne napięcie elektrycznego układu napędowego nigdy nie może przekraczać 60 V DC lub 30 V AC, a maksymalna całkowita moc wyjściowa RESS jest ograniczona do 28 kW.

Elementy mogą być chłodzone powietrzem, wodą lub płynem dielektrycznym.

W przypadku stosowania płynu dielektrycznego niedopuszczalne jest przemieszczanie płynu między różnymi elementami (chłodnicami).

5.14.26.2 Silnik elektryczny

Silnik elektryczny musi być używany zgodnie z homologacją i nie może być poddawany żadnym modyfikacjom.

Położenie silnika elektrycznego jest dowolne, ale zdecydowanie zaleca się wykorzystanie położenia silnika spalinowego.

Musi być on zamontowany na rurach podwozia za pomocą jednego mocowania silnika i co najmniej dwóch dolnych wsporników, przymocowanych śrubami co najmniej M8.

Położenie falownika silnika elektrycznego jest dowolne, jeśli jego położenie nie jest określone w homologacji.

5.14.26.3 Układ magazynowania energii wielokrotnego ładowania (RESS)

RESS musi być używany zgodnie z homologacją i nie może być poddawany żadnym modyfikacjom.

RESS musi być umieszczony wzdłuż osi X w środku podwozia, pod kierownicą i kolumną kierownicy, zgodnie z zapisem na rysunku technicznym nr XX. Musi być przymocowany do głównych rur ramy podwozia w co najmniej 4 punktach.

5.14.26.3.1 Kontrolki stanu RESS

Na karcie musi być zamontowana co najmniej jedna kontrolka stanu RESS, sygnalizująca, że układ napędowy jest bezpieczny (zielona) lub niebezpieczny (czerwona).
Muszą być zamontowane w taki sposób, aby były widoczne z każdej strony dla zawodnika, osób oficjalnych i sędziów.
Zaleca się montaż lampek na panelu przednim i z tyłu siedzenia.
Nie wolno ich montować na elementach nadwozia, które mogą zostać uszkodzone w razie wypadku (np. na osłonie przedniej, osłonach bocznych i osłonie tylnej).
Kontrolki stanu nie mogą świecić tym samym światłem, co światła sygnalizujące gotowość do jazdy.

5.14.26.3.2 Światła gotowości do jazd**y**

Aby sygnalizować gotowość karta do jazdy po naciśnięciu pedału przyspieszenia, musi się zapalić białe światło (z przodu) i pomarańczowe światło (z tyłu).
Światła muszą być zamontowane wzdłuż środkowej linii karta i muszą być wyraźnie widoczne z przodu i z tyłu.

5.14.26.4 Urządzenia elektryczne i przepisy bezpieczeństwa

Należy zamontować wyłącznik główny o odpowiedniej mocy (Załącznik J – Artykuł 251.3.1.14.3).
Położenie wyłącznika głównego musi być łatwo dostępne i wyraźnie widoczne z zewnątrz.
Należy zadbać o to, aby montaż wyłącznika nie spowodował, że główny obwód elektryczny znajdzie się zbyt blisko zawodnika.
Kart musi być wyposażony w główny wyłącznik zawodnika (DMS), który musi być homologowany z układem e napędowym.
Musi być on obsługiwany przez zawodnika siedzącego w karcie.
DMS musi być oddzielony od głównego wyłącznika.
Wyłącznik awaryjny (Załącznik J – Artykuł 251.3.1.14.4) jest obowiązkowy.
Musi być on obsługiwany przez zawodnika siedzącego w karcie.
Wyłącznik awaryjny nie może być używany jako DMS.

5.14.26.5 Urządzenia ładujące

Dozwolone są wyłącznie zewnętrzne urządzenia ładujące. Muszą być one określone w homologacji. Do ładowania RESS można używać wyłącznie tych urządzeń.

5.14.26.6 Przekładnia

Przekładnia jest dowolna.
W przypadku zastosowania łańcucha, musi on być typu 219.
Zębatka zamocowana na tylnej osi może być osłonięta tarczami w celu ochrony paska/łańcucha. Tarcze te muszą być wykonane z tworzywa sztucznego lub materiału kompozytowego.

§ 5.15
REGULAMIN GRUPY 3

5.15.1 Podwozie

Wszystkie podwozia Grupy 3 muszą być homologowane przez CIK-FIA. Karta Homologacyjna jest wydawana po przeglądzie homologacyjnym i musi być dostarczona wraz z podwoziem.

Homologacja podwozia odbywa się co trzy lata.

5.15.1.1 Wymiary podwozia

Rozstaw osi: 950,0 mm.

Rozstaw, kół: co najmniej 2/3 używanego rozstawu osi.

Szerokość rozstawu kół: maksymalnie 1100,0 mm.

Długość całkowita: zgodnie z rysunkiem technicznym nr 3.1A.

Wysokość: maksymalnie 650 mm od podłoża, nie licząc siedzenia.

Podwozie musi zawsze spełniać podane wymiary.

5.15.1.2 Charakterystyka podwozia

Na ramę podwozia dozwolonych jest tylko sześć rur stalowych o wymiarach 28 x 2 ± 0,1 mm.

Do ramy podwozia należy przyspawać cztery stalowe wsporniki siedzenia.

Łożysko tylnej osi: maksymalnie dwa.

Brak stabilizatorów i wsporników siedzenia.

Modyfikacje ramy podwozia (np. położenie rur) są dozwolone tylko w zakresie wymiarów opisanych w Karcie Homologacyjnej.

Kolanka rurowe można przesuwać tylko na rurze, w miejscach wskazanych w Karcie Homologacyjnej.

5.15.2 Tylna oś

Maksymalna średnica zewnętrzna 30,0 mm (grubość ścianki zgodnie z pkt 5.4.4.4).

Długość: 960,0 ± 10,0 mm.

Masa: 2900 ± 100 gr.

Tylna piasta musi przylegać do tylnej osi na długości minimum 30,0 mm.

5.15.3 Pojemność zbiornika paliwa

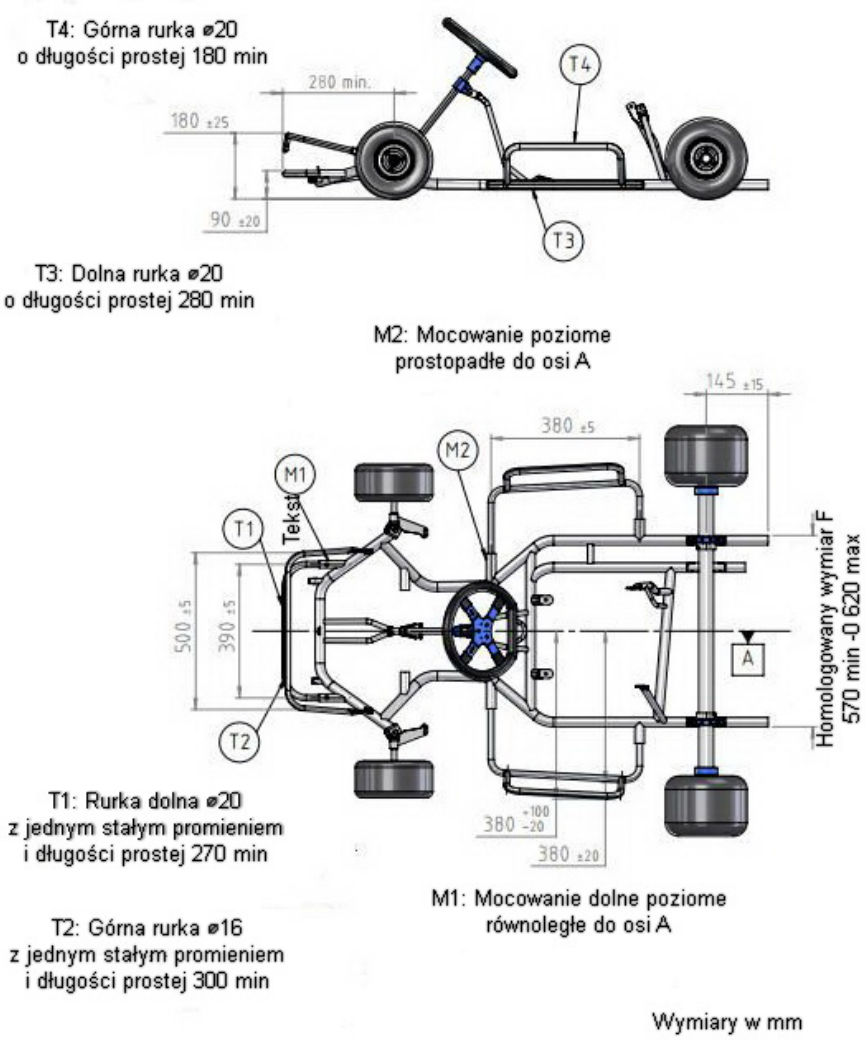
Minimum 3 litry.

5.15.4 Zderzaki

Zabezpieczenia przednie i boczne są obowiązkowe. Muszą być wykonane z okrągłych rurek ze stali magnetycznej i posiadać homologację z nadwoziem.

Patrz rysunek techniczny nr 3.0

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.0 - Zderzaki - Grupa 3



5.15.4.1 Przedni zderzak

Przedni zderzak składa się z dwóch elementów: górnej rurki o minimalnej średnicy 16,0 mm oraz dwóch naroży o jednym stałym promieniu. Długość w linii prostej między zagięciami musi wynosić 300 mm.

Rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych mocowań ramy podwozia, które muszą być oddalone od siebie o 500,0 mm i wyśrodkowane na osi podłużnej karta.

Wysokość: minimum 155,0 mm i maksimum 205,0 mm od podłoża (mierzona do góry rurki).

Rurka dolna o minimalnej średnicy 20,0 mm i dwa zagięcia narożne o jednym stałym promieniu. Długość w linii prostej między zagięciami musi wynosić 270,0 mm.

Rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych elementów mocujących ramy podwozia, które muszą być oddalone od siebie o 390,0 mm i wyśrodkowane na osi podłużnej

karta. Mocowania muszą być poziomo i pionowo równoległe do osi karta i umożliwiać wsunięcie rurki na 50,0 mm.

Wysokość: minimum 70,0 mm i maksimum 110,0 mm (mierzona do góry rurki).

Zwis przedni: minimum 280,0 mm.

Te dwa elementy muszą być ustawione w linii pionowej, jak wskazano na rysunku technicznym nr 3.0 i 3.2 oraz pod kątem prostym do podłoża lub płyty podłogowej/głównych rur podwozia.

Obie rurki muszą być połączone za pomocą wspornika przedniego zderzaka.

Przedni zderzak musi być niezależny od mocowania pedałów i umożliwiać montaż obowiązkowej osłony przedniej.

5.15.4.2 Wersje zderzaków bocznych

5.15.4.2.1 Zderzak boczny

Zderzak boczny składa się z dwóch elementów wykonanych ze stalowych okrągłych rurek, które są wyśrodkowane w stosunku do osi podłużnej karta.

Każdy element musi składać się z dolnej i górnej rurki. Muszą mieć średnicę 20,0 mm.

Minimalna długość w linii prostej: 280,0 mm dla dolnej rurki i 180,0 mm dla górnej rurki.

Szerokość całkowita: minimum 360,0 mm i maksimum 400,0 mm dla rurki dolnej, minimum 360 mm i maksimum 480 mm dla rurki górnej (mierzone do środka rury) w stosunku do osi podłużnej karta.

Każda rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych łączników rur, które muszą być oddalone od siebie o 380,0 ± 5,0 mm (mierzone od środka rury). Mocowania te muszą być równoległe do podłoża, prostopadłe do osi podwozia i umożliwiać wsunięcie rurki na 50 mm.

Wysokość górnej rurki: minimum 160,0 mm od podłoża (mierzona do góry rurki).

5.15.4.2.2 Zderzaki boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół

Zderzak boczny w parze z zabezpieczeniem tylnych kół składa się z dwóch elementów z okrągłych rurek ze stali magnetycznej, wyśrodkowanych względem osi podłużnej karta.

Każdy element musi składać się z dolnej i górnej rurki.

Muszą mieć średnicę 20,0 mm.

Minimalna długość w linii prostej wynosi 280,0 mm dla dolnej rurki i 180,0 mm dla górnej rurki.

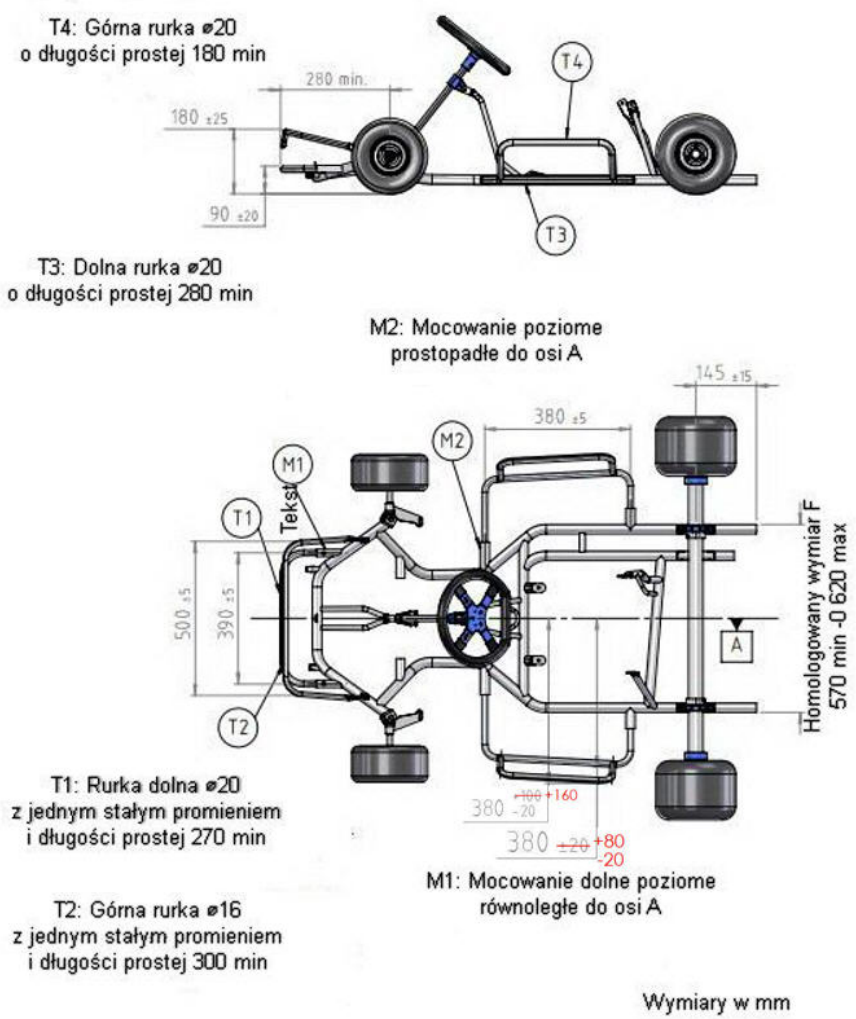
Szerokość całkowita: minimum 360,0 mm i maksimum 460,0 mm dla dolnej rurki, minimum 360,0 mm i maksimum 540,0 mm dla górnej rurki (mierzona do środka rurki) względem osi podłużnej karta.

Każda rurka musi być przymocowana do dwóch przyspawanych łączników rur, oddalonych od siebie o 380,0 ± 5,0 mm (mierząc od środka rurki).

Mocowania te muszą być równoległe do podłoża, prostopadłe do osi podwozia i umożliwiać wsunięcie rurki na głębokość 50,0 mm.

Wysokość górnej rurki: minimum 160,0 mm od podłoża (mierząc do górnej krawędzi rury). Patrz Rysunek Techniczny nr 3.0A.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.0A - Zderzaki - Grupa 3
Zderzaki boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół



5.15.5 Nadwozie

Nadwozie musi być homologowane przez CIK-FIA z dołączonym zderzakiem i mocowaniami.

Dozwolone jest łączenie homologowanych elementów nadwozia. Jednak dwie osłony boczne muszą być używane razem jako zestaw.

Żaden element zabudowy nie może służyć jako zbiornik paliwa ani do mocowania balastu. Patrz rysunek techniczny nr 3.1A.

Niedozwolone jest jakiekolwiek podgrzewanie powyżej aktualnej temperatury otoczenia lub zmiękczanie nadwozia, sztucznie lub inny sposób.

5.15.5.1 Materiał

Patrz pkt 5.5.1.2.

5.15.6 Osłona przednia

Osłona przednia musi znajdować się na wysokości przednich kół i nie może mieć ostrych krawędzi.

Nie może zatrzymywać wody, żwiru ani żadnej innej substancji.

Dozwolony jest tylko jeden otwór wentylacyjny, jego średnica nie może przekraczać 12 mm i musi znajdować się na tylnej powierzchni owiewki przedniej.

Minimalna szerokość: 850,0 mm. Maksymalna szerokość: całkowita zewnętrzna szerokość przednich kół/przedniej osi.

Maksymalna szczelina między przednimi kołami a tyłem osłony: 160,0 mm.

Zwis przedni: maksymalnie 630,0mm. Patrz rysunek techniczny nr 3.1A.

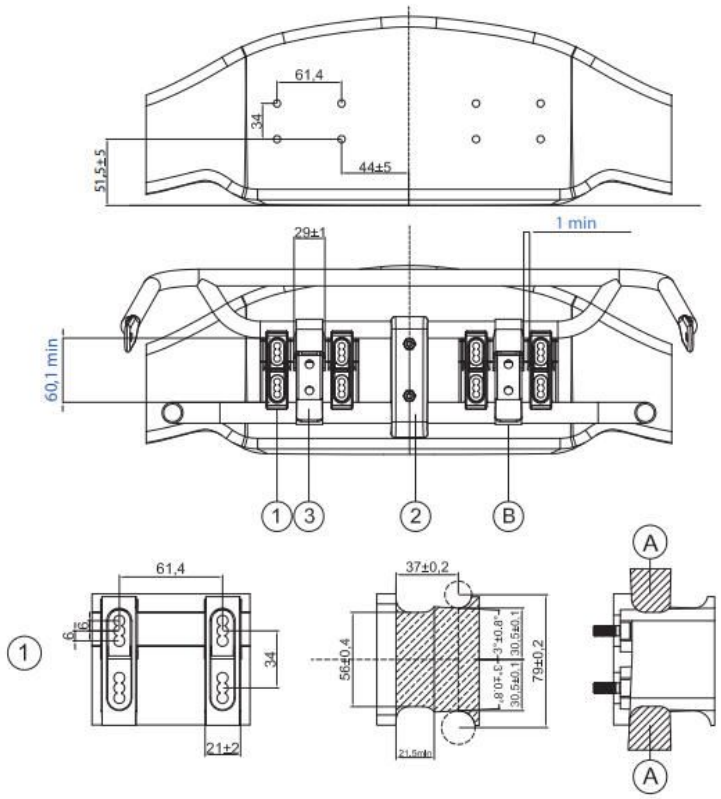
Osłona przednia musi mieć prześwit od podłoża co najmniej 25,0 mm i maksymalnie 60,0 mm.

Zestaw do montażu osłony przedniej. Patrz rysunek techniczny nr 3.2.

Zespół osłony przedniej musi być zgodny z rysunkiem technicznym nr 3.2, zwłaszcza z minimalną odległością 60,1 mm między 2 rurami podporowymi zacisków, a także 1 mm odstępem między zaciskami hakowymi a zestawami montażowymi osłony przedniej.

Homologowana osłona przednia zamontowana na karcie na międzynarodowych zawodach kartingowych musi być w stanie w dowolnym momencie przejść test pionowego pchania.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.2 - Zestaw montażowy osłony przedniej - Grupa 3



A. Dopuszczalny jest brak części (śruby zacisku).

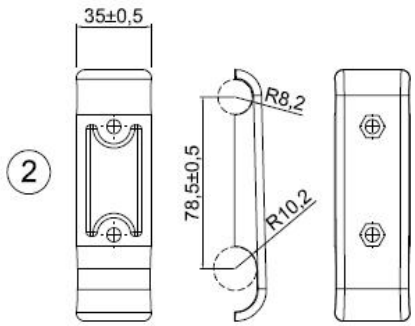
B. Zapięcia mają być tylko otwierane i zamykane ręcznie bez użycia narzędzi.

* W skład zestawu montażowego wchodzi:

1. Uchwyt do osłony przedniej (2 szt. + 8 śrub).

2. Wspornik zderzaka przedniego (2 półpanewki + 2 śruby).

3. Regulowane zapięcia (2 sztuki, powinny być wykonane z metalu).



Logo CIK i numer homologacji powinny być wytłoczone na każdej części.

1. Uchwyt do osłony przedniej (2 sztuki wykonane z plastiku).

2. Wspornik zderzaka przedniego (2 pół muszle wykonane z plastiku).

* Dozwolone jest jedynie instalowanie osłony przedniej przy użyciu powyższego zestawu montażowego. Żadne inne urządzenie jest niedozwolone.

* Osłona przednia musi być tak zamontowana, aby inne części nie przeszkadzały i nie ograniczały w jej swobodnym przemieszczaniu się w kierunku podwozia.

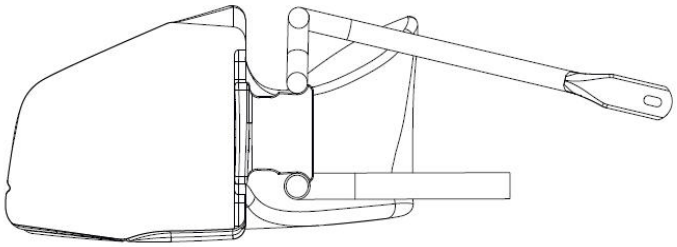
* Zderzaki przednie (dolna i górna rura) muszą być sztywno połączone z podwoziem i muszą mieć gładką powierzchnię. Jakakolwiek mechaniczna obróbka lub inna ingerencja, aby zwiększyć tarcie zderzaka przedniego jest surowo zabroniona.

* Prześwit we wszystkich punktach pomiędzy zderzakiem przednim (dolna i górna rura) i osłoną przednią musi wynosić minimum 27 mm.

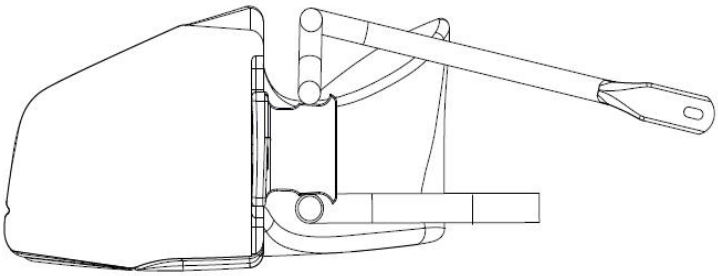
* Położenie osłony przedniej (rysunek techniczny nr 3.2.1):

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.2.1 - Położenie osłony przedniej - Grupa 3

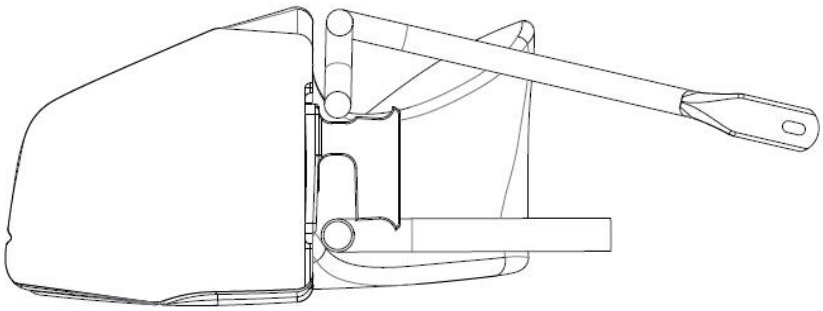
Prawidłowe

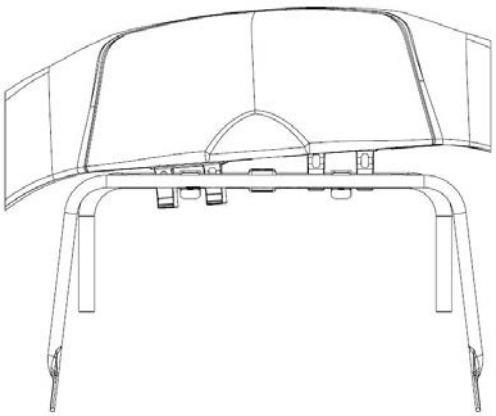


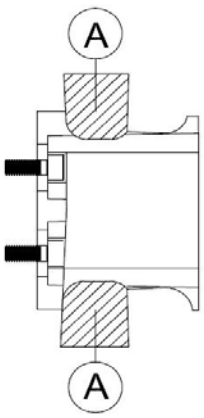
Dopuszczalne



Niedopuszczalne







Niedopuszczalne jest, aby jakakolwiek część uchwytu osłony przedniej znajdowała się w pokazanych miejscach (A).

5.15.7 Panel przedni (Osłona kolumny kierownicy)

Panel przedni nie może znajdować się powyżej płaszczyzny poziomej wyznaczonej przez górną część kierownicy.

Nie może utrudniać normalnego funkcjonowania pedałów ani zakrywać żadnej części stóp w normalnej pozycji do jazdy.

Musi zapewniać odstęp co najmniej 50,0 mm między panelem a kierownicą i nie może wystawać poza osłonę przednią.

Szerokość: minimum 250,0 mm i maksimum 300,0 mm.

Dolna część panelu musi być solidnie przymocowana do przedniej części ramy podwozia, bezpośrednio lub pośrednio. Jego górna część musi być solidnie przymocowana do wspornika kolumny kierownicy za pomocą jednego lub więcej niezależnych wsporników.

Na panelu przednim musi być miejsce na numer startowy.

5.15.8 Wersje osłon bocznych

5.15.8.1 Osłona boczna

Powierzchnia osłony bocznej musi być jednolita i gładka, nie może zawierać otworów innych niż niezbędne do mocowania.

Żadna część bocznego nadwozia nie może zakrywać żadnej części zawodnika siedzącego w normalnej pozycji do jazdy.

Osłona boczna nie może zachodzić na ramę podwozia widzianą od dołu.

Nie może zatrzymywać wody, żwiru ani żadnych innych substancji i musi być bezpiecznie przymocowana do bocznych zderzaków.

Miejsce na numery startowe musi być zapewnione na pionowej powierzchni w pobliżu tylnych kół.

Osłona boczne w żadnym wypadku nie może znajdować się powyżej płaszczyzny wyznaczonej przez górną część przednich i tylnych opon ani wystawać więcej niż 30,0 mm poza płaszczyznę wyznaczoną przez zewnętrzną krawędź przednich i tylnych kół (koła przednie w pozycji na wprost).

Osłona boczna musi mieć prześwit od podłoża minimum 25,0 mm i maksimum 60,0 mm.

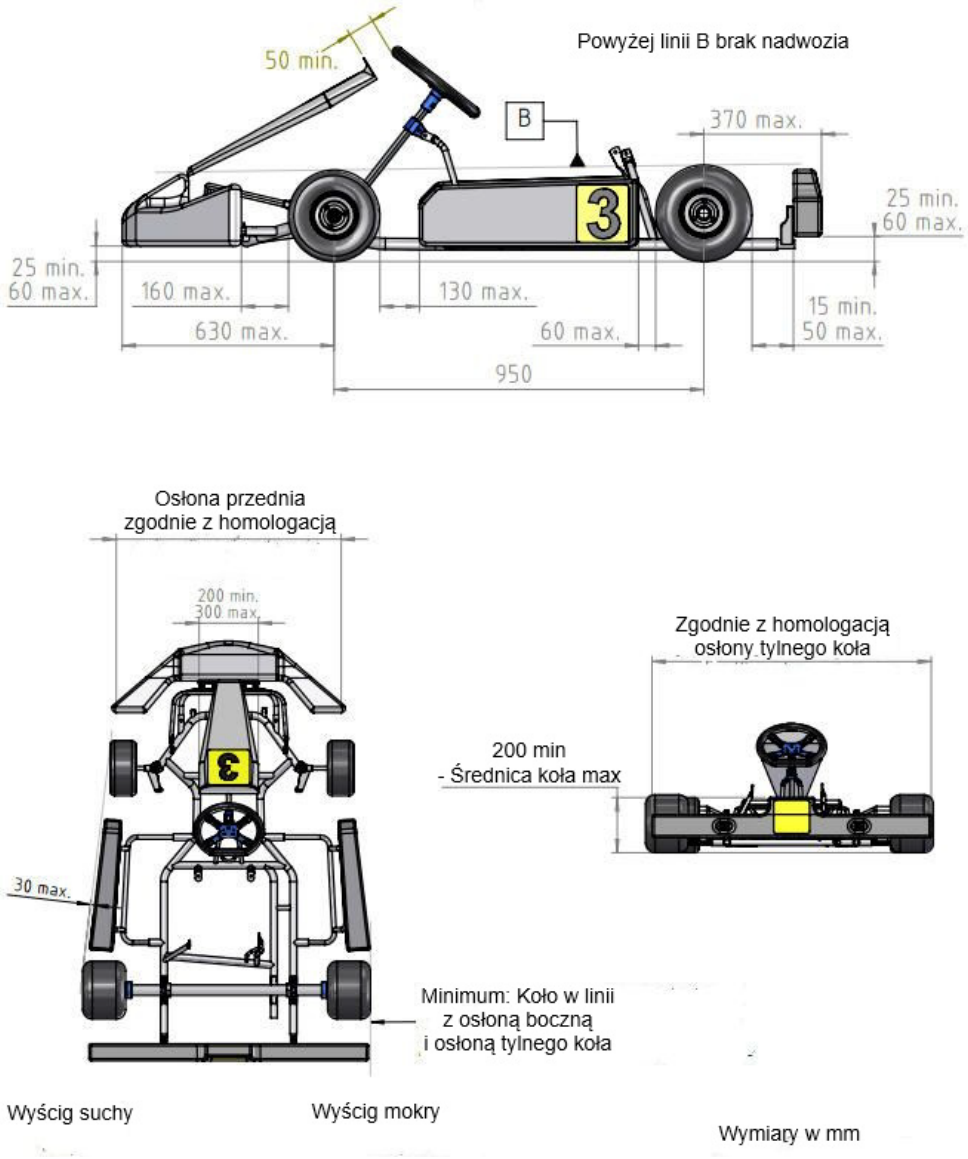
Szczelina między przodem osłony bocznej a przednimi kołami: maksymalnie 130,0 mm.

Szczelina między tyłem osłony bocznej a tylnymi kołami: maksymalnie 60,0 mm.

W mokrych warunkach pogodowych nadwozie boczne nie może wystawać poza płaszczyznę wyznaczoną przez zewnętrzną krawędź tylnych kół.

Patrz rysunek techniczny nr 3.1A.

RYSUNEK TECHNICZNY NR 3.1A - Nadwozie - Grupa 3

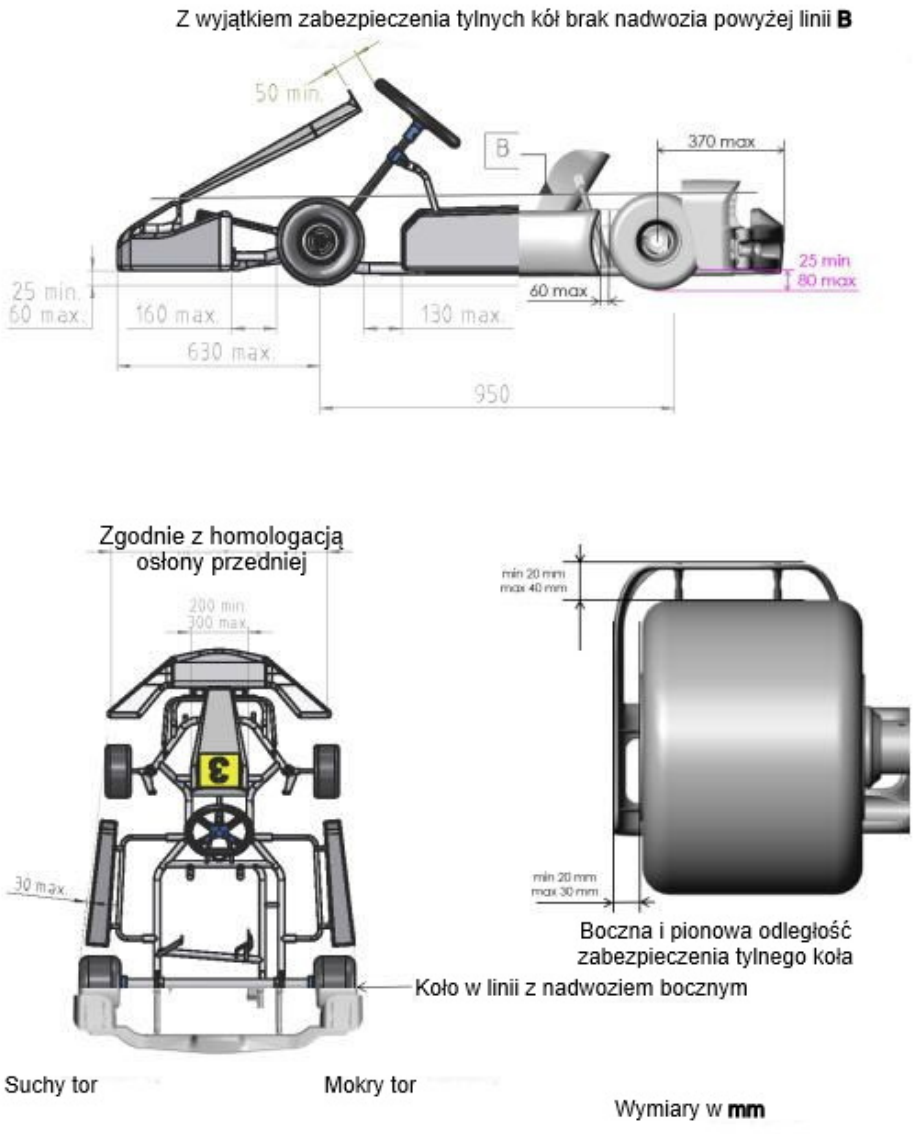


5.15.8.2 Osłony boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół

~~Powierzchnia osłony bocznej w parze z zabezpieczeniem tylnych kół musi być jednolita i gładka; nie może zawierać otworów innych niż te niezbędne do mocowania.~~
~~Żadna część osłony bocznej nie może zakrywać żadnej części zawodnika siedzącego w normalnej pozycji za kierownicą.~~
~~Osłona boczna nie może zachodzić na ramę podwozia widzianą od dołu.~~
~~Nie może zatrzymywać wody, żwiru ani żadnych innych substancji i musi być bezpiecznie przymocowana do zderzaków bocznych.~~

~~Miejsce na numery startowe musi być zapewnione na pionowej powierzchni w pobliżu tylnych kół.~~
~~Osłona boczna nie może w żadnym wypadku znajdować się powyżej płaszczyzny wyznaczonej przez górne krawędzie przednich i tylnych opon i musi wystawać minimum 20,0 mm poza płaszczyznę wyznaczoną przez zewnętrzną krawędź tylnego koła, zgodnie z rysunkiem technicznym 3.1B.~~
~~Osłona boczna musi mieć prześwit od podłoża wynoszący minimum 25,0 mm i maksimum 60,0 mm.~~
~~Szczelina między przodem osłony bocznej a przednimi kołami: maksymalnie 130,0 mm.~~
~~Odstęp między tylną krawędzią osłony bocznej a tylnymi kołami: maksymalnie 60,0 mm.~~
Patrz punkt 5.15.8.1 i Rysunek Techniczny nr 3.1B.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.1B
- Osłony przednie - Grupa 3
- Osłony boczne w parze z zabezpieczeniem tylnych kół



5.15.9 Wersje osłon tylnych kół

5.15.9.1 Osłona tylnych kół

Osłona tylnych kół musi być umieszczona na wysokości tylnych kół.

Szczelina między przodem tylnego zabezpieczenia a powierzchnią tylnych kół: minimum
15,0 mm i maksimum 50,0 mm.

Szerokość: minimum 1040 mm, maksimum: całkowita szerokość tyłu.

Prześwit: minimum 25,0 mm i maksimum 60,0 mm w co najmniej trzech miejscach o minimalnej szerokości 180,0 mm, znajdujących się na przedłużeniu tylnych kół i w środkowej linii podwozia.

Zwis tylny: maksymalnie 370,0 mm.

5.15.9.2 Osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół

Osłona tylna z zabezpieczeniem tylnych kół musi być homologowana zgodnie z Regulaminem Homologacji i spełniać wymagania Regulaminu Homologacji.

Każde zabezpieczenie tylnego koła powinno być przymocowane do osłony tylnej za pomocą dwóch śrub o minimalnym rozmiarze M8. Osie śrub powinny być oddalone od siebie o co najmniej 60 mm, mierząc w kierunku poziomym.

Osłona tylna i zabezpieczenia tylnych kół muszą być przymocowane.

Zabronione jest jakiekolwiek przemieszczanie się osłony tylnej w stosunku do rury podwozia.

Luz promieniowy między kołem tylnym a zabezpieczeniem tylnego koła powinien wynosić co najmniej 20,0 mm; rolki są zwolnione z tego wymogu.

Luz promieniowy między kołem tylnym a rolkami powinien wynosić od 15,0 mm do 30,0 mm.

Zabezpieczenie tylnych kół powinny wystawać co najmniej 20 mm, ale nie więcej niż 30 mm poza zewnętrzną płaszczyznę boczną tylnych kół z każdej strony.

Osłony tylnych kół powinno być umieszczone tak, aby wystawało co najmniej 20 mm, ale nie więcej niż 40 mm ponad najwyższy punkt tylnego koła.

Minimalna szerokość osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół: zdefiniowana jako odległość między zewnętrznymi płaszczyznami tylnych kół plus dodatkowe 20,0 mm z każdej strony.

Maksymalna szerokość osłony tylnej z zabezpieczeniem tylnych kół: zdefiniowana jako odległość między zewnętrznymi płaszczyznami tylnych kół plus dodatkowe 30,0 mm z każdej strony.

Prześwit pod osłoną tylną: minimum 25,0 mm i maksimum 80,0 mm: w co najmniej trzech miejscach o minimalnej odległości 200,0 mm, znajdujących się na przedłużeniu tylnych kół i w linii środkowej podwozia.

Zwis tylny: maksimum 370,0 mm.

Patrz Rysunki Techniczne nr 3.0A i nr 3.1B.

5.15.10 Hamulce

Wszystkie hamulce w grupie 3 muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Dozwolone są wyłącznie hamulce B2 lub BRKR.

5.15.11 Koła

W grupie 3 dozwolone są tylko 5-calowe felgi z homologowanymi przez CIK-FIA 5-calowymi oponami. Patrz Regulamin Techniczny § 5.7.

5.15.12 Rejestrowanie danych

Rejestrowane mogą być następujące dane:

- Obroty silnika przez indukcję na przewodzie wysokiego napięcia świecy zapłonowej;
- Dwie temperatury;
- Prędkość jednego koła;
- Pomiar przyspieszenia X/Y/Z;
- Dane GPS i czasy okrążeń.

Jeżeli czujnik temperatury spalin jest używany jako jedna z temperatur, należy go zamontować w miejscu określonym w rysunku technicznym nr 3.6.

5.15.13 Masa karta

Kategoria	Razem (kart z zawodnikiem)	Kart (bez paliwa)
Mini	Minimum 110,0 kg	Minimum 55,0 kg
MiniXS	Minimum 105,0 kg	
E-Mini	Minimum 115,0 kg	

5.15.14 Silnik Mini (ICE)

Wszystkie silniki Mini muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Formularz homologacji jest wydawany po przeglądzie homologacyjnym i musi być dostarczony z silnikiem.

Homologacja silnika odbywa się, co trzy lata.

Homologowany silnik i jego części muszą być oryginalne i być identyfikowane przez oznaczenia producenta, zdjęcia, rysunki, materiały i wymiary fizyczne opisane w Karcie Homologacyjnej.

5.15.14.1 Charakterystyka silnika

Chłodzony powietrzem jednocylindrowy, dwusuwowy silnik o pojemności 60 cm^3 z napędem bezpośrednim.

Kąt otwarcia kanału wlotowego musi wynosić 144,0 (+0,0/-2,0°).

Szerokość kanału wlotowego musi pozostać zgodna z opisem w Karcie Homologacyjnej, weryfikowalna wyłącznie za pomocą szablonu dostarczonego przez CIK-FIA. Szerokość kanału wlotowego musi wynosić 26,0 (+0,1/ -0,2) mm.

Kąt otwarcia kanałów przepływowych musi pozostać zgodny z opisem w Karcie Homologacyjnej, z tolerancją +0,0/-2,0°. Kąta otwarcia kanału przepływowego jest ograniczony do maksimum 117 °.

Szerokość kanału przepływowego musi pozostać zgodna z opisem w Karcie Homologacyjnej, z tolerancją +0,4/-0,2 mm, sprawdzanie za pomocą szablonu dostarczonego przez producenta.

Kanał przepływowy musi być prostokątny z promieniami narożników 2 mm.

Górna krawędź kanału przepływowego, a co za tym idzie i dolna, musi być prostopadła do osi cylindra.

Kąt otwarcia otworu wylotowego musi wynosić 156,0 (+0,0/-2,0°).

Szerokość kanału wylotowego musi pozostać zgodna z opisem w Karcie Homologacyjnej, możliwa do zweryfikowania wyłącznie za pomocą szablonu dostarczonego przez CIK-FIA. Szerokość kanału wylotowego musi wynosić 28,0 (+0,1/-0,2) mm.

Podkładka między otworem wydechowym a kolektorem wydechowym jest dozwolona i może mieć maksymalną grubość 10,0 mm.

Dla uszczelnienia podkładki można użyć uszczelek. Dozwolone są maksymalnie dwie uszczelki. Całkowita grubość podkładki łącznie z uszczelkami nie może przekraczać 14,0 mm.

Wymiary przejścia wydechu muszą być takie same jak na kolektorze wydechowym opisanym w Karcie Homologacyjnej.

Objętość komory spalania: minimum 4,8 cm^3, mierzona zgodnie z metodą opisaną w pkt 5.16.5.

5.15.14.2 Modyfikacje

Wszystkie modyfikacje wnętrza homologowanego silnika są dozwolone, z wyjątkiem:

- skoku;
- średnicy cylindra (poza maksymalnym wymiarem);
- rozstawu osi korbowodu;
- liczby kanałów przepływowych i portów wlotowych w cylindrze i skrzyni korbowej;
- liczba portów wylotowych;
- wszelkie prace na profilu, które mogą zmienić oryginalny profil cylindra;
- wszelkie prace przy tłoku po stronie wlotowej lub wydechowej;
- wszelkie prace lub urządzenia, które mogą zmienić otwarcie lub zamknięcie portów lub w jakiś sposób zwiększyć lub zmniejszyć cykl wlotowy lub wydechowy;
- wszelkie prace przy tulei cylindrowej, które mogą spowodować przedostanie się mieszanki paliwowej do cylindra po zamknięciu króćca ssania przez tłok – dotyczy to strony króćca ssania i podstawy cylindra na całej jego szerokości (gdzie do pomiaru wprowadzany jest szczelinomierz);
- jakąkolwiek obróbkę powierzchni tulei cylindrowej, w tym między innymi obróbkę chemiczną lub dodanie powłoki.
- należy przestrzegać ograniczeń określonych w Regulaminach Szczegółowych.
- wszystkie modyfikacje na zewnątrz homologowanego silnika są dozwolone, z wyjątkiem:
- liczba gaźników (obowiązkowe użycie jednego homologowanego gaźnika);
- wygląd zewnętrzny zamontowanego silnika.

Za modyfikacje wyglądu silnika nie uważa się: modyfikacji koloru silnika i modyfikacji mocowania cewki zapłonowej i układu wydechowego pod warunkiem, że ich homologowana pozycja nie jest zmieniona.

5.15.14.3 Szablony kontrolne

Producent silnika musi dostarczyć mierniki i szablony umożliwiające kontrolę silnika i jego części.

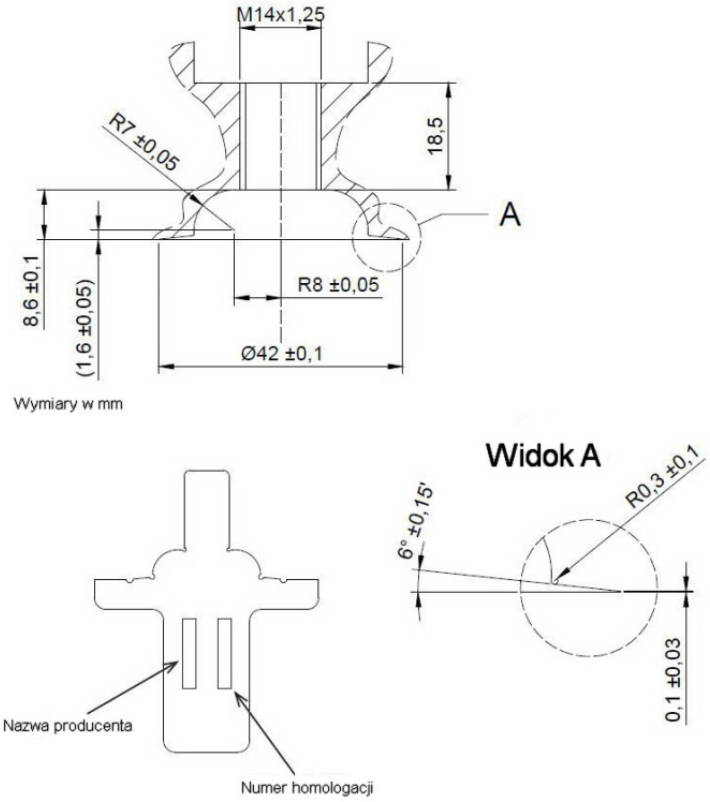
Te szablony służą do kontrolowania:

- wielkość kanałów transferowych;
- kształt i rozmiar dolnej płaszczyzny cylindra; (minimum maksimum);
- kształt tłoka;
- minimalna odległość powierzchni oporowej gaźnika od osi cylindra.

Rozmiar kanałów wlotowych i wylotowych musi być możliwy do zweryfikowania za pomocą szablonów CIK-FIA.

Kształt komory spalania i powierzchni stożka wyciskającego squish musi odpowiadać rysunkowi technicznemu nr 3.3 i być sprawdzalny za pomocą szablonu CIK-FIA.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.3 - Komora spalania - Grupa 3



5.15.15 Zapłon

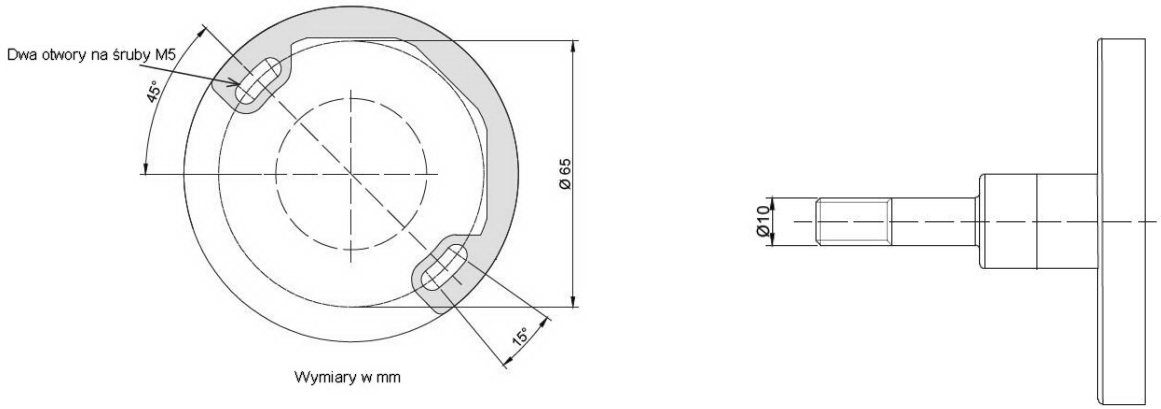
Zapłon musi być homologowany przez CIK-FIA.

Układ zapłonowy musi być niezależny, bez żadnego połączenia z układem rozruchu silnika (akumulator).

System mocowania stojana i średnica do montażu wirnika są jednakowe dla wszystkich, patrz rysunek techniczny nr 3.5.

Wymiary układu (stojana i wirnika) i jego charakterystyka podana jest w Karcie Homologacyjnej.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.5 - Schemat z obowiązkowymi wymiarami
do zamocowania wirnika i stojana zapłonu - Grupa 3



5.15.16 Rozrusznik i sprzęgło

Z silnikiem homologowane są następujące akcesoria:

5.15.16.1 Rozrusznik

Rozrusznik elektryczny jest obowiązkowy. Dozwolone są aluminiowe koła zębate koronowe rozrusznika. Rozrusznik musi być zasilany z dedykowanego akumulatora, który musi być solidnie przymocowany do ramy podwozia w uchwycie.

5.15.16.2 Sprzęgło

Obowiązkowe jest znormalizowane sprzęgło typu odśrodkowego i suchego.

Zobacz rysunek techniczny nr 3.4A.

Materiał cierny musi być gładki, bez dziur i rowków.

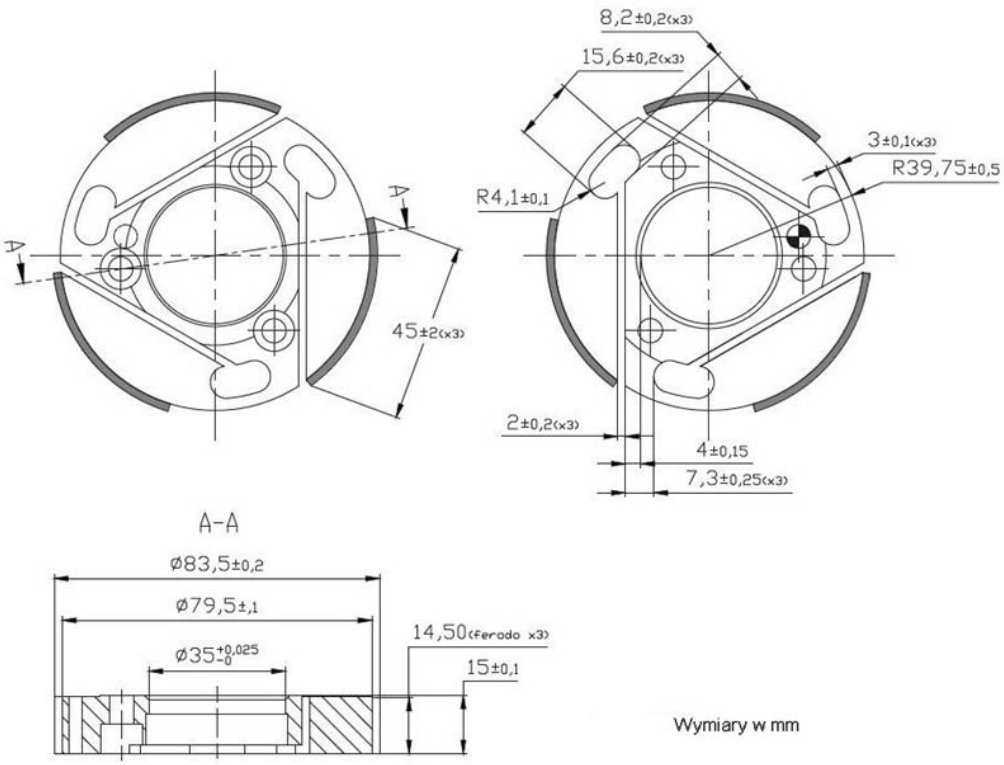
Sprzęgło musi zacząć chwytać przy 3500 obr./min.

Bęben sprzęgła musi być gładki, bez żadnych otworów ani rowków.

Koło zębate bębna sprzęgła musi być zgodne z punktem 5.15.21.

Minimalna masa zespołu sprzęgła (pierścień rozrusznika, sprzęgło i bęben sprzęgła z zębnikiem) musi być zgodna z Kartą Homologacyjną.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.4A - Sprzęgło - Grupa 3



5.15.17 Gaźnik

Wszystkie gaźniki muszą być homologowane przez CIK-FIA. Formularz homologacji jest wydawany po przeglądzie homologacyjnym i musi być dostarczony z gaźnikiem.

Oryginalne części homologowanego gaźnika muszą zawsze odpowiadać fotografiom, rysunkom, materiałom i wymiarom fizycznym opisanym w Karcie Homologacyjnej.

Wszystkie komponenty określone w HF muszą być prawidłowo zainstalowane i poprawnie działać.

Pompa paliwa jest homologowana z gaźnikiem i musi pozostać niezmodyfikowana. Oznacza to, że gaźnik i pompa paliwa muszą być identyczne pod każdym względem z Formularzem Homologacji, a części zaplombowane podczas przeglądu homologacyjnego (w rozsądnych tolerancjach produkcyjnych).

Gaźnik pływakowy ze zwężką typu Venturi i maksymalną średnicą gardzieli:

Mini 18,0 mm

MiniXS 15,0 mm

5.15.17.1 Kolektor dolotowy

Do zamontowania gaźnika do cylindra można użyć jednej złączki wlotowej, która może być wykonana z gumy.

Zamocowanie do gaźnika należy zabezpieczyć opaską zaciskową lub opaską kablową po jednej stronie. Przeciwną stronę należy solidnie przymocować śrubami do płaskiej powierzchni cylindra.

Dozwolony jest tylko jeden o-ring lub uszczelka

5.15.17.2 Dystans kolektora dolotowego

Pomiędzy kolektorem dolotowym a cylindrem można zastosować jeden element dystansowy. Dopuszczalny jest tylko jeden o-ring lub uszczelka z każdej strony elementu dystansowego.

Element dystansowy musi być płaską płytką o poprzecznym stożkowym przekroju cylindrycznym. Musi być przymocowany za pomocą śrub i nie może mieć połączeń blokujących ani zachodzących na siebie części.

Całe powietrze dopływające do silnika musi przechodzić przez tłumik wlotowy i gaźnik.

5.15.18 Tłumik wlotowy

Tłumik wlotowy musi być homologowany przez CIK-FIA z jedną rurką o maksymalnej średnicy 23,0 mm.

5.15.19 Układ zapłonowy

Wszystkie silniki Grupy 3 muszą być wyposażone w układ zapłonowy homologowany przez CIK-FIA.

Układ zapłonowy musi być niezależny, bez żadnego połączenia z układem rozruchowym (akumulatorem).

System mocowania stojana i średnica mocowania wirnika są standardowe i homologowane z silnikiem.

Silnik musi być wyposażony w skuteczny i bezpieczny wyłącznik.

Układ zapłonowy być typu cyfrowego, nieprogramowalnego, ze zintegrowanym ogranicznikiem obrotów:

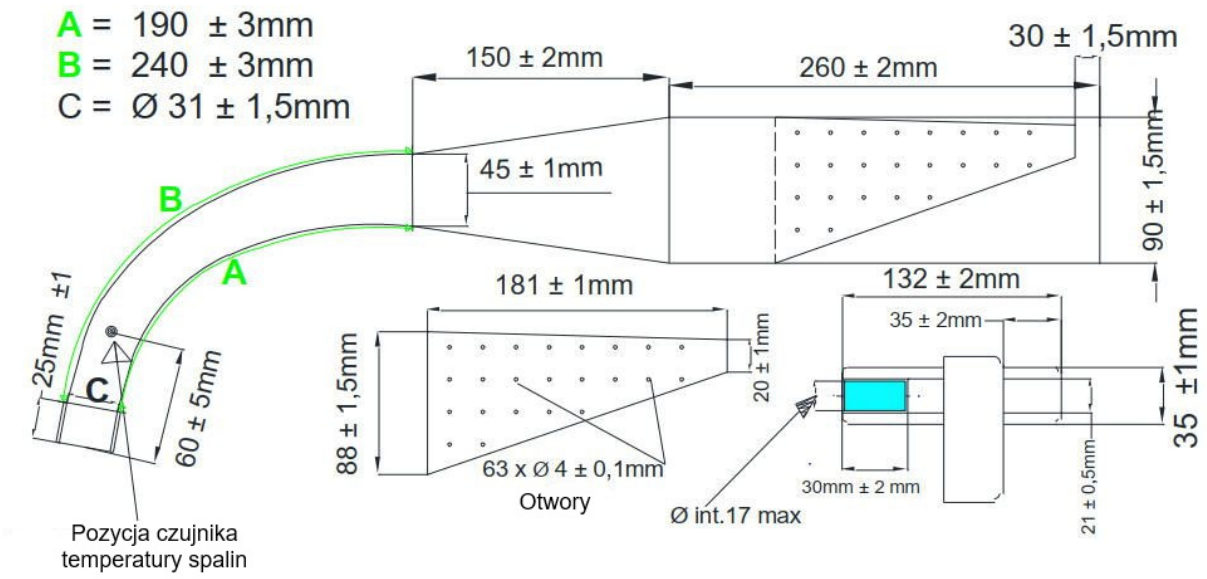
Mini Maksymalnie 13 000 obr./min

MiniXS Maksymalnie 12 000 obr./min

5.15.20 Mini wydech

Określony monotypowy wydech, który musi odpowiadać rysunkowi technicznemu nr 3.6.

RYSUNEK TECHNICZNY nr 3.6 - Wydech - Grupa 3



Masa wydechu: 1,450 kg Tolerancja: ±5%

5.15.21 Przekładnia

W grupie 3 wszystkie łańcuchy i zębatki muszą być typu 219.

Koło zębate zamocowane na tylnej osi może być osłonięte tarczami chroniącymi łańcuch. Mogą być wykonane z tworzywa sztucznego lub materiału kompozytowego.

Mini Zębatka sprzęgłowa tylko 11 zębów

Koło zębate tylnej osi minimum 75 zębów

MiniXS Zębatka sprzęgła tylko 11 zębów / Zębatka tylnej osi co najmniej 73 zębów

5.15.22 Kanał chłodzący

W skrzyni korbowej silnika dopuszcza się kanał chłodzący. Musi być odpowiednio przymocowany do karta, a nie do silnika. Musi być wykonany z tworzywa sztucznego lub materiału kompozytowego.

5.15.23 Mini elektryczny układ napędowy

Wszystkie e-napędy Mini muszą posiadać homologację CIK-FIA. Karta Homologacyjna wydawana jest po procesie homologacji i musi być dostarczona z elektrycznym układem napędowym

Homologowany elektryczny układ napędowy i jego części muszą być używane w całości. Części te nie mogą być modyfikowane i identyfikowalne za pomocą oznaczeń producenta, fotografii, rysunków, materiałów, wartości i wymiarów fizycznych opisanych w Karcie Homologacyjnej.

5.15.23.1 Charakterystyka układu napędowego E

Wszystkie elektryczne układy napędowe Mini składają się z jednego silnika elektrycznego, jednego falownika, jednego systemu magazynowania energii wielokrotnego ładowania (RESS), systemu zarządzania akumulatorami (BMS) i sprzętu elektrycznego niezbędnego do działania systemu.

W żadnym przypadku maksymalne napięcie w elektrycznym układzie napędowym nie może przekraczać 60 V prądu stałego lub 30 V prądu przemiennego, a maksymalna całkowita moc wychodząca z RESS jest ograniczona do 7.5 kW.

Chłodzenie musi być zapewnione wyłącznie powietrzem.

5.15.23.2 Silnik elektryczny

Silnik elektryczny musi być używany zgodnie z homologacją i nie może być poddawany żadnym modyfikacjom.

Położenie silnika elektrycznego jest dowolne, jednak zdecydowanie zaleca się wykorzystanie położenia silnika ICE.

Musi być zamontowany na rurach podwozia za pomocą jednego mocowania silnika i co najmniej dwóch dolnych wsporników przymocowanych za pomocą co najmniej śrub M8.

Położenie falownika dla silnika elektrycznego jest dowolne, jeżeli jego położenie nie jest określone w homologacji.

5.15.23.3 System magazynowania energii wielokrotnego ładowania (RESS)

RESS musi być używany jako homologowany i nie może być poddawany żadnym modyfikacjom.

RESS musi być umieszczony wzdłuż osi X, w środku podwozia, pod kierownicą i kolumną, zgodnie z zapisem na Rysunku Technicznym nr XX. Musi być przymocowany do głównych rur ramy podwozia w co najmniej 4 punktach.

5.15.23.3.1 Lampka stanu RESS

Na kartach musi być zamontowana jedna lub więcej lampek stanu RESS, aby pokazać, że stan zasilanego systemu jest bezpieczny (zielony) lub niebezpieczny (czerwony).

Muszą być zamontowane w taki sposób, aby zawodnik, osoby oficjalne i sędziowie mogli je widzieć z każdej strony.

Zaleca się montaż lampek na panelu Nassau oraz z tyłu fotelika. Nie można ich montować na karoserii, która może ulec uszkodzeniu w wyniku wypadku (np. owiewka przednia, nadwozie boczne i zabezpieczenie tylnego koła).

Lampki stanu nie mogą używać tego samego światła, co kontrolki gotowości do ruchu.

5.15.23.3.2 Światło gotowe do ruchu

Aby zasygnalizować, że kart jest gotowy do jazdy po naciśnięciu pedału przyspieszenia, musi zaświecić się białe światło (z przodu) i pomarańczowe światło (z tyłu).

Światła muszą być zamontowane wzdłuż linii środkowej karta i muszą być dobrze widoczne z przodu i z tyłu.

5.15.23.4 Urządzenia elektryczne i przepisy bezpieczeństwa

Należy zamontować wyłącznik główny o wystarczającej mocy (załącznik J – art. 251.3.1.14.3).

Położenie głównego wyłącznika musi być łatwo dostępne i wyraźnie widoczne z zewnątrz.

Należy zwrócić uwagę, aby instalacja wyłącznika nie powodowała umiejscowienia głównego obwodu elektrycznego zbyt blisko zawodnika.

Kart musi być wyposażony w główny wyłącznik zawodnika (DMS), który musi być homologowany z elektrycznym układem napędowym.

Musi istnieć możliwość obsługi przez zawodnika siedzącego w karcie.

DMS musi być oddzielony od głównego wyłącznika automatycznego.

Wyłącznik awaryjny (załącznik J – art. 251.3.1.14.4) jest obowiązkowy.

Musi istnieć możliwość obsługi przez zawodnika siedzącego w karcie.

Wyłącznika awaryjnego nie można używać jako DMS.

5.15.23.5 Jednostki ładujące

Dozwolone są wyłącznie zewnętrzne stacje ładowania. Należy je określić w Karcie Homologacyjnej. Do ładowania RESS można używać wyłącznie tych jednostek.

5.15.23.6 Przekładnia

Przekładnia jest dowolna.
Jeśli używany jest łańcuch, musi to być typ 219.
Zębatka zamontowana na tylnej osi może być przykryta tarczami w celu ochrony paska/łańcucha. Muszą być one wykonane z tworzywa sztucznego lub materiału kompozytowego.

§ 5.16
PROCEDURY

5.16.1 PALIWO I OLEJ

5.16.1.1 Paliwo powinno być typu handlowego, pochodzące z wyznaczonej Regulaminem Uzupełniającym stacji paliw, bezołowiowe, o liczbie oktanowej określonej w Regulaminie Technicznym, bez żadnych dodatków.

5.16.1.2 Organizator ma obowiązek wskazać w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów stację paliw i rodzaj paliwa, który jest obowiązkowy dla wszystkich zawodników.

5.16.1.2.1 Organizator musi dostarczyć ten sam rodzaj paliwa z tej samej stacji paliw do dystrybucji, jeżeli zamierza się ją przeprowadzić dla wylosowanych lub wyznaczonych zawodników lub kategorii.

5.16.1.2.2 Organizator, jeżeli posiada ku temu warunki techniczne, może równocześnie wprowadzić obowiązek zakupu paliwa przez wszystkich zawodników w ramach własnego systemu dystrybucji.

Z założenia dystrybucja paliwa w takim przypadku powinna odbywać się na terenie objętym organizacją zawodów.

5.16.1.2.3 Organizator musi zakupić ten sam rodzaj paliwa z tej samej stacji paliw dla Komisji Technicznej w celu wykonania próbek mieszanki wzorcowej paliwa o procentowej zawartości wyznaczonego oleju zgodnie z Regulaminem Technicznym danej kategorii.

5.16.1.2.4 W przypadku, gdy w trakcie zawodów nastąpi dostawa paliwa do wyznaczonej stacji paliw, organizator zobowiązany jest dostarczyć Komisji Technicznej paliwo z nowej dostawy w celu wykonania dodatkowych próbek mieszanki wzorcowej paliwa z olejem.

5.16.1.3 W każdej chwili Sędzia Techniczny może dokonać kontroli mieszanki paliwa z olejem znajdującą się w zbiorniku karta za pomocą przyrządu do kontroli paliwa zaakceptowanego przez GKSK.

Kontrola zgodności mieszanki paliwa z olejem polega na porównaniu wskazań przyrządu do kontroli paliwa dla mieszanki wzorcowej paliwa z olejem wykonanej zgodnie z pkt 5.16.1.2.3. i mieszanki paliwa z olejem znajdującej się w zbiorniku karta zawodnika.

Mieszanka paliwa z olejem w zbiorniku karta zawodnika spełnia wymagania Regulaminu, jeżeli:

- **Test 1**: stała dielektryczna mieści się w granicach ± 5 jednostek w stosunku do wskazań przyrządu do kontroli paliwa dla wzorcowej mieszanki paliwa z olejem.

Wynik Testu 1 dla mieszanki paliwa z olejem zawodnika porównuje się z wynikiem Testu 1 dla wzorcowej mieszanki paliwa o zawartości procentowej oleju zadeklarowanej przez zawodnika w Zgłoszeniu sprzętu.

- **Test 2**: przewodność prądu stałego winna wskazywać wartość od 0 do +1. Odczyt większy niż +1 wskazuje na możliwość występowania niedozwolonych dodatków w paliwie.

W przypadku stwierdzenia po Treningu kwalifikacyjnym, Wyścigu Kwalifikacyjnym lub Wyścigu Fazy Finałowej używania przez zawodnika mieszanki paliwa z olejem niezgodnej z Regulaminem zostanie on:

a) wykluczony z wyścigu - jeśli jest to pierwsze tego typu przewinienie zawodnika w danym roku kalendarzowym. Dodatkowo szef teamu, którego zawodnik został ukarany wykluczeniem z wyścigu za paliwo niezgodne z regulaminem, zostanie ukarany karą finansową w wysokości 3000 zł. Jeśli zawodnik nie jest członkiem żadnego teamu - karę uiścić musi jego zgłaszający.
b) wykluczony z zawodów - jeśli jest to drugie lub kolejne przewinienie tego typu zawodnika w danym roku kalendarzowym niezależnie od rozgrywek, w których przewinienie nastąpiło. Dodatkowo szef teamu, którego zawodnik został ukarany wykluczeniem z zawodów za paliwo niezgodne z regulaminem, zostanie ukarany karą finansową w wysokości 3000 zł. Jeśli zawodnik nie jest członkiem żadnego teamu - karę uiścić musi jego zgłaszający.

Decyzja Sędziego Głównego w tym zakresie jest ostateczna i nie podlega procedurze odwoławczej do GKSK.

5.16.1.4 Pomiar przyrządem do kontroli paliwa zaakceptowanym przez GKSK przyjmuje się jako ostateczny.

5.16.1.5 Każdy zawodnik w „Zgłoszeniu sprzętu" musi podać informację o stosowanym oleju i procentowej zawartości oleju w paliwie stosowanym podczas zawodów.

5.16.2 DYSTRYBUCJA PALIWA

5.16.2.1 Organizator może nakazać zakup przygotowanego przez siebie lub promotora paliwa, przez co najmniej 6 zawodników w kategorii, w ilości po 10 litrów dla zawodnika na Trening kwalifikacyjny, Wyścig Kwalifikacyjny i/ lub Wyścig Fazy Finałowej.

5.16.2.2 Kierownik Komisji Technicznej ustali kategorie oraz wyścigi, w których paliwo będzie rozdzielane (bez informowania o tym zawodników).

O tym, którzy z zawodników otrzymają paliwo od organizatora decyduje Kierownik Komisji Technicznej.

5.16.2.3 Wszyscy zawodnicy zgłaszają się z kartami, pustymi kanistrami i olejem w fabrycznie zapieczętowanym opakowaniu do Parku Serwisowego Startu 30 minut przed Treningiem kwalifikacyjnym lub każdym wyścigiem.

Zawodnicy wylosowani lub wyznaczeni do zakupu paliwa u organizatora pod nadzorem Sędziego Technicznego w Parku Serwisowym Startu sporządzają mieszankę i zastępują nią paliwo, które mają w zbiorniku.

Prosto z Parku Serwisowego Startu zawodnicy przemieszczają się na Pola Przedstartowe.

5.16.2.4 Gdy nie ma możliwości zorganizowania dystrybucji paliwa jak wyżej opisana zawodnicy wytypowani do zakupu paliwa u organizatora zgłaszają się do Parku Serwisowego Startu z kartem posiadającym pusty zbiornik paliwa i olejem w fabrycznie zapieczętowanym opakowaniu 30 minut przed Treningiem kwalifikacyjnym lub każdym wyścigiem.

Zawodnicy pod nadzorem Sędziego Technicznego sporządzają mieszankę w Parku Serwisowym Startu i nalewają ją do zbiornika paliwa.
Prosto z Parku Serwisowego Startu zawodnicy jadą na Pola Przedstartowe.

5.16.2.5 W przypadku dopuszczenia regulaminem tylko jednego rodzaju oleju dystrybucję paliwa można przeprowadzić w następujący sposób:

- Organizator lub promotor przygotowuje w kanistrach 20 l mieszankę paliwa z określoną Regulaminem Technicznym procentową zawartością oleju.
- Wszyscy lub wyznaczeni zawodnicy losują kanistry z mieszanką - kanistry zostają opisane numerem startowym zawodnika i są przechowywane w Parku Zamkniętym.
- Wszyscy lub wyznaczeni zawodnicy zgłaszają się do Parku Serwisowego Startu z kartami posiadającymi puste zbiorniki paliwa 30 minut przed Treningiem kwalifikacyjnym lub każdym wyścigiem.
- Zawodnicy napełniają zbiorniki paliwem z wylosowanego kanistra.
- Kanister z pozostałą ilością paliwa zwracają do Parku Zamkniętego.
- Prosto z Parku Serwisowego Startu zawodnicy jadą na Pola Przedstartowe.

5.16.2.6 O sposobie dystrybucji paliwa decyduje Kierownik Komisji Technicznej.

5.16.2.7 Zawodnik reguluje należność za paliwo w Biurze Zawodów przy odbiorze dokumentów.

5.16.3 PROCEDURA WAŻENIA

5.16.3.1 Po Treningach kwalifikacyjnych, Wyścigach Kwalifikacyjnych i Wyścigach Fazy Finałowej każdy kart przekraczający linię mety będzie zważony. Jeśli kart nie może

dotrzeć do wagi „o własnych siłach”, będzie poddany wyłącznie nadzorowi Sędziów Toru, którzy go doprowadzą lub spowodują doprowadzenie, a zawodnik musi stawić się na wadze bezpośrednio z toru, aby mogła być ustalona waga karta z zawodnikiem.

5.16.3.2 Pomiar masy

5.16.3.2.1 Pomiar masy kartów musi odbywać się z wykorzystaniem wagi elektronicznej ważącej z dokładnością max. do 0,2 kg pozwalającej na jednoznaczny odczyt wartości pomiaru. Waga do pomiaru masy karta musi posiadać ważne Świadectwo legalizacji lub Świadectwo wzorcowania. Przy stanowisku ważenia powinny być do dyspozycji legalizowane odważniki o łącznej wadze 100 kg do ewentualnego sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania wagi. O prawidłowości ważenia decyduje Kierownik Komisji Technicznej, a protesty na tą decyzję nie będą przyjmowane.

5.16.3.2.1.1 Waga musi być sprawdzana codziennie przez Sędziego Technicznego za pomocą odważników o łącznej wadze 100 kg przed rozpoczęciem zawodów.

5.16.3.2.1.2 Waga musi być dostępna dla zawodników przez cały czas trwania zawodów.

5.16.3.2.2 Pomiar masy części silnika lub osprzętu musi odbywać się z wykorzystaniem wagi elektronicznej ważącej z dokładnością max. do 0,1 g pozwalającej na jednoznaczny odczyt wartości pomiaru. Waga musi posiadać ważne Świadectwo legalizacji lub Świadectwo wzorcowania. Przy stanowisku ważenia powinien być do dyspozycji legalizowany odważnik o masie 100 g do ewentualnego sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania wagi. O prawidłowości ważenia decyduje Kierownik Komisji Technicznej, a protesty na tę decyzję nie będą przyjmowane.

5.16.3.3 Organizator zobowiązany jest zabezpieczyć legalizowane odważniki o łącznej masie 100 kg do ewentualnego sprawdzenia prawidłowości funkcjonowania wagi.

5.16.3.4 Organizator zobowiązany jest umieścić wagę pod zadaszeniem przy wjeździe do Parku Serwisowego Mety i Parku Zamkniętego i musi zapewnić dostateczną obsługę w celu umieszczenia karta na wadze.

5.16.3.5 Żaden materiał lub substancja stała, płynna lub gazowa, niezależnie od tego skąd pochodzi, nie może być dodana do karta, być umieszczona lub usunięta przed ważeniem.

5.16.3.6 Jeśli masa zawodnika i jego karta będzie mniejsza od wielkości wyznaczonej w Regulaminie zostanie on wykluczony z Treningu kwalifikacyjnego, Wyścigu

Kwalifikacyjnego, Wyścigu Fazy Finałowej, w zależności, po którym wyścigu zostało to stwierdzone.

5.16.3.6.1 Jeżeli masa zawodnika i jego karta będzie mniejsza od wielkości wyznaczonej w Regulaminie należy zastosować następującą procedurę:

- Zanotować zmierzoną masę zawodnika z kartem.
- Usunąć zawodnika i karta z wagi.
- Sprawdzić, czy waga wskazuje 0,0 kg.
- Wytarować wagę.
- Ponownie umieść karta i zawodnika na wadze i sprawdzić masę.
- Żadna tolerancja nie będzie brana pod uwagę, ponieważ całkowita masa zawodnika i karta jest masą minimalną.
- Wynik pomiaru masy karta z zawodnikiem należy przyjąć jako ostateczny.
- Jeżeli niedowaga zostanie potwierdzona, należy przekazać Sędziemu Głównemu Protokół Badania Technicznego.

5.16.3.7 Kart i zawodnik nie mogą opuścić strefy wagi bez zgody Sędziego Technicznego.

5.16.3.8 Jedynie Sędziowie Techniczni, Dyrektor Zawodów, Sędzia Główny i Dyrektor Wyścigu mogą znajdować się w strefie wagi.

5.16.3.9 Wykonywanie jakichkolwiek czynności przez zawodnika w strefie wagi jest niedozwolone.

Zabronione jest również podchodzenie mechanika lub jakiejkolwiek osoby niebędącej sędzią na danych zawodach na odcinku od linii mety do Parku Zamkniętego.

5.16.3.10 Mechanicy nie mogą zbliżyć się do zawodnika przed oraz w trakcie procedury ważenia.

5.16.3.11 Wszelkie przekroczenia powyższych zaleceń dotyczących ważenia kartów, mogą spowodować wykluczenie danego zawodnika.

5.16.4 OPONY

5.16.4.1 Wykaz opon obowiązujących na dany rok w poszczególnych kategoriach podany będzie w Regulaminach Technicznych tych kategorii.

5.16.4.2 Organizator zawodów nie jest zobowiązany do zapewnienia zawodnikom opon na dane zawody.

Zawodnik we własnym zakresie w porozumieniu z dystrybutorami sprzętu powinien zapewnić sobie opony na cały sezon.

5.16.4.3 W kategoriach międzynarodowych opony „slick” i „deszczowe” muszą posiadać homologację CIK-FIA na dany rok. Wymiary kół zgodnie z CIK-FIA.

5.16.4.4 Określenie „maksymalna szerokość” oznacza wymiar w najszerszym miejscu koła (tzn. kompletnej felgi z zamontowaną oponą napompowaną do ciśnienia 1,0 bar).

5.16.4.5 Zabronione jest nacinanie bieżnika na oponach „slick”, a także bieżnikowanie opon i pokrywanie opon substancjami chemicznymi.

5.16.4.6 Równoczesne stosowanie opon różnych marek i symboli jest zabronione.

5.16.4.7 Zabronione jest używanie zaworu lub systemu do regulacji, ograniczenia lub monitorowania ciśnienia w oponach podczas eksploatacji opony.

5.16.4.8 Po ogłoszeniu przez Dyrektora Wyścigu wyścigu „mokrego” obowiązują zapisy ujęte w punktach 2.4.22.3, 2.4.22.3.1 i 2.4.22.3.2.

5.16.4.9 Na każdym karcie musi być zamontowany komplet opon, tzn. z przodu opony o średnicy 10-cali, a z tyłu opony o średnicy 11-cali.

5.16.4.10 W każdej kategorii zawodnik zgłasza na zawody 1 komplet opon „slick” i 1 komplet opon „deszczowych” plus ewentualnie po 1-nej dodatkowej oponie przedniej i tylnej zgodnie z Regulaminem Technicznym.

5.16.4.11 W każdej chwili podczas trwania zawodów Kierownik Komisji Technicznej ma prawo zmierzyć twardość opon i porównać wynik badania z opisem technicznym producenta opony.

5.16.4.12 W momencie dystrybucji opon na zawodach, wszystkie opony zostają oznakowane i ewentualnie skanowane.

5.16.4.12.1 W przypadku braku na zawodach dystrybucji opon po Treningu kwalifikacyjnym wszystkie opony zamontowane do kartów zostają oznakowane i ewentualnie skanowane.

5.16.4.13 Kierownik Komisji Technicznej ma obowiązek kontrolować, czy zawodnicy startują na zgłoszonych kompletach opon.

5.16.5 DYSTRYBUCJA OPON

5.16.5.1 Promotor lub dystrybutor danej kategorii dostarczy określony typ opon, które muszą być stosowane przez zawodników.

5.16.5.2 Dystrybucja opon nastąpi w Parku Zamkniętym w zamian za bon zakupiony u promotora danej kategorii lub w Biurze Zawodów.

5.16.5.3 Dystrybucja opon będzie przeprowadzona przed Treningiem kwalifikacyjnym.

5.16.5.4 Promotor danej kategorii dostarczy opony „slick" oraz „deszczowe" z kodem kreskowym umieszczonym podczas wulkanizacji na obu bokach opony.

5.16.5.5 W przypadku opon bez kodu kreskowego zostaną one oznakowane numerem startowym zawodnika lub oznakowane w inny sposób umożliwiający identyfikację.

5.16.5.6 Opony będą składowane w Parku Zamkniętym.

5.16.5.6.1 W przypadku prowadzenia na zawodach skanowania opon i sprawdzania powierzchni opon pod kątem modyfikacji dopuszcza się możliwość rezygnacji ze składowania opon w Parku Zamkniętym.

Informacja o rezygnacji z przechowywania opon w Parku Zamkniętym ogłoszona będzie w Regulaminie Uzupełniającym.

Decyzję o tym czy opony będą przechowywane w Parku Zamkniętym może w dowolnej części zawodów podjąć również Sędzia Główny na wniosek Kierownika Komisji Technicznej.

5.16.5.6.2 Nieuprawnione wyniesienie opon z Parku Zamkniętego karane będzie wykluczeniem z zawodów.

5.16.5.7 Wydawanie opon z Parku Zamkniętego odbywać się będzie w Parku Serwisowym Startu bezpośrednio przed ustawianiem kartów na Polach Przedstartowych.

5.16.5.7.1 W przypadku rezygnacji z przechowywania opon w Parku Zamkniętym zgodnie z punktem 5.16.5.6.1, zawodnicy wprowadzają do Parku Serwisowego Startu karty z założonymi kołami.

Po wprowadzeniu kartów do Parku Serwisowego Startu prowadzone będzie kontrolne skanowanie opon i sprawdzanie powierzchni opon pod kątem modyfikacji

Stwierdzenie niezgodności przy kontrolnym skanowaniu opon lub stwierdzenie modyfikacji powierzchni opony skutkuje wykluczeniem z danej fazy zawodów.

5.16.5.8 Po zakończeniu Treningu kwalifikacyjnego, Wyścigów Kwalifikacyjnych, wyścigu przedfinałowego lub Wyścigu I, II, III zawodnicy pozostawiają koła w Parku Zamkniętym.

5.16.5.8.1 W przypadku rezygnacji z przechowywania opon w Parku Zamkniętym zgodnie z punktem 5.16.5.6.1 zawodnicy po zakończeniu Treningu kwalifikacyjnego, Wyścigów Kwalifikacyjnych, wyścigu przedfinałowego lub Wyścigu I, II, III nie pozostawiają kół w Parku Zamkniętym.

5.16.5.8.2 Niepozostawienie opon w Parku Zamkniętym w sytuacji, kiedy jest to wymagane, karane będzie wykluczeniem z zawodów.

5.16.5.9 W przypadku, gdy Regulamin Krajowy danej kategorii przewiduje jeden komplet opon plus opony dodatkowe na jedną rundę (jeden weekend), zawodnicy po zakończeniu wyścigu finałowego lub Wyścigu II w pierwszym dniu zawodów pozostawiają koła w Parku Zamkniętym.

5.16.5.9.1 W przypadku rezygnacji z przechowywania opon w Parku Zamkniętym zgodnie z punktem 5.16.5.6.1, gdy Regulamin Krajowy danej kategorii przewiduje jeden komplet opon plus opony dodatkowe na jedną rundę (jeden weekend), zawodnicy po zakończeniu wyścigu finałowego lub Wyścigu II w pierwszym dniu zawodów nie pozostawiają kół w Parku Zamkniętym.

5.16.5.10 Zawodnik decyduje w jakiej fazie zawodów użyje opony dodatkowej przysługującej mu zgodnie z Regulaminem Krajowym danej kategorii.

5.16.5.11 Ilość opon dodatkowych, które można wymienić określa Regulamin Krajowy danej kategorii.

5.16.5.12 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 ewentualnie 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.

5.16.6 PROCEDURA POMIARU OBJĘTOŚCI KOMORY SPALANIA

5.16.6.1 Uproszczona procedura pomiaru objętości komory spalania.

5.16.6.1.1 Wyjąć silnik z podwozia.

5.16.6.1.2 Poczekać, aż silnik osiągnie temperaturę otoczenia.

5.16.6.1.3 Wymontować świecę zapłonową (sprawdzić wymiar 18,5 mm).

5.16.6.1.4 Wkręcić tulejkę (rysunek techniczny nr 1.3B) w miejsce świecy zapłonowej (wkręcona tulejka 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).

5.16.6.1.5 Umieścić tłok w górnym martwym punkcie i zablokować wał korbowy.

5.16.6.1.6 Biuretą laboratoryjną (mechaniczną lub elektroniczną) ze skalą, wypełnić komorę spalania (olejem DEXRON VI) do górnej krawędzi tulejki.

5.16.6.1.7 Zmierzona wartość musi mieścić się w wartości ustalonej dla danej klasy**.**

5.16.6.1.8 W przypadku niezgodności mierzonej wartości należy usunąć wszystkie pozostałości oleju użytego podczas pierwszej kontroli i przeprowadzić pomiar zgodnie z ,,Kompletną procedurą pomiaru objętości komory spalania".

5.16.6.2 Kompletna procedura pomiaru objętości komory spalania.

5.16.6.2.1 Wyjąć silnik z podwozia.

5.16.6.2.2 Poczekać, aż silnik osiągnie temperaturę otoczenia.

5.16.6.2.3 Wymontować głowicę i sprawdzić głębokość wkręcenia świecy zapłonowej (nie może przekraczać górnej krawędzi komory spalania).

5.16.6.2.4 Wymontować świecę zapłonową (sprawdzić wymiar 18,5 mm).

5.16.6.2.5 Wkręcić tulejkę (rysunek techniczny nr 1.3B) w miejsce świecy zapłonowej (wkręcona tulejka 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).

5.16.6.2.6 Górną część tłoka i obrzeża tulei cylindra należy uszczelnić przy pomocy smaru.

5.16.6.2.7 Umieścić tłok w górnym martwym punkcie i zablokować wał korbowy.

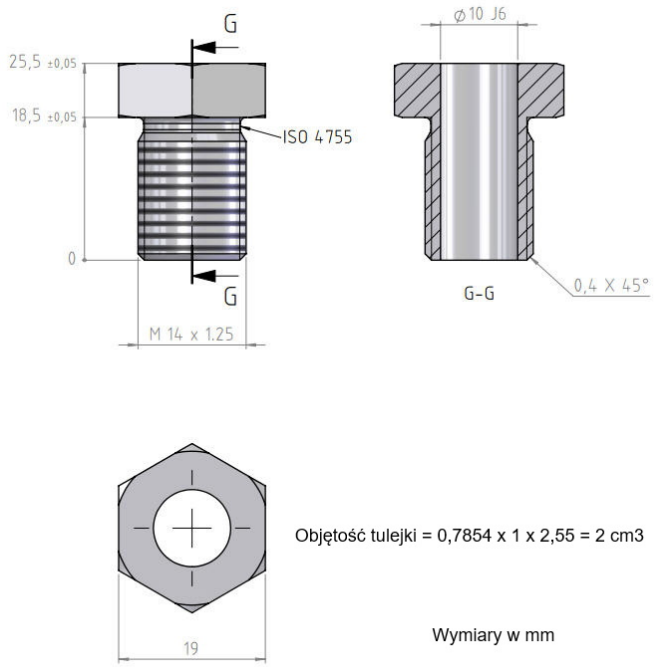
5.16.6.2.8 Ostrożnie usunąć nadmiar smaru.

5.16.6.2.9 Zamontować głowicę do cylindra i przykręć ją momentem zalecanym przez producenta.

5.16.6.2.10 Biuretą laboratoryjną (mechaniczną lub elektroniczną) ze skalą, wypełnić komorę spalania (olejem DEXRON VI) do górnej krawędzi tulejki.

5.16.6.2.11 Zmierzona wartość musi mieścić się w wartości ustalonej dla danej klasy**.**

RYSUNEK TECHNICZNY nr 1.3B- Tulejka do pomiaru objętości komory spalania



ROZDZIAŁ 6
REGULAMINY TECHNICZNE POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII

§ 6.1
Kategorie ROK

Regulamin Techniczny znajduje się Regulaminie Krajowym Pucharu ROK Cup Poland na 2026 r.

§ 6.2
Kategorie ROTAX

Obowiązuje Krajowy Regulamin Techniczny Pucharu ROTAX MAX Challenge Poland 2026 r. oraz Regulamin silników losowanych pucharu ROTAX MAX Challenge Poland.

ROZDZIAŁ 7
DYSCYPLINA W SPORCIE KARTINGOWYM

§ 7.1
Zasady ogólne

7.1.1 Dyscyplinę w sportach motorowych w tym sportu kartingowego reguluje załącznik do uchwały Walnego Zgromadzenia Delegatów nr 3/2012 z dnia 19.05.2012 r. pod nazwą Regulamin Dyscyplinarny Polskiego Związku Motorowego (tekst jednolity wg stanu na dzień 15.06.2019r.), USTAWA z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie (tekst jednolity Dz.U. 2020 poz. 1133 ze zmianami), Regulamin Sportu Kartingowego na dany rok.

7.1.2 Niniejsze przepisy obowiązują w zakresie sportu kartingowego na terytorium Rzeczpospolitej Polskiej i stanowią zbiór postanowień regulujących sprawy dyscyplinarne klubów kartingowych, działaczy, sędziów, zawodników i rodziców zawodników, mechaników.

7.1.3 Niniejsze Przepisy Dyscyplinarne stosuje się do klubów i innych podmiotów będących członkami PZM oraz osób fizycznych, które działając w ramach określonych w statucie, regulaminach i postanowieniach PZM popełniły wykroczenia dyscyplinarne.

§ 7.2
Odpowiedzialność dyscyplinarna

7.2.1 Odpowiedzialności dyscyplinarnej za przewinienie dyscyplinarne podlegają podmioty i osoby wskazane w § 3 Regulaminu dyscyplinarnego PZM, a także:

a) osoby fizyczne w tym także, ale nie wyłącznie, działające w imieniu lub w ramach klubu w szczególności:

- mechanicy i inni niż mechanicy członkowie sztabu danego zawodnika, w tym rodzice, opiekunowie prawni zawodników, a także inne osoby oficjalnie reprezentujące zawodnika lub towarzyszące zawodnikowi.

Osoby wymienione w podpunkcie a) traktowane są jako członkowie sztabu zawodnika za które odpowiedzialność dyscyplinarną może ponosić zawodnik, zgodnie z punktem 2.1.30 niniejszego Regulaminu.

b) teamy.

7.2.2 Odpowiedzialność za przewinienie dyscyplinarne i nałożona w wyniku tego kara nie wyklucza odpowiedzialności odszkodowawczej wobec podmiotów, które poniosły szkodę w wyniku czynu stanowiącego wykroczenie dyscyplinarne.

7.2.3 Jeżeli przewinienie dyscyplinarne stanowi jednocześnie podstawę odpowiedzialności karnej (w tym sprawach o wykroczenia), oba postępowania toczą się od siebie niezależnie. Jeżeli wynik postępowania karnego może mieć istotny wpływ na postępowanie

dyscyplinarne powinno to być uwzględnione w postępowaniu dyscyplinarnym, tak aby uniknąć rozbieżności w decyzjach podejmowanych w obu postępowaniach. Dopuszcza się zawieszenie postępowania dyscyplinarnego do czasu zakończenia postępowania karnego.

7.2.4 Odpowiedzialność za przewinienie dyscyplinarne jest niezależna od innych konsekwencji określonych w RSK i innych aktach prawnych, jeśli ze zdarzeń będących podstawą odpowiedzialności dyscyplinarnej takie konsekwencje wynikają.

7.2.5 W stosunku do sprawcy przewinienie dyscyplinarnego, jeżeli uzasadniają to okoliczności sprawy można obniżyć wymiar lub odstąpić od nałożenia kary.

7.2.6 Jeżeli określone zachowanie sprawcy ma znamiona więcej niż jednego przewinienie dyscyplinarnego możliwe jest wymierzenie łączne kary.

7.2.7 W przypadku powtarzania się przewinienie dyscyplinarnego w stosunku do sprawcy może być zastosowana wyższa kara niż przewidziana przy pierwszym wykroczeniu.

7.2.8 Karę surowszą można nałożyć na ukaranego, który nie wykonuje nałożonej na niego kary.

7.2.9 Kara dyscyplinarna jest środkiem wychowawczym i powinna odpowiadać wadze przewinienie.

7.2.10 Wydanie decyzji o ukaraniu musi być poprzedzone dokładnym ustaleniem rodzaju przewinienie i jego okoliczności.

7.2.11 Oprócz sytuacji przewidzianych w § 2 Regulaminu dyscyplinarnego PZM, za przewinienie uważa się także:

7.2.11.1 Każde naruszenie przepisów ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych, naruszenie przepisów antydopingowych, antyalkoholowych i innych.

7.2.11.2 Każde publiczne zachowanie, publiczna wypowiedź (w tym zarówno wypowiedź w ramach wywiadów, konferencji prasowych jak i wypowiedzi i posty umieszczane w internecie, w tym także na mediach społecznościowych) lub publiczny występek mogący zaszkodzić danej imprezie sportowej, organizacji sportowej lub dobru sportu kartingowego w Polsce lub narazić na utratę dobrego wizerunku lub imienia, znieważyć lub poniżyć PZM, GKSK, OKSK, członków władz lub osoby funkcyjne PZM, GKSK, OKSK, inne osoby urzędowe lub funkcyjne w tym sędziów; klub lub jego przedstawicieli, zawodników lub członków ich sztabów, mechaników.

7.2.11.3 Każde przewinienie popełnione zarówno w trakcie zawodów, bez względu na ich rangę i organizatora, jak i treningu, w tym treningu nie będącego oficjalnym treningiem przed zawodami, przez organizatorów zawodów, osoby urzędowe, osoby funkcyjne, zawodników, mechaników, członków sztabu zawodnika, w tym rodziców, opiekunów prawnych oraz inne osoby oficjalnie

reprezentujące zawodnika, może pociągać za sobą zastosowanie sankcji dyscyplinarnych.

7.2.12 Każde przewinienie popełnione przez mechanika, rodzica, opiekuna prawnego oraz inne osoby oficjalnie reprezentujące danego zawodnika lub towarzyszące zawodnikowi traktowane jest jako przewinienie popełnione przez osobę będącą członkiem sztabu tego zawodnika, zgodnie z punktem 1.1.86. i w konsekwencji skutkować może nałożeniem odpowiedniej sankcji zarówno na dana osobę, jak i na samego zawodnika.

§ 7.3
Organy uprawnione do nadawania kar i sankcji

Oprócz organów wskazanych w Regulaminie dyscyplinarnym PZM, organami uprawnionymi do nakładania kar są także:

- Okręgowa Komisja Sportu Kartingowego,
- Sędzia Główny,
- Dyrektor Wyścigu,
- Dyrektor Zawodów.

§ 7.4
Rodzaje kar

7.4.1 Za popełnione przewinienie dyscyplinarne nakładane są kary i środki dyscyplinarne przewidziane w Regulaminie dyscyplinarnym PZM, a także:

7.4.1.1 Wykluczenie z klasyfikacji mistrzostw.

7.4.1.2 Zawieszenie w prawach mechanika.

7.4.1.3 Dyskwalifikacja – wnioskowanie do ZG PZM

7.4.1.4 Kara finansowa może być stosowana samodzielnie lub łącznie z innymi karami przewidzianymi w Regulaminie dyscyplinarnym PZM i niniejszym Regulaminie Sportu Kartingowego.

Nałożone kary finansowe muszą być wpłacone do kasy organizatora zawodów w czasie ich trwania (przed kolejnym wyjazdem na tor).

7.4.2 Kwoty z wyegzekwowanych kar finansowych nałożonych przez GKSK, OKSK zwiększają planowany budżet GKSK lub OKSK.

7.4.3 Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM prowadzi ewidencję nałożonych kar.

7.4.4 Wykluczenie.

7.4.4.1 Wykluczeniem z określonych zawodów, treningu lub ich części wolno karać każdego zawodnika, który uznany zostanie winnym min. niewłaściwego zachowania, nieuczciwego postępowania lub przekroczenia przepisów.

7.4.4.2 Wykluczony z zawodów lub ich części może być również zawodnik, który spowodował incydent bądź też z innych względów zagraża bezpieczeństwu pozostałych zawodników lub otoczenia.

7.4.4.3 Wykluczenie z zawodów, treningu lub ich części może zostać orzeczone wobec zawodnika także w sytuacji popełnienia przewinienia dyscyplinarnego przez członka zespołu zawodnika, w szczególności mechanika, rodzica, opiekuna prawnego oraz inne osoby oficjalnie reprezentujące danego zawodnika lub towarzyszące zawodnikowi. Dotyczy to zwłaszcza, lecz niewyłącznie, uznania takiej osoby za winnego niewłaściwego zachowania lub nieuczciwego postępowania.

7.4.4.4 Orzeczenie kary wykluczenia może mieć miejsce przed, w czasie lub po zawodach. W każdym przypadku pociąga za sobą utratę wpisowego, które pozostaje własnością organizatora zawodów.

7.4.4.5 Wykluczenie z wyścigu może być dokonane przez Dyrektora Wyścigu albo może być orzeczone przez organ nadzorujący zawody (Sędziego Głównego).

7.4.4.6 Wykluczenie z zawodów może być dokonane przez Sędziego Głównego zawodów i podtrzymane przez organa odwoławcze PZM (OKSK, GKSK, Trybunał PZM, Walne Zgromadzenie Delegatów).

7.4.4.7 Wykluczeniem z klasyfikacji mistrzostw wolno karać zawodnika dopuszczającego się przewinień wymienionych w RSK.

7.4.4.8 Wykluczenie z klasyfikacji mistrzostw może być orzeczone tylko przez Okręgową Komisję Sportu Kartingowego lub Główną Komisję Sportu Kartingowego w zależności od rangi zawodów

7.4.4.9 Każdy zaangażowany w danych zawodach Sędzia Sportowy, który uznany zostanie winnym niewłaściwego zachowania lub przekroczenia przepisów regulaminowych może być pozbawiony pełnionej funkcji. Orzeczenie pozbawienia pełnionej funkcji w danych zawodach wydaje Sędzia Główny zawodów.

7.4.5 Zawieszenie.

7.4.5.1 Zawieszeniem w prawach może być ukarany zawodnik, mechanik lub działacz za poważne przewinienia. Zawieszeniem może zostać ukarany zawodnik także w sytuacji popełnienia poważnego przewinienia dyscyplinarnego przez członka sztabu tego zawodnika, w szczególności mechanika, rodzica, opiekuna prawnego zawodnika lub inne osoby oficjalnie reprezentujące danego zawodnika lub towarzyszące zawodnikowi. Dotyczy to zwłaszcza, lecz nie wyłącznie, uznania takiej osoby za winnego niewłaściwego zachowania lub nieuczciwego

postępowania. Karę zawieszenia w prawach wymierza GKSK. Zawieszenie poszczególnych licencji regulują załączniki 2.A.1, 2.B.1, 2.D.1 2.E.1, 2.F.1 oraz regulamin GKSK.

7.4.5.2 Ukarany zawieszeniem zawodnik traci na określony czas prawo brania udziału we wszystkich zawodach krajowych i zagranicznych, a mechanik traci prawo wstępu do parku zamkniętego w czasie treningów i zawodów.

7.4.5.3 Ukarany zawieszeniem działacz sportowy traci na określony czas prawo brania udziału w organizacji zawodów i pełnienie jakiejkolwiek funkcji.

7.4.5.4 Zawieszenie może być orzeczone dożywotnio lub na czas określony i może rozciągać się na podstawie orzeczenia na wszystkie dyscypliny sportu motorowego lub ograniczyć do jednej lub kilku określonych dyscyplin.

7.4.5.5 Zawieszenie pociąga za sobą anulowanie zgłoszeń na zawody mające się odbyć już w okresie zawieszenia, a przesłane organizatorowi zawodów w okresie poprzedzającym nałożenie kary. Wykonanie orzeczenia może być zawieszone na okres do dwóch lat. Dokonane po zgłoszeniu na zawody a przed zawieszeniem wpisowe za udział w zawodach nie podlega zwrotowi.

7.4.5.6 Kara zawieszenia może być orzeczona na czas określony w zawieszeniu.

7.4.6 Dyskwalifikacja.

7.4.6.1 Dyskwalifikacja może być orzeczona tylko za wyjątkowo poważne przewinienia. Do orzeczenia tej kary upoważniony jest jedynie Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego na wniosek Głównej Komisji Sportu Kartingowego. Zarząd Główny PZM może scedować swoje uprawnienia na GKSK.

7.4.6.2 Zdyskwalifikowany dożywotnio traci na zawsze prawo brania udziału w jakimkolwiek charakterze we wszystkich dyscyplinach sportu motorowego, o ile orzeczenie nie będzie ograniczać dyskwalifikacji do sportu kartingowego.

7.4.6.3 Dyskwalifikacja dożywotnia zawodnika anuluje wszystkie wyniki uzyskane wcześniej przez osobę zdyskwalifikowaną i powoduje utratę opłat wpisowych. Dyskwalifikacja czasowa zawodnika anuluje wszystkie wyniki uzyskane przez osobę zdyskwalifikowaną w danej serii lub sezonie sportowym, którego dotyczy dyskwalifikacja i powoduje utratę opłat wpisowych.

7.4.6.4 Skutki zawieszenia i dyskwalifikacji

7.4.6.4.1 Dyskwalifikacja zawodnika w swoich skutkach rozciąga się zawsze na tereny wszystkich federacji narodowych zrzeszonych w CIK-FIA i nie może być ograniczona do terytorium własnego kraju.

7.4.6.4.2 Decyzja o zawieszeniu międzynarodowym musi być natychmiast przesłana do Sekretariatu CIK- FIA w celu poinformowania wszystkich federacji zrzeszonych w CIK-FIA.

7.4.6.4.3 Dyskwalifikacja może obejmować wszystkie dyscypliny sportów motorowych lub tylko jedną z nich.

7.4.6.4.4 Orzeczenie o zawieszeniu może, a orzeczenie o dyskwalifikacji musi skutkować pozbawieniem licencji. Zawodnik zobowiązany jest do natychmiastowego zwrócenia licencji temu organowi, który tę licencję wydał. Okres ewentualnego opóźnienia w oddaniu licencji dodaje się do okresu zawieszenia, a w przypadku dyskwalifikacji przekreśla możliwość jej odwołania.

7.4.6.4.5 Każdy zawodnik, który został zawieszony lub zdyskwalifikowany w wyniku przewinień podczas trwania zawodów traci wszystkie prawa do jakiejkolwiek nagrody przyznanej na danych zawodach.

7.4.6.4.6 Skutki, o których mowa pociągają za sobą zmiany klasyfikacji oraz w przyznaniu nagród - w związku, z czym organ nakładający karę zawieszenia lub dyskwalifikacji zawiadamia każdego organizatora zawodów o zmianach, które w związku z tym zachodzą na liście wyników.

§ 7.5
Egzekucja kar

7.5.1 Nałożone kary finansowe w czasie zawodów muszą być wpłacone w biurze zawodów na rzecz Organizatora Zawodów natychmiast po ich nałożeniu pod rygorem wykluczenia lub niedopuszczeniem do kontynuacji zawodów. Kary finansowe nałożone przez OKSK lub GKSK na zawodnika lub członka jego sztabu muszą zostać wpłacone w terminach wskazanych w rozstrzygnięciu nakładającym daną karę pod rygorem zawieszenia zawodnika z mocy prawa, co najmniej do czasu jej zapłaty. Za datę uregulowania kary pieniężnej lub odszkodowania uważa się datę dokonania wpłaty do kasy lub datę złożenia dyspozycji o przelewie. Informacja o zawieszeniu podlega publikacji. Zawieszenie jest zniesione z chwilą wygaśnięcia jego przyczyny.

7.5.2 Kwoty za odwołanie do organów PZM zwiększają planowany budżet tych organów tj. GKSK lub OKSK.

7.5.3 Biuro Sportu i Turystyki prowadzi ewidencje nałożonych kar.

§ 7.6
Kompetencje i kary nakładane przez organy PZM:

7.6.1 Dyrektora Zawodów

7.6.1.1 Za nieobecność lub spóźnienie się zawodnika na ceremonie wręczania nagród i tytułów oraz niewłaściwe zachowanie się w czasie ich trwania – kara finansowa do 500 zł.

7.6.1.2 Za udział zawodnika w ceremoniach otwarcia zawodów oraz zakończenia zawodów w niewłaściwym ubiorze – kara finansowa 500-2500 zł.

7.6.1.3 Za nieobecność lub spóźnienie zawodnika na briefing lub niepodpisanie listy obecności – kara finansowa do 500 zł.

7.6.1.4 Dyrektor Zawodów ma prawo wnioskować o ukaranie winnych przewinień regulaminowych do Sędziego Głównego Zawodów, jeśli kary za te przewinienia nie leżą w kompetencjach Dyrektora Zawodów.

7.6.1.5 Za brak identyfikatora w czasie zawodów – kara finansowa od 500 – 1 500 zł (dotyczy to zawodników i mechaników).

7.6.1.6 Za zachowanie naruszające porządek publiczny przez zawodnika lub członka jego sztabu– kara finansowa od 500 – 2000 zł.

7.6.1.7 Za uruchomienie silników kartów w Parku Maszyn w godzinach od 22:00 do 6:00 oraz w czasie trwania briefingu, uroczystości otwarcia i zamknięcia zawodów - kary finansowej do 500 zł.

7.6.1.8 Za uruchomienie silnika w Parku Maszyn podczas zawodów – kara finansowa w wysokości 200 zł.

7.6.1.9 Za nieuprawnione wejście do pomieszczenia Sędziego Głównego - kara 500 zł.

7.6.2 Dyrektora Wyścigu

7.6.2.1 Obowiązkiem Dyrektora Wyścigu jest podjęcie decyzji o ukaraniu zawodników, którzy spowodowali incydent. Taką decyzję może również podjąć Sędzia Główny lub Zespół Sędziów Sportowych. Dyrektor Wyścigu może zastosować kary:

- ostrzeżenia,
- karę czasową 3, 5 lub 10 sekund,
- karę wykluczenia z wyścigu.

W zależności od wagi incydentu kara ta może być nakładana z narastającą surowością lub z pominięciem tej gradacji. Przy umyślnym spowodowaniu incydentu, Dyrektor Wyścigu może wnioskować do Sędziego Głównego o wykluczenie zawodnika z zawodów.

7.6.2.2 Kary, jakie może nałożyć Dyrektor Wyścigu niepodlegające gradacji:

- kara czasowa 3 sekundy za wyjazd częścią karta poza korytarz najazdowy podczas procedury startowej,
- kara czasowa 5 sekund za wyjazd z korytarza całym kartem podczas procedury startowej
- kara czasowa 5 sekund za falstart lub przesunięcie o trzy miejsca w dół, jeśli w zawodach nie ma możliwości pomiaru czasu,
- kara czasowa 5 lub 10 sekund lub wykluczenia za incydent w postaci uderzenia i zyskania pozycji,
- kara czasowa 5 lub 10 sekund lub wykluczenia za niebezpieczną zmianę kierunku jazdy w celu blokowania innego zawodnika,
- kara przesunięcia na ostatnie pole startowe zawodnika (-ów) za utrudnianie procedury startowej,
- kara ostrzeżenia, 5 lub 10 sekund lub wykluczenia za utrudnianie procedury startowej,
- kara 10 sekund za odzyskanie pozycji startowej po uzyskaniu obcej pomocy po sygnale 30 sek. w Parku Maszyn,
- kara czasowa 10 sekund za wyprzedzanie w strefie obowiązywania żółtej flagi,
- kara czasowa 10 sekund za wyprzedzanie podczas neutralizacji i restartu,
- kara ostrzeżenia, 5 lub 10 sekund lub wykluczenia za utrudnianie procedury restartu,
- kara wykluczenia z wyścigu za utrudnianie dublowania,
- kara wykluczenia z wyścigu za niedozwoloną obcą pomoc,
- kara wykluczenia z wyścigu za niedozwoloną obcą pomoc po wjeździe na pola przedstartowe do momentu podania sygnału 30 sek.,
- kara wykluczenia z wyścigu za odzyskanie miejsca w szyku w strefie przedstartowej podczas procedury startowej,
- kara wykluczenia z wyścigu za skrócenie trasy powodujące polepszenie pozycji zawodnika lub zmniejszenie dystansu do zawodników poprzedzających (dotyczy również okrążenia rozgrzewającego i formującego).

7.6.3 Sędziego Głównego

7.6.3.1 Kary nakładane na organizatorów, sędziów i działaczy:

7.6.3.1.1 Za nieterminowe wykonanie przez organizatora zawodów poleceń, zarządzeń i uchwał GKSK, a także Zespołu Torów ZG PZM – kara finansowa do 5000 zł lub wnioskowanie do GKSK o wyższy wymiar kary.

7.6.3.1.2 Za niedopełnienie przez osoby urzędowe lub funkcyjne nałożonych na nie obowiązków odsunięcie od zawodów, powołanie nowych i powiadomienie o tym fakcie GKSK.

7.6.3.1.3 Za niewykonanie zaleceń Zespołu Torów i Tras dotyczących nieprawidłowości na torze kartingowym

i dostosowanie go do właściwego stanu dopiero na polecenie Sędziego Głównego:

- bez opóźnienia rozpoczęcia zawodów – upomnienie,
- z opóźnieniem rozpoczęcia zawodów do 1 godziny – kara finansowa 3000 zł,
- z opóźnieniem rozpoczęcia zawodów powyżej 2 godzin – kara finansowa do 5000 zł.

7.6.3.1.4 Za niezgodne z bezpieczeństwem i zaleceniami Inspektora Torów przygotowanie toru, na którym przeprowadzenie zawodów zagraża bezpieczeństwu i zdrowiu zawodników ma prawo do odwołania zawodów i niezwłoczne powiadomienie o tym fakcie GKSK.

7.6.3.2 Kary nakładane na zawodników w tym za zachowania członków jego sztabu lub bezpośrednio nakładane na członków sztabu zawodnika.

7.6.3.2.1 Za zachowanie niegodne sportowca, w tym udział w bójce, rękoczyny wobec innych osób, obrażanie lub znieważanie innych osób, używanie słów powszechnie uznanych za obraźliwe kara finansowa od 500 – 5000 zł lub natychmiastowe wykluczenie z zawodów, z prawem wnioskowania do OKSK lub GKSK o wymierzenie dodatkowej lub wyższej kary dyscyplinarnej.

7.6.3.2.2 Za podejmowanie działań nagannych (przekupstwo lub jego próba, groźby, szantaż, zastraszanie, uniemożliwienie udziału w zawodach itp.) – wykluczenie z zawodów oraz kara finansowa od 500 – 5000 zł, z prawem wnioskowania do GKSK o wymierzenie dodatkowej lub wyższej kary dyscyplinarnej.

7.6.3.2.3 Za uczestnictwo zawodnika lub członka jego sztabu w zawodach pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających – wykluczenie z zawodów z prawem wnioskowania do GKSK o wymierzenie kary dodatkowej lub wyższy wymiar kary.

7.6.3.2.4 Za pogróżki wobec sędziów i innych osób urzędowych, a także ubliżanie im – Wykluczenie z zawodów oraz kara finansowa od 500 – 5000 zł, z prawem wnioskowania do GKSK o wymierzenie dodatkowej lub wyższej kary dyscyplinarnej.

7.6.3.2.5 Za podburzanie lub prowokowanie publiczności bądź zawodników do niesportowych zachowań i wystąpień zmierzających do bojkotu uczestnictwa w zawodach oraz bójki – wykluczenie z zawodów oraz kara finansowa od 500 – 5 000 zł, z prawem wnioskowania do GKSK o wymierzenie dodatkowej lub wyższej kary dyscyplinarnej.

7.6.3.2.6 Za przebywanie w Parku Zamkniętym osób nieuprawnionych – kara finansowa od 200 do 500 zł.

7.6.3.2.7 Za incydent popełniony podczas treningu kwalifikacyjnego – anulowanie najlepszego czasu w tym treningu. Za drugi incydent podczas treningu kwalifikacyjnego – anulowanie drugiego najlepszego czasu itd.

7.6.3.2.8 Za przewinienia techniczne kary nakładane są przez **Sędziego Głównego**.

7.6.3.2.9 Za stwierdzone niepoprawne mocowanie osłony przedniej zderzaka po wyścigu – kara czasowa 3 sekundy w przypadku małej ramy i 5 sekund w przypadku dużej ramy

7.6.3.2.10 Za brak imienia i nazwiska umieszczonego w widocznym miejscu na kasetonach bocznych - kara finansowa od 100 do 200 zł.

7.6.3.2.11 Za stwierdzenie niezgodności przy kontrolnym skanowaniu opon lub stwierdzenie modyfikacji powierzchni opony - kara wykluczenia z **danej fazy** zawodów.

7.6.3.2.12 Za niestosowanie się do poleceń Kierownika Pól Przedstartowych lub spowodowanie incydentu podczas warm-up'u - kara finansowa od 300 zł.

7.6.3.2.13 Za niepozostawienie opon w Parku Zamkniętym w sytuacji, kiedy jest to wymagane kara wykluczenia z zawodów.

7.6.3.2.14 Za pierwszy wyjazd poza tor podczas treningu kwalifikacyjnego usunięcie najlepszego czasu uzyskanego podczas danej sesji treningowej. Za drugi wyjazd - usunięcie drugiego najlepszego czasu. Za trzeci wyjazd - wykluczenie z treningu kwalifikacyjnego. Karane nie będą wyjazdy spowodowane incydentami - decyzję w tej sprawie podejmie Sędzia Główny. Jeżeli ukaranych wykluczeniem zostanie kilku zawodników, będą oni ustawieni na końcu stawki według klasyfikacji sprzed wykluczenia.

7.6.3.2.15 Za niestawienie się zawodnika na wezwanie Sędziego Głównego - kara finansowa od 200 do 500 zł.

7.6.3.3 Sędzia Główny ma prawo do zmiany decyzji innych osób funkcyjnych po przeprowadzeniu procedury wyjaśniającej.

7.6.3.4 Sędzia Główny może ukarać mechanika zgodnie z Regulaminem licencji mechanika.

7.6.3.5 Sędzia Główny może wnioskować do GKSK o ukaranie Szefa Teamu zgodnie z Regulaminem Przyznawania i Pozbawiania Licencji Team w Sporcie Kartingowym.

7.6.4 Zespół Ochrony Środowiska

7.6.4.1 Za nieprzestrzeganie Regulaminu ZOŚ kara finansowa w wysokości od 500 zł do 5 000 zł.

7.6.4.2 Wnioskowanie do GKSK o zakaz lub ograniczenie prawa do organizowania imprez kartingowych.

7.6.5 OKSK

Okręgowe Komisje Sportu Kartingowego rozpatrują:

7.6.5.1 Sprawy dyscyplinarne w stosunku do klubów w Okręgu.

7.6.5.2 Sprawy związane z postępowaniem w Okręgu zawodników, członków ich sztabów, w tym osób wymienionych w pkt. 7.2.1. a).

7.6.5.3 Sprawy dyscyplinarne działaczy w Okręgu.

7.6.5.4 Sprawy związane z zawodami okręgowymi, strefowymi i klubowymi.

7.6.5.5 Odwołania od rozstrzygnięć w przedmiocie protestów oraz decyzji Sędziego Głównego w zawodach okręgowych wnioski o wyższy wymiar kary lub karę dodatkową.

7.6.5.6 Kary i sankcje, jakie mogą być nałożone przez Okręgowe Komisje Sportu Kartingowego i Gestorów Stref podczas organizacji zawodów okręgowych i strefowych:

7.6.5.6.1 Za nieterminowe wykonanie przez klub poleceń, zarządzeń i uchwał OKSK lub Gestora Strefy – upomnienie oraz kara finansowa do 500 zł, a w przypadku rażącego uchybienia wnioskowanie do GKSK o wyciągnięcie dalszych sankcji dyscyplinarnych,

7.6.5.6.2 Za niedopełnienie przez osoby urzędowe lub funkcyjne nałożonych na nie obowiązków upomnienie oraz kara finansowa do 300 zł. lub wnioskowanie do GKSK o wymierzenie wyższej kary.

7.6.5.6.3 Kary finansowe muszą być wpłacone na konto ZO PZM w Biurze Zawodów przed wyjazdem do następnego wyścigu. Niewpłacenie kar finansowych eliminuje zawodnika w dalszych startach w zawodach, a w przypadku ostatniego wyścigu, Biuro

Zawodów zatrzymuje licencję i przesyła do Biura Sportu i Turystyki aż do uregulowania kary.

7.6.5.6.4 Sędzia Główny zawodów zobowiązany jest do złożenia na piśmie zawiadomienia do OKSK o przewinieniach opisanych w pkt. 7.7.1 i 7.7.2 oraz ujęcie tego faktu w Sprawozdaniu Władz Zawodów oraz złożenia na piśmie zawiadomienia do GKSK.

7.6.5.7 Nakładając na wniosek innego organu karę dodatkową lub wyższą OKSK działa w granicach maksymalnych kar przewidzianych przez niniejszy Regulamin oraz Regulamin Dyscyplinarny PZM. Kary dodatkowe nakładane są obok kar wymierzonych dotychczas przez organ wnioskujący. Kary wyższe od dotychczas nałożonych kar wymierzane są na zasadach podwyższenia ponad wysokość dotychczasowych kar.

7.6.6 GKSK

Główna Komisja Sportu Kartingowego rozpatruje:

7.6.6.1 Sprawy dyscyplinarne zawodników, członków ich sztabów, w tym osób wymienionych w pkt. 7.2.1. a).

7.6.6.2 Sprawy dyscyplinarne mechaników.

7.6.6.3 Sprawy dyscyplinarne działaczy, członków GKSK i jej podkomisji, klubów oraz sędziów „Klasy 1” i „Klasy 2”, odwołania od rozstrzygnięć w przedmiocie protestów, decyzji Sędziego Głównego i Okręgowych Komisji Sportu Kartingowego oraz zawodów ogólnopolskich i międzynarodowych.

7.6.6.4 Sprawy dyscyplinarne w stosunku do klubów, teamów oraz inne sprawy scedowane na GKSK przez Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego.

7.6.6.5 Nakładanie kar za przewinienia sportowe i zatwierdzanie kar nakładanych w trybie obowiązujących przepisów sportowych w tym zawieszenie w prawach zawodnika, a także dyskwalifikacja, wykluczenie z rozgrywek, ograniczenie praw sportowych, zawieszenie lub pozbawienie stosownej licencji, pozbawienie zawodnika lub zespołu sportowego tytułu mistrza kraju albo zdobywcy Pucharu Polski.

7.6.6.6 Kary i sankcje, jakie mogą być nałożone przez Główną Komisję Sportu Kartingowego:

7.6.6.6.1 Za nieterminowe wykonanie przez klub poleceń, zarządzeń i uchwał GKSK – kara finansowa od 500 zł do 5 000 zł.

7.6.6.6.2 Za niewpłacenie w ciągu dwóch dni kalendarzowych kaucji za odwołanie od decyzji Sędziego Głównego mimo złożenia na zawodach zapowiedzi odwołania - kara 1 500 zł.

7.6.6.6.3 Za zorganizowanie zawodów poza kalendarzem bez zgody GKSK – kara finansowa dla organizatora zawodów do 2 000 zł oraz uznanie zawodów za niebyłe.

7.6.6.6.4 Za podejmowanie działań powszechnie uznanych za naganne (przekupstwo lub jego próba, szantaż i zastraszanie, uniemożliwienie udziału w zawodach, prowokowanie) - zawieszenie lub wnioskowanie o dyskwalifikację oraz kara finansowa od 500 – 5 000 zł.

7.6.6.6.5 Za udział w bójce, rękoczyny wobec zawodników, sędziów lub innych osób – anulowanie wyników za cały sezon, w którym ten incydent miał miejsce zawieszenie lub wnioskowanie o dyskwalifikację oraz kara finansowa od 500 – 5 000 zł.

7.6.6.6.6 Za pogróżki wobec sędziów i innych osób urzędowych, zawodników, mechaników i rodziców zawodników zależnie od stopnia przewinienia – zawieszenie na okres od 6 do 24 miesięcy lub kara finansowa od 500 – 5 000 zł.

7.6.6.6.7 Za podburzanie lub prowokowanie przez zawodnika lub członka jego sztabu publiczności bądź zawodników do niesportowych zachowań i wystąpień – zawieszenie zawodnika na okres od 6 do 24 miesięcy lub kara finansowa od 1 000 – 5 000 zł.

7.6.6.6.8 Za czynne lub słowne znieważenie przez zawodnika lub członka jego sztabu osoby urzędowej lub innych osób – zawieszenie na okres od 6 do 24 miesięcy do dyskwalifikacji włącznie lub kara finansowa od 1 000 do 5 000 zł.

7.6.6.6.9 Za zachowanie zawodnika niegodne reprezentanta RP w kraju lub za granicą – cofnięcie licencji międzynarodowej na okres od 3 miesięcy do 2 lat lub kara finansowa od 1 000 do 5 000 zł.

7.6.6.6.10 Za start w okresie karencji lub zawieszenia, albo też start pod innym nazwiskiem – unieważnienie zdobytych punktów, utrata ewentualnych nagród i zawieszenie na okres do 6 miesięcy, liczone od dnia zakończenia karencji lub aktualnego zawieszenia lub kara finansowa od 1 000 – 5 000 zł.

7.6.6.6.11 W przypadku odwołania przez Sędziego Głównego zawodów zorganizowanych niezgodnie z bezpieczeństwem i zaleceniami Inspektora Torów dotyczących przygotowanie toru, a także niezgodnie z Regulaminem Medycznym i Ochrony Środowiska – zawieszenie licencji toru na okres 12 tygodni, zawieszenie uprawnień Dyrektora Zawodów na 2 lata, kara

finansowa 5 000 zł. oraz odszkodowanie po 200 zł dla każdego zawodnika zgłoszonego do zawodów.

7.6.6.6.12 Za udowodnienie przyjmowania korzyści w jakiejkolwiek postaci w zamian za stronnicze kształtowanie wyników zawodów – wnioskowanie o dyskwalifikację, odsunięcie od sędziowania zawodów.

7.6.6.6.13 Za popełnienie błędu regulaminowego - nagana, sankcja w postaci czasowego niewyznaczania do prowadzenia zawodów lub zawieszenie na okres do 12 miesięcy.

7.6.6.6.14 Za nieusprawiedliwione nie przybycie na zawody przez osoby urzędowe lub funkcyjne, na które były wyznaczone – zawieszenie na okres od 3 do 12 miesięcy.

7.6.6.6.14.1. Za nieusprawiedliwione spóźnienie na zawody przez osoby urzędowe lub funkcyjne, które:

- nie spowodowało opóźnienia w ich rozpoczęciu – upomnienie lub nagana,
- spowodowało opóźnienie w ich rozpoczęciu – nagana i zawieszenie na okres do 6 miesięcy.

7.6.6.6.15 Za niedopełnienie przez osoby urzędowe lub funkcyjne nałożonych na nie obowiązków kara finansowa od 200 do 500 zł.

7.6.6.6.16 Za niedopełnienie przez organizatora nałożonych na niego obowiązków wyposażenia osób funkcyjnych w plakietki identyfikacyjne zgodnie z komunikatem Głównej Komisji Sportu Kartingowego - kara upomnienia oraz kara finansowa do 500 zł do 1 500 zł.

7.6.6.6.17 Niespełnienie któregokolwiek z powyższych wymogów wymienionych w pkt. 2.4.40.1 i 2.4.40.2 będzie podstawą do obciążenia organizatorów przez GKSK PZM karą finansową w wysokości 1 500 zł.

7.6.6.6.18 Za naruszenie przepisów 7.2.11.1; 7.2.11.2. i 7.2.11.3 niniejszego Regulaminu - kara od 500 zł do 5 000 zł.

7.6.6.7 Nakładając na wniosek innego organu karę dodatkową lub wyższą GKSK działa w granicach maksymalnych kar przewidzianych przez niniejszy Regulamin oraz Regulamin Dyscyplinarny PZM. Kary dodatkowe nakładane są obok kar wymierzonych dotychczas przez organ wnioskujący. Kary wyższe od dotychczas nałożonych kar wymierzane są na zasadach podwyższenia ponad wysokość dotychczasowych kar.

7.6.7 ZG PZM

Na wniosek GKSK jest uprawniony do orzekania kary dyskwalifikacji.

§ 7.7
Odpowiedzialność klubów kartingowych

7.7.1 Kluby kartingowe są odpowiedzialne za działalność swoich oficjalnych przedstawicieli, osób urzędowych, zawodników, członków ich sztabów, w tym osoby, o których mowa w pkt 7.2.1.a), mechaników a ponadto Kluby organizatora zawodów za utrzymanie porządku w obrębie swojego terenu sportowego (toru kartingowego) przed zawodami podczas zawodów i po ich zakończeniu.

7.7.2 Kluby kartingowe są odpowiedzialne za ścisłe przestrzeganie wymogów Ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych i aktów wykonawczych do niej, warunków określonych w umowie między Biurem Sportu i Turystyki PZM a organizatorem zawodów, a także postanowień i zaleceń wydanych przez inne organa administracji właściwej dla terenu działania klubu oraz wymagań zawartych w Regulaminie Sportu Kartingowego, Regulaminie Ochrony Środowiska, Regulaminie Medycznym, załączniku ‘Tory’ i innych dokumentach prawnych.

Główna Komisja Sportu Kartingowego ustanawia zgodnie z regulaminem dyscyplinarnym Polskiego Związku Motorowego dodatkowe kary i środki dyscyplinarne.

§ 7.8
Przepisy antydopingowe i antyalkoholowe

Szczegółowe przepisy antydopingowe i antyalkoholowe reguluje rozdział 6 art. 18 i 19 Regulaminu Medycznego PZM.

§ 7.9
Rozpoczęcie postępowania dyscyplinarnego

7.9.1 Podstawą do rozpoczęcia postępowania dyscyplinarnego na zasadach ogólnych może być:

7.9.1.1 Protokół Sędziego Głównego.

7.9.1.2 Sprawozdanie Obserwatora GKSK (OKSK).

7.9.1.3 Wniosek zainteresowanych stron.

7.9.1.4 Wniosek władz porządkowych.

7.9.1.5 Pisemna informacja innych jednostek prawnych.

7.9.1.6 Pisemna informacja osoby fizycznej z pełnym adresem i podpisem.

7.9.2 Komisja kartingowa może również podjąć postępowanie dyscyplinarne z urzędu.

§ 7.10
Odwołanie zawieszenia lub dyskwalifikacji

7.10.1 GKSK ma prawo odwołać zawieszenie na okres pozostający zawodnikowi lub mechanikowi do odbycia kary, jak również ma prawo wnioskować do ZG PZM o odwołanie dyskwalifikacji.

§ 7.11
Wydanie orzeczenia

7.11.1 Orzeczenia OKSK i GKSK muszą być wydane na piśmie w terminie 14 dni od daty podjęcia rozstrzygnięcia.

7.11.2 Decyzje GKSK podjęte w zakresie jej uprawnień w I instancji są wiążące.

7.11.3 Orzeczenia Trybunału PZM podlegają odwołaniu do najbliższego Walnego Zgromadzenia Delegatów.

§ 7.12
Ogłoszenie kar

7.12.1 Polski Związek Motorowy ma prawo opublikowania nałożonych kar z podaniem nazwisk i innych informacji związanych z postępowaniem dyscyplinarnym. Żadna z wymienionych osób, która jest umieszczona w takim ogłoszeniu pod rygorem dyskwalifikacji nie może występować na drogę sądową przeciw PZM lub też przeciw osobom, które opublikowały takie ogłoszenie.

§ 7.13
Odwołanie od nałożonych kar

7.13.1 Od decyzji OKSK wydanych w I instancji przysługuje prawo odwołania do GKSK w nieprzekraczalnym terminie 14 dni od daty wystawienia pisemnego rozstrzygnięcia OKSK. Odwołanie musi być wniesione na piśmie, za pośrednictwem OKSK.

7.13.2 Od decyzji GKSK wydanych w I instancji przysługuje prawo odwołania do Trybunału Polskiego Związku Motorowego, co nie wstrzymuje ich realizacji. Odwołanie musi być wniesione na piśmie, za pośrednictwem GKSK w nie przekraczalnym terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

7.13.3 Do odwołania powinna być dołączona kaucja w wysokości ustalonej odpowiednio w RSK lub w Komunikacie GKSK na dany rok lub innych przepisach PZM albo organizacji międzynarodowych.

7.13.4 Orzeczenia Trybunału PZM podlegają odwołaniu do najbliższego Walnego Zgromadzenia Delegatów.

§ 7.14
Decyzje w trybie nadzoru

7.14.1 Jeżeli GKSK przy rozpatrywaniu odwołania stwierdzi nieprawidłowość natury formalnej w orzeczeniu OKSK, zwróci sprawę do ponownego rozpatrzenia. W przypadku niezałatwienia sprawy przez OKSK w terminie 14 dni, GKSK podejmuje decyzję w trybie nadzoru.

7.14.2 Forma i tryb składania odwołań od decyzji Sędziego Głównego.

7.14.2.1 Odwołanie musi być przedłożone organowi odwoławczemu za pośrednictwem organu, który wydał zaskarżone rozstrzygnięcie tylko na piśmie, z własnoręcznym podpisem odwołującego się zawodnika.

7.14.2.2 Odwołania mogą być kierowane tylko do właściwego organu odwoławczego (OKSK lub GKSK) w zależności od rangi zawodów. Odwołania muszą być składane przez zainteresowanego na piśmie (decyduje data wpływu w przypadku złożenia osobiście, lub data stempla pocztowego).

§ 7.15
Tryb postępowania odwoławczego

7.15.1 Tryb postepowania odwoławczego określa Regulamin dyscyplinarny PZM, z zastrzeżeniem zapisów niniejszego paragrafu.

Organ odwoławczy zawiadamia zaineresowaną stronę, z co najmniej 7 dniowym uprzedzeniem, o terminie posiedzenia wyznaczonego w sprawie odwołania.

7.15.2 Ze składu osobowego organów odwoławczych wykluczeni są:

7.15.2.1 Osoby, które w danych zawodach były zawodnikami lub pełnili na zawodach funkcję, a orzeczenie ma ich dotyczyć.

7.15.2.2 Wszystkie osoby, które uczestniczyły już w rozstrzyganiu protestu, od którego jest odwołanie.

7.15.2.3 Osoby, które uczestniczyły bezpośrednio lub pośrednio w danej sprawie.

7.15.3 Zainteresowane strony mają prawo zgłoszenia i żądania przesłuchania świadków. Ewentualna nieobecność zainteresowanych jak i świadków nie wstrzymuje toku postępowania proceduralnego.

7.15.4 Orzeczenie organów odwoławczych zapadają zwykłą większością głosów. W przypadku równości głosów decyduje głos przewodniczącego. Orzeczenia są ważne tylko wtedy, gdy na posiedzeniu obecnych jest ponad 50% upoważnionych do podjęcia decyzji członków organu odwoławczego.

7.15.5 W przypadku niemożności spełnienia wymogu zawartego w RSK pkt. 7.15.4 GKSK lub OKSK powinien wyznaczyć skład kompletu orzekającego.

§ 7.16
Orzeczenia organów odwoławczych

7.16.1 Orzeczenie danego organu odwoławczego powinno być wydane w ciągu maksimum 30 dni od daty ogłoszenia prowizorycznych wyników danych zawodów.

7.16.2 Wydając orzeczenie w sprawie odwołania, organ odwoławczy powinien również wydać decyzję, co do zwrotu lub zatrzymania kaucji lub jej części i ustalić w razie potrzeby wysokość wynikłych kosztów, decydując równocześnie czy będą one pokryte przez odwołującego się, czy przez GKSK / OKSK w całości lub częściowo.

7.16.3 GKSK/OKSK ma prawo ogłosić orzeczenie w sprawie odwołania, którejś z wymienionych stron. Żadna z osób wymieniona w takim komunikacie pod rygorem dyskwalifikacji nie może wszczynać postępowania sądowego przeciw GKSK/OKSK lub też przeciw osobom, które dany komunikat opublikowały.

§ 7.17
Organy odwoławcze

7.17.1 PZM poprzez swój Trybunał stanowi dla posiadaczy licencji PZM najwyższą instancję upoważnioną do wydawania orzeczeń ostatecznych we wszystkich kwestiach spornych dotyczących sportu kartingowego, zaistniałych na terytorium Polski. Zgodnie z § 41 Statutu Polskiego Związku Motorowego orzeczenia Trybunału PZM podlegają odwołaniu do najbliższego Walnego Zgromadzenia Delegatów w terminie trzydziestu dni od daty otrzymania orzeczenia. Odwołanie nie wstrzymuje wykonania orzeczenia.

7.17.2 W każdym sporze, w którym uczestniczy posiadacz zagranicznej licencji lub osoba oficjalna posiadająca zagraniczne obywatelstwo, Trybunał PZM stanowi instancję, której orzeczenia podlegają odwołaniu. Zgodnie z §79 regulaminu dyscyplinarnego Polskiego Związku Motorowego postępowanie odwoławcze od orzeczeń Trybunału w sprawach wynikłych z międzynarodowych imprez sportowych regulują odpowiednie postanowienia kodeksów organizacji międzynarodowych.

7.17.3 GKSK PZM stanowi dla swoich zawodników organ odwoławczy, którego orzeczenia podlegają odwołaniu do Trybunału PZM. Zadaniem GKSK jest wydawanie orzeczeń we wszystkich kwestiach spornych zaistniałych na terenie kraju, a dotyczących krajowego sportu kartingowego lub też poszczególnych zawodów kartingowych grupy II zatwierdzonych przez GKSK.

7.17.4 OKSK PZM jest organem odwoławczym dla zawodników krajowych rozstrzygającym w pierwszej instancji spory wynikłe podczas zawodów grupy III lub IV zatwierdzonych przez OKSK. Orzeczenie OKSK podlega odwołaniu do GKSK.

§ 7.18
Przekazywanie orzeczeń GKSK dotyczących spraw dyscyplinarnych

7.18.1 Orzeczenia Głównej Komisji Sportu Kartingowego przekazywane będą zainteresowanym stronom na piśmie wystosowanym przez Biuro Sportu i Turystyki Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego.

7.18.2 Odmowa przyjęcia orzeczenia nie wstrzymuje egzekwowania nałożonej kary dyscyplinarnej.

§ 7.19
Rozpatrywania roszczeń cywilnych

7.19.1 W sprawie roszczeń cywilnych wynikłych na tle działalności w sporcie kartingowym, działacze i zawodnicy mogą za obopólnym porozumieniem stron wiodących spór zwracać się do Komisji Kartingowych, które mają obowiązek rozpatrzyć sprawę w ciągu 6 tygodni.

7.19.2 W przypadkach nie osiągnięcia ugody, stronom przysługuje prawo dochodzenia roszczeń na zasadach ogólnych w szczególności przed Trybunałem PZM, jako sądem polubownym.

§ 7.20
Prawo obrony

7.20.1 Kara zawieszenia lub dyskwalifikacji nie może być nałożona na daną osobę lub grono osób, którym nie umożliwiono uprzednio złożenia ustnego lub pisemnego wyjaśnienia i obrony przed stawianymi zarzutami.

7.20.2 W przypadku braku złożenia pisemnego lub ustnego wyjaśnienia przez daną osobę lub grono osób, pomimo że były do tego zobowiązane przez organ prowadzący postępowanie, wówczas kara może być nałożona bez uzyskania wyjaśnienia.

§ 7.21
Postanowienia końcowe

7.21.1 Kary finansowe nałożone przez Dyrektora Zawodów i Sędziego Głównego zawodów muszą być wpłacone w Biurze Zawodów przed wyjazdem do następnego wyścigu. Niewpłacenie kar finansowych eliminuje zawodnika w dalszych startach w zawodach, a w przypadku ostatniego wyścigu Biuro Zawodów zatrzymuje licencję aż do uregulowania kary. W przypadku nieuregulowania kary w Biurze Zawodów zatrzymuje licencję i przesyła do Biura Sportu i Turystyki. Od decyzji o nałożeniu kary przysługuje ukaranemu odwołanie do GKSK lub OKSK w terminie 2 dni kalendarzowych pod warunkiem złożenia zapowiedzi odwołania w Biurze Zawodów i opłacenia w terminie 2 dni kaucji w wysokości 3 000 zł na konto ZG PZM.

§ 7.22
Przepisy karne

(USTAWA z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie Dz. U. z Dz. U. z 2020r. poz.1133)

7.22.1 Kto, w związku z zawodami sportowymi organizowanymi przez Polski Związek Motorowy lub podmiot działający na podstawie umowy zawartej z tym związkiem lub podmiot działający z jego upoważnienia, przyjmuje korzyść majątkową lub osobistą albo jej obietnicę lub takiej korzyści albo jej obietnicy żąda w zamian za nieuczciwe zachowanie, mogące mieć wpływ na wynik tych zawodów, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.

7.22.2 Tej samej karze podlega, kto w wypadkach określonych w pkt. 7.22.1. udziela albo obiecuje udzielić korzyści majątkowej lub osobistej.

7.22.3 W wypadku mniejszej wagi, sprawca czynu określonego w pkt. 7.22.1. lub 7.22.2. podlega grzywnie, karze ograniczenia wolności albo pozbawienia wolności do lat 2.

7.22.4 Jeżeli sprawca czynu określonego w pkt. 7.22.1. lub 7.22.2. przyjmuje korzyść majątkową znacznej wartości albo jej obietnicę lub udziela takiej korzyści albo jej obietnicy lub takiej korzyści albo jej obietnicy żąda, podlega karze pozbawienia wolności od roku do lat 10.

ROZDZIAŁ 8
LICENCJE

8.1 Regulamin przyznawania licencji wraz z wzorami dokumentów – załączniki numer 2.1 i 2.A.1

ROZDZIAŁ 9
TORY KARTINGOWE

Szczegółowe informacje znajdują się w „REGULAMINIE TORÓW KARTINGOWYCH” – załącznik nr 3.2 RSK.

ROZDZIAŁ 10
ZAWODNICY

§ 10.1
Uczestnictwo w sporcie kartingowym

10.1.1 Sport jest formą aktywności człowieka, mającą na celu doskonalenie jego sił psychofizycznych indywidualnie lub zbiorowo, według reguł umownych.

10.1.2 Sport jest formą działalności człowieka podejmowaną dobrowolnie, w drodze rywalizacji, dla uzyskania maksymalnych wyników sportowych.

10.1.3 Zawodnikiem jest osoba uczestnicząca we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez Polski Związek Motorowy posiadająca licencję zezwalającą na udział w tym współzawodnictwie.

10.1.4 Współzawodnictwo sportowe jest indywidualną lub zbiorową rywalizacją osób zmierzających, zwłaszcza w trakcie zawodów sportowych, do pokonania czasu lub przeciwnika.

10.1.5 Uprawianie sportu kartingowego jest dobrowolne i odbywa się zgodnie z następującymi dokumentami:

10.1.5.1 Ogólnymi przepisami sportowymi obowiązującymi w kraju, tj. ustawy o sporcie.

10.1.5.2 Statutem i przepisami Polskiego Związku Motorowego.

10.1.5.3 Uchwałami Zarządu Głównego PZM.

10.1.5.4 Międzynarodowymi regulaminami sportowymi CIK-FIA i Kodeksem Sportowym FIA.

10.1.5.5 Wnioskami i decyzjami zgłaszanymi przez aktyw sportowy i zatwierdzonymi przez ZG PZM.

10.1.5.6 Niniejszym Regulaminem Sportu Kartingowego

10.1.6 Sport kartingowy uprawiać mogą zawodnicy posiadający status zawodnika profesjonalnego.

10.1.7 Osoby niepełnoletnie mogą być zawodnikami za zgodą swoich rodziców lub prawnych opiekunów.

10.1.8 Zawodnicy obowiązani są posiadać licencję zezwalającą na uprawianie sportu kartingowego.

10.1.9 Licencje przyznaje Polski Związek Motorowy.

10.1.10 W zawodach kartingowych mogą brać udział zawodnicy zrzeszeni w Polskim Związku Motorowym, których kluby posiadają aktualną licencję klubową na uprawianie sportu kartingowego

10.1.11 Podstawową jednostką organizacyjną zrzeszającą zawodników są kluby sportowe.

10.1.12 Kluby sportowe uczestniczą we współzawodnictwie sportowym.

10.1.13 Szczególnym klubem sportowym jest Uczniowski Klub Sportowy, który działa na zasadach określonych odrębnymi przepisami.

10.1.14 Uczniowskie Kluby Sportowe wpisane do właściwej ewidencji posiadają osobowość prawną.

10.1.15 Kluby sportowe, w liczbie co najmniej trzech mogą zakładać związki klubów zwane dalej „Związkami Sportowymi”.

§ 10.2
Regulamin zawodników

10.2.1 Prawa zawodników

10.2.1.1 Zawodnicy mają prawo do korzystania z następujących przywilejów: opieki organizacyjnej, trenerskiej, lekarskiej, używania urządzeń klubowych, zwalniania z zajęć szkolnych i zawodowych w celu udziału w zajęciach treningowych i szkoleniowych zgodnie z obowiązującymi przepisami, ubezpieczenia stosownie do ustaleń Regulaminu Sportu Kartingowego otrzymywania zapomóg w przypadkach losowych, udziału w zawodach krajowych.

10.2.1.2 W zależności od reprezentowanego poziomu sportowego wg oceny macierzystych władz sportowych mają prawo także do:

- używania sprzętu i urządzeń specjalistycznych,

- reprezentowanie barw narodowych i PZM w zawodach międzynarodowych,

- być powoływanym do kadry narodowej,

- brać udział w zgrupowaniach i obozach w kraju i za granicą.

10.2.2 Obowiązki zawodników

10.2.2.1 Godne reprezentowanie kraju w międzynarodowych zawodach kartingowych.

10.2.2.2 Aktywny udział w procesie szkoleniowym i we współzawodnictwie sportowym.

10.2.2.3 Poddawanie się obowiązkowym badaniom lekarskim.

10.2.2.4 Przestrzeganie regulaminów sportowych i zasad rywalizacji sportowej.

10.2.2.5 Dbałość w toku zajęć, treningów i zawodów sportowych o bezpieczeństwo swoje, swoich kolegów i rywali.

10.2.2.6 Przestrzeganie zakazu używania środków farmakologicznych odurzających uznawanych za dopingujące lub szkodliwe dla zdrowia, a także napojów alkoholowych.

10.2.2.7 Dbałość o obiekty, sprzęt i ubiór sportowy i umieszczenie w widocznym miejscu na bocznych kasetonach imienia i nazwiska zawodnika.

10.2.2.8 Przy zgłoszeniu do pierwszych zawodów z cyklu oficjalnych rozgrywek PZM, każdy zawodnik musi zgłosić przynależność do klubu, która będzie obowiązywać do końca rozgrywek (poza przypadkami przewidzianymi w p. 10.3 RSK).

10.2.2.9 Być tolerancyjnym wobec innych wyznań i narodowości.

10.2.3 Odpowiedzialność zawodnika

10.2.3.1 Z chwilą podpisania zgłoszenia zawodnik przyjmuje na siebie obowiązek stawienia się na starcie. Niestawienie się na zawody bez pisemnego usprawiedliwienia potwierdzonego przez kierownika klubu grozi zgłoszonemu zawodnikowi kara przewidziana w RSK. Zawodnik jest odpowiedzialny za postępowanie i wykroczenia swojego mechanika i innych osób jemu towarzyszących mających status mechanika (rodzice i opiekunowie).

10.2.3.2 Za wykroczenia i postępowanie niezgodne z RSK zawodnicy mogą być karani, karami przewidzianymi w tych dokumentach.

§ 10.3
Zasady zmiany przynależności klubowej zawodników kartingowych

10.3.1 Okres zmian przynależności klubowej

Zmian przynależności klubowej wolno dokonywać tylko w okresie od 1 listopada do 31 stycznia.
W sezonie sportowym zawodnik może zmienić barwy klubowe wyłącznie w przypadku zwolnienia z urzędu.

10.3.2 Wniosek o zwolnienie z klubu

Zawodnik, który zamierza zmienić barwy klubowe występuje do swego macierzystego klubu z pisemnym wnioskiem o zwolnienie.

Klub obowiązany jest rozpatrzyć wniosek w ciągu jednego miesiąca i udzielić pisemnej odpowiedzi, zwalniając go z klubu (zwolnienie ostateczne) lub odmawiając zwolnienia. Klub powinien wniosek rozpatrzyć pozytywnie w przypadku zawodników będących uczniami i chcących występować w barwach szkolnych klubów sportowych działających w ich szkołach lub międzyszkolnych klubach sportowych.

10.3.3 Skreślenie z klubu i karencja

W razie odmowy klubu, jeżeli zawodnik podtrzymuje swój wniosek o zwolnienie, może być skreślony z listy członków klubu. Zawodnik skreślony może być przyjęty w nowym klubie po upływie, co najmniej rocznego okresu karencji licząc od dnia skreślenia. Za dzień skreślenia uważa się datę wniosku zawodnika o zwolnienie z klubu. W okresie karencji zawodnik nie może brać udziału w zawodach. O skreśleniu z klubu i nałożeniu karencji klub musi powiadomić GKSK.

10.3.4 Zwolnienie ostateczne

Klub obowiązany jest udzielić zawodnikowi zwolnienia ostatecznego w następujących przypadkach:

10.3.4.1 Zawodnikowi szkolnego lub międzyszkolnego klubu sportowego po ukończeniu nauki w szkole średniej i po zakończeniu przez szkolny lub międzyszkolny klub sportowy cyklu zawodów.

10.3.4.2 Zawodnik, który rozpoczął studia o ile sport kartingowy jest uprawiany w klubie Akademickiego Związku Sportowego w miejscu studiów.

10.3.4.3 Zawodnikowi, który uzyskał z urzędu prawo zmiany przynależności klubowej, klub może udzielić zwolnienia ostatecznego także w innych przypadkach.

10.3.5 Zwolnienie okresowe

10.3.5.1 Klub zobowiązany jest udzielić zwolnienia okresowego zawodnikowi w przypadku podjęcia przez zawodnika studiów wyższych, na okres studiów.

10.3.6 Odmowa zwolnienia i odwołania

10.3.6.1 Odmowa zwolnienia musi zawierać szczegółowe uzasadnienie. W przypadku odmowy klubu, zawodnik może ubiegać się o zwolnienie z urzędu i tym samym niestosowanie karencji, składając do właściwych władz sportowych umotywowane podanie z załączeniem decyzji klubu.

10.3.6.2 Władzami tymi są:

Główna Komisja Sportu Kartingowego - w przypadku zmiany barw klubowych w różnych Okręgach PZM.

Okręgowa Komisja Sportu Kartingowego – w przypadku zmiany barw klubowych w jednym okręgu PZM, z tym, że decyzja w sprawach zawodników, członków kadry narodowej wymaga zawsze uprzedniej zgody Głównej Komisji Sportu Kartingowego.

10.3.6.3 Instancją odwoławczą od decyzji OKSK jest GKSK a od decyzji GKSK Trybunał PZM.

10.3.7 Zwolnienie z urzędu

10.3.7.1 Zwolnienie ostateczne z urzędu może być udzielone tylko w wyjątkowym przypadku, gdy za takim zwolnieniem przemawiają istotne względy życiowe np. spowodowane zmianą miejsca pracy lub podjęciem pierwszej pracy zawodowej, po ukończeniu nauki lub studiów, zmianą miejsca zamieszkania.

10.3.7.2 Zwolnienie ostateczne z urzędu może być udzielone z istotnych względów szkoleniowych, z inicjatywy Głównej lub Okręgowej Komisji Sportu Kartingowego. Władze sportowe (GKSK, OKSK) upoważnione do udzielania zwolnienia z urzędu zobowiązane są do zasięgania opinii zainteresowanych stron.

10.3.8 Zwolnienie młodzieży do lat 18

Zawodnik w wieku do 18 lat, dokonując w ciągu roku szkolnego zmiany barw klubowych, która powoduje zmianę szkoły, powinien na to uzyskać zgodę rodziców i dyrekcji szkoły.

10.3.9 Zwolnienie zawodników zawieszonych

Wnioski zawodników ukaranych prawomocną karą zawieszenia nałożoną przed złożeniem wniosku o zwolnienie z klubu i niezwiązane z tym wnioskiem mogą być rozpatrywane dopiero po odbyciu kary.

10.3.10 Potwierdzenie zmiany przynależności klubowej

10.3.10.1 Po zmianie przynależności klubowej zawodnik lub jego klub obowiązani są do przedłożenia w terminie 7 dni właściwemu Zarządowi Okręgowemu PZM (dla licencji Junior) lub BSiT ZG PZM (dla licencji Senior):

- zwolnienia zawodnika z poprzedniego klubu,
- potwierdzenia przyjęcia w poczet nowego klubu
- licencji sportowej.

10.3.11 Postanowienia końcowe

Uczestnictwo zawodników zrzeszonych w klubach sportowych wymaga posiadania przez ten klub licencji.

Aby uzyskać licencję klub powinien spełniać kryteria zawarte w „Regulaminie przyznawania i pozbawiania licencji uprawniającej kluby do udziału we współzawodnictwie samochodowym, motocyklowym, żużlowym i kartingowym”.

ROZDZIAŁ 11
SĘDZIOWIE I DZIAŁACZE SPORTU KARTINGOWEGO

§ 11.1
Działacze

11.1.1 Zgodnie ze Statutem Polskiego Związku Motorowego prace społeczne realizowane przez działaczy społecznych stanowią podstawę działalności w dziedzinie sportu kartingowego w Polsce.

11.1.2 Działacz społeczny sportu kartingowego dba o poziom sportowy, etyczny i honor organizacji PZM i polskiego sportu.

11.1.3 Działacz społeczny bierze udział w pracy klubów kartingowych i Uczniowskich Klubów Sportowych, przy czym za swoją pracę i zużyty czas nie pobiera regularnie ustalonej rekompensaty finansowej. Tylko czas i praca osobista może być przedmiotem nieodpłatnych świadczeń na rzecz organizacji sportowej. Osoby pobierające opłatę stałą lub okresową (częściową) nie mają statutu działacza społecznego.

11.1.4 Działacz nie jest zobowiązany do ponoszenia kosztów w związku z pracą, jaką wykonuje społecznie.

11.1.5 Działacz może otrzymać nagrody i wyróżnienia za wkład pracy, przy czym ma to charakter uznaniowy kolektywów nadzorujących (oceniających).

11.1.6 Działacze mają pierwszeństwo w wyróżnieniach honorowych.

11.1.7 Działacz, któremu powierzono określoną funkcję w dziedzinie organizacji sportu kartingowego i który funkcję tę przyjął, ponosi z tego tytułu pełną odpowiedzialność. Moralnie i materialnie zobowiązany jest do przestrzegania ustalonych i obowiązujących w danej dziedzinie praw, przepisów, kodeksów i regulaminów pod rygorem odpowiedzialności dyscyplinarnej, cywilnej lub karnej.

11.1.8 Trenerem i instruktorem sportu kartingowego mogą być osoby spełniające kryteria zawarte w ustawie o sporcie, uchwale Zarządu Głównego PZM oraz „Regulaminie przyznawania i pozbawiania licencji trenera lub instruktora w sportach motorowych" stanowiącym załącznik do tej uchwały" (Załącznik Nr 2.D.1).

11.1.9 Działacz społeczny nie może brać udziału w zawodach niedozwolonych pod groźbą kary wynikającej z przepisów CIK-FIA i niniejszego RSK.

§ 11.2
Sędziowie Sportu Kartingowego

11.2.1 Sędzią Sportu Kartingowego może być aktywny członek klubu motorowego lub Uczniowskiego Klubu Sportowego zrzeszonego w PZM, który spełnia warunki określone w ustawie o sporcie oraz regulaminach Polskiego Związku Motorowego.

11.2.2 Sędzia Sportu Kartingowego jest działaczem sportowym, który za swoją pracę może otrzymywać wynagrodzenie.

11.2.3 Sędzia powinien być bezstronny i sumienny, działać zawsze dla dobra sportu kartingowego.

11.2.4 Obowiązkiem sędziego jest pełna znajomość RSK i innych regulaminów obowiązujących w sporcie kartingowym.

11.2.5 Sędzia za swoją działalność sportową odpowiada przed władzą nadającą licencję i wydającą zezwolenie na zawody, w których pełni funkcję.

11.2.6 Osoba, która pełni jakąkolwiek funkcję w danych zawodach nie ma prawa brać równocześnie udziału w tych zawodach i odwrotnie - pod karą odwołania z pełnionej funkcji na zawodach i zawieszenia czynnościach Sędziego Sportu Kartingowego.

11.2.7 Sędzia nie może brać udziału w zawodach niedozwolonych pod groźbą kary wynikającej z przepisów CIK-FIA i niniejszego RSK.

§ 11.3
Klasyfikacja Sędziów i ich uprawnienia

11.3.1 Ustala się dwa stopnie sędziów licencjonowanych sportu kartingowego „Klasy 1" i „Klasy 2".

11.3.1.1 Sędzia „Klasy 1” posiada uprawnienia do samodzielnego pełnienia wszystkich funkcji na zawodach grupy II, III, IV, V oraz niektóre funkcje w zawodach grupy I.

11.3.1.2 Sędzia „Klasy 2” posiada uprawnienia do samodzielnego pełnienia wszystkich funkcji na zawodach grupy III, IV i V oraz funkcje pomocnicze na zawodach grupy II i I.

§ 11.4
Licencje Sędziów

11.4.1 Dokumentem uprawniającym do sędziowania zawodów kartingowych jest „licencja sędziego" odpowiedniego stopnia.

11.4.2 PZM przyznaje, odmawia przyznania i pozbawia licencji Sędziego Sportowego w dyscyplinie sportu kartingowego.

11.4.3 Licencja Sędziego Sportowego może być przyznawana na czas oznaczony na żądanie osoby ubiegającej się o przyznanie licencji.

11.4.4 Warunki przyznawania licencji stanowią załącznik do RSK nr 2.A.1.

§ 11.5
Pozbawienie licencji Sędziego Sportowego

11.5.1 GKSK PZM pozbawia w drodze decyzji administracyjnej Sędziego Sportowego licencji w razie:

11.5.1.1 Utraty lub ograniczenia zdolności do czynności prawnych, albo utraty praw publicznych lub ograniczenia korzystania z tych praw, stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądowym.

11.5.1.2 Popełnienia przez Sędziego Sportowego czynów zagrożonych w regulaminie dyscyplinarnym PZM karą dyskwalifikacji w najwyższym wymiarze lub karą skreślenia z listy Sędziów Sportowych.

11.5.2 Warunki pozbawiania licencji Sędziego Sportowego zostały określone w załączniku nr 2.A.1 do RSK.

§ 11.6
Organ Sędziowski

Organem sędziowskim w zawodach jest Sędzia Główny sprawujący rolę nadzorczą i pozostali sędziowie wyznaczeni w regulaminie zawodów. Sędzia Główny jest odpowiedzialny przed władzą wyznaczającą go za prawidłowy i zgodny z obowiązującymi regulaminami przebieg zawodów

11.6.1 Obowiązki Sędziego Głównego oraz innych osób funkcyjnych na zawodach określone są w Rozdziale 12 RSK.

§ 11.7
Postanowienia końcowe

11.7.1 Sędzia Sportowy po otrzymaniu powiadomienia o wyznaczeniu go do pełnienia funkcji na zawodach ma obowiązek w ciągu 3 dni potwierdzić przyjęcie funkcji i powiadomić organ typujący oraz organizatora.

11.7.2 Sędzia wyznaczony na zawody powinien otrzymać zawiadomienie od organizatora zawodów, w którym musi być podane miejsce zawodów oraz data i miejsce zakwaterowania, jak również program zawodów.

11.7.3 Wyznaczony sędzia ma obowiązek przybycia przed zawodami w celu dokładnego zapoznania się z przygotowaniem zawodów.

11.7.4 W razie niemożności przybycia na zawody ze względów losowych lub innych ważnych powodów obowiązany jest powiadomić o tym organizatora zawodów.

11.7.5 Przyjęcie przez sędziego funkcji i nie wypełnienie jej (nie przybycie na zawody), spowoduje zastosowanie odpowiednich sankcji dyscyplinarnych.

11.7.6 Sędziowie pełniący funkcję na zawodach kartingowych powinni pozostać na miejscu zawodów do czasu ogłoszenia ostatecznych wyników (rozdania nagród).

11.7.7 Sprawozdania Sędziego Głównego są na bieżąco analizowane przez Komisje Kartingowe.
W przypadku stwierdzenia niedokładności sprawozdania lub nieprawidłowości ocen, Sędzia Główny ponosi konsekwencje regulaminowe, do zawieszenia w czynnościach sędziego włącznie.

11.7.8 Szkolenie Sędziów powinien prowadzić klub, organizator zawodów, przy ścisłej współpracy z OKSK, PZM i GKSK PZM.

11.7.9 GKSK PZM i OKSK PZM mają obowiązek organizować corocznie seminaria szkoleniowe dla sędziów zakończone testem lub egzaminem ze znajomości obowiązujących przepisów.

11.7.10 Warunkiem przedłużenia licencji na następny rok kalendarzowy jest złożenie odpowiedniego wniosku w systemie Inside oraz posiadanie statusu reprezentanta w Klubie zrzeszonym w PZM.

11.7.11 Funkcje kierownicze wyznaczane przez GKSK na zawody Kalendarza Centralnego mogą pełnić sędziowie „Klasy 1”, którzy w corocznym seminarium szkoleniowym zaliczyli pozytywnie testy egzaminacyjne.

ROZDZIAŁ 12
WYKAZ OSÓB FUNKCYJNYCH ORAZ ICH OBOWIĄZKI I UPRAWNIENIA

§ 12.1
Osoby funkcyjne na zawodach

12.1.1 Powoływane przez GKSK i Krajowy Zespół Sędziów Sportowych:

- Obserwator Głównej Komisji Sportu Kartingowego.
- Sędzia Główny.
- Dyrektor Wyścigu.
- Asystentów Dyrektora Wyścigu (docelowa ilość zostanie określona w załączniku 1.A.1 i 1.A.2.)
- Sędzia VAR
- Kierownik Komisji Technicznej.
- I Sędzia Techniczny.
- II Sędzia Techniczny.
- Kierownik Pól Przedstartowych.
- Kierownik Komisji Obliczeń i Chronometrażu

12.1.2 Powoływane przez Organizatora Zawodów:

- Dyrektora Zawodów.
- Kierownika Toru.
- Sekretarza Zawodów.
- Asystentów Dyrektora Wyścigu:
    - Sędzia Kontroli Okrążeń,
    - Sędzia Flagowy Start/Mety.
- Sędziowie Wirażowi – dwóch na każdy punkt obserwacyjny;
- III sędziego technicznego;
- Sędziego wagi;
- Asystentów Kierownika Pól Przedstartowych (docelowa ilość zostanie określona w załączniku 1.A.1 i 1.A.2.)
- Komisarza Ochrony Środowiska.
- Lekarza zawodów.

§ 12.2
Obserwator Głównej Komisji Sportu Kartingowego

12.2.1 Obserwator jest oficjalnym przedstawicielem delegującej go Głównej Komisji Sportu Kartingowego – członkiem Komisji bądź w uzasadnionych przypadkach, osobą spoza tej Komisji, będącą członkiem Zespołu Regulaminowego bądź innego zespołu współpracującego z GKSK.

12.2.2 Obserwator Głównej Komisji Sportu Kartingowego ma prawo swobodnego poruszania się po terenie zawodów oraz wstępu do wszystkich komórek organizacyjnych zawodów.

12.2.3 Obserwator nie może pełnić żadnej funkcji urzędowej oraz nie może być przedstawicielem zawodników w danych zawodach.

12.2.4 Uwagi dotyczące organizacji i strony sportowej zawodów obserwator powinien składać Sędziemu Głównemu i Dyrektorowi Zawodów.

12.2.5 Obserwator służy głosem doradczym organizatorowi zawodów.

12.2.6 Obserwator zobowiązany jest złożyć Głównej Komisji Sportu Kartingowego, która deleguje go na zawody, pisemne lub ustne sprawozdanie oraz ocenę zawodów.

12.2.7 Obserwator dokonuje oceny pracy sędziów na zawodach.

12.2.8 Obserwator odpowiada za swoją działalność przed delegującą go Główną Komisją Sportu Kartingowego.

§ 12.3
Sędzia Główny

12.3.1 Organem sędziowskim na zawodach jest Sędzia Główny sprawujący w zawodach władzę nadzorczą. Sędzia Główny jest odpowiedzialny przed władzą wyznaczającą go za prawidłowy i zgodny z obowiązującymi regulaminami przebieg zawodów.

12.3.2 Obowiązki i kompetencje Sędziego Głównego:

12.3.2.1 Sprawdzenie poprawności zgłoszeń zawodników do zawodów.

12.3.2.2 Sprawdzenie posiadania przez organizatora polisy ubezpieczeniowej od odpowiedzialności cywilnej (OC). Organizator jest obowiązany przedstawić na zawodach polisę ubezpieczeniową lub potwierdzenie, że impreza została zgłoszona do ubezpieczenia i wniesiona w wymaganej wysokości opłata za zgłoszoną ilość zawodników do treningu i zawodów.

Sprawdzenie polisy ubezpieczeniowej NNW osób pełniących funkcje na zawodach, które nie posiadają licencji oraz uczestników pokazów kartingowych (treningów).

12.3.2.3 Sprawdzenie posiadania przez organizatora aktualnej licencji toru oraz Protokołu Inspekcji Toru, a także wykonanie zaleceń zawartych w tym protokole.

12.3.2.4 Dokonanie wspólnie z Dyrektorem Zawodów odbioru trasy wyścigów i całego obiektu zgodnie z Raportem Odbioru Torów ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa zawodników i publiczności. W razie dostrzeżenia uchybień wydanie zaleceń organizatorowi do natychmiastowego usunięcia przed rozpoczęciem treningu kwalifikacyjnego.

12.3.2.5 Sprawdzenie czy lista startowa jest sporządzona prawidłowo oraz czy wszyscy zgłoszeni zawodnicy zostali dopuszczeni do zawodów przez Komisję Techniczną.

12.3.2.6 Zwracanie uwagi, czy w czasie trwania wyścigu i na starcie zawodnicy są przepisowo ubrani w razie stwierdzenia uchybień zawodnicy ci nie mogą być dopuszczeni do wyścigu.

12.3.2.7 W czasie trwania wyścigu baczne obserwowanie trasy oraz czy osoby funkcyjne właściwie używają flag sygnalizacyjno-ostrzegawczych. W razie niewłaściwego reagowania, szczególnie w odniesieniu do niesportowego zachowania się zawodników na trasie i powstawania sytuacji niebezpiecznych – udziela Dyrektorowi Zawodów i Dyrektorowi Wyścigu wskazówek i zaleceń.

W razie niestosowania się osób funkcyjnych do tych zaleceń, podejmuje dalsze działania zgodne z RSK.

W takich przypadkach, gdy delegowany jest na zawody Obserwator Komisji Kartingowej, należy ten problem przedyskutować z jego udziałem.

12.3.2.8 W razie kolizji lub wypadku dopilnowanie zbadania przez lekarza zawodników i tylko w oparciu o jego zgodę zawodnicy biorący udział w kolizji mogą być dopuszczeni do kontynuowania wyścigów (fakt ten musi być odnotowany w dokumentach zawodów, wydane stosowne oświadczenie lekarskie lub odnotowany w Karcie Zdrowia Zawodnika).

12.3.2.9 Podejmowanie wspólne z Dyrektorem Wyścigu decyzji przerwania i powtórzenia wyścigu, jak również decyzji o zaistnieniu „siły wyższej" powodującej przerwanie lub całkowite odwołanie z tego powodu zawodów.

12.3.2.10 Z wyprzedzeniem zwracać uwagę organizatorom, ażeby zawodnicy kończący wyścig pozostawili swoje karty w Parku Zamkniętym i od tej chwili, żeby nie były przy nich wykonywane żadne czynności, aż do zwolnienia sprzętu przez Kierownika Komisji Technicznej.

12.3.2.11 Uczestniczenie wraz z Dyrektorem Zawodów i Lekarzem zawodów podczas badania antyalkoholowego i antydopingowego zawodników.

12.3.2.12 W przypadkach, gdy na zawody nie stawi się któryś z wyznaczonych Sędziów ujętych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów – ma prawo do zmiany obsady sędziowskiej oraz programu minutowego zawodów.

12.3.2.13 Zatwierdzanie wyników oficjalnych zawodów.

12.3.2.14 Nakładanie kar na organizatora zawodów, zawodników, mechaników oraz osób funkcyjnych przewidzianych w Rozdziale 7 RSK na dany rok.

12.3.2.15 Wydawanie odpowiednich zaleceń dotyczących usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w przygotowaniu obiektu do zawodów, niewykonaniu zaleceń Inspektora Zespołu Torów i Tras PZM, (zawartych w Raporcie z homologacji/inspekcji

kontrolnej toru) braku odpowiedniego zabezpieczenia medycznego, ochrony środowiska naturalnego itp. W takich przypadkach ma obowiązek wstrzymać zawody do chwili usunięcia nieprawidłowości i nałożyć na organizatora kar przewidzianych w Rozdziale 7 RSK na dany rok.

12.3.2.16 W uzasadnionych przypadkach Sędzia Główny może zmienić decyzję Dyrektora Wyścigu dotyczącą nałożonej kary na zawodnika.

12.3.2.17 Sędzia Główny decyzję o nałożeniu kary na zawodnika komunikuje poprzez opublikowanie decyzji na oficjalnej stronie internetowej Biura Zawodów - *www.motoresults.pl* oraz tablicy ogłoszeń.

12.3.2.18 Sprawozdanie z zawodów.

12.3.2.18.1 Po zakończeniu zawodów Sędzia Główny ma obowiązek złożenia sprawozdania z tych zawodów (wypełnienie formularza).

12.3.2.18.2 W sprawozdaniu bezwzględnie należy podać dane statystyczne zawodów oraz koniecznie szczegółowo opisać ich przebieg (także może być dołączony dodatkowy załącznik):

12.3.2.18.2.1 Zaistniałe wypadki i ich konsekwencje.

12.3.2.18.2.2 Składane protesty i podjęte decyzje (komunikaty zawodów).

12.3.2.18.2.3 Atmosferę zawodów (zainteresowanie władz lokalnych i działaczy, w tym również przedstawicieli szkolnictwa).

12.3.2.18.2.4 Zainteresowanie publiczności (młodzieży).

12.3.2.19 Sędzia Główny zawodów zobowiązany jest do złożenia na piśmie zawiadomienia do GKSK o przewinieniach opisanych § 7.8. oraz ujęcie tego faktu w Sprawozdaniu Władz Zawodów.

12.3.3 Obowiązki Sędziego Głównego przy rozpatrywaniu protestów regulowane są w pkt. 2.4.36.

§ 12.4
Komisja Obliczeń i Chronometrażu

12.4.1 Obowiązki i kompetencje komisji.

12.4.1.1 Zgłoszenie się na początku zawodów do Dyrektora Zawodów, który – jeśli zajdzie potrzeba – udzieli jej niezbędnych instrukcji.

12.4.1.2 Używanie do pomiaru czasu wyłącznie aparatury zatwierdzonej przez Polski Związek Motorowy o dokładności pomiaru do 1/100 sekundy.

12.4.1.3 Ustalanie czasów uzyskanych przez każdego zawodnika na pokonanie trasy.

12.4.1.4 Przygotowanie i podpisywanie na własną odpowiedzialność swoich protokołów i przekazywanie ich wraz ze wszystkimi wymaganymi dokumentami Dyrektorowi Zawodów.

12.4.1.5 Przekazywanie na życzenie Sędziego Głównego lub Dyrektora Zawodów oryginałów kart pomiaru czasu treningów kwalifikacyjnych lub poszczególnych wyścigów.

12.4.1.6 Wydawanie transponderów.

12.4.1.7 Sprawdzenie podczas treningu zapoznawczego sprawności transponderów.

12.4.1.8 Przekazywanie wyników treningu kwalifikacyjnego i wyścigów wyłącznie Dyrektorowi Zawodów i Sędziemu Głównemu.

12.4.1.9 Pozostanie na stanowisku pracy do chwili zwolnienia wszystkich kartów z Zamkniętego Parku Maszyn i uprawomocnienia się wyników zawodów.

12.4.1.10 Umieszczanie na stronie internetowej wyników poszczególnych Rund KMP, Rund Pucharowych i innych zawodów ujętych w kalendarzu imprez.

12.4.1.11 Kierownik Komisji Obliczeń i Chronometrażu, jeżeli zachodzi taka konieczność uczestniczy w Zespole Sędziów Sportowych rozpatrujących protesty.

§ 12.5
Dyrektor Zawodów

12.5.1 Obowiązki i kompetencje Dyrektora Zawodów:

12.5.1.1 Przeprowadzenie zawodów zgodnie z obowiązującym RSK, komunikatami GKSK na dany rok oraz Regulaminem Uzupełniającym Zawodów.

12.5.1.2 Przeprowadzenie zawodów zgodnie z ustawą „o bezpieczeństwie imprez masowych”.

12.5.1.3 Dokonanie ubezpieczenia zawodów od OC oraz od NNW osób funkcyjnych uczestniczących w zawodach, które nie posiadają licencji sędziowskiej.

12.5.1.4 Udostępnienie odpowiedniej powierzchni Parku Serwisowego Startu, Parku Serwisowego Mety, Parku Maszyn oraz miejsc campingowych wyposażonych w możliwość poboru energii elektrycznej, ciepłej i zimnej wody, korzystania z sanitariatów.

12.5.1.5 Przygotowanie i zabezpieczenie toru kartingowego oraz zapewnienie porządku na terenie zawodów.

12.5.1.6 Umożliwienie korzystania z toru zgodnie z programem minutowym zawodów oraz zapewnienie usług medycznych.

12.5.1.7 Wyposażenie wszystkich osób funkcyjnych w identyfikatory oraz środki łączności bezprzewodowej.

12.5.1.8 Zorganizowanie bufetu z gorącymi posiłkami i napojami.

12.5.1.9 Zorganizowanie zebrania zawodników (briefingu), oficjalnego otwarcia zawodów oraz zakończenia zawodów.

12.5.1.10 Zapewnienie zawodom odpowiedniej promocji.

12.5.1.11 Wręczenie zawodnikom regulaminowych nagród.

12.5.1.12 Dopilnowanie, aby nie zostali dopuszczeni do zawodów zawodnicy wykluczeni, zdyskwalifikowani lub zawieszeni.

12.5.1.13 Nadzorowanie pracy wszystkich osób funkcyjnych.

12.5.1.14 Wykonywanie bieżących zarządzeń Sędziego Głównego, mających na celu usunięcie nieprawidłowości w stosunku do zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego Zawodów.

12.5.1.15 Zebranie wszystkich protokołów i raportów niezbędnych do ustalenia klasyfikacji zawodników i klubów.

12.5.1.16 Przygotowanie wyników i przedłożenie do zatwierdzenia Sędziemu Głównemu.

12.5.1.17 Dopilnowanie przekazania informacji o nagrodach zawodnikom i Sędziemu Głównemu.

12.5.1.18 Czuwanie nad prawidłowym funkcjonowaniem Biura Zawodów, przyjmowaniem i potwierdzaniem zgłoszeń zawodników. Dokonanie sprawdzenia czy dzieci biorące udział w pokazach posiadają zgłoszenia, zgodę rodziców, Kartę Zdrowia Zawodnika z aktualnymi badaniami, ubezpieczenie od NNW itp.

12.5.1.19 Terminowe wywieszanie wyników, a także ich kompletowanie.

12.5.1.20 Czuwanie nad przebiegiem zawodów zgodnie z programem minutowym.

12.5.1.21 Zapewnienie opieki medycznej w czasie zawodów i treningu.

12.5.1.22 Wnioskowanie do Sędziego Głównego o ukaranie zawodników, którzy zachowują się lub postępują niezgodnie z RSK.

12.5.1.23 Czuwanie nad przestrzeganiem zasad ochrony środowiska i wykonania zaleceń Komisarza Ochrony Środowiska PZM.

12.5.1.24 Przygotowanie i przesłanie do ZG PZM i ZO PZM sprawozdań oraz wyników z zawodów, a także rozliczenia finansowego w terminie ustalonym przez RSK.

12.5.1.25 Przekazanie mediom informacji o odbytych zawodach oraz wyników.

12.5.1.26 Uczestniczenie w razie potrzeby w Zespole Sędziów Sportowych przy rozpatrywaniu protestów.

12.5.1.27 Dopilnowanie, by w uroczystości otwarcia i zakończenia zawodów udział wzięli wszyscy zawodnicy startujący w zawodach i byli odpowiednio ubrani.

12.5.1.28 Wprowadzenie stref bezpieczeństwa dla mediów, w których podczas wyścigów fotoreporterzy i kamerzyści:

a) Mogą przebywać bez ograniczeń
b) Mogą tylko przechodzić
c) Nie mogą przebywać

§ 12.6
Dyrektor Wyścigu

12.6.1 Obowiązki i kompetencje Dyrektora Wyścigu:

12.6.1.1 Czuwanie nad prawidłowym przebiegiem warm-up'ów treningów kwalifikacyjnych, procedury startowej oraz wyścigu.

12.6.1.2 Ścisła współpraca z Sędzią Głównym, Asystentami Dyrektora Wyścigu, Dyrektorem Zawodów, Lekarzem Zawodów, Sędziami Wirażowymi, Kierownikiem Toru, Kierownikiem Pól Przedstartowych, Komisją Obliczeń i innymi osobami funkcyjnymi.

12.6.1.3 Przyjmowanie od Sędziów Wirażowych informacji o zachowaniu zawodników na torze.

12.6.1.4 Prawidłowe prowadzenie procedury startowej oraz wyścigu.

12.6.1.5 Sygnalizacja za pomocą flag i tablic.

12.6.1.6 Nakładanie kar za łamanie procedury startowej oraz za incydenty w czasie wyścigu. W związku z nałożonymi karami wypełnienie odpowiedniego protokołu.

12.6.1.7 Dbanie o bezpieczeństwo zawodników w czasie procedury startowej oraz wyścigu.

12.6.1.8 Udział, w zależności od potrzeby w pracach Zespołu Sędziów Sportowych.

12.6.1.9 Zwracanie uwagi czy osoby funkcyjne znajdują się na wyznaczonych stanowiskach i czy właściwie spełniają powierzone funkcje, jeśli nie, należy natychmiast interweniować u Dyrektora Zawodów, który musi usprawnić działanie tych osób.

12.6.1.10 Sprawdzenie czy w czasie treningów i zawodów w miejscach wyznaczonych znajduje się służba medyczna oraz inne służby np. straż pożarna, służby porządkowe itp.

12.6.1.11 Nadzór na terminowym realizowaniem programu zawodów.

§ 12.7
Asystent Dyrektora Wyścigu

12.7.1 Asystent Dyrektora Wyścigu podlega bezpośrednio Dyrektorowi Wyścigu i wykonuje jego polecenia. W czasie wyścigu ma prawo sygnalizować odpowiednimi flagami i tablicami sytuacje na torze i niezgodne z regulaminami zachowania zawodników.

§ 12.8
Kierownik Komisji Technicznej

12.8.1 Obowiązki i kompetencje Kierownika Komisji Technicznej:

12.8.1.1 Przestrzeganie programu minutowego zawodów.

12.8.1.2 Zorganizowanie stanowiska badania technicznego oraz Parku Zamkniętego, a także przydział zadań dla członków komisji.

12.8.1.3 Zorganizowanie Parku Serwisowego Startu, Parku Serwisowego Mety, miejsca składowania opon i magazynowania paliwa oraz nadzór nad nimi.

12.8.1.4 Sprawdzenie czy waga posiada aktualną legalizację lub świadectwo wzorcowania.

12.8.1.5 Posiadanie niezbędnych narzędzi oraz przyrządów do dokonywania pomiarów i sprawdzania sprzętu.

12.8.1.6 Kierownik Komisji Technicznej może zarządzić przegląd karta w każdej chwili, o ile mogły powstać wątpliwości, co do jego stanu technicznego.

Kierownik komisji zobowiązany jest do przeprowadzenia badania technicznego karta, który brał udział w wypadku lub kolizji.

12.8.1.7 Kierownik Komisji Technicznej kieruje pracą komisji i odpowiada za pracę Sędziów Technicznych.

12.8.1.8 Po treningu kwalifikacyjnym, wyścigach eliminacyjnych, przed finale i każdym finale karty z zawodnikami muszą być zważone, a następnie odprowadzone do Parku Zamkniętego.

12.8.1.9 Kierownik Komisji Technicznej decyduje o zwolnieniu kartów z Parku Zamkniętego.

12.8.1.10 Komisja Techniczna zobowiązana jest do sprawdzenia zgodności sprzętu z regulaminem minimum takiej ilości zawodników, jaką przewiduje RSK. Na tę okoliczność sporządza „Protokół badania technicznego” oraz „Protokół komisji technicznej po zawodach”.

12.8.1.11 Współpraca z Sędzią Głównym i Dyrektorem Wyścigu.

12.8.1.12 Współpraca z Sędzią Głównym przy rozpatrywaniu protestów na sprawy techniczne.

12.8.1.13 Plombowanie sprzętu w przypadku protestu i braku możliwości natychmiastowej kontroli lub w przypadku zapowiedzi odwołania.

12.8.1.14 Kierownik Komisji Technicznej decyduje o dystrybucji paliwa oraz decyduje o tym, kto i kiedy otrzymuje to paliwo.

12.8.1.15 Kierownik Komisji Technicznej lub Sędziowie Techniczni prowadzą kontrolę paliwa przy użyciu specjalistycznego przyrządu.

12.8.1.16 Po każdym wyścigu i treningu kwalifikacyjnym Komisja Techniczna, jeżeli regulamin to przewiduje, zobowiązana jest do przyjmowania i magazynowania opon w wytypowanych kategoriach. Opony (koła) muszą być opisane i magazynowane w specjalnie do tego celu przeznaczonym pomieszczeniu.

Jeżeli jest możliwość obowiązkowo sprawdzać za pomocą czytnika kodów kreskowych czy zawodnicy startują na zgłoszonych kompletach opon.

12.8.1.16.1 W przypadku rezygnacji na zawodach ze składowania opon w Parku Zamkniętym zgodnie z punktem 5.16.4.2.6.1 nadzór nad prowadzeniem skanowania opon oraz sprawdzaniem powierzchni opon pod kątem modyfikacji

12.8.1.17 Kierownik Komisji Technicznej, w razie potrzeby, uczestniczy w Zespole Sędziów Sportowych rozpatrujących protest związany ze sprawami technicznymi.

§ 12.9
Kierownik Pól Przedstartowych

12.9.1 Obowiązki i kompetencje Kierownika Pól Przedstartowych:

12.9.1.1 Przestrzeganie programu minutowego zawodów.

12.9.1.2 Ustawianie zawodników na polach przedstartowych.

12.9.1.3 Sprawdzenie czy zawodnicy posiadają odpowiedni ubiór tj. pozapinany kombinezon, rękawice, buty, kask. Sprawdzenie czy kaski są dobrze zapięte, a szyby kasków czyste.

12.9.1.4 Zwrócenie uwagi czy zawodnicy posiadają opaski, jeżeli organizator zawodów im wydał, a mechanicy posiadają identyfikatory.

12.9.1.5 Zabezpieczenie pól przedstartowych tak, by nie miały do nich dostępu osoby postronne.

12.9.1.6 W czasie wyścigu Kierownik Pól Przedstartowych czuwa, by nikt nie wyjechał z nich na tor.

12.9.1.7 Przekazanie informacji Dyrektorowi Wyścigu o zawodniku, który wyjechał z pól przedstartowych spóźniony po otrzymaniu pomocy od mechanika, gdy wszyscy zawodnicy wyjechali już na tor.

12.9.1.8 Baczne obserwowanie wyścigu oraz dopilnowanie, by zawodnik mógł wyjechać z DEPO tylko wtedy, jeżeli nie zagraża to bezpieczeństwu innych uczestników wyścigu. Możliwość wyjazdu na tor sygnalizuje zieloną flagą.

12.9.1.9 Dopilnowanie, aby w czasie treningu kwalifikacyjnego zawodnicy zjeżdżający do DEPO nie wyjeżdżali ponownie na tor.

12.9.1.10 Dopilnowanie, by od chwili, kiedy zostanie podany sygnał startu nie była udzielana w DEPO obca pomoc. Od tej chwili mogą być wykonywane naprawy przez zawodnika, jeżeli zawodnikowi pokazywana jest flaga usterki technicznej. Narzędzia powinny znajdować się w DEPO (dopuszcza się wcześniejsze dostarczenie narzędzi przez mechanika lub inną osobę). Z wyjątkiem sytuacji opisanej w pkt. 2.1.25. Zabronione jest uzupełnianie paliwa.

12.9.1.11 Zgłaszanie Dyrektorowi Wyścigu zawodników, którzy nie stosują się do w/w zapisów. Dyrektor Wyścigu w stosunku do tych zawodników wyciągnie sankcje dyscyplinarne.

§ 12.10
Kierownik Toru

12.10.1 Obowiązki i kompetencje Kierownika Toru:

12.10.1.1 Nadzór nad prawidłową pracą Sędziów Wirażowych. Obserwowanie, czy odpowiednio sygnalizują zdarzenia na torze. W razie potrzeby udziela wskazówek.

12.10.1.2 Współpraca z Dyrektorem Wyścigu i Dyrektorem Zawodów.

12.10.1.3 Dbałość o czystość nawierzchni toru w czasie zawodów.

12.10.1.4 Czuwanie by w czasie wyścigu nie wbiegali na tor mechanicy oraz osoby postronne. W przypadku nieusłuchania zakazu poinformowanie o tym Dyrektora Zawodów.

12.10.1.5 Weryfikacja stanu toru i zabezpieczeń po każdym wypadku

§ 12.11
Sędziowie Wirażowi

12.11.1 Obowiązki i kompetencje Sędziów Wirażowych:

12.11.1.1 Ścisła współpraca z Dyrektorem Wyścigu, Kierownikiem Toru oraz Dyrektorem Zawodów. Sędziowie Wirażowi są sędziami faktu.

12.11.1.2 Sędziowie Wirażowi zajmują wyznaczone miejsca na torze i bacznie obserwują zawody.
O nie sportowych zachowaniach zawodników (zajeżdżanie drogi, jazda zygzakiem, uderzanie karta) informują natychmiast Dyrektora Wyścigu, (jeżeli posiadają bezprzewodowe środki łączności) lub po wyścigu, podając numery startowe zawodników. Na tę okoliczność sporządzają notatkę z każdego wyścigu, w którym miało miejsce takie zdarzenie i przekazują go Dyrektorowi Wyścigu.

12.11.1.3 W czasie wyścigu Sędzia Wirażowy nie może udzielić obcej pomocy zawodnikowi, który zatrzymał się lub wypadł z trasy. Nie może pchać zawodnika w celu uruchomienia silnika. Sędzia Wirażowy może jedynie pomóc ściągnąć karta w bezpieczne miejsce na poboczu.

12.11.1.4 Sygnalizowanie za pomocą żółtej flagi niebezpieczeństwa na torze (np. zatrzymany wózek na torze, próba uruchomienia itp.). Zawodnicy na ten sygnał powinni zwolnić – obowiązuje zakaz wyprzedzania. O zawodniku, który złamał ten zakaz Sędzia Wirażowy przekazuje informację Dyrektorowi Wyścigu.

12.11.1.5 Sygnalizowanie za pomocą niebieskiej flagi, że zawodnik będzie dublowany. Pokazywana przez machanie – jeden lub kilku zawodników chce cię wyprzedzić, ustąp drogi.

12.11.1.6 Sygnalizowanie końca zagrożenia poprzez pokazywanie zawodnikom flagi zielonej.

12.11.1.7 Sygnalizowanie niebezpieczeństwa na torze poprzez machanie flagami żółtymi.

12.11.1.8 Sygnalizowanie neutralizacji wyścigu poprzez pokazywanie żółtej flagi i tabliczki z napisem „SLOW”.

12.11.1.9 Pokazywanie czerwonej flagi podczas przerwania wyścigu, jeżeli na linii START-META pokazywana jest flaga czerwona.

12.11.1.10 W przypadku kolizji lub wypadku zawodników jeden z Sędziów Wirażowych podbiega do zawodnika w celu udzielenia pomocy, drugi zaś obserwuje wyścig. W razie potrzeby, gdy zawodnik nie podnosi się informuje o tym Dyrektora Wyścigu.

12.11.1.11 Sędziowie Wirażowi obowiązani są obserwować wyścigi w pozycji stojącej, powinni mieć oznaczone numerami stanowiska oraz jednolity strój ostrzegawczy.

12.11.1.12 Po każdym wyścigu należy sprawdzić tor w swoim rejonie obserwacji i w razie potrzeby oczyścić go.

12.11.1.13 Sędzia Wirażowy obowiązany jest udzielić pomocy w celu kontynuowania jazdy dzieciom startującym w pokazach.

12.11.1.14 Sygnalizowanie zawodnikom, że w strefie kontrolowanej przez to stanowisko nadzorowania znajduje się pojazd znacznie wolniejszy za pomocą flagi białej.

12.11.1.15 Sygnalizowanie zawodnikom za pomocą flagi w żółto-czerwone pasy niebezpieczeństwa związanego ze zmianą przyczepności, spowodowaną rozlanym olejem, naniesionym piaskiem lub wodą na torze w strefie za flagą.

§ 12.12
Sekretarz Zawodów

12.12.1 Obowiązki i kompetencje Sekretarza Zawodów:

12.12.1.1 Czuwanie nad prawidłową pracą Biura Zawodów oraz punktualne otwieranie go, zgodnie z programem minutowym zawodów.

12.12.1.2 Przygotowanie niezbędnych druków na zawody.

12.12.1.3 Przyjmowanie i potwierdzenia zgłoszeń oraz kontrola formalna dokumentów.

12.12.1.4 Sprawdzenie przed zawodami czy zawodnik, który w poprzednich zawodach uległ kontuzji i miał zalecenie lekarza zawodów poddania się badaniom lekarskim, takim badaniom się poddał.

12.12.1.5 Sprawdzenie obecności na Briefingu wszystkich biorących udział w zawodach.

12.12.1.6 Zgłoszenie Sędziemu Głównemu nazwisk zawodników, którzy nie podpisali listy obecności na briefingu.

12.12.1.7 Na bieżąco umieszczanie na tablicy ogłoszeń komunikatów oraz wyników zawodników.

12.12.1.8 Powiadomienie zawodników o podjętych w stosunku do nich decyzji władz zawodów (Sędziego Głównego, Dyrektora Zawodów, Zespołu Sędziów Sportowych).

12.12.1.9 Dopilnowanie by wyniki nieoficjalne zawodów podpisane były przez Kierownika Komisji Obliczeń i Dyrektora Zawodów. Wyniki oficjalne muszą być podpisane przez Sędziego Głównego, Dyrektora Zawodów i Kierownika Komisji Obliczeń.

12.12.1.10 Przyjmowanie protestów i zapowiedzi odwołań.

12.12.1.11 Obowiązkowo na każdym złożonym proteście i zapowiedzi odwołania musi być wpisana data i godzina przyjęcia go przez Biuro Zawodów i podpis Sekretarza Zawodów.

12.12.1.12 Sekretarz Zawodów zobowiązany jest skompletować wszystkie dokumenty zawodów wraz z wynikami i przekazać je organizatorowi zawodów w celu ich archiwizacji zgodnie z pkt. 2.4.39.1.

12.12.1.13 Wydawanie dokumentów wyłącznie zawodnikom (licencja, Karta Zdrowia Sportowca) za potwierdzeniem. Zgłoszenia pozostają w dokumentacji organizatora zawodów.

§ 12.13
Lekarz Zawodów

12.13.1 Obowiązki i kompetencje lekarza zawodów:

12.13.1.1 Lekarz dyżurujący na treningu lub zawodach powinien zgłosić organizatorowi gotowość pełnienia dyżuru, co najmniej 30 minut przed rozpoczęciem zawodów lub treningu. Stwierdza, że zawody są zabezpieczone zgodnie z wymogami.

12.13.1.2 Lekarz zawodów ściśle współpracuje z Dyrektorem Zawodów i Dyrektorem Wyścigu.

12.13.1.3 W przypadku podejrzeń, co do stanu zdrowia zawodnika lekarz zawodów zgłasza ten fakt Sędziemu Głównemu Zawodów, który może nie dopuścić zawodnika do udziału w treningu lub zawodach.

12.13.1.4 W czasie trwania treningu lub zawodów powinien bacznie obserwować tor. W razie kolizji, gdy zawodnik jest poszkodowany podbiec do niego zachowując szczególną ostrożność (trwa wyścig lub trening). W przypadku, gdy niezbędna jest karetka przekazuje to Dyrektorowi Wyścigu za pomocą umownego znaku lub środka łączności bezprzewodowej.

12.13.1.5 W sytuacji, kiedy na torze zdarzył się wypadek lub upadek, lekarz powinien dokonać oględzin lekarskich wszystkich uczestników wypadku lub upadku i na piśmie przekazać swoją opinię Dyrektorowi Zawodów o ich zdolności do kontynuowania zawodów lub zabronić dalszego udziału w zawodach. Jeżeli zawodnik odmówił poddania się badaniu, lekarz zawodów informuje na piśmie Dyrektora Zawodów o zaistniałej sytuacji, co jest równoznaczne z niedopuszczeniem zawodnika do dalszego kontynuowania zawodów.

12.13.1.6 Każdy wypadek na torze w czasie treningów lub zawodów powinien być dokładnie opisany przez lekarza zawodów.

12.13.1.7 Lekarz dyżurujący na treningu lub zawodach wypełnia „Kartę wypadku” oraz wpisuje także do karty zdrowia zawodnika informację o doznanych urazach

12.13.1.8 W razie, kiedy na skutek kolizji na torze lub innej przyczyny powodującej wypadek, zawodnik zostaje odwieziony do szpitala Lekarz Zawodów wspólnie z Dyrektorem Zawodów sporządza „Protokół wypadku”, który będzie podstawą do ewentualnego występowania o odszkodowanie.

12.13.1.9 W razie nieszczęśliwego wypadku, w wyniku, którego zawodnik biorący udział w treningu lub zawodach poniósł śmierć na torze lub zmarł w wyniku doznanych w czasie wypadku obrażeń ciała, lekarz zawodów uczestniczy w sporządzaniu odpowiedniego orzeczenia dla władz sportowych.

12.13.1.10 Uczestniczyć w badaniu antyalkoholowym i antydopingowym

12.13.1.11 Pozostałe obowiązki lekarza zawodów określa Regulamin Medyczny PZM.

ROZDZIAŁ 13
OBOWIĄZKI ORGANIZATORÓW ZAWODÓW KARTINGOWYCH

§ 13.1
Organizacja imprez

13.1.1 Imprezy masowe - szczegółowe przepisy dotyczące organizacji imprezy masowej reguluje Ustawa o bezpieczeństwie imprez masowych – Ustawa z dn. 20 marca 2009 r. (Dz. U. 2013 poz. 611 z późniejszymi zmianami).

13.1.2 W przypadku imprezy niebędącej imprezą masową organizator zobowiązany jest do:

13.1.2.1 Zawiadomienia Burmistrza Miasta /Prezydenta/ o zamiarze zorganizowania imprezy sportowej na terenie gminy niebędącej imprezą masową w myśl ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych

13.1.2.2 Zawiadomienie powinno zawierać:

- Imię i nazwisko lub nazwa podmiotu organizującego imprezę.
- Adres osoby lub siedziby podmiotu organizującego imprezę.
- Adres do korespondencji.
- Telefon kontaktowy.
- Rodzaj i charakter imprezy wraz z krótkim opisem jej przebiegu.
- Miejsce, data, godzina rozpoczęcia i zakończenia imprezy.
- Przewidywana liczba uczestników imprezy.
- Określenie planowanych środków służących zapewnieniu bezpieczeństwa uczestników.
- Oświadczenie, że pomieszczenia, obiekty lub miejsca, w których odbędzie się zgłaszana impreza oraz urządzenia techniczne używane przy jej organizowaniu lub w trakcie jej odbywania odpowiadają wymaganiom przewidzianym prawem.
- Oświadczenie, że właściciel pomieszczenia, obiektu lub miejsca, w których ma się odbyć zgłaszana impreza wyraził zgodę na jej zorganizowanie.
- Oświadczenie, że zapewnione zostanie bezpieczeństwo dla wszystkich uczestników imprezy.
- Oświadczenie, że zapewniony zostanie porządek na imprezie (pojemniki na śmieci, toalety przenośne, niezbędna ochrona, powiadomienie służb porządkowych i ratunkowych).
- Oświadczenie, że powiadomione zostały o organizowanej imprezie następujące organy: Policji, Straży Pożarnej i Szpitala.
- Data, pieczęć i podpis organizatora imprezy.

13.1.2.3 Zawiadomienie o zamiarze zorganizowania imprezy sportowej przedkłada się Burmistrzowi lub Prezydentowi Miasta na 30 dni przed planowanym terminem imprezy sportowej.

§ 13.2
Organizatorzy zawodów

13.2.1 Organizatorami zawodów w sportach motorowych mogą być automobilkluby i kluby spełniające kryteria zawarte w ustawie o sporcie, uchwale Zarządu Głównego PZM oraz „Regulaminie przyznawania i pozbawiania licencji uprawniającej do udziału we współzawodnictwie sportowym dla klubów w sporcie samochodowym, motocyklowym i kartingowym" stanowiącym załącznik do tej uchwały (Załącznik Nr 3).

13.2.2 Kartingowe zawody sportowe mogą być organizowane przez:

13.2.2.1 Polski Związek Motorowy,

13.2.2.2 Automobilkluby i kluby zrzeszone w PZM posiadający aktualną licencję klubu,

13.2.2.3 Inne organizacje po otrzymaniu zgody /zlecenia PZM.

§ 13.3
Obowiązki ogólne

13.3.1 Każdy organizator zawodów opracowuje projekt Regulaminu Uzupełniającego Zawodów i przesyła go do zatwierdzenia do GKSK PZM lub OKSK PZM w terminie określonym w RSK lub Komunikacie GKSK.

Po sprawdzeniu odpowiednia instancja PZM wydaje zezwolenie, zatwierdzając Regulamin Uzupełniający Zawodów.

W żadnym przypadku nie wolno organizować zawodów bez zezwolenia wydanego przez odpowiednią władzę sportową - dla zawodów międzynarodowych mistrzowskich i międzynarodowych CIK-FIA, dla zawodów krajowych GKSK lub OKSK PZM.

13.3.2 Po zatwierdzeniu Regulaminu Uzupełniającego Zawodów przez odpowiednią Komisję Kartingową PZM, organizator nie może wprowadzać w nim żadnych zmian bez zgody Komisji Kartingowej, która regulamin zatwierdziła pod rygorem unieważnienia całych zawodów.

Koszty z tego tytułu ponosi organizator zawodów. Wyjątek może stanowić decyzja organu nadzorującego zawody (Sędzia Główny) wydana z powodu tzw. siły wyższej lub ze względów organizacyjnych i bezpieczeństwa.

13.3.3 Organizator zobowiązany jest do upublicznienia zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego Zawodów i zamieszczenia na stronie internetowej klubu w następujących terminach:

- 14 dni przed zawodami strefowymi, okręgowymi i towarzyskimi,

- 30 dni przed zawodami ogólnopolskimi,

- 90 dni przed zawodami międzynarodowymi, o ile przepisy CIK-FIA nie stanowią inaczej

Data zamknięcia zgłoszeń nie może być ustalona w terminie wcześniejszym niż na 10 dni przed datą zawodów (dotyczy zawodów krajowych).

13.3.4 Obowiązkiem organizatora zawodów jest propagowanie działalności Polskiego Związku Motorowego, eksponowanie haseł i emblematów PZM w sposób widoczny i czytelny dla wszystkich uczestników imprezy.

13.3.5 Ofertę na organizację zawodów na następny rok należy składać w terminie określonym w RSK lub Komunikatach GKSK.

13.3.6 Zawody rozpoczynają się od odbioru administracyjnego, a kończą się wraz z ogłoszeniem wyników oficjalnych i wręczeniem nagród.

13.3.7 Przygotowania trasy wyścigu wraz z jej zabezpieczeniem i zapleczem zgodnie z Raportem Inspektora Torów z przeprowadzonej inspekcji homologacyjnej lub kontrolnej toru kartingowego.

13.3.8 Zapewnienia uczestnikom zawodów (tzn. zawodnikom i osobom towarzyszącym) niezbędnego socjalnego zabezpieczenia pobytu na zawodach.

Na zabezpieczenie to składa się:

- odpowiednia do ilości zgłoszonych zawodników powierzchnia Parku Maszyn (tzw. paddocku) oraz ilość miejsc kempingowych wyposażonych w możliwość poboru energii elektrycznej, wody (w tym także ciepłej) i korzystania z sanitariatów,

- Park Maszyn w części przeznaczonej do obsługi kartów o nawierzchni utwardzonej.

Korzystanie z miejsca w Parku Maszyn, energii elektrycznej, wody zimnej i ciepłej oraz usług medycznych dla uczestników zawodów jest zawarte w kwocie wpisowego.

13.3.9 Organizatorzy wszystkich zawodów są zobowiązani do dokonania ubezpieczeń zawodów od odpowiedzialności cywilnej (OC). Obowiązani są też ubezpieczyć od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW) osoby funkcyjne na zawodach, które pełnią określone funkcje, a nie posiadają licencji Sędziego Sportowego. Polisę ubezpieczeniową lub potwierdzone zgłoszenie do ubezpieczenia, organizator (Dyrektor Zawodów) przedstawia Sędziemu Głównemu.

13.3.10 Wywiązania się z warunków umowy zawartej z PZM lub innym organem zlecającym organizację zawodów.

13.3.11 Organizator obowiązany jest przeprowadzić zawody zgodnie z obowiązującym Regulaminem Sportu Kartingowego.

13.3.12 Przyjęcie sędziów delegowanych przez Krajowy Zespół Sędziów Sportowych przy GKSK.

§ 13.4
Obowiązki szczegółowe

13.4.1 Organizator zawodów kartingowych ma obowiązek poinformowania o bazie hotelowo-noclegowej dla ekip nie korzystających z campingu.

13.4.2 Organizator ma obowiązek wywieszenia pełnych list startowych na tablicy ogłoszeń oraz w Parku Maszyn w terminie określonym w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

13.4.3 Umożliwienie korzystania z toru zgodnie z programem minutowym zatwierdzonym przez GKSK (OKSK) PZM oraz zapewnienia usług medycznych.

13.4.4 Biuro Zawodów winno być otwarte w godzinach określonych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów.

13.4.4.1 Organizator zobowiązany jest nieodpłatnie udostępnić wagę od momentu otwarcia Biura Zawodów.

13.4.5 Ufundowanie regulaminowych nagród - zgodnie z RSK na dany rok.

13.4.6 Zapewnienia zawodom kartingowym odpowiedniej oprawy:

13.4.6.1 Wydrukowanie plakatów zawodów.

13.4.6.2 Wydrukowanie folderów wraz z programem minutowym.

13.4.6.3 Umieszczenie na obiekcie (trybuny, Park Maszyn, linia Start-Meta itp.) emblematów, flag PZM i sponsorów z którymi PZM ma podpisane umowy.

13.4.6.4 Zapewnienie na zawodach w miarę możliwości mediów, tj. telewizji, prasy, radia.

13.4.6.5 Zapewnienie obsługi spikerskiej w trakcie trwania zawodów.

13.4.6.6 Uatrakcyjnienie zawodów dodatkowymi pokazami: artystycznymi, motorowymi, zręcznościowymi, konkursami itp.

13.4.6.7 Uczestnictwo przedstawicieli władz rządowych, samorządowych itp.

13.4.6.8 Przeprowadzenie dodatkowych wyścigów pucharowych, towarzyskich itp.

13.4.7 Umieszczenie znaków PZM w odpowiedniej wielkości w:

13.4.7.1 Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, programie /informatorze, plakacie, wydrukach komputerowych wyników oraz innych wydawnictwach organizatora związanych z zawodami.

13.4.7.2 Biurze Zawodów.

13.4.8 Powołanie kierownictwa zawodów i osób funkcyjnych:

13.4.8.1 Osoby powoływane przez Organizatora Zawodów zobowiązane są do posiadania aktualnej licencji Sędziego Sportu Kartingowego, a Komisarz Ochrony Środowiska do posiadania odpowiedniej licencji.

13.4.8.2 Wszystkie osoby funkcyjne na zawodach obowiązkowo muszą być wyposażone w ubiór wyróżniający się od innych osób przebywających na zawodach, tj. kurtki, koszulki lub kamizelki w jaskrawym kolorze oraz identyfikatory.

13.4.9 Ponadto organizator zawodów kartingowych zobowiązany jest do:

13.4.9.1 Wyposażenia wszystkich osób funkcyjnych w środki łączności bezprzewodowej.

13.4.9.2 Zabezpieczenia służby medycznej zgodnie z Regulaminem Medycznym PZM.

13.4.9.3 Zorganizowania i wyposażenia punktów obserwacyjnych, Parku Zamkniętego, Parku Serwisowego Startu, Parku Serwisowego Mety, pola przedstartowego, DEPO i linii Start-Meta w gaśnice.

13.4.9.4 Zorganizowania punktów obserwacyjnych wzdłuż trasy zgodnie z „Regulaminem Torów Kartingowych" opracowanym przez Zespół Torów i Tras PZM i Raportem inspekcji homologacyjnej/inspekcji kontrolnej toru.

13.4.9.5 Zabezpieczenia na linii START-META podwyższenia zgodnie z Regulaminem Torów.

13.4.9.6 Zabezpieczenia podium dla zwycięzców z odpowiednią planszą reklamową (logo organizatora i PZM)

13.4.9.7 Zabezpieczenia kompletu flag zgodnie z RSK oraz tablic z napisem „Under Investigation", „Last Lap" (białe tło, czarne litery), „SLOW" (żółte tło, czarne litery), "CLEAR THE TRACK"(białe tło, czarne litery), „START DELAYED" (białe tło, czarne litery), „FORMATION" (tło białe, czarne litery).

13.4.9.8 Zabezpieczenia sygnalizacji podwójnej z kolorem czerwonym i pomarańczowym.

13.4.9.9 Zawieszenia zegara czasowego na wyjeździe z Parku Maszyn na tor lub na linii Start-Meta.

13.4.9.10 Ustawienia przy linii Start-Meta tablicy pokazującej okrążenia oraz numer startowy zawodnika prowadzącego.

13.4.9.11 Zorganizowania DEPO z drogą dojazdową i wyjazdową.

13.4.9.12 Zorganizowania zadaszonego stanowiska ważenia.

13.4.9.13 Zorganizowania Parku Maszyn.

13.4.9.14 Zabezpieczenia zadaszonego lub zamkniętego pomieszczenia do badania technicznego.

13.4.9.15 Zabezpieczenie odpowiedniej ilości sanitariatów z zimną i ciepłą wodą.

13.4.9.16 Zorganizowania punktu gastronomicznego.

13.4.9.17 Zapewnienie posiłku regeneracyjnego dla wszystkich osób funkcyjnych na zawodach.

13.4.9.18 W miarę możliwości wyznaczenie toru jazd próbnych i regulacji silników.

13.4.9.19 Zapewnienie uczestnikom zawodów i publiczności bezpieczeństwa przez cały czas trwania zawodów.

13.4.9.20 Zradiofonizowania Parku Maszyn, widowni oraz miejsca Start-Meta.

13.4.9.21 Zorganizowania parkingu dla zawodników, widzów, osób towarzyszących, funkcyjnych oraz władz zawodów.

13.4.9.22 Zorganizowania Biura Zawodów w pomieszczeniu zamkniętym, wyposażonego w kserokopiarkę i środki łączności.

13.4.9.23 Udostępnienia pomieszczenia dla dziennikarzy.

13.4.9.24 Zapewnienie osobom funkcyjnym właściwych warunków pracy, w tym osobnego pomieszczenia dla Sędziego Głównego.

13.4.9.25 Organizator ma obowiązek przygotowania pomieszczenia do przeprowadzenia badań antyalkoholowych i antydopingowych.

13.4.9.26 Organizator ma obowiązek zabezpieczyć wagę elektroniczną zgodnie z punktem 5.16.3.2.1. oraz homologowane odważniki zgodnie z punktem 5.16.3.3.

§ 13.5
Ochrona środowiska

Organizator zawodów oraz wszyscy uczestnicy zawodów obowiązani są przestrzegać zasad zawartych w Regulaminie ochrony środowiska PZM.

§ 13.6
Sprawozdanie z zawodów

13.6.1 Organizatorzy Mistrzostw Polski oraz zawodów wpisanych do centralnego kalendarza PZM na dany rok (również zawody międzynarodowe – kalendarz CIK-FIA) są zobowiązani do archiwizowania przez okres 12 miesięcy oryginałów następujących dokumentów:

- listy startowej,

- listy wyników z podaniem typów i marek podwozi, silnika i opon łącznie z treningiem kwalifikacyjnym,

- Protokół Komisji Technicznej po zawodach,

- zgłoszenia do zawodów

- paszporty sprzętu.

Organizatorzy są zobowiązani przesłać wyżej wymienione dokumenty do GKSK tylko na jej polecenie.

13.6.2 Rozliczenie dotacji finansowej musi nastąpić w ciągu 14 dni od daty zakończenia zawodów – załącznik nr 3 do uchwały ZG PZM nr 92/2007 z dnia 17.11.2007r. (decyduje data stempla pocztowego).

13.6.3 Przesłanie w ciągu 24 godzin po zakończeniu zawodów informacji pisemnej ze zdjęciami
z zawodów do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM w formie elektronicznej.

13.6.4 Niespełnienie któregokolwiek z powyższych wymogów będzie podstawą do obciążenia organizatorów przez GKSK PZM karą pieniężną w wysokości przewidzianej w RSK lub Komunikacie GKSK.

ROZDZIAŁ 14
OCHRONA ŚRODOWISKA

§ 14.1
Paliwo

14.1.1 Używać wyłącznie paliwa bezołowiowego, dostępnego na stacjach paliwowych lub dostarczonego czy wskazanego przez organizatora, bez żadnych dodatków.

14.1.2 Przechowywać paliwo wolno tylko w zbiornikach specjalnie do tego przeznaczonych, szczelnie zamkniętych i ustawionych z dala od źródeł ognia i artykułów spożywczych.

14.1.3 Zabronione jest wylewanie paliwa na ziemię i do instalacji kanalizacyjnej.

14.1.4 Przy nalewaniu paliwa do zbiornika należy zachować szczególną ostrożność i zapobiegać powstawaniu oparów.

§ 14.2
Ochrona gruntu i atmosfery

14.2.1 Muszą być podjęte środki ostrożności w celu zapobieżenia wyciekom paliwa, oleju, środków czyszczących, płynu chłodniczego, płynu hamulcowego, itp. na ziemię lub oparów w powietrze,

14.2.2 Każde stanowisko serwisowe musi być wyposażone w płachtę ochronną (np. podłoga namiotu) położoną na ziemi, wykonaną z materiałów nieprzepuszczających zanieczyszczeń,

14.2.3 Wszelkie naprawy czy regulacje kartów muszą się odbywać na ww. płachcie ochronnej,

14.2.4 Muszą być przewidziane pojemniki na surowce wtórne, pojemniki na odpady socjalno-bytowe oraz niebezpieczne tj. oleje, detergenty itp.,

14.2.5 Musi być zapewnione odpowiednie usuwanie zanieczyszczonych materiałów przez organizatora,

14.2.6 Zanieczyszczona woda z pojazdów znajdujących się w Parku Maszyn i na postoju nie może być wylewana na ziemię.

14.2.7 W kategoriach z silnikami chłodzonym cieczą nakazuje się stosowanie wody bez żadnych dodatków, jako płynu chłodzącego.

14.2.8 Postępować tak, aby nie pozostawiać śladów świadczących przez dłuższy okres czasu o naszej działalności.

§ 14.3
Czyszczenie kartów i innego sprzętu

14.3.1 Czyszczenie kartów musi odbywać się w wyznaczonych miejscach,

14.3.2 Zalecane jest używanie wody bez żadnych dodatkowych produktów chemicznych.

§ 14.4
Zalecenia dla organizatorów

14.4.1 Organizator zawodów powinien być przygotowany do usunięcia ewentualnego zanieczyszczenia gruntu w Parku Maszyn, na torze i w okolicy. Dopilnować ochrony skraju dróg dojazdowych, parkingów oraz niezabezpieczonych obszarów wokół toru.

14.4.2 Miejsca treningu, wyścigu, obszar toru muszą być zabezpieczone na tyle, na ile jest to możliwe, tak, aby zawody kartingowe nie naruszały istniejącego porządku i nie powodowały zanieczyszczenia środowiska.

§ 14.5
Postanowienia końcowe

GKSK zobowiązuje organizatorów zawodów i zawodników do przestrzegania zasad zawartych w Regulaminie Ochrony Środowiska, który zamieszczony jest w Regulaminie Sportu Kartingowego oraz opublikowany jest na oficjalnej stronie internetowej PZM pod adresem – *www.pzm.pl* .