



# Regulamin Sportu Kartingowego 2013



Warszawa 2013 rok

## Spis treści:

<b>Rozdział 1 - Przepisy ogólne i definicje .....</b>	<b>3</b>
<b>Rozdział 2 - Zawody Kartingowe .....</b>	<b>10</b>
<b>Rozdział 3 - Mistrzostwa i nagrody PZM .....</b>	<b>29</b>
<b>Rozdział 4 - Sprzęt kartingowy i wyposażenie .....</b>	<b>34</b>
<b>Rozdział 5 - Licencje .....</b>	<b>52</b>
<b>Rozdział 6 - Tory .....</b>	<b>56</b>
<b>Rozdział 7 - Zawodnicy .....</b>	<b>57</b>
<b>Rozdział 8 - Dyscyplina w sporcie kartingowym .....</b>	<b>60</b>
<b>Rozdział 9 - Sędziowie i działacze sportu kartingowego .....</b>	<b>65</b>
<b>Rozdział 10 - Obowiązki i uprawnienia osób funkcyjnych na zawodach .....</b>	<b>68</b>
<b>Rozdział 11 - Organizatorzy zawodów kartingowych .....</b>	<b>78</b>

## Załączniki:

<b>Załącznik nr 1</b>	<b>– Regulamin przyznawania i pozbawiania licencji zawodnika w sporcie kartingowym</b>
<i>Załącznik nr 1 A</i>	<i>– Wniosek o przyznanie licencji JUNIOR/SENIOR</i>
<i>Załącznik nr 1 B</i>	<i>– Oświadczenie zawodnika</i>
<i>Załącznik nr 1 C</i>	<i>– Wniosek o przyznanie licencji LICENCJI MIĘDZYNARODOWEJ</i>
<i>Załącznik nr 1 D</i>	<i>– Deklaracja startów zawodnika w zawodach międzynarodowych</i>
<b>Załącznik nr 2</b>	<b>– Regulamin sędziów sportu kartingowego</b>
<i>Załącznik nr 2 A</i>	<i>– Wniosek o przyznanie licencji sędziego sportu kartingowego stopnia ‘O’</i>
<i>Załącznik nr 2 B</i>	<i>– Zaświadczenie</i>
<i>Załącznik nr 2 C</i>	<i>– Wniosek o przekwalifikowanie sędziego</i>
<i>Załącznik nr 2 D</i>	<i>– Wniosek o przyznanie licencji sędziego sportu kartingowego stopnia „P”</i>
<b>Załącznik nr 3</b>	<b>– Regulamin przyznawania i pozbawiania licencji uprawniającej do udziału we współzawodnictwie sportowym dla klubów w sporcie samochodowym, motocyklowym i kartingowym</b>
<b>Załącznik nr 4</b>	<b>– Regulamin przyznawania i pozbawiania licencji trenera lub instruktora w sportach motorowych</b>
<b>Załącznik nr 5</b>	<b>– Regulamin Kadry Narodowej w sporcie kartingowym</b>
<b>Załącznik Nr 6</b>	<b>– Regulamin przyznawania przez GSK PZM ogólnopolskich i Międzynarodowych zawodów kartingowych</b>
<b>Załącznik Nr 7</b>	<b>– Zasady wyznaczania przez Główną Komisję Sportu Kartingowego obsad sędziowskich i obserwatora na ogólnopolskie i międzynarodowe zawody kartingowe</b>
<b>Załącznik nr 8</b>	<b>– Regulamin Ochrony Środowiska w Sportach Motorowych</b>
<b>Załącznik nr 9</b>	<b>– Regulamin Torów Kartingowych</b>
<b>Załącznik nr 10</b>	<b>– Regulamin Medyczny PZM</b>
<b>Załącznik nr 11</b>	<b>– Regulamin Otrzymywania i wydawania certyfikatów Sportu Kartingowego</b>
<i>Załącznik nr 11A</i>	<i>– Wniosek o przyznanie CERTYFIKATU</i>
<i>Załącznik nr 11B</i>	<i>– Wzór zaświadczenia o zdaniu egzaminu na CERTYFIKAT</i>

# Rozdział 1

## PRZEPISY OGÓLNE I DEFINICJE

**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.

**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.

**3. POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY** zwany dalej PZM jest jedyną władzą sportu motorowego na terenie Rzeczypospolitej 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 17.09.2011 r.)

### **4. MIĘDZYNARODOWY KODEKS SPORTOWY FIA.**

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

### **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.

### **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.

### **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.

### **8. 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.

### **9. 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.

### **10. 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.

### **11.REGULAMIN ZAWODÓW KARTINGOWYCH (RZK)**

Jest to zbiór przepisów dotyczących organizacji zawodów kartingowych o Mistrzostwo Polski oraz innych zawodów krajowych, opracowany zgodnie z niniejszym Regulaminem Sportu Kartingowego oraz regulaminem CIK-FIA, określający sposób przeprowadzenia rozgrywek i zawodów na dany rok kalendarzowy.

### **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.

### **13.NAZEWNICTWO**

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

<b>FIA</b>	- Międzynarodowa Federacja Samochodowa,
<b>CIK – FIA</b>	- Międzynarodowa Komisja Kartingowa,
<b>ASN</b>	- Narodowa Federacja (w Polsce PZM),
<b>CSN</b>	- Komisja Sportowa Narodowej Federacji (w Polsce GKSK),
<b>PZM</b>	- Polski Związek Motorowy,
<b>GKSK</b>	- Główna Komisja Sportu Kartingowego,
<b>OKSK</b>	- Okręgowa Komisja Sportu Kartingowego,
<b>KW</b>	- Kierownik Wyścigu,
<b>SS</b>	- Sędzia sportowy,
<b>ST</b>	- Sędzia techniczny,
<b>DT</b>	- Delegat Techniczny,
<b>DZ</b>	- Dyrektor Zawodów,
<b>SPC</b>	- Sędzia pomiaru czasu
<b>RT</b>	- Regulamin Techniczny,
<b>KOŚ</b>	- Komisarz Ochrony Środowiska,
<b>OBS GKSK</b>	- Obserwator GKSK
<b>OBS ZOŚ</b>	- Obserwator Zespołu Ochrony Środowiska
<b>IZT</b>	- Inspektor Zespołu Torów.

### **14.ZAWODY ZASTRZEŻONE**

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

### **15.ZAWODY NIEDOZWOLONE**

Każde zawody organizowane niezgodnie z przepisami CIK – FIA, postanowieniami RSK i RZK 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.

### **16.NAZWA ZAWODÓW**

Nazwy zawodów podawane będą w Regulaminie Zawodów Kartingowych, Regulaminie Uzupełniającym Zawodów i centralnym kalendarzu imprez na dany rok oraz komunikatach GKSK PZM.

### **17.ORGANIZACJA ZAWODÓW**

Kartingowe zawody sportowe mogą być organizowane przez:

- Polski Związek Motorowy,
- Automobilkluby i kluby sportowe
- inne organizacje zrzeszone w Polskim Związku Motorowym i posiadające aktualną licencję klubową na uprawianie sportu kartingowego.

### **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.

## **19.CZAS TRWANIA ZAWODÓW.**

Zawody rozpoczynają się od otwarcia biura zawodów, a kończą się wraz z ogłoszeniem wyników oficjalnych i wręczeniem nagród.

## **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.

## **21.ZAWODNIK**

Osoba fizyczna lub prawna dopuszczona do jakichkolwiek zawodów posiadająca certyfikat i aktualną licencję zawodnika wydaną przez PZM lub inną federację narodową (ASN).

## **22.KONTAKTY ZAGRANICZNE**

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

## **23.BRIEFING**

Jest to zebranie informacyjne zorganizowane podczas zawodów przez Dyrektora zawodów dla wszystkich zawodników zgłoszonych do zawodów.

## **24.LICENCJA**

Licencja jest to dokument potwierdzający umiejętności praktyczne i znajomość przepisów krajowych i międzynarodowych oraz regulaminów sportu kartingowego. Wydawana jest na podstawie certyfikatu, który jest świadectwem zdania egzaminu teoretycznego i praktycznego w zakresie sportu kartingowego. Licencja uprawnia jego posiadacza do udziału w krajowych lub międzynarodowych zawodach kartingowych.

## **25.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.

## **26. 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 i/lub przez organizatora przed startem, który ma prawo do niedopuszczenia zawodnika do zawodów w razie ich nie przedstawienia.

Karta homologacyjna składa się z:

1. Karty podstawowej opisującej model podstawowy.
2. Ewentualnie pewnej liczby kart dodatkowych opisujących rozszerzenia homologacji.

## **27. 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.

## **28. AUTODROM (KARTODROM)**

Tor stały, posiadający pochylone zakręty umożliwiające pokonywanie ich z dużą prędkością

## **29.TOR**

Trasa wykorzystywana stale lub czasowo do przeprowadzania zawodów.

## **30.TRASA**

Odcinek wyznaczonej drogi do pokonania przez zawodników w trakcie zawodów.

### **31.PARK ZAMKNIĘTY**

Park Zamknięty jest to miejsce wyznaczone przez organizatora zgodnie z regulaminem „REGULAMINEM 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 między linią mety a Zamkniętym Parkiem Maszyn.

### **32.START**

Chwila, kiedy Kierownik Wyścigu (Starter) daje znak zawodnikowi lub wielu zawodnikom startującym jednocześnie.

### **33.START LOTNY (RUCHOMY)**

Sygnał startu podawany jest w momencie, kiedy karty znajdują się w ruchu.

### **34. START ZATRZYMANY**

Start zwany zatrzymanym jest wtedy, gdy w momencie podania polecenia startu karty stoją nieruchome na polach startowych.

### **35. LINIA STARTU / METY**

Początkowa / końcowa linia kontrolna z pomiarem lub bez pomiaru czasu.

### **36. POLECENIE STARTERA**

Zawodnicy i karty są do dyspozycji startera od chwili, kiedy flaga zielona została uniesiona do góry (wyjazd z pół przedstartowych) do chwili pokazania im flagi szachownicy (flaga mety). Polecenia Startera 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 Startera może być wykluczony z wyścigu lub ukarany inną karą przewidzianą w niniejszym RSK.

### **37.KATEGORIE**

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

### **38. KLASA**

Zgrupowanie pojazdów według pojemności skokowej silnika lub innych kryteriów odróżniających.

### **39. 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.

### **40. 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

### **41. MARKA**

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

### **42. 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.

#### **43. OKNO DOLOTU LUB WYLOTU**

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

#### **44. CZĘŚCI MECHANICZNE**

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

#### **45. CZĘŚĆ ORYGINALNA LUB SERYJNA**

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

#### **46. KOMPOZYT**

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

#### **47. 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.

#### **48. 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.

#### **49. SERIA**

Seria jest zdefiniowana jako zespół elementów sportowych i technicznych, które nią rządzą.

#### **50. PODWOZIE**

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

#### **51. RAMA**

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

#### **52. KANAŁY LUB 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.

#### **53. CHŁODNICA**

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

#### **54. ZBIORNIK PALIWA**

Cała zawartość paliwa mogąca przepływać do silnika.

#### **55. KOŁO**

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

## **56. 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, rysunków i fotografii homologowanych części oryginalnych zawartych w Karcie Homologacyjnej. Ponadto, każda modyfikacja lub montaż mające na celu zmianę wartości regulaminowej lub jej kontrolę są uważane za domniemane oszustwo, a więc są zabronione.

## **57. DODAWANIE MATERIAŁU LUB 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.

## **58. 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%.

## **59. PROTEST**

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

## **60. ODWOŁANIE**

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

## **61. 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. Wykluczenie z wyścigu może być dokonane przez Startera i spowoduje nie sklasyfikowanie w tym wyścigu.

## **62. 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.

## **63. 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.

## **64. 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.

## **65. ZBIERANIE DANYCH**

Każdy system z pamięcią lub bez, zainstalowany w karcie umożliwiający kierowcy lub zespołowi odczytywanie, podawanie, zbieranie, rejestrację i transmisję każdej informacji w czasie lub po wyścigu.

## **66. TELEMETRIA**

Przekazywanie danych z karta będącego w ruchu do jednostki zewnętrznej.



## **67. DOSTĘP DO TORU**

Wyłącznie osoby oficjalne wymienione w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów oraz osoby funkcyjne na zawodach mają dostęp do toru. Przedstawiciele mediów nie mogą wchodzić na tor, chyba, że wystąpili do organizatora z wnioskiem o wyrażenie zgody i otrzymali takie zezwolenie. Muszą oni jednak przestrzegać zaleceń bezpieczeństwa przekazywanych przez Sędziów Sportowych obsługujących dane zawody. Obowiązkowo muszą posiadać identyfikatory i stosowne kamizelki.

## **68. KART**

Kart jest pojazdem naziemnym jednomiejscowym, bez dachu, bez kabiny, bez zawieszenia, z nadwoziem lub bez, z 4 kołami nie ustawionymi w linii i stale stykającymi się z nawierzchnią, z których 2 przednie zapewniają kierowanie, a 2 tylne połączone jednoczęściową osią są napędowe.

Głównymi częściami są podwozie (łącznie z nadwoziem), opony i silnik.

## **69. MAKSIMUM**

Największa osiągalna wartość dla wartości zmiennej - górna granica.

## **70. MINIMUM**

Najmniejsza osiągalna wartość dla wartości zmiennej - dolna granica.

## **71. KIEROWNIK DRUŻYNY**

W wyścigach drużynowych CIK-FIA kierownikiem drużyny jest zawodnik lub jego upoważniony reprezentant.

## **72. 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.

## **73. PRODUCENT**

Osoba fizyczna lub prawna posiadają ważną homologację CIK-FIA lub dopuszczenie CIK-FIA.

## **74. DELEGAT TECHNICZNY**

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

## **75. MARKA**

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

## **76. STREFA**

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

## **77. FAZA FINAŁOWA**

Wyścigi następujące po biegach 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).

## **78. PARK SERWISOWY „STARTU”**

Strefa pomiędzy parkiem maszyn i polem przedstartowym z ograniczonym dostępem, gdzie wyłącznie kierowca i jeden jego mechanik przystępują przed treningami kwalifikacyjnymi, biegami kwalifikacyjnymi i wyścigami fazy finałowej do montowania kół i zbiorników przechowywanych w parku zamkniętym.

## **79. PARK SERWISOWY „METY”**

Strefa pomiędzy trasą toru z ograniczonym dostępem, gdzie wyłącznie kierowca i jeden jego mechanik przystępują po treningach kwalifikacyjnych, biegach kwalifikacyjnych i wyścigach fazy finałowej do zdemontowania kół i zbiorników przechowywanych w parku zamkniętym.

## **80. INSTRUKCJE I KOMUNIKATY DLA ZAWODNIKÓW**

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

## **Rozdział 2**

### **ZAWODY KARTINGOWE**

#### **1. Podział 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, obowiązującym Regulaminem Zawodów Kartingowych, 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. Regulamin Uzupełniający Zawodów**

2.1. Regulamin Uzupełniający Zawodów musi obowiązkowo zawierać:

- nazwę organizatora i jego adres,
- rodzaj zawodów, miejsce i termin zawodów,
- oświadczenie, że zawody organizowane są zgodnie z Regulaminem Sportu Kartingowego i Regulaminem Zawodów Kartingowych na dany rok,
- 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 składnie protestów i odwołań,
- nagrody,
- adres stacji paliwowej i nr dystrybutora, w której zawodnicy powinni zaopatrywać się w paliwo,
- szczegółowy program zawodów, w tym czas briefingu,
- informacje o odpłatnych treningach,
- **wykaz hoteli.**

2.2. 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.

#### **3. Przygotowanie do zawodów**

Organizator zobowiązany jest do :

- 3.1. Rozesłania zatwierdzonego Regulaminu Uzupełniającego Zawodów pocztą , pocztą elektroniczną, lub umieszczenie na stronie internetowej klubu (w tym przypadku musi być umieszczony adres strony internetowej klubu w kalendarzu zawodów kartingowych na dany rok).
- a) 14 dni przed zawodami strefowymi, okręgowymi i towarzyskimi,
  - b) 30 dni przed zawodami ogólnopolskimi,
  - c) 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).

- 3.2. Przygotowania trasy wyścigu wraz z jej zabezpieczeniem i zapleczem zgodnie z Raportem Inspektora Torów z przeprowadzonej inspekcji homologacyjnej lub kontrolnej toru kartingowego.
- 3.3. Zabezpieczenie zawodnikom i osobom towarzyszącym warunków pobytu i pracy.  
Odpowiednia do liczby zgłoszonych zawodników powierzchnia Parku Maszyn (tzw. paddocku) oraz miejsc campingowych wyposażonych w możliwość poboru energii elektrycznej, wody (w tym także ciepłej) i korzystania z sanitariatów. Park Maszyn w części przeznaczony do obsługi kartów powinien mieć nawierzchnię utwardzoną.  
Korzystanie z miejsca w Parku Maszyn, energii elektrycznej, wody zimnej i ciepłej oraz usług medycznych i spawalniczych jest dla uczestników zawodów odpłatne. Powyższe koszty ujęte są we wpisowym, które opłaca zawodnik.
- 3.4. Dokonania ubezpieczenia osób funkcyjnych, które nie posiadają licencji sędziego sportowego od następstw nieszczęśliwych wypadków NW, oraz OC w stosunku do osób trzecich na czas trwania treningów zawodów.  
Polisę lub potwierdzone zgłoszenie do ubezpieczenia organizator (Dyrektor zawodów) przedstawia Sędziemu Głównemu zawodów. Bez tych dokumentów przeprowadzić zawodów nie wolno.
- 3.5. Wywieszenia pełnych list startowych na tablicy ogłoszeń oraz w Parku Maszyn nie później niż 15 minut po zakończeniu pracy Komisji Technicznej (odbioru).
- 3.6. Wywiązania się z warunków umowy zawartej z PZM lub innym organem zlecającym organizację zawodów.
- 3.7. Przestrzegania Regulaminu Ochrony Środowiska.

#### **4. Uzupełnienia 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 Uzupełniającego Zawodów, organizator po zatwierdzeniu komunikatów przez Sędziego Głównego zawodów może dokonać uzupełnień Regulaminu Uzupełniającego Zawodów.

#### **5. Władza zawodów**

Władzą nadzorczą w zawodach krajowych jest Sędzia Główny zawodów wraz z Asystentem Sędziego Głównego.

Władzą wykonawczą jest kierownictwo zawodów.

#### **6. Wykaz osób urzędowych na zawodach**

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

- Sędzia Główny zawodów,
- Asystent Sędziego Głównego,
- Dyrektor zawodów,
- Starter (Kierownik Wyścigu),
- Asystent Startera,
- Kierownik Parku Maszyn,
- Kierownik Toru,
- Sekretarz zawodów,
- Chronometrażysty,
- Sędzia Pomiaru Głośności,
- Kierownik Komisji Technicznej,
- Sędziowie Techniczni
- Wirażowi ( sędziowie punktów obserwacyjnych),
- Komisarz Ochrony Środowiska
- Lekarz zawodów posiadający uprawnienia określone w Regulaminie Medycznym PZM..

#### **7. Zgłoszenia do zawodów**

Warunkiem wzięcia udziału w zawodach jest dokonanie przez zawodnika formalnego zgłoszenia na warunkach określonych w Regulaminie Uzupełniającego Zawodów.

- 7.1. Poprzez zgłoszenie zostaje zawarta umowa pomiędzy zawodnikiem a organizatorem zawodów.  
Zobowiązuje ona zawodnika do wzięcia udziału w zawodach i podporządkowania się postanowieniom RSK, Regulaminowi Zawodów Kartingowych oraz Regulaminowi Uzupełniającego Zawodów, a organizatora do wywiązania się wobec zawodnika ze wszystkich regulaminowych zobowiązań.
- 7.2. Zgłoszenie uznaje się za ważne tylko wtedy, gdy jest przesłane na obowiązującym formularzu (pocztą lub pocztą elektroniczną) wraz z kopią dowodu wpłaty (o ile takie jest wymagane) w terminie ustalonym w Regulaminie Uzupełniającego Zawodów.
- 7.3. Zgłoszenia na zawody krajowe muszą być potwierdzone przez macierzysty klub zawodnika oraz kierownika ekipy, a w przypadku zawodników niepełnoletnich zgłoszenie musi być podpisane przez obojga rodziców lub prawnych opiekunów.
- 7.4. Zgłoszenia na zawody międzynarodowe muszą być dokonane wyłącznie za pośrednictwem Zarządu Głównego PZM.
- 7.5. Zgłoszenie zawodnika do udziału w zawodach musi być złożone na piśmie i zawierać dane według wzoru ustalonego przez GSKS.

- 7.6. Zgłoszenie bez prawidłowych danych nie może być przyjęte.
- 7.7. Organizator może przyjąć zawodników zgłoszonych po terminie pod warunkiem wniesienia wpisowego w 2-krotnej wysokości.
- 7.8. Zgłoszenie zespołu do zawodów uważa się za automatycznie dokonane w przypadku zgłoszenia co najmniej 2 zawodników z jednego klubu.

## **8. Zakończenie przyjmowania zgłoszeń**

W Regulaminie Uzupełniającym Zawodów musi być obowiązkowo podana data zakończenia przyjmowania zgłoszeń. W zawodach międzynarodowych zakończenie przyjmowania zgłoszeń musi nastąpić co najmniej na jeden miesiąc przed ustalonym terminem zawodów. Dla zawodów krajowych termin ten wynosi 10 dni.

## **9. Zgłoszenia przesyłane faksem lub pocztą elektroniczną**

Zgłoszenie może być dokonane faksem, pod warunkiem wysłania go przed wyznaczonym terminem zakończenia przyjmowania zgłoszeń. Wymagane jest również wysłanie w tym samym czasie dowodu wpłaty wpisowego (jeśli jest ono wymagane).

Czas nadania na dokumencie elektronicznym (faks, poczta elektroniczna) jest uznawany za obowiązujący.

## **10. Zgłoszenia zawierające nieprawdziwe dane**

Zgłoszenia zawierające nieprawdziwe dane będą uznane za nieważne. Podpisy pod takim zgłoszeniem mogą być podstawą do uznania fałszowania danych, co spowoduje pociągnięcie do odpowiedzialności dyscyplinarnej oraz utratę wpisowego.

## **11. Potwierdzanie zgłoszeń**

- 11.1. Każdy zawodnik w czasie przewidzianym w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów powinien przedstawić w Biurze Zawodów następujące dokumenty:
- oryginał zgłoszenia (jeżeli zgłoszenie wysłane zostało faksem lub pocztą elektroniczną),
  - ważną na dany rok licencję,
  - kartę zdrowia zawodnika z ważnym badaniem lekarskim dokonany przez lekarza medycyny sportowej lub lekarza posiadającego uprawnienia nadane przez Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej z wpisaną datą następnego badania.
- 11.2. Wszystkie dokumenty wymienione w pkt. 11.1. muszą być obowiązkowo podpisane przez zawodnika w miejscu do tego przeznaczonym.
- 11.3. Każde zgłoszenie powinno być czytelnie wypełnione na obowiązującym druku. Zawodnik wypełnia wszystkie wiersze zgłoszenia oraz podpisuje je. Klub potwierdza wiarygodność danych podanych przez zawodnika podpisem i pieczętką imienną upoważnionej osoby oraz pieczętką klubu.
- 11.4. Zawodnicy niepełnoletni wypełniają zgłoszenie do zawodów jak w pkt. 11.3, ponadto zgłoszenie takie obowiązkowo musi być podpisane przez obojga rodziców lub prawnych opiekunów.

## **12. Odbiór techniczny**

- 12.1. Wszyscy zgłoszeni zawodnicy są zobowiązani przedstawić do odbioru technicznego swój sprzęt (podwozie, silnik, ogumienie) i wyposażenie (ubiór zawodnika).
- 12.2. Do zawodów mogą być dopuszczone wyłącznie karty odebrane przez Komisję Techniczną, która stwierdzi ich dobry stan techniczny.
- 12.3. Po odbiorze technicznym zamiana między zawodnikami kartów, kompletnych silników i podwozi jest zabroniona wszystkim zawodnikom. Złamanie tego zakazu spowoduje wykluczenie wszystkich zawodników, którzy złamali ten zakaz.
- 12.4. Kierownik Komisji Technicznej może zarządzić ponowny przegląd karta, o ile mogły powstać wątpliwości co do jego stanu technicznego. Odbiór taki powinien być bezwzględnie przeprowadzony po wypadku.
- 12.5. Podczas wstępnego odbioru technicznego, który odbędzie się w czasie i miejscu określonym w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, zawodnik musi posiadać niezbędne dokumenty oraz udzielać niezbędnych informacji.
- 12.6. Zawodnicy, którzy nie przestrzegają uprzednio wyznaczonych terminów w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów nie będą dopuszczeni do zawodów. Wyjątek mogą stanowić udokumentowane przyczyny losowe zawodnika, gdzie w takim przypadku decyzję podejmuje Sędzia Główny zawodów.
- 12.7. Żaden kart nie może wziąć udziału w zawodach, jeśli nie został sprawdzony przez Komisję Techniczną.
- 12.8. Sędziowie Techniczni mogą w każdej chwili zawodów:
- sprawdzić zgodność karta lub wyposażenie zawodnika,
  - zażądać, aby kart został rozmontowany przez zawodnika lub jego mechanika aby upewnić się czy warunki przyjęcia i zgodności są całkowicie zachowane,
  - zażądać od zawodnika, aby dostarczył określony wzorzec lub część, które mogą uznać za konieczne do stwierdzenia oryginalności części zamontowanych w danym karcie.
- 12.9. Przedstawienie karta do odbioru technicznego jest uznane jako niepowtarzalna deklaracja zgodności z Regulaminem Sportu Kartingowego i Regulaminem Zawodów Kartingowych (RZK).

- 12.10. Każdy zawodnik powinien przedstawić do odbioru technicznego „Zgłoszenie sprzętu”.  
Wszystkie szczegóły dotyczące kompletnego sprzętu muszą być podane w tym formularzu.  
Niekompletne „Zgłoszenie sprzętu” zostanie odrzucone.
- 12.11. Jeżeli kart, który został odebrany przez Komisję Techniczną zostanie po odbiorze rozebrany, usprawiony lub naprawiony w taki sposób, że może to wpływać na jego bezpieczeństwo lub może być podważona jego zgodność, względnie uczestniczył w wypadku z podobnymi konsekwencjami musi być ponownie przedstawiony Komisji Technicznej do sprawdzenia.
- 12.12. Numery startowe i ewentualne elementy reklamowe muszą być umieszczone na karcie przed odbiorem technicznym.
- 12.13. Podczas odbioru technicznego Sędziowie Techniczni mogą żądać od zawodnika przedstawienia kart homologacyjnych lub technicznych CIK - FIA i mogą odmówić przystąpienia do odbioru w razie odmowy ich okazania, a sprawę zgłosić Sędziemu Głównemu w celu podjęcia odpowiedniej decyzji.  
Karta homologacyjna składa się:  
a) podstawowej karty opisującej model bazowy,  
b) ewentualnie z dodatkowych stron z opisem rozszerzenia homologacji.
- 12.14. W dniach zawodów w czasie trwania treningu zapoznawczego, (jeżeli jest przewidziany) oraz regulacji gaźników, Komisja Techniczna może w każdej chwili przeprowadzić sprawdzenia kartów. W przypadku stwierdzenia niezgodności z Regulaminem Technicznym zawodnik musi je usunąć do czasu ponownego wyjazdu na tor.
- 12.15. Nie można żądać od zawodnika lub innej osoby związanej z kartem podpisywania zwolnienia od odpowiedzialności, ani żadnych innych dokumentów, które nie zostały uprzednio zaaprobowane przez GKSK PZM.
- 12.16. Dyrektor Zawodów, Kierownik Wyścigu (Starter), Sędzia Główny, Kierownik Komisji Technicznej mogą zażądać w każdej chwili zawodów, aby zawodnik przedstawił swój sprzęt powtórnego odbioru technicznego.
- 12.17. Kierownik Wyścigu (Starter) 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.
- 12.18. Kontrole i badania techniczne są wykonywane przez osoby urzędowe, które są odpowiedzialne za Park Serwisowy i/lub Park Zamknięty i są jedynymi upoważnionymi osobami do wydawania poleceń zawodnikom.
- 12.19. System pomiaru maksymalnej prędkości obrotowej silnika wymagany przez GKSK może być przeprowadzony w kategoriach, gdzie obowiązuje ograniczenie prędkości obrotowej silnika.  
System ten posłuży do transmisji w czasie rzeczywistym i do przechowywania danych o maksymalnych osiąganych prędkościach obrotowych. Musi być zainstalowany ze ścisłym przestrzeganiem odnośnej instrukcji. Odpowiedzialność za jego zainstalowanie i prawidłowe działanie ponoszą zawodnicy. Również do zawodników należy upewnienie się, że ich silnik nie przekracza maksymalnej dopuszczalnej prędkości obrotowej. Przy każdym powrocie do Parku Serwisowego Mety, pozostawiane karty muszą być przygotowane do badań i przegrania danych. Każde sprawdzenie odbywa się w obecności zainteresowanego zawodnika i/lub mechanika.
- 12.20. Na podstawie decyzji Zespołu Sędziów Sportowych, sędziowie techniczni mogą zamienić 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.

### 13. 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 prasy nie mogą wchodzić na tor chyba, że wystąpili do organizatora z wnioskiem o wyrażenie zgody i otrzymali takie zezwolenie. Muszą oni jednakże przestrzegać zaleceń bezpieczeństwa przekazywanych przez osoby urzędowe.

### 14. Paliwo

Stosowane paliwo musi być zgodne z przepisami RSK i Regulaminu Technicznego (zawartego w RZK na dany rok).

### 15. Park zamknięty

- 15.1. Wyłącznie osoby urzędowe odpowiedzialne za kontrole mogą wchodzić do Parku Zamkniętego. Żadne działanie jakiegokolwiek rodzaju nie może być wykonywane bez zezwolenia tych osób urzędowych.
- 15.2. Od pokazania flagi z szachownicą (meta) przepisy dotyczące Parku Zamkniętego dotyczą również strefy zawartej pomiędzy linią mety i wjazdem do Parku Zamkniętego.
- 15.3. Park Zamknięty musi być dostatecznie duży i chroniony, aby żadna nieupoważniona osoba nie mogła się do niego przedostać.

### 16. Treningi wolne i regulacje gaźników

- 16.1. W dniu poprzedzającym trening oficjalny organizator obowiązany jest udostępnić odpłatnie tor z zabezpieczeniem medycznym dla zawodników w możliwie największym wymiarze czasu ( min. 6 godzin) do treningu wolnego. Maksymalna wysokość opłaty określona zostanie w Komunikacie GKSK.
- 16.2. W trakcie trwania zawodów organizator ma obowiązek zaplanować i ująć w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów trening zwany „regulacją gaźników”.
- 16.3. Regulacja gaźników z zasady odbywa się oddzielnie dla każdej kategorii. W przypadku małej ilości zawodników można połączyć regulacje gaźników kategorii zbliżonych sprzętem i wiekiem zawodników.
- 16.4. Podczas serii treningów wolnych, regulacji gaźników, treningów oficjalnych, biegów kwalifikacyjnych jak również wyścigów obowiązują takie same zasady dyscypliny w Parku Maszyn i na torze.

## **17. Zagadnienia poruszane na briefingu**

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 Uzupełniającego Zawodów. Zebranie powinno być przeprowadzone przed treningiem oficjalnym lub przed pierwszym wyścigiem.

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. Każdy nieobecny zawodnik podlega obowiązkowej karze finansowej podanej w RZK na dany rok, która musi być wpłacona organizatorowi przed wjazdem na tor. Lista obecności przygotowana przez organizatora powinna być wyłożona na 10 minut przed czasem zebrania.

## **18. Trening oficjalny.**

Trening oficjalny może odbywać się z wykorzystaniem fotokomórki lub stopera oraz z wykorzystaniem transponderów.

### **18.1. Trening oficjalny z wykorzystaniem fotokomórki lub stopera.**

- 18.1.1. Zawodnicy startują do treningu oficjalnego w kolejności numerów startowych. Jeżeli zawodnik bez uzasadnionego powodu i zgody Dyrektora zawodów nie wystartuje w swojej kolejności, traci prawo udziału w treningu oficjalnym. Dyrektor zawodów może wyrazić zgodę na odbycie treningu takiego zawodnika, po odbyciu treningu przez wszystkich zawodników danej kategorii.
- 18.1.2. 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.
- 18.1.3. W przypadku równych czasów kilku zawodników, decydujący jest drugi czas okrążenia, a w przypadku dalszej równości organizator przeprowadzi losowanie w obecności Sędziego Głównego zawodów.
- 18.1.4. Zawodnik, którego sprzęt ulegnie awarii w okrążeniu rozbiegowym ma prawo startu w treningu oficjalnym 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.
- 18.1.5. Jeżeli w czasie treningu oficjalnego 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 Starter.
- 18.1.6. Zawodnik, który nie wystartował do treningu oficjalnego, może być dopuszczony do biegów 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.
- 18.1.7. W czasie treningu oficjalnego na trasie jednocześnie nie może znajdować się więcej czterech zawodników.
- 18.1.8. W przypadku awarii sprzętu zawodnik musi w ciągu 10 minut od zjechania z toru zgłosić swoją gotowość do ponownego startu Kierownikowi Parku Maszyn, który może zarządzić powtórny start zawodnika w każdym momencie od chwili zgłoszenia gotowości.

### **18.2. Trening oficjalny z wykorzystaniem transponderów.**

- 18.2.1. W przypadku posiadania na zawodach transponderów, trening oficjalny może być przeprowadzony w jednej lub większej ilości serii według poniższych zasad.
- 18.2.2. Każdy zawodnik, który przekroczył linię na wyjeździe z pól przedstartowych będzie uznany za takiego, który wystartował.
- 18.2.3. Jeżeli przewidziane są dwie serie po 8 min każdy zawodnik wystartuje wtedy, kiedy będzie uważał za stosowne. Wynikiem treningu będzie najlepszy czas uzyskany podczas obu serii. W razie wyniku ex – aequo będzie decydował drugi najlepszy czas, a w razie drugiego ex - aequo kolejny czas itd.
- 18.2.4. W przypadku dużej ilości zawodników w jednej kategorii (ponad 34) trening oficjalny prowadzony będzie w dwóch grupach po 8 min. (mogą być dwie serie po 8 min.)

Ostateczna klasyfikacja treningów oficjalnych będzie ustalona w następujący sposób:

- jeśli są dwie grupy i najlepszy czas najwolniejszej nie przekracza 101% najlepszego czasu uzyskanego w grupie najszybszej: klasyfikacja będzie ustalona według kolejności najlepszych czasów uzyskanych przez każdego zawodnika,
- jeśli są dwie grupy i najlepszy czas najwolniejszej grupy przekracza 101% najlepszego czasu uzyskanego w grupie najszybszej: pierwsze miejsce będzie przyznane najlepszemu czasowi z pierwszej grupy ( najlepszy czas absolutny), drugie miejsce najlepszemu czasowi drugiej grupy, trzecie miejsce drugiemu czasowi z pierwszej grupy, czwarte miejsce drugiemu czasowi z drugiej grupy, piąte miejsce trzeciemu czasowi z pierwszej grupy itd.

18.2.5.W przypadku ilości zawodników powyżej 64 w danej kategorii trening oficjalny prowadzony będzie w trzech grupach po 8 min.(mogą być dwie serie po 8 min.)

- jeśli są trzy grupy i najlepszy czas najwolniejszej grupy nie przekracza 101% najlepszego czasu uzyskanego w grupie najszybszej: klasyfikacja będzie ustalona według kolejności najlepszych czasów uzyskanych przez każdego zawodnika,
- jeśli są trzy grupy i najlepszy czas najwolniejszej grupy przekracza 101% najlepszego czasu uzyskanego w grupie najszybszej: pierwsze miejsce przyznane będzie najlepszemu czasowi (najlepszy czas absolutny), drugie miejsce najlepszemu czasowi drugiej grupy, trzecie miejsce najlepszemu czasowi z trzeciej grupy, czwarte miejsce drugiemu czasowi z pierwszej grupy, piąte miejsce drugiemu czasowi drugiej grupy itd.
- postępuje się zgodnie z taką samą zasadą, jeśli jest więcej grup.

18.2.6.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 przed startowych. Każde zatrzymanie się zawodnika w strefie napraw (DEPO) lub zjazd do Parku Maszyn, będzie traktowany jako zakończenie treningu. W żadnym przypadku zawodnik nie może ponownie wjechać na tor w tej serii treningu oficjalnego. Zawodnikowi w czasie treningu oficjalnego zabroniona jest jakakolwiek obca pomoc. Zawodnik, który nie wystartował w treningu oficjalnym może być dopuszczony do wyścigu z ostatniego pola. Decyzję w tej sprawie podejmuje Sędzia Główny zawodów.

18.2.7.Kierownik Wyścigu (Starter) 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 on uzyskał podczas tej serii treningów mogą być unieważnione.

Ponadto Kierownik Wyścigu (Starter) za zgodą Sędziego Głównego może zdecydować o nie kontynuowaniu dalszej części treningu przez zawodnika, który popełnił incydent i był przyczyną wstrzymania treningu.

18.2.8.W przypadku, jeśli jedna lub więcej serii treningów były przerwane z powyższych względów (opisanych w pkt. 18.2.7), żadne protesty dotyczące ewentualnych skutków takiego przerwania treningów na klasyfikację zawodników nie będą przyjmowane.

18.2.9.Zawodnikowi, który w czasie treningu oficjalnego popełnił incydent będą anulowane trzy najlepsze czasy jakie uzyskał w tej sesji.

18.2.10.Za stwierdzone niezgodności sprzętu z Regulaminem Technicznym zawodnik zostaje wykluczony z treningu oficjalnego.

18.2.11.Wykluczenie zawodnika z którejkolwiek sesji treningu oficjalnego oznacza wykluczenie z całego treningu.

## 19. 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.

### 19.1. 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. Jeżeli ustawienie kartów (najazd na linię startu) jest nieprawidłowe, starter włącza pulsujące światło pomarańczowe, które oznacza, że odbędzie się kolejne okrążenie formujące.

### 19.2. Start zatrzymany.

Na zakończenie okrążenia formującego zawodnicy zajmują miejsca na swoich pozycjach startowych. Na linii startu znajduje się Starter, jego asystent lub Dyrektor zawodów, trzymając uniesioną czerwoną flagę. Wszystkie światła pozostają wyłączone do chwili, kiedy ostatni kart zajmie miejsce na polu startowym.

Kiedy wszystkie karty stoją unieruchomione, a ich ustawienie na polach startowych jest prawidłowe, Starter włącza na krótko czerwone światło oznaczające gotowość startu, po czym gasi światło i następuje start.

Jeżeli zachodzi konieczność ze względu na bezpieczeństwo zawodników, Starter 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.

## **20. Pola startowe**

- 20.1. Po zakończeniu ostatniej serii treningów oficjalnych, zostanie ogłoszona oficjalna lista sklasyfikowanych zawodników, jak również ich pozycje startowe.
- 20.2. Tylko zawodnicy sklasyfikowani w treningu oficjalnym lub ci, którzy uzyskali zgodę Sędziego Głównego będą dopuszczeni do startu w biegach eliminacyjnych, przedfinałowych lub finałowych.  
Jeżeli zawodnikowi nie został zmierzony czas, a wystartował z pól przedstartowych będzie on ustawiony na ostatnim polu startowym.
- 20.3. Każdy zawodnik, który nie jest w stanie wystartować z jakiegokolwiek przyczyny lub ma uzasadnione powody uważać, że jego kart nie jest gotowy do startu, musi poinformować o tym Kierownika Parku Maszyn, który zawiadomi o tym Dyrektora zawodów i Startera.
- 20.4. Pola startowe będą ustalone na podstawie najlepszego czasu uzyskanego przez każdego zawodnika podczas serii treningów oficjalnych. Jeśli jeden lub więcej zawodników uzyska identyczny czas, wówczas będą ustawieni w zależności od drugiego uzyskanego najlepszego czasu itd. w przypadku gdy trening oficjalny prowadzony jest w dwóch lub więcej grupach dla jednej kategorii ustawienia na polach startowych będą takie jak opisano w pkt. 18.2.4 i 18.2.5.
- 20.5. 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 Dyrektora zawodów i Startera, kiedy tylko znajdzie się na polu przedstartowym. Ten wybór zmienia tylko pierwszą linię startową i nie dotyczy pozostałych zawodników.
- 20.6. 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 Zamkniętego Parku Maszyn.  
Zawodnik, który nie uczestniczy w dalsze j części zawodów zobowiązany jest do odstawienia karta do dyspozycji Komisji Technicznej pod groźbą wykluczenia z zawodów.
- 20.7. W razie zmiennych warunków atmosferycznych, dwa podwozia mogą być przygotowane do użycia, zmontowane w dwóch różnych konfiguracjach, jednej typu „suchego” i drugiej typu „deszczowego” (kategoriach w których zezwala na to regulamin) Obydwa podwozia muszą być wprowadzone do Parku Serwisowego „startu” przed jego zamknięciem i tylko wtedy będzie dozwolona ich zamiana przez zawodnika.
- 20.8. 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.

## **21. Procedura wyjazdu do okrążenia formującego**

### **21.1. Wyjazd z pól przedstartowych**

- 21.1.1. 15 minut przed startem do okrążenia formującego każdy zawodnik, ze swoim kartem umieszczonym i pchanym przez mechanika na wózku, opuszcza Park Serwisowy Startu celem ustawienia się na polach przedstartowych.
- 21.1.2. 13 minut przed startem do okrążenia formującego sygnał dźwiękowy oznajmi, że za 1 minutę zostanie zamknięty wyjazd z Parku Serwisowego Startu
- 21.1.3. 12 minut przed godziną startu, wjazd do Parku Serwisowego Startu zostanie zamknięty, co będzie ogłoszone drugim sygnałem dźwiękowym
- 21.1.4. Rozpoczęcie okrążenia formującego będzie poprzedzone pokazaniem tablic oznajmiających:  
10 minut  
5 minut (mechanicy muszą znajdować się w wyznaczonej strefie pól przedstartowych),  
3 minuty,  
1 minuta,  
30 sekund.  
**Pokazaniu każdej z tablic towarzyszy sygnał dźwiękowy.**
- 21.1.5. Wyłącznie w kategoriach, w których silniki są wyposażone w rozruszniki: Gdy będzie pokazana tablica "10 minut" karty muszą być postawione na ziemi. W tym momencie mechanicy opuszczają pola przedstartowe i udają się wraz z wózkami do wyznaczonej strefy.

Każdy kart, który nie został w tej chwili postawiony na ziemi musi zostać natychmiast przesunięty na ostatnie pole, skąd będzie mógł wystartować. W tym przypadku, sędzia wyposażony w żółtą flagę da sygnał kartowi (-om) do opuszczenia pola przedstartowego, gdy wszystkie inne karty opuszczają pole przedstartowe do rozpoczęcia okrążenia formującego.



- 21.1.6. 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 kierowców i osób urzędowych muszą opuścić pola przedstartowe.
- 21.1.7. Sygnał "30 sekund": 30 sekund po tym sygnale będzie pokazana zielona flaga na początku grupy dla wskazania, że karty muszą rozpocząć okrążenie formujące, pozostając w kolejności pól startowych.
- 21.1.8. W przypadku, gdy zawodnik będzie potrzebował pomocy po sygnale "30 sekund" musi to zasygnalizować Kierownikowi Parku Maszyn. Kiedy inne karty opuszczą pola przedstartowe, zawodnik, który chce wystartować z pola przedstartowego, może to uczynić wyłącznie na polecenie sędziego Parku Maszyn i wystartuje na końcu grupy.
- 21.1.9. 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 możliwości zmiany karta (jeżeli regulamin na to pozwala). Procedura startu rozpocznie się od punktu "5 minut" w celu umożliwienia zmiany opon. Mechanicy będą mogli wtedy przywieść na wózku na pola przedstartowe karty zamienne, zamienić karty i powrócić natychmiast do Parku Serwisowego Startu z kartem nieużyтым do wyścigu. Każdy kierowca, który nie dysponuje (albo już nie dysponuje) drugim kartem, musi powrócić do Parku Serwisowego Startu w celu wykonania niezbędnych napraw, jest zobowiązany o udanie się na pole przedstartowe na końcu stawki, aby rozpocząć okrążenie formujące i o bezwzględne pozostanie na końcu grupy.

## 21.2. Wyjazd z pól startowych

- 21.2.1.15 minut przed startem do okrążenia formującego każdy zawodnik, ze swoim kartem umieszczonym i pchanym przez mechanika na wózku, opuszcza Park Serwisowy Startu celem ustawienia się na polach startowych.
- 21.2.2.13 minut przed startem do okrążenia formującego sygnał dźwiękowy oznajmi, że za 1 minutę zostanie zamknięty wyjazd z Parku Serwisowego Startu.
- 21.2.3.12 minut przed godziną startu, wyjazd z Parku Serwisowego Startu zostanie zamknięty, co będzie ogłoszone drugim sygnałem dźwiękowym.
- 21.2.4. Rozpoczęcie okrążenia formującego będzie poprzedzone pokazaniem tablic oznajmiających:  
10 minut,  
5 minut  
3 minuty,  
1 minuta,  
30 sekund.
- Pokazaniu każdej z tablic towarzyszy sygnał dźwiękowy.**
- 21.2.5. Wyłącznie w kategoriach, w których silniki są wyposażone w rozruszniki: Gdy będzie pokazana tablica "10 minut" wraz z tablicą „MECHANICS, CLEAR THE TRACK” - (MECHANICZY, DROGA WOLNA) karty muszą być przetransportowane do strefy pól startowych i ustawione na polach zgodnie z wynikami treningu oficjalnego. Mechanicy opuszczają pola startowe i udają się wraz z wózkami do wyznaczonej strefy. Każdy kart, który nie został w tej chwili postawiony na ziemi musi zostać natychmiast przesunięty na ostatnie pole, skąd będzie mógł wystartować.
- 21.2.6. Dostęp do pól w strefie startu musi być zamknięty na 5 minut przed godziną przewidzianą na start do wyścigu. Karty, które nie zostały ustawione na polach w strefie startu nie będą dopuszczone do wyścigu.
- 21.2.7. 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 kierowców i osób urzędowych muszą opuścić strefę pól startowych.
- 21.2.8. Sygnał "30 sekund": 30 sekund po tym sygnale będzie pokazana zielona flaga na początku grupy dla wskazania, że karty muszą rozpocząć okrążenie formujące pozostając w kolejności pól startowych.
- 21.2.9. W przypadku, gdy zawodnik będzie potrzebował pomocy po sygnale "30 sekund" musi to zasygnalizować Kierownikowi Parku Maszyn oraz udać się na pola przedstartowe, gdzie zostanie zawodnikowi udzielona pomoc. Kiedy inne karty opuszczą pola startowe, zawodnik, który po interwencji mechanika chce wystartować z pola przedstartowego, może to uczynić wyłącznie na polecenie sędziego Parku Maszyn i wystartuje na końcu grupy.
- 21.2.10. 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 możliwości zmiany karta. Procedura startu rozpocznie się od punktu "5 minut" w celu umożliwienia zmiany opon. Mechanicy będą mogli wtedy przywieść na wózku na pola przedstartowe karty zamienne, zamienić karty i powrócić natychmiast do parku serwisowego „startu” z kartem nieużyтым do wyścigu.

Każdy kierowca, który nie dysponuje (albo już nie dysponuje) drugim kartem, musi powrócić do Parku Serwisowego Startu w celu wykonania niezbędnych napraw i jest zobowiązany o udanie się na pole przedstartowe na końcu stawki, aby rozpocząć okrążenie formujące i o bezwzględne pozostanie na końcu

grupy.

## 22. 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.

- 22.1. 25 m przed linią startu będzie namalowana żółta linia. Jest zabronione przyspieszenie zanim się nie przekroczy tej linii. Zawodnik, który przekroczy prędkość najazdową otrzyma karę 1sek. za każdy km., ale max. 10 sek.
- Dla startów lotnych żółta linia będzie oznaczona dodatkowo rzędem elastycznych słupków stożkowych ( po jednym słupku po każdej stronie toru). Jeśli jest używany samochód rozprowadzający, żółta linia ma być namalowana 50 m przed linią startu. Przed linią startu namalowane są korytarze. Zawodnik, który przed podaniem sygnału startu wyjedzie poza linię korytarza otrzymuje 3 sek. kary a zawodnik, który wyjedzie poza korytarz 10 sek.
- 22.2. Od chwili, kiedy Starter da znak zieloną flagą, że karty mogą ruszać, zawodnicy są do jego dyspozycji i nie mogą korzystać z pomocy do wykonania napraw czy też regulacji sprzętu.
- 22.3. Z chwilą wyjazdu z pól przedstartowych zawodnik nie może otrzymać żadnej pomocy w celu uruchomienia silnika.
- 22.4. 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.
- 22.5. Starter od momentu, w którym zawodnicy są do jego dyspozycji do czasu podania sygnału startu, jest odpowiedzialny za przebieg startu zgodny z procedurą startową i do pokazywania czarnej flagi wraz z numerem startowym zawodnikom naruszającym procedurę startu oraz do zatrzymania okrążenia i ponowienia procedury startowej . Po zgaszeniu czerwonego światła, aż do zakończenia wyścigu Starter sprawuje kontrolę nad jego prawidłowym przebiegiem pełniąc funkcję Kierownika Wyścigu.
- 22.6. Przed podaniem sygnału startu zawodnicy wykonują około jednego okrążenia formującego (po trasie wyścigu) dla uporządkowania stawki . Starter poda sygnał startu, kiedy uzna, że stawka zawodników jest uporządkowana. Próby przyspieszania lub opóźniania startu oraz wyprzedzania zawodnika zajmującego pierwsze pole startowe podczas okrążenia formującego będą karane wykluczeniem z biegu. Obowiązkiem zawodników jest zachowanie pozycji startowej, a Starter nie jest zobowiązany do ogłoszenia dodatkowego okrążenia w celu umożliwienia zawodnikowi odzyskania utraconej pozycji startowej. Jeżeli zawodnik zatrzyma się z jakichkolwiek powodów podczas okrążenia formującego, nie może powrócić na swoje miejsce. Musi on zająć pozycję na końcu stawki. Wszelkie próby usiłowania odzyskania swojej pozycji startowej podczas okrążenia formującego będą karane wykluczeniem z wyścigu. Starter może zatrzymać całą stawkę zawodników i rozpocząć ponownie procedurę startową z ustalonymi poprzednio polami startowymi, jeżeli stwierdzi, że któryś z zawodników został zmuszony do zatrzymania się przez innego zawodnika. Zawodnik, który utracił pozycję startową z przyczyn innych niż zatrzymanie karta, może ją odzyskać do momentu wjazdu w strefę przedstartową. Zabrania się jazdy inną trasą niż wyznaczona do wyścigu. Wprowadza się strefę przedstartową na odcinku około 250 m przed linią startu. W strefie tej jakakolwiek zmiana pozycji jest zabroniona pod karą wykluczenia z biegu.
- 22.7. W przypadku nie uporządkowania szyku zawodników w trakcie okrążenia formującego, Starter ma prawo zdecydować o powtórzeniu tego okrążenia bez względu na fakt zaistnienia winy lub jej braku ze strony któregokolwiek z zawodników.
- 22.8. We wszystkich wyścigach procedura startowa nie może być przerwana z powodu falstartu jednego lub kilku zawodników, a Starter działający jako sędzia faktu – winnym falstartu nałoży karę w postaci doliczenia 10 sekund do czasu przejazdu całej trasy wyścigu, informując ukaranych zawodników flagą falstartu wraz z tablicą z numerem startowym.
- W zawodach, w których nie ma możliwości pomiaru czasu poszczególnych okrążeń zawodnik, który popełnił falstart będzie w klasyfikacji danego wyścigu przesunięty o trzy miejsca w dół.
- 22.9. W przypadku łamania procedury startowej, Kierownik Wyścigu występując jako sędzia faktu może wstrzymać procedurę startu, używając czerwonej flagi oraz zastosować karę względem winnych, zgodnie z RSK lub RZK.
- Pola startowe będą ustawione według pierwotnej procedury. Wszyscy zawodnicy obecni w strefie startowej lub napraw mogą wystartować do nowego okrążenia formującego.
- 22.10. W przypadku ex- aequo w wyścigu, w którym nałożono karę falstartu, zawodnik ukarany jest sklasyfikowany za zawodnikiem nie ukarany, a posiadającym tę samą liczbę punktów.

## 23. 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.

- 23.1. Organizator jest zobowiązany do pokazywania zawodnikom liczby pozostałych do przejechania okrążeń i numeru startowego zawodnika prowadzącego.

- 23.2. Wzdłuż trasy, przed łukami i miejscami kolizyjnymi ustawieni są Sędziowie Wirażowi, którzy są sędziami faktu. Obserwują dokładnie wyścig. O wszelkich nie sportowych zachowaniach zawodników podczas wyścigu informują Startera. Formę składania informacji ustala Starter.
- Mają do dyspozycji następujące flagi: dwie żółte, zieloną, niebieską, czerwoną oraz w pasy żółto-czerwone za pomocą, których informują zawodników o zdarzeniach na torze, oraz żółtą tablicę z czarnym napisem „SLOW”.

#### **24. Zachowanie na trasie - obowiązki zawodników**

- 24.1. Podczas wyścigu i treningów w karcie może znajdować się tylko zgłoszony zawodnik z odpowiednim numerem startowym i identyfikatorem.
- 24.2. Starter 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.
  - zawodnik nie może otrzymać żadnej pomocy na trasie podczas rozgrywania wyścigu, nawet w (DEPO), do którego musi dotrzeć bez żadnej pomocy,
  - podczas trwania wyścigu zawodnik zatrzymujący się na trasie powinien zjechać na bok trasy i natychmiast usunąć z niej kartę, tak by nie stwarzać niebezpieczeństwa i nie utrudniać jazdy innym zawodnikom oraz pozostać przy nim do zakończenia wyścigu.
  - 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.
  - zawodnik, który wypadł z trasy lub ją skrócił i wracając na nią uzyskał lepsze miejsce lub zmniejszył dystans do zawodników jaki ich dzielił przed tym zdarzeniem zostaje ukarany karą 10 sek.
  - powtarzanie poważnych błędów lub ewidentny brak panowania nad kartem (takie jak opuszczanie toru) może spowodować wykluczenie danych zawodników z wyścigu,
  - 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,
  - po ogłoszeniu wyścigu mokrego wszyscy zawodnicy muszą przed startem założyć na wszystkie koła opony „deszczowe”. Dotyczy to także treningów.
  - wyścig „mokry” ogłasza się i odwołuje decyzją Sędziego Głównego.
- W kategoriach międzynarodowych (KF, KF Junior, KZ2) zawodnicy na nawierzchni mokrej mogą startować na ogumieniu „slick” lub „deszczowym”. Jeżeli Starter stwierdzi, że zawodnik jadący na oponach „slick” jedzie niebezpiecznie, może go usunąć z wyścigu za pomocą flagi czarnej.
- 24.3. Za zachowanie mechanika odpowiedzialność ponosi zawodnik, który go zgłasza i on może zostać ukarany upomnieniem, wykluczeniem z wyścigu, zawodów, grzywną finansową lub inną karą przewidzianą w RSK. Nałożona kara musi być zakomunikowana zawodnikowi i kierownikowi jego zespołu. Rodzice lub prawni opiekunowie przebywający na zawodach mają status mechanika i nie mogą w żadnych sprawach interweniować u władz zawodów.
- 24.4. Wyścig kończy się z chwilą przejechania przednimi kołami linii mety przez pierwszego zawodnika, który musi ukończyć wymaganą liczbę okrążeń i zostanie mu pokazana flagą 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 Zamkniętego Parku Maszyn poprzez wagę i Park Serwisowy Mety.
- Nieprzerwany bieg przez Startera nie może być powtórzony.
- 24.5. Każde wykluczenie z wyścigu powoduje nie zaliczenie przejechanych okrążeń. Zawodnik otrzymuje 0 (zero) punktów, jak by nie wystartował do danego wyścigu. Jeżeli nastąpiło wykluczenie z zawodów, to zawodnik nie może być w tych zawodach sklasyfikowany.
- Jeżeli nastąpiło wykluczenie z któregośkolwiek wyścigu, to zawodnik nie może być w tym wyścigu sklasyfikowany.
- 24.6. Runda, w której zawodnik otrzymał karę wykluczenia z zawodów nie może być zaliczana do jednej z odrzuconych rund, którą odejmuje się z ogólnej ilości, w której zawodnik uzyskał najgorszy wynik lub nie startował.
- 24.7. Protesty na decyzje Kierownika Wyścigu (startera) nie będą przyjmowane.

#### **24.8. Wyprzedzanie**

- 24.8.1. 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 na jazdy zygzakiem lub zmianę trajektorii, aby uniemożliwić

uzasadniony manewr wyprzedzania podjęty przez zawodnika wyprzedzającego.

Zawodnik dublowany musi zwolnić i umożliwić wyprzedzenie go.

24.8.2. Jeżeli zawodnik doganianego karta nie zauważa, że inny zawodnik chce go wyprzedzić, sędzia(owie) wirażowi muszą udzielić mu ostrzeżenia poprzez machanie flagą niebieską, aby ustąpił miejsca i nie utrudniał wyprzedzania.

Każdy zawodnik, który nie zastosuje się do flagi niebieskiej może zostać ukarany przez startera.

Systematyczne i powtarzające się wykroczenia mogą spowodować wykluczenie zawodników naruszających przepisy z wyścigu.

24.8.3. 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.

Manewry mogące przeszkadzać innym zawodnikom, takie jak przedwczesna lub niebezpieczna zmiana kierunku, więcej niż jednokrotna zmiana kierunku, umyślne zgromadzenie pojazdów na zewnątrz lub wewnątrz zakrętu lub każda inna niebezpieczna zmiana kierunku są bezwzględnie zabronione. Powtarzanie niebezpiecznej jazdy może spowodować wykluczenie z wyścigu.

24.8.4. Każdy manewr blokowania, będący dziełem jednego lub kilku zawodników mających lub nie, wspólny interes, jest zabroniony. Zezwala się kilku kartom na stałą jazdę na czele lub zastosowanie formacji wachlarzowej pod warunkiem, że żaden inny kart nie chce ich wyprzedzić. W przeciwnym przypadku, będzie pokazana zawodnikom flaga niebieska.

24.8.5. Kara nakładana na zawodników nie stosujących się do flagi niebieskiej jest także nakładana na zawodników, którzy blokują cześć toru i będzie bardziej surowa za systematyczne blokowanie. Taka sama kara jest nakładana na zawodników, którzy jadą zygzakiem po torze, aby uniemożliwić innym zawodnikom ich wyprzedzenie.

24.8.6. Powtarzanie poważnych błędów lub ewidentny brak panowania nad kartem (takie jak opuszczenie toru) może spowodować wykluczenie danych zawodników.

24.8.7. Podczas zawodów zawodnicy mogą wykorzystywać wyłącznie jezdnię toru.

24.8.8. Kary mogą być nałożone na zawodnika, który popycha innego zawodnika.

#### 24.9. Zatrzymanie karta podczas wyścigu.

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

24.9.2. W przypadku, gdy zawodnik był zmuszony do zatrzymania swojego karta, czy to nieumyślnie czy też z innych powodów, kart musi być usunięty z toru możliwie najszybciej, aby jego obecność nie stwarzała niebezpieczeństwa lub hamowała wyścigu.

Jeżeli kierowca nie ma możliwości usunięcia swojego karta z miejsca stwarzającego niebezpieczeństwo, do obowiązków sędziów wirażowych lub innych sędziów należy udzielenie pomocy.

24.9.3. Każde tankowanie na samym torze jest zabronione pod karą natychmiastowego wykluczenia.

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

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

24.9.6. Każdy kart pozostawiony na torze przez swojego zawodnika, nawet chwilowo, zostanie uznany za wycofany z wyścigu. Kart, który został pozostawiony chwilowo przez zawodnika podczas zatrzymania wyścigu nie jest uważany za pozostawiony.

#### 24.10. Wjazd do boksów (lub strefy napraw lub parku serwisowego)

24.10.1. Strefa zwana wyhamowania stanowi część strefy boksów.

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

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

24.10.4. Z wyjątkiem siły wyżej (uznanej przez Zespół Sędziów Sportowych zawodów), przekroczenie w jakimkolwiek kierunku linii odgraniczającej strefę wyhamowania i to jest zabronione.

## **25. Incydenty w czasie wyścigów**

Incydentem nazywa się fakt, albo serie faktów dotyczący zawodnika lub wielu zawodników, które stwierdził Starter 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 Zawodów Kartingowych lub Regulaminu Sportu Kartingowego,
- wykonał przedwczesny start,
- nie przestrzegał znaków dawanych flagami,
- spowodował fałstart,
- 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.

Kary za spowodowanie incydentu są przewidziane w Rozdziale 8 RSK „ Dyscyplina w sporcie karingowym” i w RZK na dany rok.

## 26. Przerwanie wyścigu lub treningu.

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, Starter pokaże czerwoną flagę na linii startu. Jednocześnie będą pokazane czerwone flagi na stanowiskach Sędziów Wirażowych, w które zostali wyposażeni. Decyzja o zatrzymaniu wyścigu lub treningu może być podjęta wyłącznie przez Startera.

### Sposób postępowania podczas przerwania treningu lub wyścigu:

26.1.1. Przerwanie treningów zapoznawczych i regulacji gaźników:

- wszystkie karty zmniejszają swoją prędkość i powoli zjeżdżają na linię startu – mety, wszystkie unieruchomione na torze, które nie mogą brać udziału 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 na daną serię treningu, a czasem wykorzystanym do chwili przerwania treningu.

26.1.2. Przerwanie treningów oficjalnych:

- 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 Zamkniętego Parku Maszyn,
- dla tej grupy zawodników trening będzie wznowiony po usunięciu przeszkody,
- czas treningu będzie taki, ile wynosi różnica między czasem zaplanowanym na daną serię treningu, a czasem wykorzystanym do chwili przerwania treningu,
- trening oficjalny mogą kontynuować tylko zawodnicy, którzy znajdowali się na torze w chwili przerwania treningu oraz zawodnicy, którzy w danej serii treningu nie wyjechali jeszcze na tor.

26.1.3. Przerwanie biegów eliminacyjnych:

- wszystkie karty natychmiast zmniejszają swoją prędkość i powoli zjeżdżają na linię startu mety, przy czym:
- klasyfikacja biegu będzie klasyfikacją podczas okrążenia poprzedzającego podanie znaku przerwania wyścigu,
- karty i samochody pomocy mogą wjechać na tor,
- tor może być całkowicie zamknięty z przyczyny zaistniałego wypadku,
- procedura, która będzie zastosowana jest uzależniona od liczby pełnych okrążeń, które zostały wykonane przez zawodnika prowadzącego bieg, zanim został podany znak przerwania wyścigu,
- mniej niż 75% odległości przewidzianej dla danego biegu (zaokrąglone do pełnej najwyższej liczby okrążeń) Jeżeli zostanie powtórzony wyścig stosuje się przepis pkt. 26.3.
- 75% lub więcej odległości przewidzianej dla danego biegu (zaokrąglone do pełnej najwyższej liczby okrążeń), kiedy kart prowadzący przekroczył linię mety okrążenia poprzedzającego, przerwanie wyścigu, wówczas karty zostaną skierowane do Parku Zamkniętego i bieg zostanie uznany za zakończony.

26.1.4. Przerwanie wyścigu:

- wszystkie karty natychmiast zmniejszają swoją prędkość i zjeżdżają na linię start – mety, przy czym:
- klasyfikacją biegu będzie klasyfikacja podczas okrążenia poprzedzającego podanie znaku przerwania biegu,
- karty i samochody pomocy mogą wjechać na tor,
- tor może być całkowicie zamknięty z przyczyn zaistniałego wypadku,
- procedura, która będzie zastosowana jest uzależniona od liczby pełnych okrążeń, które zostały wykonane przez zawodnika prowadzącego bieg, zanim został podany znak przerwania wyścigu,
- mniej niż 75% odległości przewidzianej dla danego biegu (zaokrąglone do pełnej najwyższej liczby okrążeń). Jeżeli zostanie powtórzony wyścig stosuje się przepis pkt 26.3.
- 75% lub więcej odległości przewidzianej dla danego biegu (zaokrąglone do pełnej najwyższej liczby okrążeń), kiedy kart prowadzący przekroczył linię mety okrążenia poprzedzającego przerwania wyścigu, wówczas karty zostaną skierowane do Parku Zamkniętego i bieg zostanie uznany za zakończony.

26.2. 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 będzie bieg powtórzony stosuje się przepis pkt. 26.3. Przypadek A.

Przypadek B: więcej niż dwa okrążenia, lecz mniej niż 75% odległości przewidzianej dla danego biegu (zaokrąglone do pełnej najwyższej liczby okrążeń). Jeśli będzie bieg powtórzony stosuje się przepis pkt. 26.3. Przypadek B. w przeciwnym razie zostanie przyznana połowa punktów.

Przypadek C: 75% lub więcej odległości przewidzianej dla danego biegu (zaokrąglone do pełnej najwyższej liczby okrążeń). Karty zostaną skierowane bezpośrednio do Parku Zamkniętego i bieg będzie uznany za zakończony. Zostanie przyznana pełna liczba punktów.

### 26.3. Ponowny start do biegu ( w biegach eliminacyjnych lub w biegach fazy finałów).

Zezwala się na prace przy kartach jedynie w Zamkniętym Parku Maszyn, łącznie z dostarczeniem do tego parku wyposażenia zapasowego (wyłącznie tego, które dotyczy podwozi i / lub silników). Zezwala się na uzupełnienia paliwa.

Przypadek A: jeśli zostały wykonane mniej niż dwa okrążenia, ponowny start będzie powtórzony w ciągu 30 minut od chwili pokazania czerwonej flagi (przerwanie biegu) wraz z pełną procedurą startową. Długość nowego biegu będzie taka sama, jak przewidziana dla biegu przerwane. Poprzedni start zostaje unieważniony i uważany za nie odbyty. Pola startowe będą identyczne jak dla biegu przerwane. Zawodnicy, którzy przekroczyli linię mety podczas okrążenia poprzedzającego przerwanie wyścigu i ci, którzy znajdowali się w strefie napraw (DEPO), kiedy została pokazana czerwona flaga, będą dopuszczeni do ponownego startu na tym samym karcie. Miejsca nie zajęte na polu startowym pozostaną wolne.

Przypadek B: jeśli zostały wykonane więcej niż dwa okrążenia ponowny start odbędzie się w ciągu 30 minut od chwili pokazania czerwonej flagi (przerwanie biegu) wraz z pełną procedurą startową. Długość nowego biegu będzie równa różnicy pomiędzy przewidzianą w Regulaminie Szczegółowym Zawodów liczbą okrążeń i liczbą okrążeń wykonanych. Zawodnicy, którzy przekroczyli linię mety podczas okrążenia poprzedzającego przerwanie wyścigu i ci, którzy znajdowali się w DEPO, ( za wyjątkiem biegów finałowych) w momencie pokazania czerwonej flagi, będą dopuszczeni do ponownego startu na tym samym karcie.

Miejsca na polach startowych będą ustalone na podstawie kolejności na końcu okrążenia poprzedzającego przerwanie wyścigu.

## 27. Neutralizacja biegu kwalifikacyjnego lub wyścigu

- 27.1. Dyrektor Zawodów lub Kierownik Wyścigu może zdecydować o neutralizacji biegu kwalifikacyjnego lub wyścigu. Procedura ta jest stosowana tylko w przypadku zakłóceń na torze lub, gdy zawodnicy lub osoby urzędowe są narażeni na bezpośrednie niebezpieczeństwo fizyczne w sytuacji nie usprawiedliwiającej jednakże do zatrzymania biegu kwalifikacyjnego lub wyścigu.
- 27.2. Kiedy zostanie wydane polecenie neutralizacji biegu kwalifikacyjnego lub wyścigu, wszystkie stanowiska wirażowych machając flagę żółtą, pokazują tablicę „SLOW” („POWOLI”) (tablica żółta z czarnym napisem „SLOW”), które są pokazywane do końca neutralizacji. Migające światła żółte są zapalone na wysokości linii start – meta.
- 27.3. Wszystkie ścigające się karty muszą zająć pozycję w rzędzie za kartem znajdującym się na czele i absolutnie zabronione jest wyprzedzanie. Wyprzedzanie karta będzie dozwolone wyłącznie wtedy, gdy kart zwolnił z powodu poważnego defektu.
- 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.
- 27.5. Podczas neutralizacji karty mogą wjeżdżać do strefy napraw (DEPO), ale mogą powracać na tor tylko za zgodą sędziego. Kart powracający na tor porusza się z umiarkowaną prędkością do czasu, gdy osiągnie koniec kolumny kartów znajdujących się za kartem na czele.
- 27.6. Gdy Dyrektor Zawodów lub Kierownik Wyścigu zdecyduje o zakończeniu neutralizacji, spowoduje zgaszenie migających żółtych świateł, co jest sygnałem dla zawodników, że wyścig zostanie wznowiony po następnym przekroczeniu linii startu. Podczas tego ostatniego okrążenia neutralizacyjnego, tablice „SLOW” („POWOLI”) są utrzymywane, a flagi żółte pokazywane nieruchomo.
- 27.7. W tym momencie, kart znajdujący się na czele utrzymuje nadawanie tempa, z umiarkowaną prędkością. Wznowienie wyścigu jest sygnalizowane przez Dyrektora Zawodów lub Kierownika Wyścigu za pomocą wymachiwania zieloną flagą na wysokości linii startu. Dopóki karty nie przekroczą linii startu po zakończeniu neutralizacji biegu kwalifikacyjnego lub wyścigu, zabronione jest wyprzedzanie. Po minięciu linii startu, gdzie jest ruchomo pokazywana flaga zielona przez Dyrektora Zawodów lub Kierownika Wyścigu, zawodnicy mogą przyspieszać dopiero na wysokości żółtej linii poprzedzającej linię startu.
- 27.8. Każde okrążenie pokonane w czasie neutralizacji liczy się jako okrążenie wyścigowe.
- 27.9. Jeżeli wyścig kończy się gdy trwa neutralizacja, kartom pokazuje się flagę z szachownicą zgodnie z normalną procedurą. Wyprzedzanie będzie dozwolone wyłącznie, gdy kart zwolnił z powodu poważnego defektu

## 28. Zawodnicy zdublowani

Zawodnik zdublowany zostaje wycofany z wyścigu przez pokazanie mu chorągiewki 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 biegu.



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 ).

## **29. Meta.**

- 29.1. Znak zakończenia biegu będzie podany na linii mety wówczas, kiedy kart prowadzący wyścig pokona całkowitą założoną odległość przewidzianą dla danego wyścigu.
- 29.2. Jeśli znak zakończenia biegu będzie podany z innych przyczyn niż przewidziane w pkt. 29.1. kiedy prowadzący kart nie wykonał przewidzianej liczby okrążeń, bieg będzie uznany za zakończony, wówczas kiedy prowadzący kart przekroczy linię mety po raz ostatni, zanim został podany znak zakończenia wyścigu.
- 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.
- 29.4. Aby dotarcie do mety mogło być uznane za prawidłowe, zawodnik musi przekroczyć linię mety siedząc za kierownicą swojego karta.

## **30. Procedura ważenia.**

- 30.1. Po treningach oficjalnych, biegach eliminacyjnych i biegach fazy finałów każdy kart przekraczający linię mety będzie ważony. 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.  
Procedura ważenia opisana jest w Rozdziale 4 RSK

## **31. Badanie techniczne po wyścigach**

- 31.1. Po treningu oficjalnym oraz po każdym biegu eliminacyjnym oraz przedfinałowym i finałowym wszystkie karty biorące udział w wyścigu muszą być umieszczone w Zamkniętym Parku Maszyn aż do wyczerpania czasu na składanie protestów.
- 31.2. Po treningu oficjalnym wszystkie silniki zostaną zaplombowane (także silnik zgłoszony do zawodów, ale nie użyty w treningu oficjalnym). Po każdym biegu wszystkie karty po sprawdzeniu plomb zostaną zwolnione z Parku Zamkniętego. W przypadku braku plomby lub jej zarwania zawodnik zostanie wykluczony z danego biegu. Po biegu finałowym lub 4-tym wyścigu strefy finałowej karty muszą być umieszczone w Parku Zamkniętym.
- 31.3. Z plombowania silników zwolniona jest kategoria Popularna 125.
- 31.4. W Zamkniętym Parku Maszyn muszą być również umieszczone karty, które nie brały udziału w wyścigu, ale ustawione były na polach przedstartowych do tego wyścigu.
- 31.5. Komisja Techniczna może przeprowadzić kontrolę zgodności z regulaminem dowolnej liczby kartów z każdej kategorii. Stwierdzone przez Komisję Techniczną niezgodności sprzętu z regulaminem spowodują wykluczenie z biegu lub zawodów.
- 31.6. Po ogłoszeniu wyników prowizorycznych danego wyścigu Komisja Techniczna ma obowiązek przeprowadzenia kontroli zgodności z regulaminem co najmniej pięciu kartów tych, które zajęły trzy pierwsze miejsca w końcowej klasyfikacji biegu oraz minimum dwóch innych wybranych w dowolny sposób w każdej z kategorii.
- 31.7. Z chwilą umieszczenia kartów w Zamkniętym Parku Maszyn wykonywanie jakichkolwiek czynności przy nich jest niedozwolone. Karty będą mogły być zabrane z Parku Zamkniętego dopiero po zwolnieniu przez Kierownika Komisji Technicznej i Dyrektora zawodów.
- 31.8. Zawodnicy zobowiązani są wykonać wszystkie prace przy kartach (np. rozebranie 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 może dokonać zgłoszony mechanik w obecności zawodnika.  
W Parku Zamkniętym, Parku Serwisowym Startu, Parku Serwisowym Mety, na polach przedstartowych i polach startowych oraz w Depo każdemu zawodnikowi może towarzyszyć tylko jeden mechanik.
- 31.9. Na żądanie Sędziego Technicznego zawodnik musi przedstawić Kartę Homologacyjną lub Techniczną CIK-FIA ( w przypadku braku Karty Technicznej PZM), a także dostarczyć określony wzorzec lub część potrzebną do badania technicznego.
- 31.10. W przypadku protestów po biegu przedfinałowym lub finałowym, Wyścigu I, II, III lub IV i zapowiedziach odwołań do GKSK ustala się następujące zasady postępowania:  
- jeżeli protesty i zapowiedzi odwołań dotyczą sprzętu, zostaje on zaplombowany i sprawdzony po biegu finałowym. Naprawy tego sprzętu mogą być przeprowadzone tylko w obecności przedstawiciela Komisji Technicznej.  
Zawodnik startuje w kolejnym biegu z przysługującego mu pola startowego.  
Jeżeli odwołanie zostanie rozpatrzone pozytywnie dla zawodnika, zostaje on sklasyfikowany zgodnie z

zajętym miejscem w zawodach.

W przeciwnym wypadku zawodnik otrzymuje karę wykluczenia z zawodów.

- powyższe ustalenia obowiązują odpowiednio dla biegów eliminacyjnych i repasaży.

- 31.11. Sprawdzeniu podczas zawodów podlega również paliwo i olej stosowany do silnika.
- 31.12. Paliwo powinno być typu handlowego, bezołowiowe, pochodzące ze stacji paliw o maksymalnej liczbie oktanowej 98 bez żadnych dodatków.
- 31.13. 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.
- 31.14. W każdej chwili Sędzia Techniczny może zbadać mieszankę paliwa z olejem znajdującą się w zbiorniku karta za pomocą przyrządu lub inną metodą zaakceptowaną przez GKSK. W przypadku stwierdzenia po treningu oficjalnym lub biegu używania przez zawodnika mieszanki paliwa z olejem niezgodnej z RSK i RZK zostanie on wykluczony z zawodów. Decyzja Sędziego Głównego w tym zakresie jest ostateczna i nie podlega procedurze odwoławczej do GKSK.
- 31.15. Procedura sprawdzania paliwa opisana jest w rozdziale 4 Regulaminu Sportu Kartingowego.
- 31.16. 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.  
Niezdolność w tym zakresie spowoduje wykluczenie zawodnika z danej fazy zawodów.

### **32. Kontrola głośności**

W celu zmniejszenia hałasu obowiązuje stosowanie skutecznych tłumików.

- 32.1. Dla wszystkich klas - obowiązuje wartość graniczna hałasu: 107,5 dB/A + 3 dB/A tolerancji, mierzonego dla silnika pracującego z pełnym obciążeniem. Podczas zawodów mogą być w każdej chwili przeprowadzone kontrole głośności. Każde odstępstwo stwierdzone podczas niespodziewanej kontroli prowadzi bezwzględnie do wykluczenia zawodnika z wyścigu.
- 32.2. Nie dokonanie pomiaru głośności na zawodach zgodnie z regulaminem, będzie podstawą do nałożenia kary określonej w Rozdziale 8 Regulaminu Sportu Kartingowego i nie uznania przeprowadzonych zawodów za rundę danego cyklu rozgrywek.  
Przed pomiarami oficjalnymi (np. w trakcie treningu lub o wyznaczonym czasie) należy dokonać kontrolnego pomiaru głośności.  
Dostęp do stanowiska pomiarowego jest zabroniony wszystkim osobom nieupoważnionym.  
Informowanie zawodników o wynikach pomiaru kontrolnego jest obowiązkowe.
- 32.3. Sposób dokonywania pomiaru głośności opisany jest w rozdziale 4 Regulaminu Sportu Kartingowego.

### **33. Badanie lekarskie i kontrola antydopingowa**

- 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.
- 33.2. Każdy zawodnik zobowiązany jest poddać się badaniu antydopingowemu i antyalkoholowemu na wniosek Dyrektora zawodów lub Sędziego Głównego zawodów.
- 33.3. Szczegółowe przepisy w tej sprawie zawarte są w Regulaminie Medycznym PZM.

### **34. Oznakowanie zawodników i mechaników**

Zawodnicy i mechanicy mają obowiązek noszenia plaketek identyfikacyjnych, przygotowanych przez kluby macierzyste w/g wzoru ustalonego przez GKSK, przez cały czas trwania zawodów.

### **35. Oznakowanie osób urzędowych i nieurzędowych**

Wszystkie osoby pełniące jakąkolwiek funkcję na zawodach zobowiązane są posiadać plaketki identyfikacyjne przygotowane przez organizatora według wzoru opracowanego przez GKSK.

Obowiązek taki mają również przedstawiciele prasy i mediów.

### **36. Klasyfikacja**

- 36.1. Po zakończeniu wszystkich wyścigów Komisja Obliczeń i Chronometrażu sporządza listy w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej, które to stanowią wyniki zawodów.
- 36.2. Klasyfikacja ogólna  
W cyklu zawodów typu mistrzowskiego składających się z pewnej liczby rund lub serii, wynik ustala się na podstawie sumy punktów uzyskanych we wszystkich rundach lub też tylko ich części.  
Liczba rund lub wyścigów, których wyniki liczą się do klasyfikacji ogólnej podaje Regulamin Zawodów Kartingowych na dany rok.



### 36.3. 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,

36.4. Lista wyników po ogłoszeniu i podpisaniu przez Sędziego Głównego jest dokumentem oficjalnym. Jako dokument oficjalny lista wyników nie może ulec żadnym zmianom. Wyjątek stanowiąc mogą ujawnione po ogłoszeniu listy wyników, kary zawieszenia lub dyskwalifikacji zawodnika przez kompetentną Komisję Kartingową za nieprzestrzeganie niniejszego Regulaminu Sportu Kartingowego i RZK.

### 37. Ex-aequo

- 37.1. W przypadku równej liczby punktów uzyskanych przez dwóch lub więcej zawodników w zawodach przy ustalaniu wyniku ogólnego decyduje;
- A/ większa liczba lepszych miejsc,
  - B/ lepsze miejsce w bezpośrednim spotkaniu z zawodnikami posiadającymi tę samą liczbę punktów,
  - C/ czas treningu oficjalnego,
  - D/ w razie dalszej równości, wynik przyznaje się ex-aequo.

### 38. Protesty

- 38.1. Każdy protest musi być zgłoszony na piśmie i poparty kaucją zwrotną w przypadku uznania protestu. Wysokość kaucji określa RZK na dany rok. Prawo do składania protestów przysługuje każdemu zawodnikowi startującemu w danych zawodach na ręce Dyrektora zawodów. Protesty składane bez kaucji nie będą rozpatrywane.
- 38.2. 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 oficjalnego, względnie jeśli na zawodach nie jest przeprowadzony trening oficjalny, to przed startem do pierwszego wyścigu,
  - B/ nieprawidłowości w dokonaniu odbioru technicznego - natychmiast po dokonaniu odbioru technicznego,
  - C/ niezgodności z regulaminem sprzętu innego zawodnika – 10 min. po zakończeniu treningu oficjalnego lub wyścigu.
  - D/ klasyfikacji w treningu oficjalnym, kolejności startu i pól startowych - w ciągu 10 minut po ogłoszeniu wyników treningu oficjalnego i ustaleniu pól startowych,
  - E/ wyników prowizorycznych i klasyfikacji zawodników w zawodach - w ciągu 30 minut po ogłoszeniu wyników prowizorycznych (nieoficjalnych)
- 38.3. Protest powinien być w zasadzie poprzedzony prośbą o wyjaśnienie, lecz nie wpływa to na przedłużenie czasu przewidzianego na składanie protestu.
- 38.4. Nie dopuszcza się składania protestów przeciw decyzjom wydanym przez Sędziego Głównego zawodów, Zespołu Sędziów Sportowych, Startera oraz sędziów faktu (Sędziów Wirażowych).
- 38.5. Prawo do protestu przysługuje wyłącznie zawodnikowi, nie mniej jednak osoba urzędowa (sędzia) ma obowiązek zareagować z urzędu nawet w przypadku, jeśli protesty nie zostały wniesione.
- 38.6. Zespół Sędziów Sportowych rozpatruje dany protest i wydaje decyzję.
- 38.7. Nie dopuszcza się składania protestów 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.
- 38.8. Protesty na decyzje Startera nie będą przyjmowane.
- 38.9. Pojedynczy protest w stosunku do więcej niż jednego zawodnika nie będzie przyjmowany.
- 38.10. Protesty składane na sprzęt muszą obowiązkowo dokładnie być sprecyzowane, w innym przypadku nie będą rozpatrywane (muszą wskazywać konkretny podzespół karta)
- 38.11. Kierownik zespołu zgłoszony przez zawodników ma prawo składania protestów i odwołań w sprawach związanych z klasyfikacją zespołową.
- 38.12. Jeśli zostanie uznane, że składający protest działał w złej wierze, Zespół Sędziów Sportowych może nałożyć na niego jedną z kar przewidzianych w niniejszym Regulaminie Sportu Kartingowego.

### 39. Postępowanie przy rozpatrywaniu protestów

- 39.1. Każdy protest rozpatrywany jest przez trzyosobowy Zespół Sędziów Sportowych w skład, którego wchodzi: Sędzia Główny zawodów i Asystent Sędziego Głównego. W zespole tym udział biorą również Dyrektor zawodów, Starter, Kierownik Komisji Technicznej i Kierownik Komisji Obliczeń, w zależności od tego, czego dany protest dotyczy.
- 39.2. Każdy protest złożony podczas zawodów powinien być rozstrzygnięty przez Zespół Sędziów po wysłuchaniu składającego protest oraz jeśli zachodzi potrzeba - świadków. Przesłuchanie protestującego i wszystkich zaangażowanych stron musi odbywać się tak szybko jak to możliwe po złożeniu protestu. W przypadku nieobecności strony zainteresowanej lub jej świadków decyzja może być wydana zaocznie.

Jeśli decyzja nie może zapaść bezpośrednio po przesłuchaniu zainteresowanych, strony muszą zostać poinformowane o miejscu i czasie wydania orzeczenia.

- 39.3. Decyzja w sprawie protestu jest obowiązująca dla obu stron z zastrzeżeniem prawa odwołania się. Wchodzi ona w życie z chwilą ogłoszenia i pozostaje w mocy o ile nie będzie zmieniona przez władze nadrzędne.
- 39.4. Orzeczenie powinno zawierać decyzję w sprawie ewentualnego zwrotu kaucji oraz kosztów wynikających z protestu. Jeżeli protest został odrzucony, a osoba broniąca się poniosła koszty związane z nim, to koszty te obciążają składającego protest, natomiast kaucja zostaje przekazana do kasy organizatora zawodów.
- 39.5. Każdy protest, którego uznanie może spowodować zmianę w klasyfikacji, powoduje utrzymanie ogłoszonych wyników jako prowizorycznych oraz wstrzymania ceremonii zakończenia zawodów w danej kategorii - do czasu wydania ostatecznej decyzji.
- 39.6. W przypadku, kiedy uznanie protestu mogłoby wprowadzić zmiany do części klasyfikacji, pozostała część może być ogłoszona jako wyniki oficjalne.
- 39.7. Jeżeli Zespół Sędziów uzna, że składający protest zawodnik działał w złej wierze może protest odrzucić i nałożyć karę przewidzianą w rozdz.8 niniejszego Regulaminu Sportu Kartingowego.
- 39.8. W przypadku protestów po treningu oficjalnym lub wyścigu i zapowiedziach odwołań do GKSK ustala się następujące zasady postępowania:
- 39.8.1. Jeżeli protesty i zapowiedzi odwołań dotyczą sprzętu, zostaje on zaplombowany i sprawdzony po ostatnim biegu w danych zawodach. Naprawy tego sprzętu mogą być przeprowadzone tylko w obecności przedstawiciela Komisji Technicznej. Zawodnik startuje w następnym z miejsca wynikającego z przyjętego systemu zawodów.. Jeżeli protest zostanie rozpatrzony pozytywnie dla zawodnika, miejsce zajęte zostaje uznane i zaliczone do wyników tej rundy. W przeciwnym przypadku 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.
- 39.8.2. 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. Powyższe ustalenia wymienione w pkt.39.8. obowiązują odpowiednio w biegach eliminacyjnych oraz po treningu oficjalnym.

#### **40. Prawo do odwołania.**

- 40.1. Każdemu zawodnikowi, którego dotyczy decyzja Zespołu Sędziów przysługuje prawo odwołania się do GKSK lub OKSK w przypadku zawodów krajowych określonej rangi. Decyzja tych Komisji PZM jest ostateczna. Odwołanie może być składane jedynie w przypadku negatywnego rozpatrzenia zgłoszonego protestu na zawodach.
- 40.2. Zainteresowany zawodnik pod rygorem utraty prawa do odwołania - zobowiązany jest w ciągu 20 minut od wydania decyzji zgłosić w formie pisemnej do Sędziego Głównego zawodów zapowiedź odwołania od tej decyzji, dołączając kaucję w wysokości ustalonej w Regulaminie Zawodów Kartingowych na dany rok. Kwota ta przepada, o ile odwołujący się nie nada dalszego biegu swej zapowiedzi w terminie 2 dni (decyduje data stempla pocztowego). Odwołanie może być wniesione również faksem lub innym elektronicznym środkiem łączności za potwierdzeniem wysyłki.
- 40.3. Tryb i forma składania odwołań od decyzji Zespołu Sędziów zawarta jest w rozdz. 8 Ramowego Regulaminu Sportu Kartingowego.

#### **41. Powtórzenie i unieważnienie zawodów.**

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

#### **42. 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 zawodów,
- sprawozdanie obserwatora GKSK lub OKSK, jeżeli był delegowany.
- sprawozdanie Sędziego Głównego zawodów.

#### **43. Flagi sygnalizacyjne.**

Sygnalizowanie flagami może być wykonywane przez Kierownika Wyścigu (Startera), Asystenta Startera, Sędziów Wirażowych, Kierownika Toru i Kierownika Parku Maszyn.

##### **43.1. 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 treningów oficjalnych.

##### **43.2. Flaga czerwona.**

Należy ją pokazywać na linii startu, kiedy została podjęta decyzja o zatrzymaniu serii treningów lub wyścigu. Czerwona flaga jest używana przez Startera lub upoważnionego sędziego wyłącznie dla przerwania treningu lub wyścigu oraz do zamknięcia toru.

Flaga ta jest również pokazywana przez Sędziów Wirażowych.

#### 43.3. Flaga z szachownicą czarno – białą:

Flagę tą używa się poprzez machanie, oznacza ona koniec serii treningów lub wyścigu.

#### 43.4. 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 Zamkniętego Parku Maszyn. 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 Startera i zawodnik, którego dotyczy musi po zakończeniu biegu zgłosić się do Startera, który powiadomi go o podjętej w stosunku do niego decyzji.

#### 43.5. Flaga czarna z pomarańczowym kołem (o średnicy 40cm).

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.

#### 43.6. Flaga czarno – biała podzielona po przekątnej pokazywana jest razem z tablicą z numerem startowym. Może być pokazana konkretnemu zawodnikowi tylko jeden raz w czasie biegu.

Stanowi ona ostrzeżenie, że zawodnik zachowuje się w sposób niesportowy.

Trzy powyższe flagi (wymienione w pkt.43.4; 43.5; 43.6) powinny być pokazywane nieruchomo wraz z czarną tablicą z białym numerem kierowcy, którego te polecenia dotyczą.

Te flagi mogą też być pokazywane w innych miejscach niż linia startu, jeśli Dyrektor zawodów lub Starter uzna to za stosowne. Zazwyczaj decyzja o pokazywaniu flag należy do Startera, również może być podjęta na polecenie Sędziego Głównego i Dyrektora zawodów, celem zastosowania sankcji regulaminowych.

#### 43.7. 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 to przewiduje Regulamin Szczegółowy Zawodów.

#### 43.8. Flaga żółta.

Jest to sygnał niebezpieczeństwa, który powinien być pokazywany zawodnikom na dwa sposoby o następującym znaczeniu:

- machanie jedną flagą: zmniejszyć szybkość jazdy, nie wyprzedzać. Wystąpiło niebezpieczeństwo na obrzeżu toru lub na torze.

- kiedy zostanie wydane polecenie neutralizacji biegu kwalifikacyjnego lub wyścigu, wszystkie stanowiska wirażowych pokazują machając flagę żółtą i tablicę „SLOW” („POWOLI”) (tablica żółta z czarnym napisem „SLOW”), które są pokazywane do końca neutralizacji

W normalnych warunkach żółte flagi 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.

#### 43.9. 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.

#### 43.10. Flaga niebieska:

Należy nią machać pokazując zawodnikowi, że będzie wyprzedzany przez zawodnika prowadzącego (dublowany).

#### 43.11. Flaga biała:

Używana przez machanie dla zasygnalizowania zawodnikowi, że w strefie kontrolowanej przez to stanowisko nadzorowania znajduje się pojazd znacznie wolniejszy.

#### 43.12 Flaga zielona:

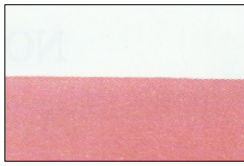
Powinna być użyta, aby pokazać, że tor jest wolny i powinna być użyta przez machanie na stanowisku sędziów wirażowych natychmiast po zlikwidowaniu zagrożenia powodującego konieczność użycia jednej lub kilku flag żółtych.

Może być również sygnałem startu do okrążenia rozgrzewającego lub początku serii treningów.

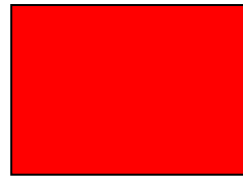
#### 43.13. Flaga zielona ze znakiem „V” pokazywana jest zawodnikowi, który popełnił falstart.

Flaga ta pokazywana jest wraz z numerem startowym zawodnika.

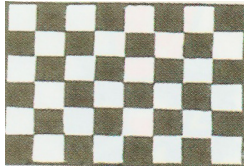
# FLAGI SYGNALIZACYJNE



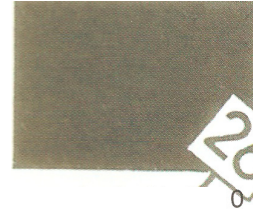
Pkt. 43.1



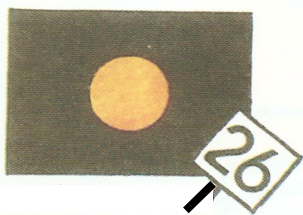
Pkt 43.2



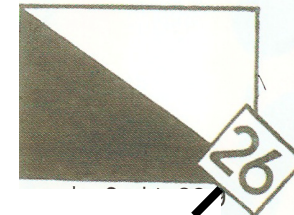
Pkt 43.3



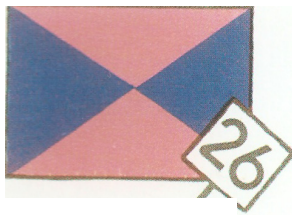
Pkt 43.4



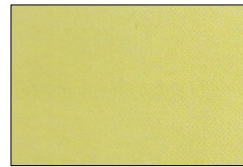
Pkt 43.5



Pkt 43.6



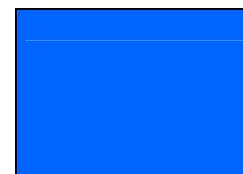
Pkt 43.7



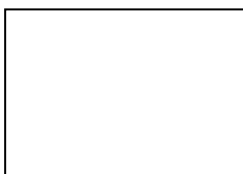
Pkt 43.8



Pkt 43.9



Pkt 43.10



Pkt 43.11



Pkt 43.12



Pkt 43.13

## Rozdział 3

# MISTRZOSTWA I NAGRODY PZM

### 1. Mistrzostwa kartingowe

Mistrzostwa kartingowe rozgrywane są w kategoriach ustalonych w Regulaminie Zawodów Kartingowych na dany rok oraz w konkurencjach;

- a) indywidualnej,
- b) zespołowej,
- c) sponsorskiej/**teamu**

### 2. Szczegółowe mistrzostw kartingowych

Mistrzostwa kartingowe przeprowadza się na szczeblach:

- a) ogólnopolskim: Międzynarodowe Kartingowe Mistrzostwa Polski (**International Poland Championship**) Kartingowe Mistrzostwa Polski oraz zawody Pucharowe,
- b) strefowym: Kartingowe Mistrzostwa Stref,
- c) okręgowym: Kartingowe Mistrzostwa Okręgów.

### 3. Organizacja mistrzostw kartingowych

3.1. Właściwymi komisjami kartingowymi są:

- a) Główna Komisja Sportu Kartingowego dla Mistrzostw Polski,
- b) Okręgowa Komisja Sportu Kartingowego dla Mistrzostw Okręgu,
- c) 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.

3.2. Komisjom kartingowym jak w punkcie 3.1 przysługuje prawo decyzji w sprawie zorganizowania mistrzostw, ich zawieszenia w poszczególnych kategoriach, jak również w sprawie łączenia mistrzostw.

3.3. Gestorzy Stref są zatwierdzani przez GKSK.

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

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

### 4. Regulamin Zawodów Kartingowych

Główna Komisja Sportu Kartingowego nie później jak dwa miesiące przed rozpoczęciem pierwszych zawodów wydaje Regulamin Zawodów Kartingowych lub uzupełnienie tego regulaminu na dany rok.

### 5. Zawody mistrzowskie

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

### 6. Systemy rozgrywania wyścigów

#### 6.1. Wyścigi fazy kwalifikacyjnej

**Przypadek A:** Ilość zawodników startujących zgodnie z pojemnością toru określoną w „Regulaminie torów kartingowych” lub mniej - dwa biegi kwalifikacyjne, w których biorą udział wszyscy zawodnicy. Pola startowe do każdego biegu są ustalane na podstawie wyników treningów oficjalnych.

#### 6.1.1. 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 oficjalnego, do drugiego wyścigu na podstawie wyników pierwszego wyścigu, do trzeciego na podstawie sumy z pierwszego i drugiego wyścigu.

#### 6.1.2. System ABC, ABCD, ABCDE

Zawodnicy, w zależności od zajętego miejsca w treningu oficjalnym 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 oficjalnego, podział na grupy dokonuje się na podstawie zajętych miejsc w poprzedniej rundzie. Ilość zawodników w poszczególnych grupach nie może 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 - CA.

**Przypadek B:** Jeżeli go zawodów zgłoszonych jest więcej zawodników niż wynosi pojemność toru określona w „Regulaminie torów kartingowych” do 108 zgłoszonych zawodników.

W wyniku treningów oficjalnych zawodnicy są dzieleni na grupy do biegów kwalifikacyjnych. Maksymalna liczba zawodników w grupie wynosi 18. Każda grupa rywalizuje ze wszystkimi pozostałymi grupami.

- Przykładowo: w przypadku podziału zawodników na cztery grupy, zawodnik sklasyfikowany na treningu oficjalnym jako pierwszy wystartuje w grupie A, jako drugi w grupie B, jako trzeci w grupie C, jako czwarty w grupie D, jako piąty w grupie A, jako szósty w grupie B, jako 7 w grupie C, jako ósmy w grupie D itd.

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 bieg kwalifikacyjny będzie miał długość określoną w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów nie mniej jednak niż 60% dystansu biegu finałowego dla danej kategorii.

- W wyniku biegów kwalifikacyjnych, zawodnicy w ilości jaką określa to „Regulamin torów kartingowych”, którzy uzyskali najlepsze miejsca zakwalifikuje 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 treningach oficjalnych. Jeśli zawodnicy zostali podzieleni na 4 grupy, najlepsi zawodnicy w ilości, jaką określa to „Regulamin torów kartingowych”, zostają zakwalifikowani do fazy finałowej.

**Przypadek C:** więcej niż 108 zgłoszonych - W wyniku treningów oficjalnych zawodnicy będą podzieleni na dwie dywizje, zwanymi Dywizją 1 (D1) i Dywizją 2 (D2). Zawodnikami D1 są zawodnicy sklasyfikowani podczas treningów oficjalnych na miejscach nieparzystych (1,3, 5 itd.), zawodnikami D2 zawodnicy sklasyfikowani na miejscach parzystych (2, 4, 6 itd.). Zawodnicy z każdej dywizji będą podzieleni na grupy do biegów kwalifikacyjnych. Maksymalna liczba zawodników w grupie wynosi 18. Grupy D1 będą nazwane A1, B1, C1 itd, zaś grupy D2: A2, B2, C2 itd. W ramach jednej dywizji, każda grupa rywalizuje ze wszystkimi pozostałymi grupami. Jeśli zawodnik nie weźmie udziału w jednym z biegów będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników grup A1 i B1 + 1 pkt. w D1 lub (A2 i B2 + 1 pkt. w D2).

Jeśli zawodnikowi została pokazana czarna flaga lub został on wykluczony będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników w grupach A1 i B1 + 2 pkt. w D1 (lub A2 i B2 + 2 pkt. w D2).

W wyniku biegów kwalifikacyjnych 14 pierwszych zawodników z każdej dywizji kwalifikuje się do fazy finałowej. Pola startowe przed finału lub wyścigu 1 będą ustalone w następujący sposób: jeden rząd 14 . najlepszych zawodników z D1, drugi rząd 14 najlepszych zawodników z D2. Pierwsze pole startowe (pole position) przyznaje się zawodnikowi, który uzyskał najmniejszą bezwzględną liczbę punktów podczas biegów kwalifikacyjnych. Jeśli zawodnicy zostali podzieleni na 4 lub więcej grup w każdej dywizji, 14 pierwszych z każdej dywizji kwalifikuje się do fazy finałowej.

W biegach kwalifikacyjnych przyznaje się następujące punkty: 0 pkt. dla pierwszego zawodnika, 2 pkt. dla drugiego, 3 pkt. dla trzeciego itd. ze wzrastającą progresją jednego punktu za kolejne miejsce. Jeśli zawodnik nie weźmie udziału w jednym z biegów będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników w grupach A i B +1 pkt. Jeśli zawodnikowi została pokazana czarna flaga lub został wykluczony będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników w grupach A i B + 2 pkt.

- Jeśli zawodnik nie przejedzie wyznaczonej liczby okrążeń lub nie ukończy biegu kwalifikacyjnego będzie sklasyfikowany na podstawie liczby okrążeń, które faktycznie przejechał.

Po zakończeniu biegów eliminacyjnych dodaje się punkty uzyskane przez poszczególnych zawodników i sporządza się listę wyników.

Zawodnik, który uzyskał najmniejszą ilość punktów zostaje zwycięzcą.

W przypadku równej ilości punktów uzyskanych przez zawodników o kolejności miejsc decyduje:

- większa liczba lepszych miejsc w biegach eliminacyjnych,
- kolejność po treningu oficjalnym.

## 6.2. Klasyfikacja w systemie ABC, ABCD, ABCDE i trzybiegowym

6.2.1. Klasyfikacja indywidualna, (dotyczy zawodów grupy II - IV) . Po każdym wyścigu w zawodach rozgrywanych systemem; ABC, ABCD, ABCDE i trzy biegowym, zawodnikom za uzyskane miejsce będą przyznawane punkty 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.
  - W biegach kwalifikacyjnych przyznaje się następujące punkty: 0 pkt. dla pierwszego kierowcy, 2 pkt. dla drugiego, 3 pkt. dla trzeciego itd. ze wzrastającą progresją jednego punktu za kolejne miejsce. Jeśli kierowca nie weźmie udziału w jednym z biegów będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników w grupach A i B +1 pkt. Jeśli (kierowcy została pokazana czarna flaga lub został wykluczony będzie mu przyznana liczba punktów równa liczbie uczestników w grupach A i B + 2 pkt.
  - Jeśli kierowca nie przejedzie wyznaczonej liczby okrążeń lub nie ukończy biegu kwalifikacyjnego będzie sklasyfikowany na podstawie liczby okrążeń, które faktycznie przejechał.
  - Po zakończeniu biegów eliminacyjnych dodaje się punkty uzyskane przez poszczególnych zawodników i sporządza się listę wyników.
  - Zawodnik, który uzyskał najmniejszą ilość punktów zostaje zwycięzcą.
  - W przypadku równej ilości punktów uzyskanych przez zawodników o kolejności miejsc decyduje:
    - większa liczba lepszych miejsc w biegach eliminacyjnych,
    - kolejność po treningu oficjalnym.
- 6.2.2. Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w danych zawodach jest przejechanie przez niego co najmniej 2 okrążeń w którymkolwiek biegu

### 6.3. Wyścigi fazy finałowej

#### 6.3.1. System dwóch biegów finałowych (finał 1 i finał2)

Po treningu oficjalnym 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 oficjalnym 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

Zwycięzcą rundy zostaje zawodnik, który uzyska największą sumę punktów zdobytych w finale 1 i finale 2.

Ustawienia do biegów finałowych w zależności od zajętych miejsc w treningu oficjalnym

#### 6.3.2. System przed finał i finał.

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

Sklasyfikowani zawodnicy w zawodach rozgrywanych w systemie przed finał i finał, jeżeli taki system przewidziany jest w RZK na dany rok otrzymują za zajęte miejsca następującą ilość punktów:

W przed finale 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 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

Zwycięzcą rundy zostaje zawodnik, który uzyska największą sumę punktów zdobytych w przed finale i finale.

Ustawienia do biegu finałowego w zależności od zajętych miejsc w przed finale.

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

### 6.3.3. System wyścig I i wyścig II

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

Zawodnicy startujący w zawodach rozgrywanych w systemie dwóch wyścigów (wyścig I i wyścig II) za każdy wyścig 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.

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

W Międzynarodowych Kartingowych Mistrzostwach Polski oraz Kartingowych Mistrzostwach Polski każda seria składać się będzie z jednej sesji treningu oficjalnego ( 8 minut ) oraz 4-ch Wyścigów.

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

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

Ustawienie na polach do Wyścigu III - wg sumy punktów zdobytych w Wyścigu I i II

Ustawienie na polach do Wyścigu IV - wg sumy punktów zdobytych w Wyścigu I, II i III

W przypadku równej ilości punktów o ustawieniu na polach przedstartowych decyduje kolejność w treningu oficjalnym.

Za uzyskane miejsca w każdym wyścigu przyznawane będą punkty w następujący sposób:

- miejsce pierwsze - 50 pkt
- miejsce drugie - 40 pkt
- miejsce trzecie - 32 pkt
- miejsce czwarte - 26 pkt
- miejsce piąte - 22 pkt
- miejsce szóste - 20 pkt
- miejsce siódme - 19 pkt itd. odejmując po jednym punkcie za każde następne miejsce, aż do 25 za które otrzymuje się 1 pkt.

Zwycięzcą danej Serii zostanie zawodnik, który otrzymał największą ilość punktów (suma punktów zdobytych we wszystkich Wyścigach minus jeden Wyścig w którym zawodnik uzyskał najmniejszą ilość punktów). Jeżeli w którymś z Wyścigów zawodnik otrzymał karę wykluczenia, otrzymuje 0 pkt, wówczas wynik tego wyścigu jest mu liczony do klasyfikacji końcowej serii.

## 6.4 Klasyfikacja indywidualna w wyścigach fazy finałowej

6.4.1. Zawodnicy, którzy nie przejechali wszystkich wymaganych okrążeń w biegu będą sklasyfikowani w następujący sposób:

- według ilości ukończonych okrążeń,
- w przypadku równej ilości ukończonych okrążeń decyduje wynik treningu oficjalnego,
- warunkiem sklasyfikowania w biegu jest ukończenie co najmniej dwóch okrążeń.

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

6.4.3. Jeżeli ilość zawodników w którejś z kategorii jest większa niż pojemność toru, dalsze wyniki indywidualne są ustalone na podstawie;

- a) kolejność po treningu oficjalnym
- b) kolejność po wyścigach repasażowych
- c) kolejność po dodatkowym wyścigu dla zawodników, którzy uzyskali w repasażach miejsca powyżej pojemności toru jaką przewiduje „Regulaminie torów kartingowych”,

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

6.4.5. Warunkiem sklasyfikowania zawodnika w danych zawodach jest przejechanie przez niego co najmniej 2 okrążeń w którymkolwiek biegu.

6.4.6. Zawodnik, który nie wystartował w treningu oficjalnym może stracić prawo startu wyścigach .

Ostateczną decyzję w tej sprawie nie podlegającą oprotestowaniu podejmuje Sędzia Główny zawodów.

Przy dopuszczeniu zawodnika do dalszej części zawodów startuje on z ostatniego pola startowego.

6.4.7. Zawodnicy nie startujący oraz wykluczeni z Wyścigu otrzymują 0 pkt.

6.4.8. Każdy zawodnik wraz z kartem, ustawiony w czasie na polu przedstartowym będzie uznany za tego, który rozpoczął wyścig, jeżeli po zakończonym wyścigu odstawi karta do Zamkniętego Parku Maszyn.



### **6.5. Końcowa klasyfikacja indywidualna w sezonie**

- 6.5.1. Do końcowej klasyfikacji Pucharów oraz Mistrzostw Okręgu lub Strefy w klasyfikacji indywidualnej liczone będą wyniki zdobyte przez zawodnika, w których uzyskał najlepsze miejsca. Zasadą jest, że zawodnikowi liczone są punkty ze wszystkich odbytych rund - minus ilość rund przewidziana w Regulaminie Zawodów Kartingowych na dany rok, w której zawodnik otrzymał najgorszy wynik lub nie wystartował. Zawodnik wykluczony w rundzie otrzymuje 0 pkt. i wynik z tej rundy jest mu liczony do końcowej klasyfikacji.
- 6.5.2. W Międzynarodowych Kartingowych Mistrzostwach Polski do końcowej klasyfikacji zalicza się sumę punktów uzyskanych we wszystkich rundach z odrzuceniem ( lub nie) punktów z tyłu wyścigów lub serii, ile określa Regulamin Zawodów Kartingowych na dany rok, w których zawodnik otrzymał najgorszy wynik lub nie startował. Zawodnik wykluczony z danego wyścigu otrzymuje 0 punktów i wynik tych wyścigów jest mu liczony do końcowej klasyfikacji.
- 6.5.3. Suma punktów decyduje o lepszym miejscu w klasyfikacji mistrzostw. W przypadku równej liczby punktów o miejscu decyduje;
- a) większa liczba lepszych miejsc w zaliczonych seriach,
  - b) lepsze miejsce w bezpośrednim spotkaniu,
  - c) większa liczba lepszych miejsc w nie zaliczonych wyścigach,
  - d) w razie dalszej równości wyniki przyznaje się ex-aequo.
- 6.5.4. Klasyfikacja poszczególnych wyścigów i klasyfikacja końcowa w kategoriach Rota, ROK i Easykart zgodnie z Regulaminami Krajowymi Pucharu tych kategorii na dany rok.

### **6.6. Klasyfikacja zespołowa w zawodach**

- 6.6.1. Klasyfikację zespołową w zawodach prowadzi się automatycznie po zgłoszeniu dwóch zawodników z danego klubu. Na wynik zespołu składa się suma punktów zdobytych przez minimum dwóch a maksimum trzech najlepszych zawodników z tego samego klubu.
- 6.6.2. Klasyfikacja Zespołowa Mistrzostw.  
O zdobyciu tytułu Zespołowego Mistrza lub Wice Mistrza decyduje suma wszystkich punktów składających się na wynik zespołu zdobytych we wszystkich rundach.
- 6.6.3. W przypadku równej liczby punktów o lepszym miejscu zespołu decyduje lepsze miejsce zawodnika danego klubu w klasyfikacji indywidualnej.
- 6.6.4. Zawodnicy z jednego klubu startujący w jednej kategorii mogą tworzyć tylko jeden zespół.
- 6.6.5. Zasady klasyfikacji sponsorskich, teamów i producentów określone są w Regulaminach Kategorii Pucharowych.

### **6.7. Tytuły i symbole mistrzowskie**

- 6.7.1. W konkurencji indywidualnej mogą być przyznane tytuły mistrza i dwóch wice mistrzów w danej kategorii zgodnie z Regulaminem Zawodów Kartingowych na dany rok. Symbolem przyznanego tytułu w Międzynarodowych Kartingowych Mistrzostwach Polski i 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 i dyplom.
- 6.7.2. W konkurencji zespołowej mogą być przyznane tytuły mistrzów i dwóch wicemistrzów danej kategorii, zgodnie z Regulaminem Zawodów Kartingowych na dany rok. Symbolem przyznanego tytułu w Mistrzostwach Polski jest puchar ze znakiem PZM oraz odpowiednim napisem.
- 6.7.3. Warunki przyznawania tytułów mistrzowskich w konkurencji indywidualnej i klubowej regulują Regulaminy Zawodów Kartingowych na dany rok.

### **6.8. Klasyfikacja zespołów sponsorskich ( TEAM)**

- 6.8.1. Klasyfikację sponsorską prowadzi się wówczas, jeżeli przewiduje to Regulamin Zawodów Kartingowych na dany rok.

## ROZDZIAŁ 4

### SPRZĘT, WYPOSAŻENIE, DYSTRYBUCJA PALIWA I OPON POMIAR GŁOŚNOŚCI I PROCEDURA WAŻENIA

#### 1. DEFINICJA KARTA

##### 1.1 Pojęcie

Kart jest pojazdem naziemnym z nadwoziem lub bez, z 4-ma kołami nie ustawionymi w linii i stale stykającymi się z nawierzchnią, przy czym dwa zapewniają kierowanie, a dwa pozostałe napęd.

##### 1.2 Wymagania ogólne

1.2.1 Kart składa się z podwozia-ramy (z lub bez nadwozia), opon i silnika.

Musi spełniać następujące warunki ogólne:

1.2.1.1 Pozycja kierowcy: na siedzeniu, nogi do przodu.

1.2.1.2 Liczba kół: 4.

1.2.2.3 Materiał: używanie tytanu w podwoziu jest zabronione.

#### 2. PODWOZIE

##### 2.1 Opis części wyposażenia

Składa się z:

a) podwozia-ramy,

b) podstawowych 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 kierowcy i innych zawodników.

##### 2.2 Modyfikacje i identyfikacja

Każda modyfikacja homologowanego podwozia jest dozwolona, za wyjątkiem:

- informacji zawartych w Karcie Homologacyjnej,
- informacji podanych w Regulaminie Technicznym.

##### 2.3 Podwozie-rama

###### 2.3.1 Działanie

- Przede wszystkim stanowi główny element nośny pojazdu.
- Służy do trwałego połączenia podstawowych części należących do podwozia oraz dołączenia części pomocniczych.
- Zapewnia kartowi niezbędną wytrzymałość na działanie obciążeń powstałych podczas ruchu.

###### 2.3.2 Opis

Podwozie-rama jest główną, nośną częścią całego karta. Musi być dostatecznie wytrzymała, aby mogła pochłaniać obciążenia powstałe podczas ruchu pojazdu.

###### 2.3.3 Wymagania

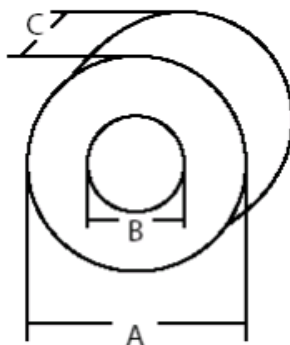
- Konstrukcja z rur o przekroju cylindrycznym ze stali magnetycznej (patrz 2.3.4). Struktura monolityczna z zespalanymi częściami, nie odłączalnymi.
- Bez przegubów (ze stopniem swobody w jednej, dwóch lub trzech osiach).
- Giętkość ramy odpowiednia dla granic sprężystości konstrukcji rurowych.

###### 2.3.4 Materiał

- Magnetyczna stal konstrukcyjna lub stal stopowa konstrukcyjna spełniająca normy ISO 4948 i ISO 4949.

Zabroniona jest stal stopowa, której zawartość w masie 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 podwozia-ramy. Przed tym testem, powierzchnie styku muszą być pozbawione jakiegokolwiek obróbki wykończającej przy pomocy materiału ściernego.

Magnes do kontroli stali:



Nazwa	Skrót	Jednostki	Wartości	Tolerancje
			Wet SXP anistropo	
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 <sup>3</sup>	4,9	
Masa		g	149,1 min	171,4 max

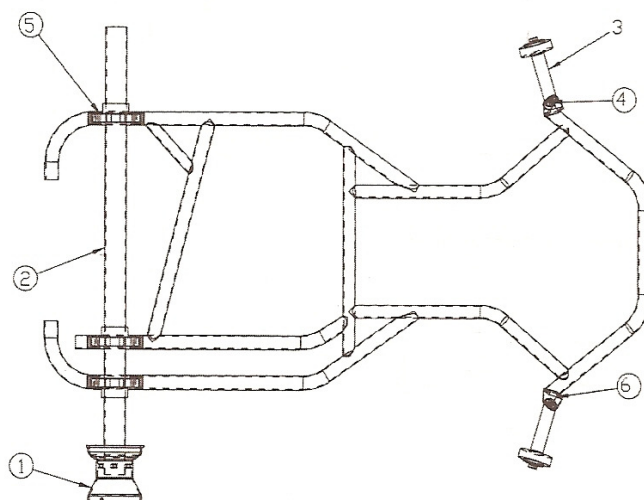
W każdych okolicznościach może być przeprowadzona analiza chemiczna (spektrotestem) i wynik jest nadrzędny nad wynikiem testu „siły przyciągania” magnesu.  
- badanie kontrolne lub po proteście.

## 2.4 Podstawowe części podwozia

### 2.4.1 Funkcja

Przenoszenie sił od gruntu na ramę wyłącznie za pośrednictwem opon.

### 2.4.2 Opis.



Podwozie - rama i części główne podwozia

Wszystkie części przenoszące siły od gruntu na ramę wyłącznie przez opony:

1. piasty z mocowaniami
2. oś tylna

3. zwrotnica
4. sworzeń zwrotnicy
5. mocowania osi tylnej
6. części złączne przednie

### 2.4.3 Wymagania

Wszystkie główne części podwozia muszą być solidnie połączone pomiędzy sobą i zamocowane do podwozia-ramy. Wymagana jest sztywna konstrukcja bez przegubów (ze stopniem swobody w jednej, dwóch lub trzech osiach).

Połączenia przegubowe nie są dopuszczalne, za wyjątkiem typowego mocowania zwrotnic i dla mechanizmu kierowniczego.

Jakiegolwiek urządzenie spełniające funkcje przegubów o jednym, dwóch i trzech stopniach swobody jest zabronione.

Jakiegolwiek urządzenie amortyzujące hydrauliczne lub pneumatyczne, tłumiące drgania jest zabronione.

Tylna oś może mieć maksymalną średnicę zewnętrzną 50 mm, a grubość ścianki na całej długości musi wynosić co najmniej 1,9 mm.

Grubość tylnej osi musi wynosić na całej długości (za wyjątkiem wpustów na kliny) minimalnie:

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

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

## 2.5 Pomocnicze części podwozia

### 2.5.1 Funkcja

Wszystkie elementy wpływające na niezawodne działanie karta, jak również wszystkie dowolne urządzenia muszą być w pełnej zgodności z regulaminem, za wyjątkiem podstawowych części podwozia.

Części pomocnicze nie mogą spełnić żadnej funkcji przenoszenia sił od jezdni toru na podwozie-ramę.

## 2.5.2 Opis

Mocowanie hamulców, silnika, układu wylotowego, tłumików wydechu, chłodnicy (-ic), układu kierowniczego, siedzenia, pedałów, zderzaków i tłumika dołotu:

- balast
- wszystkie urządzenia i połączenia
- wszystkie płytki i sprężyny
- inne miejsca mocowania
- rury i elementy wzmacniające.

## 2.5.3 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.

## 2.6 Wymiary i masy

### 2.6.1 Dane techniczne

Rozstaw osi: minimum: 101 cm  
maksimum: 107 cm

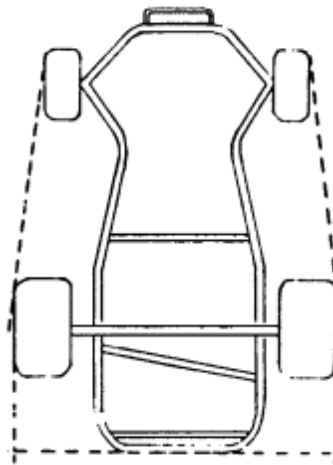
Rozstaw kół: minimum 2/3 stosowanego rozstawu osi.

Długość całkowita: maksymalnie 182 cm bez osłon przedniej i/lub tylnej (wyjątek na długie tory: maksymalnie 210 cm).

Szerokość całkowita: maksymalnie 140 cm

Wysokość: maksymalnie 65 cm od gruntu, nie licząc siedzenia.

Żaden element nie może przekroczyć obrysu czworoboku tworzonego przez osłonę przednią, zderzaki tylne i koła.



### 2.6.2 Masy

Wskazane masy są absolutnymi minimami, które muszą być możliwe do sprawdzenia w każdej chwili zawodów i odczytane na wskaźniku wagi, jakkolwiek by była dokładność pomiaru, z kierowcą normalnie wyposażonym do wyścigu (kask, okulary, rękawiczki i buty).

Każde wykroczenie wykryte podczas niezapowiedzianej kontroli, podczas lub na zakończenie zawodów powoduje obowiązkowe wykluczenie kierowcy i/lub zawodnika z konkretnego biegu, treningu oficjalnego lub wyścigu.

### 2.6.3 Balast

Zezwala się na dociążenie karta przez jeden lub kilka dodatkowych obciążników, pod warunkiem, że balast będzie się składał z solidnych elementów, przymocowanych do podwozia lub siedzenia za pomocą co najmniej dwóch śrub o średnicy minimalnej 6 mm.

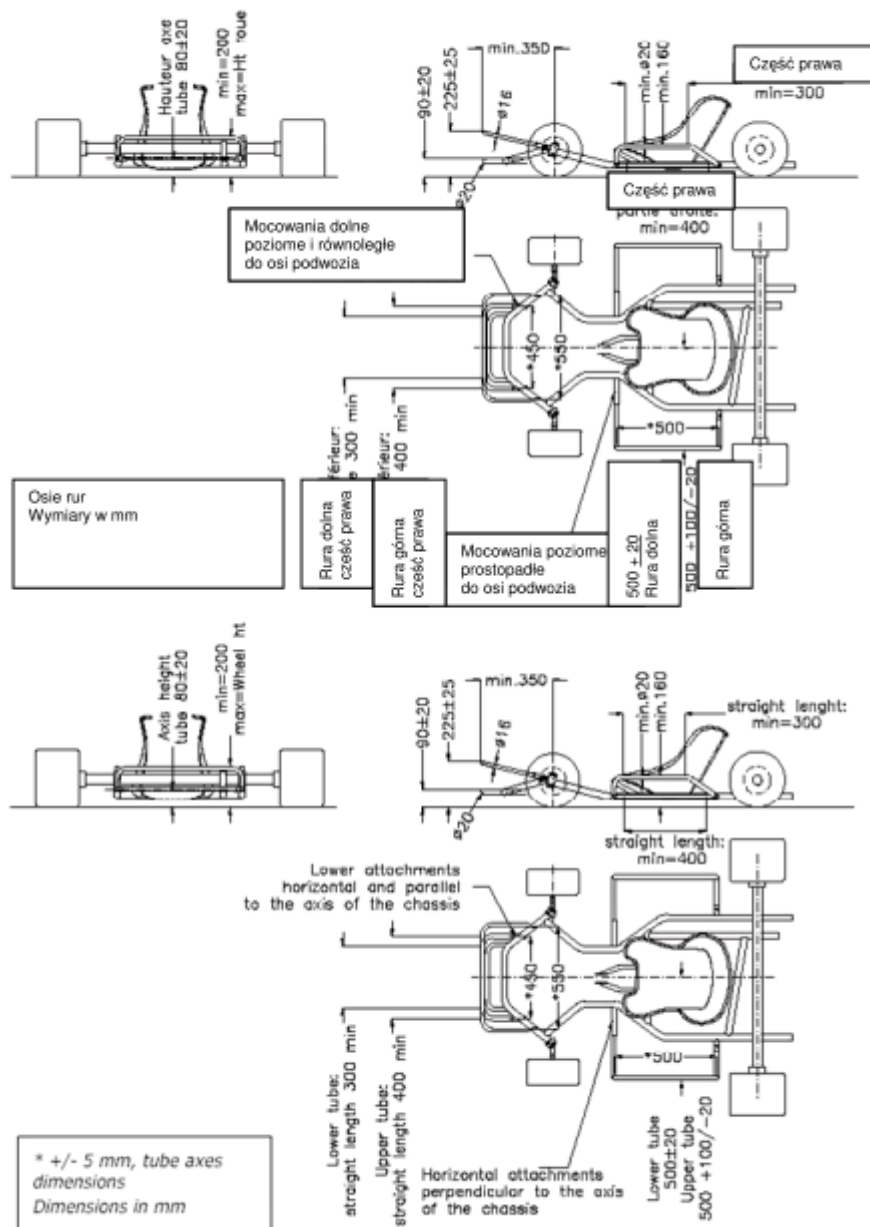
## 2.7 Zderzaki

Są to obowiązkowe zabezpieczenia w przodu, z tyłu i po bokach.

Zderzaki muszą być wykonane ze stali magnetycznej.

We wszystkich kategoriach muszą one być homologowane łącznie z nadwoziami (rysunek techniczny nr 2a poniżej).

## RYSUNEK TECHNICZNY NR 2a Zderzaki dla torów krótkich



Tego rodzaju urządzenia ochronne nie mogą przekroczyć linii kreślonej na zewnątrz koła przedniego i tylnego na wysokości osi, przy czym koła przednie nie są skręcone.

### 2.7.1 Zderzak przedni

- Zderzak musi się składać z co najmniej dwóch elementów.
- Stalowa rura górna o średnicy minimalnej 16 mm i stalowa rura dolna o średnicy minimalnej 20 mm muszą być ze sobą trwale połączone.
- Te dwa elementy muszą być niezależne od mocowania pedałów.
- Zderzak przedni musi pozwalać na zamocowanie obowiązkowej osłony przedniej.
- Musi być przymocowany do podwozia-ramy w czterech punktach.
- Zwis przedni musi wynosić co najmniej 350 mm.
- Szerokość rury dolnej musi wynosić minimum 300 mm w stosunku do osi wzdłużnej karta,
- Mocowania rury dolnej muszą być równoległe (w dwóch płaszczyznach poziomej i pionowej) w stosunku do osi podwozia karta i pozwalać na wpasowanie (system mocowania do podwozia-ramy) na długości 50 mm zderzaków; muszą znajdować się w odległości 450 mm i być wyśrodkowane w stosunku do osi wzdłużnej karta na wysokości  $90 \pm 20$  mm od gruntu.
- Szerokość rury górnej w swej prostej części musi wynosić minimum 400 m w stosunku do osi wzdłużnej karta.

- Wysokość rury górnej musi wynosić minimum 200 mm i maksimum 250 mm od gruntu.
- Mocowanie rury górnej musi się znajdować w odległości 550 mm i być wyśrodkowane w stosunku do osi wzdłużnej karta.
- Połączenia rury górnej i dolnej do podwozia-ramy muszą być spawane.

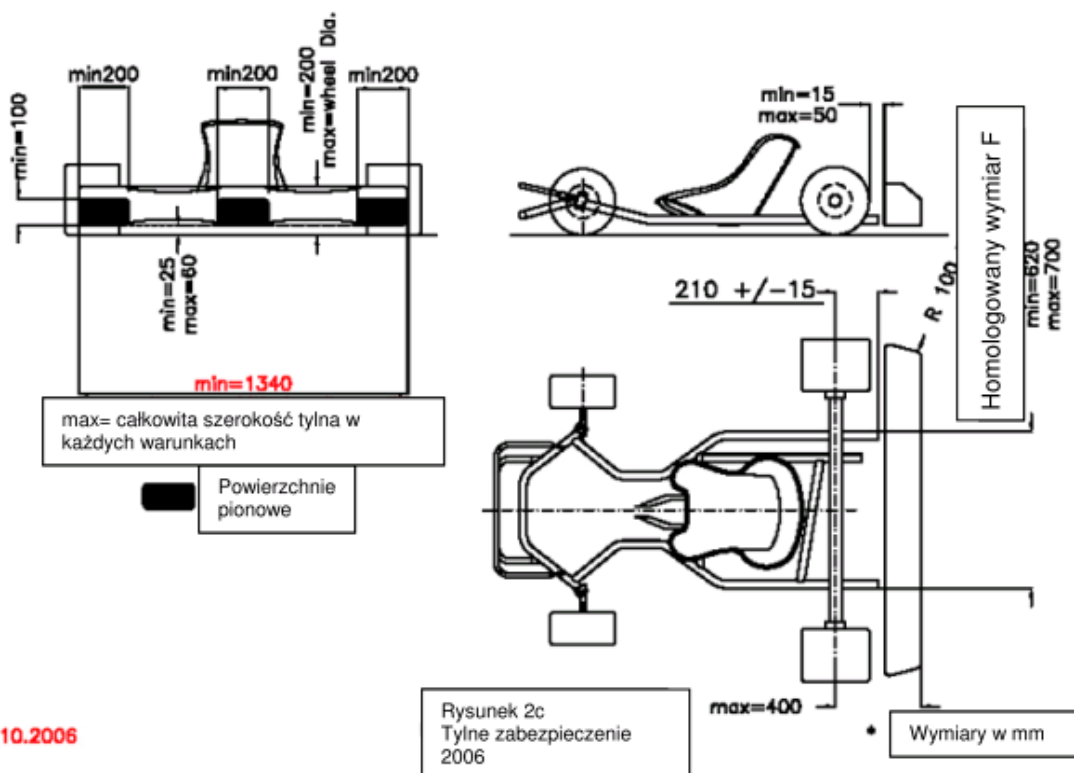
### 2.7.2 Zderzak tylny

- Składa się co najmniej z przedniej rury o średnicy minimalnej 16 mm uniemożliwiającej szczepienie kartów i rury górnej o średnicy minimalnej 16 mm.  
Zestaw musi być przymocowany do ramy w co najmniej dwóch miejscach, najlepiej do dwóch głównych rur (ewentualnie w sposób elastyczny).
- Wysokość maksymalna płaszczyzny przechodzącej przez górne krawędzie opon przednich i tylnych: minimum 200 mm od gruntu dla rury górnej i 80 mm  $\pm$  20 mm od gruntu dla rury, uniemożliwiającej szczepienie kartów.
- Szerokość minimalna 600 mm.
- Zwis tylny maksimum 400 mm.

### 2.7.3 Osłona tylnych kół

- Jest obowiązkowa we wszystkich kategoriach i musi być homologowana przez CIK-FIA.
- Nie jest dozwolona modyfikacja podwozia do zamontowania osłony tylnych kół (tylko producent nadwozia może wydać zgodę na jego modyfikację, w zgodzie z Kartą Homologacyjną i ewentualnymi jej rozszerzeniami).
- Osłona tylna musi być plastikowa, jednoczęściowa, wklęsła i nie stanowić zagrożenia dla bezpieczeństwa. Osłona musi być wykonana z lanego plastiku, bez uszczelnień piankowych, a grubość ścianki musi być stała, aby wytrzymałość była jednorodna.
- W żadnym momencie nie może znajdować się poniżej płaszczyzny przechodzącej przez górną krawędź tył kół.
- Powierzchnia(-e) osłony tylnej musi(-szą) być jednorodna(-e) i gładka(-ie). Osłona tylna nie może posiadać otworów lub wycięć innych niż niezbędne do jego zamocowania i/lub występujących podczas homologacji.
- Odstęp pomiędzy przodem osłony tylnej i tylną powierzchnią kół minimum 15 mm i maksimum 50 mm.
- Minimalna szerokość 1340 mm.
- Maksymalna szerokość:  
całkowita szerokość tylna w każdej chwili i w każdych okolicznościach.
- Prześwit: minimum 25 mm, maksimum 60 mm w minimum 3 miejscach o minimalnej szerokości 200 mm znajdujących się w tylnym przedłużeniu kół i osi środkowej podwozia.
- Musi mieć minimalną wysokość 200 mm powyżej gruntu i posiadać z tyłu pionową powierzchnię (+0° /-5°) natychmiast o minimalnej wysokości 100 mm powyżej prześwitu, mierzoną w minimum 3 miejscach o minimalnej szerokości 200 mm znajdujących się w tylnym przedłużeniu kół i osi środkowej podwozia (rysunek techniczny nr 2 c poniżej).
- Zwis tylny: maksimum 400 mm.
- Całość musi być przymocowana do ramy w minimum 2 punktach przy pomocy 2 wsporników homologowanych wraz osłoną, wykonanych z plastiku, stali lub aluminium (ewentualnie przy pomocy systemu elastycznego) na 2 rurach głównych podwozia lub na obecnym zderzaku (rura górna i rura uniemożliwiającej szczepienie kartów i musi być zamontowana na wszystkich homologowanych podwoziach (przestrzeganie homologowanych wymiarów F wahających się od 620 mm do 700 mm).
- Zastosowanie zintegrowanej osłony tylnej odpowiadającej wymiarom fizycznym tylnego zderzaka powoduje fakultatywność zamontowania rury uniemożliwiającej szczepienie kartów i rury górnej.  
W żadnych warunkach, osłona tylna nie może wykraczać poza tylną płaszczyznę zewnętrzną kół.

## RYSUNEK TECHNICZNY 2c Tylne zabezpieczenie kół



### 2.7.4 Zderzaki boczne

- Muszą się składać z rury górnej i dolnej.
- Muszą pozwalać na zamocowanie obowiązkowego nadwozia bocznego.
- Muszą mieć średnicę 20 mm.
- Muszą być przymocowane do podwozia-ramy w dwóch punktach.
- Powyższe dwa mocowania muszą być równoległe do gruntu i prostopadłe do osi podwozia; muszą pozwalać na wpasowanie (system mocowania do podwozia-ramy) na długości minimalnej 50 mm od zderzaków i posiadać długość 500 mm.
- Długość odcinków prostych rur:
  - 400 mm dla rury dolnej
  - 300 mm dla rury górnej.
- Wysokość rury górnej: minimum 160 mm od gruntu.
- Ich szerokość zewnętrzna względem do osi podłużnej karta:
  - 500 mm ± 20 mm dla rury dolnej,
  - 500 + 100 - 20 mm dla rury górnej.

### 2.8 Podłoga

Musi być wykonana ze sztywnego materiału, jedynie od środkowej poprzeczki podwozia – ramy do przodu podwozia-ramy.

Musi być obramowana rurą lub krawędzią zabezpieczającą przed ześlizgiwaniem się nóg kierowcy z podłogi. Jeśli jest perforowana, otwory nie mogą być większe niż 10 mm i muszą być oddalone od siebie co najmniej o czterokrotną ich średnicę. Jeden otwór o maksymalnej średnicy 35 mm jest ponadto dozwolony wyłącznie w celu dostępu do kolumny kierownicy.



### 3. NADWOZIE

#### 3.1 Definicja

Nadwozie składa się ze wszystkich części karta owiewanych strugami powietrza, za wyjątkiem części mechanicznych jak zbiornik paliwa i ramki numerów startowych.

Nadwozie musi być wykonane w sposób nie budzący zastrzeżeń, nie mieć żadnego charakteru prowizorycznego i nie posiadać żadnych ostrych krawędzi.

Minimalny promień zaokrągleń i krawędzi wynosi 5 mm.

#### 3.2 Nadwozie

We wszystkich kategoriach składa się obowiązkowo z dwóch elementów bocznych, osłony przedniej, osłony kolumny kierownicy i osłony kół tylnych (rysunek techniczny 2b poniżej).

Nadwozie musi być homologowane przez CIK-FIA.

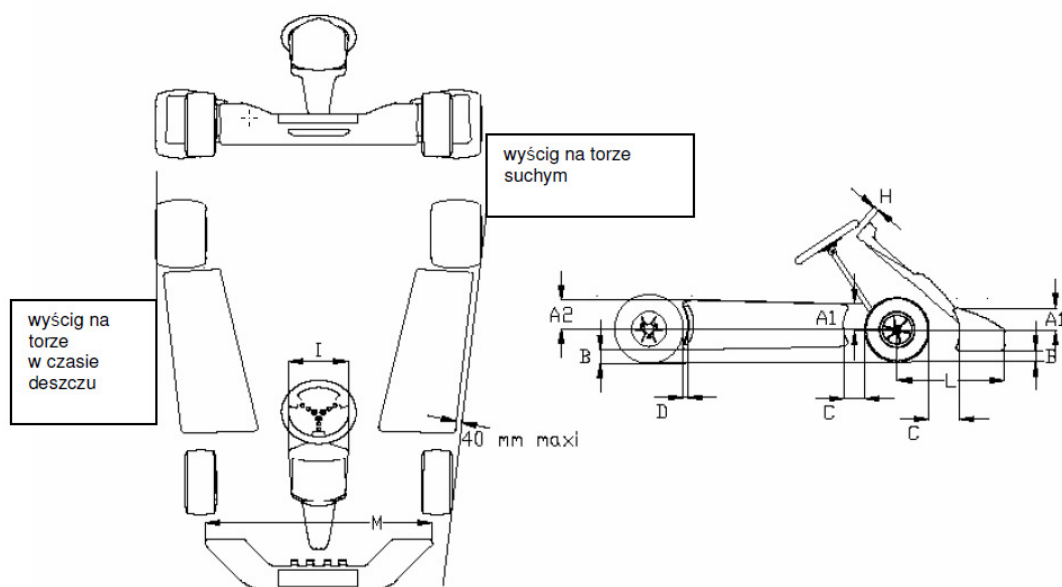
Łączenie trzech elementów homologowanego nadwozia różnych marek lub modeli jest dozwolone.

Dwa elementy boczne nadwozia muszą być zastosowane razem.

Żadna część nadwozia nie może być wykorzystywana jako zbiornik paliwa lub służyć do mocowania balastu.

Nie zezwala się na jakiegokolwiek wycinanie elementów nadwozia.

**RYSUNEK TECHNICZNY 2b**  
**Nadwozie dla torów krótkich**



Oznaczenie	Wymiary w mm	Granice	Uwagi
A1	Mniej niż promień koła przedniego	Przód	
A2	Mniej niż promień koła tylnego	Tył	
B	25	Minimum	Kierowca w karcie
	60	Maksimum	
C	150	Maksimum	
D	60	Maksimum	
H	50	Minimum	
I	250	Minimum	
	300	Maksimum	
L	650	Maksimum	
M	1000	Minimum	
	Szerokość	Maksimum	

### 3.3 **Materiały**

Nadwozie musi być wykonane z materiału niemetalowego. Wykorzystanie włókna węglowego, kevlaru i włókien szklanych jest zabronione.

Jeśli chodzi o tworzywa sztuczne, we wszystkich kategoriach, muszą one mieć strukturę rozproszoną i w przypadku pęknięcia nie mieć żadnych ostrych krawędzi.

### 3.4 **Nadwozia boczne**

- W żadnym przypadku nie mogą przekraczać płaszczyzny przechodzącej przez górną krawędź opon przednich i tylnych, ani też na zewnątrz płaszczyzny przechodzącej przez część zewnętrzną opon przednich i tylnych (przy kołach przednich nieskręconych).

W przypadku wyścigu podczas deszczu elementy nadwozia bocznego nie mogą być umieszczone poza płaszczyzną przechodzącą przez zewnętrzną krawędź tylnych kół.

- Nie mogą się znajdować wewnątrz pionowej płaszczyzny przechodzącej przez zewnętrzną część opon (przy kołach przednich nieskręconych), dalej niż 40 mm.

- Muszą zapewniać prześwit od gruntu: minimum 25 mm i maksimum 60 mm.

- Powierzchnia elementów nadwozia bocznego musi być jednorodna i gładka; nie może zawierać otworów lub wycięć innych niż niezbędne do ich mocowania.

- Maksymalna odległość pomiędzy przednią częścią nadwozia bocznego, a kołami przednimi 150 mm.

- Maksymalna odległość pomiędzy tylną częścią nadwozia bocznego, a kołami tylnymi 60 mm.

- Żadna część nadwozia bocznego nie może zasłaniać części ciała kierowcy siedzącego w normalnej pozycji.

- W widoku z dołu elementy nadwozia bocznego nie mogą się nakładać na podwozie-ramę karta.

- W swojej przedniej części muszą mieć pionową płaszczyznę (z tolerancją  $\pm 5^\circ$  w stosunku do teoretycznego pionu) o minimalnej wysokości 100 mm i minimalnej długości 400 mm, umieszczoną tuż nad prześwitem.

- Nie mogą zatrzymywać wody, żwiru i innych substancji.

- Muszą być solidnie przymocowane do zderzaków bocznych.

- Na ich pionowej tylnej powierzchni koło opon musi być przewidziane miejsce na numery startowe.

### 3.5 **Oslona przednia**

- W żadnych okolicznościach nie może być umieszczona powyżej płaszczyzny przechodzącej przez górną część kół przednich.

- Nie może zawierać ostrych krawędzi.

- Musi mieć szerokość co najmniej 1000 mm, a maksymalna szerokość zewnętrzna nie może przekraczać wartości rozstawu kół przednich.

- Maksymalna odległość pomiędzy tylną częścią osłony przedniej, a kołami 150 mm.

- Zwis przedni maksymalnie 650 mm.

- Oslona musi mieć w swej przedniej części pionową płaszczyznę (z tolerancją  $\pm 5^\circ$  w stosunku do teoretycznego pionu) o minimalnej wysokości 80 mm i minimalnej długości 300 mm, umieszczoną tuż nad prześwitem.

- Oslona nie może zatrzymywać wody, żwiru i innych substancji

### 3.6 **Oslona kolumny kierownicy**

- Nie może być umieszczona powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez górną część koła kierownicy.

- Musi pozostawiać swobodną przestrzeń co najmniej 50 mm od kierownicy i nie wystawać poza osłonę przednią.

- Nie może utrudniać normalnego działania pedałów, ani zakrywać części nóg przy normalnej pozycji kierowania.

- Jej szerokość minimalna 250 mm, maksymalna 300 mm.

- W dolnej części musi być solidnie przymocowana do ramy bezpośrednio lub nie; w górnej do uchwytu kierownicy za pomocą jednego lub kilku niezależnego(-ych) wspornika(-ów).

- Na osłonie kolumny kierownicy musi być przewidziane miejsce na numer startowy.

## 4. **PRZENIESIENIE NAPĘDU**

Przeniesienie napędu musi się odbywać przez koła tylne. Metoda jest dowolna, lecz każdy rodzaj mechanizmu różnicowego jest zabroniony, czy to przez oś czy przez koła lub w jakikolwiek inny sposób. Każde urządzenie smarowania łańcucha jest zabronione, chyba że zastosowano system zaakceptowany przez CIK-FIA.

### 4.1 **Oslona łańcucha**

We wszystkich kategoriach bez skrzyni biegów, osłona łańcucha jest obowiązkowa i musi zapewniać skuteczne zabezpieczenie boczne i osłaniać zębatkę napędową i wieniec zębaty aż do wysokości osi koła zębatego.

We wszystkich kategoriach ze skrzynią biegów jest obowiązkowa i musi zapewniać skuteczne zabezpieczenie zębatki napędowej i wienca zębatego aż do wysokości osi koła zębatego.

## 5. ZAWIESZENIE

Jakikolwiek rodzaj zawieszenia elastycznego lub przegubowego jest zabroniony.

Elementy amortyzujące hydrauliczne, pneumatyczne lub mechaniczne są zabronione w całym karcie.

## 6. HAMULCE

Muszą być homologowane przez CIK-FIA.

Hamulce muszą być hydrauliczne. Sterowanie hamulcami (połączenie pomiędzy pedałem i pompą (-ami) musi być zdublowane (jeśli jest zastosowane połączenie linką, musi ona mieć średnicę co najmniej 1,8 mm i być zakończona płaskim zaciskiem).

Hamulce przednie uruchamiane ręcznie są zastrzeżone dla kategorii bez skrzyni biegów.

W kategoriach bez skrzyni biegów, hamulce muszą działać jednocześnie co najmniej na dwa tylne koła.

W przypadku kategorii, w których zabroniony jest każdy układ hamulcowy działający na koła przednie, odpowiedni zapis zostanie umieszczony w Regulaminie technicznym tej kategorii.

W kategorii ze skrzyniami biegów muszą działać na cztery koła i mieć niezależne układy sterujące na przód i tył. W przypadku, gdy jeden z układów nie działa, drugi musi zapewnić hamowanie na dwa koła przednie lub tylne.

Tarcze hamulcowe z karbonu są zabronione.

Skuteczna ochrona tylnej tarczy hamulcowej (z teflonu, nylonu, delrinu, włókna węglowego, kevlaru lub rilsanu) jest obowiązkowa we wszystkich kategoriach, jeżeli tarcza hamulcowa wykracza poniżej głównej rury ramy. Osłona musi być bocznie umieszczona w stosunku do tarczy znajdującej wzdłuż podwozia lub pod tarczą.

## 7. MECHANIZM KIEROWNICZY

Musi być sterowany kołem kierownicy o nieprzerwanym obwodzie, a jego podstawowy kształt nie może mieć żadnych załamań. Trzecie części obwodu górna i dolna mogą być prostoliniowe lub mieć zaokrąglenia różne od reszty koła kierownicy.

Jakiekolwiek urządzenia montowane na kole kierownicy nie mogą wykraczać poza 20 mm od płaszczyzny koła kierownicy i nie mogą mieć ostrych krawędzi (rysunek techniczny nr 8 w załączeniu).

Jakiekolwiek sterowanie za pomocą linki lub łańcucha jest zabronione.

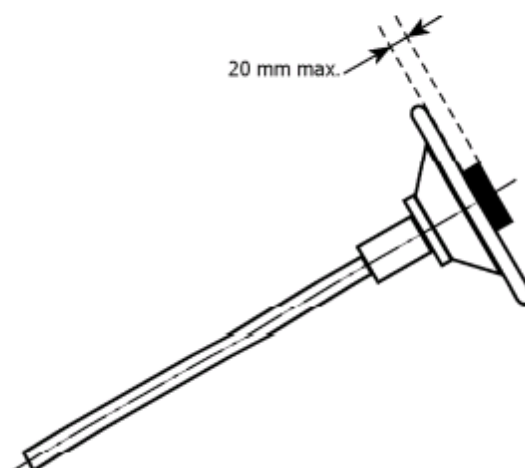
Wszystkie części mechanizmu kierowniczego muszą być wyposażone w układ zabezpieczeń, zapewniających maksymalne bezpieczeństwo (nakrętki z zawleczkami, zmatowione lub samoblokujące).

Kolumna kierownicy musi mieć minimalną średnicę 18 mm, a grubość ścianki minimum 1,8 mm. Musi być zamontowana z zaciskowym systemem bezpieczeństwa dla nakrętki łożyska dolnego.

We wszystkich kategoriach, kolumna kierownicy musi być wykonana ze stali magnetycznej.

## RYSUNEK TECHNICZNY NR 8

### Koło kierownicy



## 8. SIEDZENIE

Fotel kierowcy musi być tak opracowany, aby kierowca był skutecznie unieruchomiony dla uniknięcia wszelkiego przesuwania się do przodu lub na boki podczas pokonywania łuków czy też hamowania.

We wszystkich kategoriach płyty wzmocnienia mocowań siedzeń są obowiązkowe w górnej części ich mocowania pomiędzy wspornikami siedzenia, a samym fotelem.

Wzmocnienia muszą mieć minimalną grubość 1,5 mm i minimalną powierzchnię 13 cm<sup>2</sup> lub minimalną średnicę 40 mm. Wszystkie mocowania muszą mieć połączenia śrubowe lub być przyspawane na każdym końcu. Jeśli te mocowania nie są używane, muszą być zdemonstrowane z ramy i z fotela.

## 9. PEDAŁ HAMULCA

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

Pedał hamulca musi być umieszczony przed pompą hamulcową. Ponadto połączenie pomiędzy pedałem hamulca i pompą(-ami) musi być zdublowane i jeśli jest zastosowane połączenie linką, musi ona mieć średnicę co najmniej 1,8 mm i być zakończona płaskim zaciskiem.

## 10. PEDAŁ PRZYSPIESZENIA

Przyspieszanie musi być dokonywane za pomocą pedału, który musi być wyposażony w sprężynę powrotną.

Obowiązkowe jest połączenie mechaniczne pomiędzy pedałem, a gaźnikiem.

## 11. SILNIK

### 11.1 Postanowienia ogólne

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

Wszelki system wtrysku jest zabroniony.

Rozpylanie innych produktów niż paliwo jest zabronione.

Silnik nie może zawierać sprężarki, ani jakiegokolwiek systemu doładowania.

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.

### 11.2 Cylindry

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

Głowica: zezwala się na naprawę gwintu świecy zapłonowej przez umieszczenie tulejki redukcyjnej lub „holi – coli”, pod warunkiem, że nie spowoduje to zmniejszenia pojemności komory spalania oraz nie zmieni kąta ustawienia świecy .

### 11.3 Chłodzenie wodą

Wyłącznie woda (H<sub>2</sub>O) jest dozwolona do chłodzenia płynem. We wszystkich kategoriach stosujących chłodzenie wodą, chłodnice muszą się znajdować ponad podwoziem-ramą na wysokości maksymalnej 50 cm od gruntu, w maksymalnej odległości 55 cm przed osią kół tylnych oraz ich gabaryty nie mogą pokrywać się z siedzeniem.

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 (z wyłączeniem taśm klejących). To urządzenie może być ruchome (dające się regulować), ale nie może być niezdemontowane, kiedy kart jest w ruchu i nie może posiadać niebezpiecznych elementów.

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

### 11.4 Pompa wody

W kartach, z wyłączeniem KF4, KF3, KF2 KF1 pompa wody musi być niezależna od silnika i być napędzana mechanicznie przez oś kół tylnych.

### 11.5 Gaźniki i kanał dolotowy

Każdy system wtrysku jest zabroniony.

Rozpylanie innych produktów niż paliwo jest zabronione.

We wszystkich kategoriach bez skrzyni biegów ręczne urządzenie mechaniczne służące do regulacji śrubą regulacyjną jest dozwolone (bez modyfikacji gaźnika, jeśli musi być homologowany).

Kanał dolotowy (połączenie mechaniczne pomiędzy homologowanym tłumikiem dolotu i komorą powietrza) musi składać się z tłumika dolotu, gaźnika i komory powietrza jak również ewentualnego adaptera, łącznika i/lub uszczelki.

Żadna dodatkowa część nie jest dozwolona.

Adapter (uszczelka) musi mieć przekrój cylindryczno-stożkowy i być zamontowany mechanicznie przy użyciu narzędzi, nie posiadać połączeń wchodzących jedno w drugie, ani części zachodzących na siebie.

Ponadto, każde połączenia wprowadzające dodatkową pojemność (w tym rowki, puste przestrzenie lub inne) na kanale dolotowym jest zabronione.

#### 11.6 **Zapłon**

We wszystkich silnikach zastosowany system zapłonowy musi być homologowany przez CIK-FIA.

Zapłon nie może posiadać jakiegokolwiek systemu zmiany kąta wyprzedzenia zapłonu w trakcie pracy silnika oraz jakiegokolwiek systemu wzmacniania napięcia iskry.

Zapłony do poszczególnych typów silników zgodne z homologacją (Kartą techniczną PZM) danego typu silnika.

Na podstawie decyzji Zespołu Sędziów Sportowych, możliwa jest zamiana zapłonu zawodnika na zapłon dostarczony przez CIK-FIA lub GKSK (takie same homologowane modele).

Dozwolone jest zastosowanie jednego lub dwóch przycisków start/stop zamiast systemu kluczyka kontaktowego, pod warunkiem, że złączą są te same, aby okablowanie mogło być zamienione w każdej chwili.

#### 11.7 **Świeca**

We wszystkich kategoriach świeca zapłonowa musi być wielkoseryjna i ściśle określona.

Trzon świecy (bez elektrod) wkręcony do głowicy nie może wystawać z czaszy komory spalania.

#### 11.8 **Tłumik dolotu**

We wszystkich kategoriach obowiązkowy jest tłumik dolotu homologowany przez CIK-FIA.

#### 11.9 **Układ wylotowy**

We wszystkich kategoriach musi być wykonany ze stali magnetycznej.

Układ wylotowy musi być homologowany.

We wszystkich kategoriach wylot musi być skierowany za kierowcę i znajdować się maksymalnie 45 cm nad gruntem.

Końcówka tłumika wylotu, której średnica zewnętrzna musi być większa niż 3 cm, musi być umieszczona poprzecznie i skierowana ku dołowi.

Zabronione jest kierowanie wylotu, w jakikolwiek sposób do przodu i w płaszczyźnie, w którą jest wpisany kierowca w normalnej pozycji jazdy.

Zabronione jest stosowanie jakiegokolwiek systemu zaworu mocy (power valve), za wyjątkiem kategorii, w której Regulamin Techniczny na to pozwala.

#### 11.10 **Zbiornik paliwa**

Musi być przymocowany w sposób trwały do podwozia w taki sposób, aby zbiornik, ani przewody paliwowe (które muszą być wykonane z elastycznego materiału) nie mogły stwarzać żadnego ryzyka wycieku podczas zawodów.

Stanowczo zaleca się stosowanie szybkosprawnych uchwytów.

Zbiornik paliwa nie może stanowić elementu aerodynamicznego. Musi zasilać silnik tylko pod normalnym ciśnieniem atmosferycznym (co oznacza, że oprócz pompy paliwa umieszczonej pomiędzy zbiornikiem i gaźnikiem, każda metoda lub urządzenie mechaniczne lub inne, mogące mieć wpływ na wewnętrzne ciśnienie w zbiorniku są zabronione).

Obowiązkowo musi być umieszczony pomiędzy głównymi rurami podwozia-ramy, przed siedzeniem i za osią obrotu przednich kół.

Jego pojemność musi wynosić obowiązkowo co najmniej 8 litrów

Średnica wylotu nie może być większa niż 5 mm.

#### 11.11 **Powietrze**

Jako utleniacz może służyć wyłącznie powietrze mieszane z paliwem.

### 12. **KOŁA: OBRĘCZE I OPONY**

Obręcze muszą być wyposażone w opony (z dętką lub bezdętkowe).

Liczbę kół ustala się na cztery.

Gdy kierowca jest w karcie na swoim miejscu, z gruntem mogą się stykać jedynie opony.

Przez zestaw opon rozumie się dwie opony przednie i dwie opony tylne.

Każda inna kombinacja jest niedozwolona.

W każdym przypadku niedozwolone jest równoczesne stosowanie opon różnych marek lub opon gładkich "slick" i deszczowych na tym samym karcie.

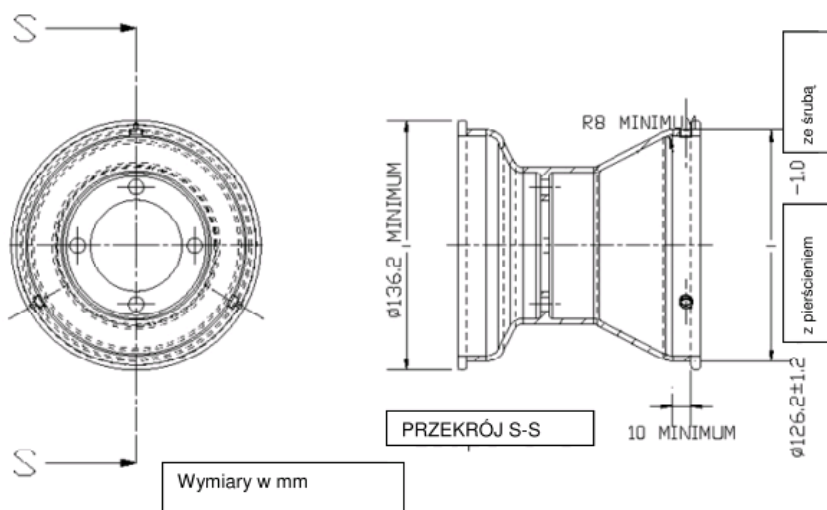
Mocowanie kół musi się opierać na rozwiązaniach gwarantujących bezpieczeństwo (śruby z zawleczkami lub samoblokujące, podkładki rozprężne itp.).

#### 12.1 **Obręcze**

Obowiązkowe jest stosowanie obręczy CIK-FIA zgodnych z rysunkiem technicznym nr 4 poniżej

## RYSUNEK TECHNICZNY 4

### Obręcz 5"



1. Średnica mocowania opony dla obręczy 5-calowej: 126,2 mm z tolerancją na średnicy obręczy  $\pm 1,2$  z garbem oraz z tolerancją -1 mm ze śrubami.
2. Szerokość zamocowania opony: minimum 10 mm.
3. Średnica zewnętrzna: dla obręczy 5-calowej: minimalnie 136,2 mm.
4. Promień dla ułatwienia wyważenia koła w jego wgłębieniu: 8 mm.
5. Maksymalne ciśnienie zestawu: 4 bary.
6. Test wytrzymałościowy na rozerwanie opony z płynem i ciśnieniem 8 barów.
7. Obręcz musi być wykonana zgodnie z rysunkiem technicznym nr 4.

### 12.2 Opony

Wszystkie opony muszą być homologowane.

Wszelkie zmiany homologowanej opony są niedozwolone.

We wszystkich kategoriach podgrzewanie i chłodzenie opon jest zabronione, podobnie jak bieźnikowanie opon oraz używanie produktów chemicznych do obróbki opon.

We wszystkich kategoriach niedozwolone jest stosowanie opon radialnych lub asymetrycznych. Jednakże symetria pomiędzy prawą i lewą stroną bieźnika może być przesunięta w stosunku do środkowej płaszczyzny opony.

### 12.3 Opony 5"

Maksymalna średnica zewnętrzna koła przedniego wynosi 280 mm, zaś tylnego 300 mm.

Maksymalna szerokość koła tylnego wynosi 215 mm, zaś koła przedniego 135 mm.

### 12.4 Unieruchamianie opon

Obowiązujące jest unieruchamianie opon na kołach przednich i tylnych za pomocą trzech kołków (śrubek) na zewnętrznej części obręczy.

## 13. URUCHAMIANIE

System uruchamiania silnika jest dowolny.

We wszystkich kategoriach dopuszcza się montowanie w karcie elektrycznych rozruszników.

## 14. NUMERY STARTOWE

Cyfry muszą mieć wysokość minimalną 15 cm oraz szerokość linii co najmniej 2 cm.

Krój czcionki typu Arial.

Tło musi co najmniej o 1 cm przewyższać numer startowy.

Muszą one być umieszczone na karcie przed badaniami technicznymi z przodu, z tyłu i po obydwu bokach w tylnej części nadwozia.

Tablice z numerami startowymi o wymiarze 22 cm muszą mieć zaokrąglenia (promieniem 15-25 mm). Tablice te muszą być wykonane z elastycznego, nieprzeźroczystego materiału i być stale widoczne (mocowanie bez możliwości przemieszczeń).

We wszystkich kategoriach nazwisko kierowcy, jak też flaga narodowa musi być umieszczona z przodu nadwozi bocznych.

Wysokość minimalna rysunku flagi oraz liter nazwiska musi wynosić minimum 3 cm.

Może być wymagane umieszczenie reklamy na osłonie kolumny kierownicy lub osłonie przedniej, organizator jest zobowiązany dostarczyć nalepki samoprzylepne.  
Kierowca jest w każdej chwili odpowiedzialny za to, żeby numery startowe były widoczne dla chronometrażystów i osób urzędowych.

## 15. SPRZĘT DO POMIARU CZASU I TELEMETRIA

### 15.1 Chronometraż i elektroniczne liczniki okrążeń

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

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

### 15.2 Telemetria

Jakikolwiek system telemetrii jest bezwzględnie zabroniony, chyba że jest nakazany przez organizatora.

### 15.3 Zbieranie danych

System, z pamięcią lub bez, może jedynie umożliwiać odczyt: prędkości obrotowej silnika (poprzez metodę indukcyjną na przewodzie wysokiego napięcia do świecy zapłonowej), dwa wskazania temperatury, liczby obrotów koła, danych z urządzenia do pomiaru przyspieszeń Y/X oraz czasu okrążeń.

Jeżeli Regulamin Techniczny danej kategorii na to pozwala, dowolne jest stosowanie czujnika temperatury w kolektorze wylotu, ale bez modyfikacji homologowanego wylotu, ani przepisowych wymiarów kolektora.

### 15.4 Radio

Jakikolwiek system łączności radiowej pomiędzy kierowcą na torze i każdą inną jednostką jest zabroniony.

## 16. AKUMULATOR

Do zasilania wyłącznie rozrusznika, zapłonu i pompy wody dopuszczalne są akumulatory tylko suche, bez płynów (bezobsługowe).

Muszą one być umieszczone w wewnętrznym obrysie podwozia i być przymocowane mechanicznie do podwozia-ramy.

## 17. WYPOSAŻENIA BEZPIECZEŃSTWA

### 17.1 Obowiązkowo kierowca musi być wyposażony w kask ze skuteczną i niezniszczalną osłoną na oczy.

Kaski muszą być zgodne z następującymi przepisami:

Dla kierowców poniżej 15 lat:

- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 i Snell-FIA CMR2007)

Dla kierowców powyżej 15 lat:

- Snell Foundation K98, SA2000, K2005 i SA2005, K2010 i SA2010 (USA)
- British Standards Institution BS6658-85 typ A i typ A/FR, łącznie ze wszystkimi zmianami (GBR),
- FIA 8860-2004 (FRA)
- SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1A oraz 31.2A (USA).
- Snell-FIA CMH (Snell-FIA CMS2007 i Snell-FIA CMR2007)

### 17.2 Wszelkie modyfikacje tej listy będą opublikowane w Biuletynie CIK-FIA.

### 17.3 Masa kasku może być sprawdzana w każdej chwili zawodów i nie może przekraczać 1800 g oraz 1550 g dla Juniorów.

### 17.4 Niektóre materiały kasków nie mogą być malowane, ani nie można umieszczać na nich nalepek samoprzylepnych.

Zgodnie z Załącznikiem L Międzynarodowego Kodeksu Sportowego (Rozdział , artykuł 1.2) stosowanie wszelkich rozwiązań aerodynamicznych lub innych na kaskach jest zabronione, jeśli nie były one homologowane wraz z kaskiem.

### 17.5 Para rękawiczek, zaściągających całkowicie ręce.

### 17.6 Kombinezon z tkanego materiału; powinien być homologowany (homologacja aktualna lub utracona) przez CIK-FIA i mieć na widocznym miejscu numer homologacji CIK-FIA.

Musi zakrywać całe ciało, łącznie z nogami i ramionami.

### 17.7 Są też dozwolone kombinezony skórzane odpowiadające normom określonym przez FIM..

Nie mogą posiadać wewnętrznej podszewki lub w wyjątkowych przypadkach mieć podszewkę z jedwabiu, bawełny lub nomexu.

### 17.8 Buty powinny mieć wysoką cholewkę i zakrywać kostki.

### 17.9 Noszenie szalika, apaszki lub innej odzieży powiewających na poziomie szyi, nawet wewnątrz kombinezonu jest surowo zabronione.

Ponadto, długie włosy muszą być związane w taki sposób, aby nie wystawały poza kask.

## 18. POMIAR GŁOŚNOŚCI

18.1. W celu ograniczenia hałasu obowiązuje stosowanie skutecznych tłumików.

Na każdych zawodach organizowanych w kraju organizator ma obowiązek dokonania pomiaru głośności zgodnie z podanymi niżej postanowieniami.

18.2. Pomiar może być przeprowadzany w każdej chwili zawodów. Każde przekroczenie dopuszczalnej głośności stwierdzone podczas niespodziewanej kontroli w trakcie zawodów spowoduje bezwarunkowe wykluczenie zawodnika z biegu lub nie uznanie wyniku uzyskanego w zawodach.

18.3. Pomiar głośności kartów na zawodach w dniach, w których nie przeprowadza się treningu na czas powinien być dokonany w trakcie treningu zapoznawczego.

18.4. Pomiar głośności kartów musi być przeprowadzony we wszystkich zawodach, w których przeprowadza się trening oficjalny (na czas), przy czym mikrofon powinien być zawieszony na wysokości 1,8 m  $\pm$  0,1 m ponad torem jazdy i musi być skierowany „na tor” (w dół) oraz połączony przewodem z aparatem pomiarowym.

18.5. Maksymalna głośność kartów dla wszystkich klas (dla silników dwusuwowych) wynosi 107,5 dB (A) + 3 dB(A) tolerancji z uwzględnieniem punktu 7.

18.6. Tolerancja +3 dB(A) uwzględnia ewentualny błąd odczytu przyrządu oraz wpływ otoczenia.

18.7. Ze względu na wpływ temperatury otoczenia na pomiar głośności wszystkie wyniki pomiarów będą korygowane do temperatury otoczenia 20 °C.

Dlatego podczas pomiarów przy temperaturze otoczenia poniżej 10 °C należy uwzględnić dodatkową tolerancję +1 dB(A), a poniżej 0 °C +2 dB(A).

18.8. W przypadku silnego deszczu lub gdy mokra nawierzchnia wymaga stosowania opon deszczowych („mokry” wyścig lub trening) pomiar głośności nie będzie przeprowadzany

18.9. Wpływ wiatru nie będzie brany pod uwagę.

18.10. Hałas nie pochodzący od mierzonego pojazdu (tło otoczenia) musi być co najmniej o 10 dB(A) mniejszy od hałasu tego pojazdu (przykładowo wpływ pojazdów znajdujących się na sąsiednim odcinku toru).

18.11. Wyniki pomiarów głośności podlegają zatwierdzeniu przez Kierownika Komisji Technicznej.

18.12. Wobec zawodników, których karty przekraczają głośność 110,5 dB(A) przy temperaturze otoczenia sprowadzonej do 20 °C będą stosowane następujące kary regulaminowe.

Podczas treningu oficjalnego (na czas) rzeczywisty czas uzyskany przez zawodnika zostanie powiększony o:

- 0,25 Sek. dla 111 dB(A)
- 0,50 sek. dla 111,5 dB(A)
- 1,00 sek. dla 112 dB(A)
- 2,00 sek. dla 112,5 dB(A)
- 4,00 sek. dla 113 dB(A)

18.13. Przed rozpoczęciem kolejnego biegu zawodnik jest zobowiązany do usunięcia usterki powodującej nadmierną głośność.

18.14. Klasyfikacja zawodników po treningu oficjalnym (na czas) będzie uwzględniała ww. kary.

18.15. Przy głośności karta równej i większej od 113,5 dB(A) przy temperaturze otoczenia sprowadzonej do 20° C zawodnik zostanie wykluczony z treningu oficjalnego lub danego biegu.

18.16. Dla silników czterosuwowych powyższe zapisy stosuje się odpowiednio przyjmując jako maksymalną wartość dopuszczalną 100 dB(A).

18.17. Nie dokonanie pomiaru głośności na zawodach zgodnie z niniejszym regulaminem będzie podstawą do nałożenia kary upomnienia oraz kary finansowej i nie uznania przeprowadzonych zawodów za rundę danego cyklu rozgrywek.

18.18. Przed pomiarami oficjalnymi (np. w trakcie treningu dowolnego, regulacji gaźników lub o wyznaczonym czasie) należy dokonać kontrolnego pomiaru głośności.

18.19. Informowanie zawodników o wynikach pomiaru kontrolnego jest obowiązkowe.

18.20. Obowiązuje stosowanie druku „Protokół pomiaru głośności”

18.21. Dostęp do stanowiska pomiarowego jest zabroniony wszystkim osobom nieupoważnionym.

## 19. PALIWO I OLEJ

19.1. Paliwo powinno być typu handlowego, pochodzące ze stacji paliw, bezołowiowe, o maksymalnej liczbie oktanowej 98, bez żadnych dodatków.

19.2. organizator ma obowiązek wskazać w Regulaminie Uzupełniającym zawodów stację paliw i rodzaj paliwa, który jest obowiązkowy dla wszystkich zawodników. Z tej samej stacji ten sam rodzaj paliwa organizator zakupi do kalibracji przyrządu DT-47FT oraz do dystrybucji, jeżeli zamierza ją przeprowadzić dla wylosowanych lub wyznaczonych zawodników lub kategorii.

Równocześnie organizator, jeżeli posiada ku temu warunki techniczne może wprowadzić obowiązek zakupu paliwa przez wszystkich zawodników u organizatora.



- 19.3. 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.
- 19.4. Olej nie może w żadnym przypadku przyczyniać się do podwyższenia cech paliwa.  
Wynikiem tego założenia jest ustalenie limitów, opartych na następujących kryteriach:  
- Destylacja: destylowanie przy 250°C: maksymalnie 10% względem destylacji symulowanej (GC).  
- Występowanie środków przeciw detonacyjnym (ołów, mangan, żelazo): maksymalnie 10mg/kg.  
- Maksymalna rozbieżność o 1,3 pkt. wartości liczby oktanowej RON lub MON w mieszance z 8% zawartością oleju w paliwie bezołowiowym (porównanie z wartościami oryginalnego paliwa bez oleju).
- 19.5. Olej musi być przechowywany w fabrycznie zamkniętych opakowaniach, zanim zawodnik wniesie go do Parku Zamkniętego; mieszanie różnych olejów jest surowo zabronione.
- 19.6. Jako utleniacz może służyć wyłącznie powietrze mieszane z paliwem.
- 19.7. W każdej chwili Sędzia Techniczny może zbadać mieszankę paliwa z olejem znajdującą się w zbiorniku karta za pomocą przyrządu DT-47FT zaakceptowanego przez GKSK.  
W przypadku stwierdzenia po treningu oficjalnym lub biegu używania przez zawodnika mieszanki paliwa z olejem niezgodnej z Regulaminem zostanie on wykluczony z zawodów.  
Decyzja Sędziego Głównego w tym zakresie jest ostateczna i nie podlega procedurze odwoławczej do GKSK.
- 19.8. W każdej chwili bez podawania przyczyn Kierownik Komisji Technicznej może zdecydować także o pobraniu próbek (3 pojemniki po 1.0 l.) w celu przeprowadzenia analizy paliwa w wyspecjalizowanym laboratorium.  
Istnieje możliwość pobrania próbek, jeżeli w zbiorniku karta pozostało więcej niż 3 litry paliwa.  
W przeciwnym wypadku próbek się nie pobiera, a pomiar przyrządem DT-47FT przyjmuje się jako ostateczny.
- 19.9. Po opieczętowaniu próbki są rozdzielone w następujący sposób:  
- 1 próbka dla organizatora,  
- 1 próbka dla zawodnika,  
- 1 próbka dla kontroli laboratoryjnej.
- 19.10. Na żądanie Kierownika Komisji Technicznej każdy kierowca musi dostarczyć próbkę stosowanego oleju o pojemności 0,5 l w celu wykonania dodatkowych badań.
- 19.11. Każdy kierowca w „Zgłoszeniu sprzętu” musi podać informację o stosowanym oleju i procentowej zawartości oleju w paliwie stosowanym podczas zawodów.

## **20. DYSTRYBUCJI PALIWA**

- 20.1. 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 bieg lub trening oficjalny.
- 20.2. Organizator ustali kategorie oraz biegi, w których paliwo będzie rozdzielane (bez informowania o tym zawodników). O tym, którzy z zawodników otrzymają paliwo od organizatora decyduje Kierownik Komisji Technicznej.
- 20.3. Wszyscy zawodnicy zgłaszają się do Parku Serwisowego Startu 15 minut przed każdym wyścigiem oraz treningiem oficjalnym z kartem, pustym kanistrem i olejem w fabrycznie zapieczętowanym opakowaniu.  
Zawodnicy wylosowani lub wyznaczeni do zakupu paliwa u organizatora sporządzają mieszankę w Parku Serwisowym Startu i zastępują nią paliwo, które mają w zbiorniku.  
Prosto z Parku Serwisowego Startu zawodnicy jadą na pola przedstartowe.
- 20.4. Gdy nie ma możliwości zorganizowania dystrybucji paliwa jak wyżej opisana zawodnicy wytypowani do zakupu paliwa u organizatora zgłaszają się do Parku Serwisowego Startu 15 minut przed każdym wyścigiem oraz treningiem oficjalnym z kartem posiadającym pusty zbiornik paliwa i olejem w fabrycznie zapieczętowanym opakowaniu.  
Zawodnicy sporządzają mieszankę w Parku Serwisowym Startu i nalewają ją do zbiornika paliwa.  
Prosto z Parku Serwisowego Startu zawodnicy jadą na pola przedstartowe.
- 20.5. 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 olejem.  
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 15 minut przed każdym wyścigiem oraz treningiem oficjalnym z kartem posiadającym pusty zbiornik.  
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.
- 20.6. O sposobie dystrybucji paliwa decyduje Kierownik Komisji Technicznej.
- 20.7. Zawodnik reguluje należność za paliwo w Biurze Zawodów przy odbiorze dokumentów.

## 21. PROCEDURA WAŻENIA

- 21.1. Po treningach oficjalnych, biegach eliminacyjnych i biegach fazy finałów 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.
- 21.2. Na zakończenie treningów oficjalnych zawodnik i jego kart będzie zważony wspólnie lub oddzielnie. Jeśli z powodu wystąpienia siły wyższej zawodnik nie jest w stanie pojawić się przy wadze na zakończenie biegu eliminacyjnego lub jednego z biegów fazy finałów, jego kart będzie zważony oddzielnie, a do masy karta będzie dodana masa zawodnika określona po treningu oficjalnym.
- 21.3. Pomiar masy kartów musi odbywać się z wykorzystaniem wagi elektronicznej ważącej z dokładnością max. do 0.2 kg.  
Waga do pomiaru masy karta musi posiadać ważną legalizację - „Świadectwo wzorcowania” wydane przez Urząd Miar oraz pozwalać na postawienie karta tak, aby można było w sposób jednoznaczny nie budzący wątpliwości dokonać pomiaru masy.  
Przy stanowisku ważenia powinny być do dyspozycji 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.
- 21.4. Organizator zobowiązany jest zabezpieczyć odważniki o łącznej masie 100 kg dla kalibrowania wagi. Odważniki muszą posiadać aktualną legalizację.
- 21.5. 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.
- 21.6. 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.
- 21.7. Jeśli masa zawodnika i jego karta będzie mniejsza od wielkości wyznaczonej w Regulaminie zostanie on wykluczony z treningu oficjalnego, biegów eliminacyjnych, biegów przedfinałowych lub finałowych, w zależności, po którym biegu zostało to stwierdzone.
- 21.8. Kart i zawodnik nie mogą opuścić strefy wagi bez zgody Sędziego Technicznego.
- 21.9. Jedynie Sędziowie Techniczni, Dyrektor zawodów, Sędzia Główny i jego Asystent mogą znajdować się w strefie wagi.
- 21.10. Wykonywanie jakichkolwiek czynności przez zawodnika w strefie wagi jest niedozwolone.  
Zabronione jest również podchodzenie mechanika lub jakiegokolwiek osoby nie będącej sędzią na danych zawodach na odcinku od linii mety do Zamkniętego Parku Maszyn.
- 21.11. Mechanicy zobowiązani są do przebywania w znacznej odległości od wagi.
- 21.12. Wszelkie przekroczenia powyższych zaleceń dotyczących ważenia kartów, mogą spowodować wykluczenie danego zawodnika.

## 22. OPONY

- 22.1. Wykaz opon obowiązujących na dany rok we wszystkich klasach i kategoriach GKSK poda w formie komunikatu do końca I kwartału danego roku.
- 22.2. 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.
- 22.3. W kategoriach międzynarodowych opony gładkie i deszczowe muszą posiadać homologację CIK-FIA na dany rok.  
Wymiary kół zgodnie z CIK-FIA.
- 22.4. Określenie „maksymalna szerokość” oznacza wymiar w najszerszym miejscu kół (tzn. kompletnej obręczy z zamontowaną oponą napompowaną do ciśnienia 1,0 bar ).  
Maksymalna średnica opon 4-ro calowych produkcji krajowej może przekroczyć średnicy 280 mm dla kół przednich.
- 22.5. Zabronione jest nacinanie bieżnika na oponach „slick”, a także bieżnikowanie opon i pokrywanie opon substancjami chemicznymi.
- 22.6. Równoczesne stosowanie opon różnych marek i symboli jest zabronione.
- 22.7. Po ogłoszeniu przez Sędziego Głównego Zawodów wyścigu „mokrego” wszyscy zawodnicy (ZA WYJĄTKIEM KATEGORII MIĘDZYNARODOWYCH) muszą przed startem założyć na wszystkie koła opony „deszczowe”.  
Opony „deszczowe” mogą być zmienione po odwołaniu przez Sędziego Głównego wyścigu „mokrego”
- 22.8. Na każdym karcie musi być zamontowany komplet opon, tzn. z przodu opony o średnicy 10-cal, a z tyłu opony o średnicy 11-cal.

- 22.9. W każdej kategorii zawodnik zgłasza 1 komplet opon gładkich „slick” i deszczowych na zawody plus ewentualnie po 1 zapasowej oponie przedniej i tylnej.  
Jeżeli Regulamin Krajowy danej kategorii nie stanowi inaczej, można wymienić w przypadku awarii tylko jedną oponę za zgodą Kierownika Komisji Technicznej.
- 22.10. W każdej chwili podczas trwania zawodów Kierownik Komisji Technicznej ma prawo zmierzyć twardość opon i porównać wynik badania z opisem technicznym producenta opony.
- 22.11. W przypadku braku na zawodach dystrybucji opon, po treningu oficjalnym wszystkie opony zamontowane do kartów zostają oznakowane.
- 22.12. Kierownik Komisji Technicznej ma obowiązek kontrolować czy zawodnicy startują na zgłoszonych kompletach opon.

### **23. DYSTRYBUCJA OPON**

- 23.1. Promotor lub dystrybutor danej kategorii dostarczy określony typ opon, które muszą być stosowane przez zawodników.
- 23.2. Dystrybucja opon nastąpi w Parku Zamkniętym w zamian za bon zakupiony u promotora danej kategorii lub w Biurze Zawodów.
- 23.3. Dystrybucja opon będzie przeprowadzona drogą losowania przed treningiem oficjalnym.
- 23.4. Promotor danej kategorii dostarczy opony gładkie "slick" oraz „deszczowe” z kodem kreskowym umieszczonym podczas wulkanizacji na obu bokach opony.
- 23.5. W przypadku opon bez kodu kreskowego zostaną one oznakowane numerem startowym zawodnika lub oznakowane w inny sposób umożliwiający identyfikację.
- 23.6. Opony będą składowane w Parku Zamkniętym.
- 23.7. Wydawanie opon z Parku Zamkniętego odbywać się będzie w Parku Serwisowym Startu bezpośrednio przed ustawianiem kartów na polach przedstartowych.
- 23.8. Po zakończeniu treningu oficjalnego, biegów kwalifikacyjnych, biegu przedfinałowego lub Wyścigu I, II, III zawodnicy pozostawiają koła w Parku Zamkniętym.
- 23.9. W przypadku, gdy Regulamin Krajowy danej kategorii przewiduje jeden komplet opon plus opony zapasowe na dwie rundy ( jeden weekend ), zawodnicy po zakończeniu biegu finałowego lub Wyścigu IV w pierwszym dniu zawodów pozostawiają koła w Parku Zamkniętym.
- 23.10. W razie uszkodzenia opony zawodnik może dostarczyć do Parku Serwisowego Startu oponę zapasową i wymienić ją po uprzednim uzyskaniu zgody Kierownika Komisji Technicznej.
- 23.11. Ilość opon zapasowych, które można wymienić w razie uszkodzenia określa Regulamin Krajowy danej kategorii.

## **Rozdział 5**

### **LICENCJE**

#### **1. Posiadanie licencji na uprawienie określonej dyscypliny sportu stanowi warunek uczestnictwa we współzawodnictwie sportowym prowadzonym przez Polski Związek Motorowy.**

Warunki przyznawania i pozbawiania licencji zawodnika w sportach motorowych (jednolity tekst wg stanu na dzień 05.01.2012 r.) opracowano na podstawie Uchwały ZG PZM Nr 1/2006 z dn.08.04.2006r. oraz Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA - [ **REGULAMIN PRZYZNAWANIA I POZBAWIANIA LICENCJI ZAWODNIKA W SPORTACH MOTOROWYCH – Załącznik Nr 1** ]

#### **2. Polski Związek Motorowy przyznaje i pozbawia licencji na uprawianie sportu kartingowego.**

2.1. Licencje przyznaje się na czas nieokreślony.

2.2. Licencja może być przyznana na czas oznaczony na żądanie wnioskodawcy.

#### **3. Zawodnik ubiegający się o przyznanie licencji składa w Polskim Związku Motorowym pisemny wniosek (zał. Nr 1.A + 1.B) zawierający:**

a) imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia oraz adres zamieszkania wnioskodawcy,

b) określenie dyscypliny sportu, na której uprawianie wnioskodawca ubiega się o licencję,

c) określenie okresu, na jaki licencja ma być przyznana,

d) datę i podpis wnioskodawcy,

e) zobowiązanie do uczestnictwa we współzawodnictwie sportowym,

f) zaświadczenie lekarza Medycyny Sportowej lub lekarza posiadającego uprawnienia nadane przez Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej o braku przeciwwskazań do uprawiania sportu kartingowego.

g) zobowiązanie do wykonywania przewidzianych w przepisach obowiązków zawodników oraz do przestrzegania warunków uprawiania sportu kartingowego.

h) pisemną zgodę prawnych rodziców lub opiekunów zawodnika, jeżeli zawodnik nie ukończył 18 lat. Wiarygodność podpisów musi być potwierdzona przez macierzysty klub oraz pieczęcią imienną i podpisem osoby upoważnionej, oraz dołącza załączniki:

- jedno zdjęcie,

- kopie Certyfikatu

- wniosek o przyznanie Licencji Senior,

- kopie Licencji Junior

- odpis Aktu Urodzenia

- dowód wpłaty na konto ZG PZM / ZO PZM

3.1. Zawodnik ubiegający się ponownie o przyznanie licencji – po kilkuletniej przerwie - dołącza dodatkowo do wniosku oświadczenie, że nie został ukarany żadną z kar lub nie został pozbawiony licencji z przyczyn, o których mowa w pkt. 6

#### **4. Polski Związek Motorowy przyznaje licencję w drodze decyzji administracyjnej.**

4.1. Licencja powinna zawierać:

a) zdjęcie zawodnika

b) imię i nazwisko, datę urodzenia,

c) numer licencji,

d) dyscyplinę sportu, na której uprawnienie licencji została przyznana,

e) podpis zawodnika

f) stopień licencji

g) datę wydania licencji,

h) okres ważności licencji, jeżeli została przyznana na czas oznaczony.

4.2. Licencja powinna być opatrzona zdjęciem i podpisem uprawnionego, logiem Polskiego Związku Motorowego oraz ważnością polisy ubezpieczeniowej.

4.3. Polski Związek Motorowy może odmówić przyznania licencji, jeżeli wnioskodawca nie spełnił warunków określonych w pkt. 3 lub pkt. 4 i braki nie zostały usunięte mimo wezwania w wyznaczonym terminie.

4.4. Licencji na uprawianie sportu kartingowego nie może uzyskać osoba, która uprawiając tę dyscyplinę została przez właściwy organ Polskiego Związku Motorowego:

a) ukarana karą dożywotniej dyskwalifikacji,

b) ukarana karą czasowej dyskwalifikacji w czasie odbywania tej kary,

c) pozbawiona licencji z przyczyn określonych w pkt. 6.1. ppkt. 2-4 w okresie dwóch lat od daty wydania tej decyzji.

4.5. Odmowa przyznania licencji wymaga uzasadnienia.

## 5. Polski Związek Motorowy może pozbawić licencji w razie:

- a) odmowy uczestniczenia w reprezentacji kraju,
  - b) odmowy lub zaprzestania udziału w procesie szkoleniowym i we współzawodnictwie sportowym,
  - c) odmowy poddania się obowiązkowym badaniom lekarskim.
- 5.1. Polski Związek Motorowy pozbawia zawodnika licencji w razie:
- a) stwierdzenia przez lekarza Medycyny Sportowej lub lekarza posiadającego uprawnienia nadane przez Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej niezdolności do uprawiania sportu kartingowego,
  - b) rażącego nieprzestrzegania regulaminów sportowych i zasad rywalizacji sportowej,
  - c) rażącego naruszenia obowiązków zawodnika,
  - d) przekroczenia przepisów antydopingowych.
- 5.2. Jeżeli przyczyny pozbawienia licencji wymienione w pkt. 6 i 6.1 stanowią również przyczyny wszczęcia postępowania dyscyplinarnego, decyzja o pozbawieniu licencji może być wydana po zakończeniu tego postępowania orzeczeniem ostatecznym.
- 5.3. Pozbawienie zawodnika licencji wymaga uzasadnienia.

## 6. Biuro Licencji prowadzi ewidencję przyznaną licencji.

- 6.1. Ewidencja powinna obejmować dane oraz dokumenty o których mowa w pkt. 4 i 5.
- 6.2. Polski Związek Motorowy prowadzi odrębną ewidencję prawomocnych decyzji o odmowie i pozbawieniu licencji.

## 7. Stopnie licencji.

Ustala się następujące licencje:

- a) kartingowa - JUNIOR,
  - b) kartingowa - SENIOR,
  - c) kartingowa - MIĘDZYNARODOWA,
  - d) kartingowa - SPONSORSKA.
- 7.1. Licencja kartingowa JUNIOR jest wydawana zawodnikom:
- a) posiadającym certyfikat, którzy ukończyli 8 lat do końca roku kalendarzowego, w którym kończą 15 lat życia.  
Licencja JUNIOR może być również wydana zawodnikom posiadającym certyfikat ( zdany egzamin na certyfikat) ,którzy ukończyli 7 lat, pod warunkiem uczestnictwa w danym rok lub roku poprzedzającym, w pokazach (min. 50% serii lub rund przewidzianych na dany rok – wymagane zaświadczenie od organizatorów o uczestnictwie w pokazach).  
Do udziału w zawodach uprawnia licencja z potwierdzoną przynależnością klubową na dany rok, która upoważnia do uczestniczenia w zawodach kartingowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.
- 7.2. Licencja kartingowa SENIOR jest wydawana zawodnikom posiadającym certyfikat, którzy do dnia rozpoczęcia zawodów ukończyli 15 lat życia, jednak do udziału w zawodach uprawnia licencja z potwierdzoną przynależnością klubową na dany rok, która upoważnia do uczestniczenia w zawodach kartingowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Licencja SENIOR może być wydana zawodnikowi poniżej 15 lat pod warunkiem, że osiągnie 15-ty rok życia w ciągu pierwszego półrocza w roku wydania licencji.  
Zawodnicy, otrzymujący licencję kartingowa SENIOR tracą automatycznie licencję kartingową JUNIOR.

## 8. Wydawanie licencji krajowych

- 8.1. Licencje kartingowe JUNIOR i SENIOR mogą być wydane wyłącznie członkom (zawodnikom) klubów motorowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej posiadających aktualne licencje klubowe na uprawianie sportu kartingowego i zrzeszonych w PZM.
- 8.2. O licencję kartingową JUNIOR zawodnicy ubiegają się w ZO PZM, w których składają niezbędne dokumenty.  
Zarządy Okręgowe PZM po spełnieniu przez zawodnika wymogów zawartych w pkt.9.1 i wniesienia stosownej opłaty przesyłają dokumenty do odpowiedniej instytucji, która wydaje licencję i prowadzi ewidencję wydanych licencji. Licencje JUNIOR przedłużają Zarządy Okręgowe PZM
- 8.3. O licencję kartingową SENIOR zawodnicy ubiegają się w **Biurze Sportu i Turystyki ZG PZM**, w których składają niezbędne dokumenty. **Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM** po spełnieniu przez zawodnika wymogów zawartych w pkt.8.1 i wniesienia stosownej opłaty , oraz zdaniu licencji JUNIOR przesyłają dokumenty do odpowiedniej instytucji, która wydaje licencję i prowadzi ewidencję. Licencje SENIOR przedłuża **Biuro Sportu i Turystyki** Zarządu Głównego PZM.
- 8.3.1. Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM i ZO PZM po otrzymaniu pisemnego wniosku od wnioskodawcy ( zawodnika) (zał. Nr 1.A + 1.B) dokonuje weryfikacji wniosku i przekazuje wniosek do Biura Licencji PZM w celu wydruku karty plastikowej z chipem tzw. Licencji Sportu Kartingowego (Senior/Junior)
- 8.3.2. Biuro Licencji PZM po otrzymaniu zweryfikowanego wniosku drukuje kartę plastikowa z chipem (Licencję Sportu Kartingowego) i przesyła stosownie do stopnia licencji do :
- a) Biura Sportu i Turystyki ZG PZM licencję SENIOR
  - b) Zarządu Okręgowego PZM licencję JUNIOR.

- 8.3.3. Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM i Zarząd Okręgowy PZM po otrzymaniu z Biura Licencji karty plastikowej (licencji) wydaje wnioskodawcy (zawodnikowi) stosowną licencję.
- 8.3.4. Biuro Licencji PZM zobowiązane jest do udostępnienia upoważnionym osobom przez Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM i Zarząd Okręgowy PZM wglądu w celach kontrolnych całej dokumentacji wydawania licencji na każde żądanie.
- 8.3.5. Biuro Licencji zobowiązane jest do przesłania pod koniec każdego kwartału do Biura Sportu i Turystyki Zarządu Głównego PZM i Zarządu Okręgowego PZM listy wydanych licencji z uwzględnieniem następującej specyfikacji :
- imię i nazwisko zawodnika,
  - data i miejsce urodzenia zawodnika,
  - adresu zamieszkania
  - przynależność klubowa zawodnika,
  - numer i stopień licencji zawodnika,
  - data wydania licencji.
  - email/telefon
- 8.4. Biuro Licencji prowadzi archiwum licencji.

## **9. Potwierdzenie ważności licencji krajowych**

- 9.1. Przedłużenie licencji JUNIOR na każdy rok kalendarzowy nastąpi przez naklejenie znaczka logo PZM wraz z liczbą roku.
- 9.2. Przedłużenie licencji SENIOR na każdy rok kalendarzowy nastąpi przez naklejenie znaczka logo PZM wraz z liczbą roku.
- 9.3. Przy przedłużaniu licencji będą pobierane stosowne opłaty, których wysokość będzie podana w komunikacie Biura Sportu i Turystyki ZG PZM na początku roku kalendarzowego.

## **10. Postanowienia ogólne**

- 10.1. Licencja kartingową traci ważność wraz z polisą ubezpieczenia, która wygasa 31 grudnia danego roku.
- 10.2. Zawodnik może być pozbawiony licencji w przypadku zawieszenia (na czas zawieszenia) lub dyskwalifikacji.
- 10.3. Zawieszony zawodnik obowiązany jest odesłać do PZM posiadaną licencję. Zwłoka w odesłaniu licencji ponad 14 dni będzie doliczona do czasu zawieszenia.
- 10.4. Zawodnicy posiadający licencje zobowiązani są posiadać aktualne badania lekarskie z aktualnym wpisem badania lekarskiego i poświadczone przez lekarza Medycyny Sportowej lub lekarza posiadającego uprawnienia nadane przez Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej. Jeżeli podczas uprawiania sportu zawodnik doznał urazów, które wykluczają dalszy udział zawodnika w zawodach, lekarz zawodów dokonuje wpisu do karty zdrowia zawodnika. Po wpisie do karty zdrowia, zawodnik podlega kontrolnym badaniom lekarskim, w wyniku których w karcie zostanie odnotowana zdolność do uprawiania sportu.

## **11. Międzynarodowe licencje kartingowe**

### **11.1. Postanowienia ogólne**

Każda licencja Międzynarodowa wydana przez PZM (ASN) jest ważna na zawody międzynarodowe, zgodnie ze stopniem licencji, pod warunkiem że zawody te zostały wpisane do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego. Licencja Międzynarodowa musi być corocznie wznawiana, od 1-go stycznia każdego roku.

- 11.2. PZM (ASN) wydaje Licencję Międzynarodową na podstawie wypełnionego wniosku (załącznik nr 1.C + 1.D) zgodnie z przepisami Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA i Międzynarodowego Regulaminu Kartingowego CIK- FIA . Wypełniony wniosek należy przesłać do Biura Sportu i Turystyki Zarządu Głównego PZM.
- 11.3. Warunkiem wydania licencji międzynarodowej jest posiadanie przez zawodnika aktualnej licencji krajowej (JUNIOR lub SENIOR).

### **12. Licencje sponsorskie (zgłaszającego).**

- 12.1. **Licencje sponsorskie krajowe/międzynarodowe wydaje Biuro Sportu i Turystyki Zarządu Głównego PZM dla Sponsorów/Teamów pod warunkiem pisemnego wystąpienia sponsora/teamu z podaniem nazwiska i imienia zawodnika i zgody macierzystego klubu zawodnika.**
- 12.2. **Licencja sponsorska krajowa/międzynarodowa ważna jest na rok kalendarzowy. Przedłużenie licencji na każdy rok kalendarzowy nastąpi przez naklejenie znaczka logo PZM wraz z liczbą roku po spełnieniu wymogu punktu 12.3.**
- 12.3. Zawodnik jest zobowiązany podać w zgłoszeniu na zawody pełną nazwę sponsora/teamu (zgłaszającego), jak również numer licencji sponsorskiej.
- 12.4. Przy wydawaniu licencji będą pobierane opłaty, których wysokość będzie podana w komunikacie Biura Sportu i Turystyki ZG PZM na dany rok
- 12.5. **Zawodnik nie może być zgłoszony przez więcej niż jednego sponsora/teamu w roku kalendarzowym.**

12.6. Licencja sponsorska/teamu upoważnia do umieszczenia nazwy sponsora/teamu w wydrukach komputerowych z zawodów, wpisanych do kalendarza PZM oraz liście zgłoszeń we wszystkich kategoriach, w których startuje zawodnik **zgłoszony przez sponsora/team**.

## **Rozdział 6**

# **TORY KARTINGOWE**

### **WPROWADZENIE**

Wymagania techniczne obejmują kryteria jakie muszą być spełnione w procesie projektowania, budowy i eksploatacji toru kartingowego, aby tor mógł uzyskać homologację i licencję krajową PZM lub międzynarodową CIK-FIA. Niniejszy regulamin obejmujący wymagania techniczne oraz procedury homologacji i inspekcji opracowano na podstawie Międzynarodowego Regulaminu Sportu Kartingowego FIA 2011 Rozdział 16 „Regulamin torów” oraz zgodnie z Ustawą z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie.

Wszelkie odstępstwa od podstawowych wymagań technicznych oraz procedur związanych z homologacją i inspekcją torów podlegają indywidualnym uzgodnieniom z Zespołem Torów i Tras PZM w przypadku homologacji krajowej lub ocenie CIK-FIA w przypadku homologacji międzynarodowej w toku prac projektowych, budowlanych i budowlano-montażowych w celu uwzględnienia szczególnego charakteru obiektu, lokalnych warunków, obowiązujących przepisów prawa budowlanego oraz ustaleń inspekcji PZM lub CIK-FIA.

**Szczegółowe informacje znajdują się w „REGULAMINIE TORÓW KARTINGOWYCH” - Załącznik NR 9, który obejmuje:**

### **CZĘŚĆ 1. PROCEDURA HOMOLOGACJI KARTINGOWYCH TORÓW STAŁYCH I OKAZJONALNYCH**

1. Cele
2. Definicje
3. Homologacja toru
  - 3.1 Procedura inspekcji
  - 3.2 Inspekcje
  - 3.3 Skutki inspekcji toru
  - 3.4 Stopnie licencji toru
4. Wymagania techniczne
  - 4.1 Plan
  - 4.2 Charakterystyka i kryteria licencji torów
  - 4.3 Park maszyn (paddock)
  - 4.4 Park serwisowy startu, mety i park zamknięty (parc ferme)
  - 4.5 Obrzeża i pobocza toru oraz strefy wytracania prędkości
  - 4.6 Pola startowe i prosta na linii startu
  - 4.7 Światła startowe
  - 4.8 Pomiar okrążeń i czasu
5. Środki bezpieczeństwa
6. Infrastruktura toru i budynki
7. Urządzenia dla osób niepełnosprawnych
8. Pomiar długości toru
9. Struktura na poboczu toru
10. Raport z wypadku
11. Konserwacja toru

### **ZAŁĄCZNIKI**

#### **CZĘŚĆ 2 . ZALECENIA DOTYCZĄCE NADZORU NAD TORAMI KARTINGOWYMI**

12. Cele
  - 12.1 Organizacja ogólna
13. Nadzór nad torem
  - 13.1 Wyposażenie
  - 13.2 Stanowiska nadzoru
  - 13.3 Sygnalizacja
14. Służby ratownicze
  - 14.1 Służby medyczne
15. Ochrona środowiska



## **Rozdział 7**

# **ZAWODNICY**

### **1. Uczestnictwo w sporcie kartingowym**

- 1.1. Sport jest formą aktywności człowieka, mającą na celu doskonalenie jego sił psychofizycznych indywidualnie lub zbiorowo, według reguł umownych.
- 1.2. Sport jest formą działalności człowieka podejmowaną dobrowolnie, w drodze rywalizacji, dla uzyskania maksymalnych wyników sportowych..
- 1.3. Zawodnikiem jest osoba uczestnicząca we współzawodnictwie sportowym organizowanym przez Polski Związek Motorowy posiadająca certyfikat i licencję zezwalającą na udział w tym współzawodnictwie.
- 1.4. Współzawodnictwo sportowe jest indywidualną lub zbiorową rywalizacją osób zmierzających, zwłaszcza w trakcie zawodów sportowych, do pokonania czasu lub przeciwnika.
- 1.5. Uprawianie sportu kartingowego jest dobrowolne i odbywa się zgodnie z następującymi dokumentami:
  - 1.5.1. Ogólnymi przepisami sportowymi obowiązującymi w kraju, tj. ustawy o sporcie.
  - 1.5.2. Statutem i przepisami Polskiego Związku Motorowego.
  - 1.5.3. Uchwałami Zarządu Głównego PZM.
  - 1.5.4. Międzynarodowymi regulaminami sportowymi CIK-FIA i Kodeksem Sportowym FIA.
  - 1.5.5. Wniosekami i decyzjami zgłaszanymi przez aktyw sportowy i zatwierdzonymi przez ZG PZM.
  - 1.5.6. Niniejszym Regulaminem Sportu Kartingowego i Regulaminem Zawodów Kartingowych.
- 1.6. Sport kartingowy uprawiać mogą zawodnicy posiadający status zawodnika profesjonalnego.
- 1.7. Osoby niepełnoletnie mogą być zawodnikami za zgodą swoich rodziców lub prawnych opiekunów.
- 1.8. Zawodnicy obowiązani są posiadać certyfikat i licencję zezwalającą na uprawianie sportu kartingowego. Certyfikat wydaje Zarząd Główny PZM i Zarządy Okręgowe PZM po pomyślnym zdaniu egzaminu teoretycznego i praktycznego.
- 1.9. Licencje przyznaje Polski Związek Motorowy.
- 1.10. W zawodach kartingowych mogą brać udział zawodnicy zrzeszeni w Polskim Związku Motorowym, których kluby posiadają aktualną licencję klubową na uprawianie sportu kartingowego
- 1.11. Podstawową jednostką organizacyjną zrzeszającą zawodników są kluby sportowe.
- 1.12. Kluby sportowe uczestniczą we współzawodnictwie sportowym.
- 1.13. Szczególnym klubem sportowym jest Uczniowski Klub Sportowy, który działa na zasadach określonych odrębnymi przepisami.
- 1.14. Uczniowskie Kluby Sportowe wpisane do właściwej ewidencji posiadają osobowość prawną.
- 1.15. Kluby Sportowe, w liczbie co najmniej trzech mogą zakładać związki klubów zwane dalej „Związkami Sportowymi”.

### **2. Regulamin zawodników**

- 2.1. Prawa zawodników
  - 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.
  - 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.

### **3. Obowiązki zawodników**

- 3.1. Godne reprezentowanie kraju w międzynarodowych zawodach kartingowych.
- 3.2. Aktywny udział w procesie szkoleniowym i we współzawodnictwie sportowym.
- 3.3. Poddawanie się obowiązkowym badaniom lekarskim.
- 3.4. Przestrzeganie regulaminów sportowych i zasad rywalizacji sportowej.
- 3.5. Dbałość w toku zajęć, treningów i zawodów sportowych o bezpieczeństwo swoje, swoich kolegów i rywali.
- 3.6. Przestrzeganie zakazu używania środków farmakologicznych odurzających uznawanych za do dopingujące lub szkodliwe dla zdrowia, a także napojów alkoholowych.
- 3.7. Dbałość o obiekty, sprzęt i ubiór sportowy.
- 3.8. Przy zgłoszeniu do pierwszych zawodów w cyklu oficjalnych rozgrywek PZM, każdy zawodnik musi zgłosić przynależność do klubu, która będzie obowiązywać do końca rozgrywek (poza przypadkami przewidzianymi w Rozdziale 7 RSK).
- 3.9. Być tolerancyjnym wobec innych wyznań i narodowości.

#### **4. Odpowiedzialność zawodnika**

- 4.1. Z chwilą podpisania zgłoszenia zawodnik przyjmuje na siebie obowiązek stawienia się na starcie. Nie stawienie 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).
- 4.2. Za wykroczenia i postępowanie niezgodne z RSK i RZK zawodnicy mogą być karani, karami przewidzianymi w tych dokumentach.

#### **5. Zasady zmiany przynależności klubowej zawodników kartingowych**

##### **5.1. 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.

##### **5.2. 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.

##### **5.3. 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.

##### **5.4. Zwolnienie ostateczne**

Klub obowiązany jest udzielić zawodnikowi zwolnienia ostatecznego w następujących przypadkach:

- 5.4.1. Zawodnikowi szkolnego lub międzyszkolnego klubu sportowego po ukończeniu nauki w szkole średniej i po zakończeniu przez szkolny lub międzyszkolny klub sportowy cyklu zawodów.
- 5.4.2. Zawodnik, który rozpoczął studia o ile sport kartingowy jest uprawiany w klubie Akademickiego Związku Sportowego w miejscu studiów.
- 5.4.3. Zawodnikowi, który uzyskał z urzędu prawo zmiany przynależności klubowej, klub może udzielić zwolnienia ostatecznego także w innych przypadkach.

##### **5.5. Zwolnienie okresowe**

- 5.5.1. Klub zobowiązany jest udzielić zwolnienia okresowego w następujących przypadkach:
  - podjęcie przez zawodnika studiów wyższych, na okres studiów.

##### **5.6. Odmowa zwolnienia i odwołania**

- 5.6.1. 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.
- 5.6.2. 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.
- 5.6.3. Instancją odwoławczą od decyzji OKSK jest GKSK a od decyzji GKSK Trybunał PZM

##### **5.7. Zwolnienie z urzędu**

- 5.7.1. 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.
- 5.7.2. 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 zasięgnięcia opinii zainteresowanych stron.

##### **5.8. 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.

### **5.9. 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.

### **5.10. Potwierdzenie zmiany przynależności klubowej**

5.10.1. Po zmianie przynależności klubowej zawodnik lub jego klub obowiązani są do przedłożenia w terminie 7 dni właściwemu Zarządowi Okręgowemu PZM ( dla licencji Junior) lub BS i T ZG PZM (dla licencji Senior) :

- zwolnienia zawodnika z poprzedniego klubu,
- potwierdzenia przyjęcia w poczet nowego klubu
- licencji sportowej.

### **5.11. Postanowienia końcowe**

Uczestnictwo zawodników zrzeszonych w klubach sportowych wymaga posiadania przez ten klub licencji. Aby uzyskać licencję klub powinien spełniać kryteria zawarte w ustawie o sporcie , „REGULAMINIE PRYZNAWANIA I POZBAWIANIA LICENCJI UPRAWNIAJĄCEJ DO UDZIAŁU WE WSPÓŁZAWODNICTWIE SPORTOWYM W SPORCIE SAMOCHODOWYM, SPORCIE MOTOCYKLOWYM, SPORCIE KARTINGOWYM i SPORCIE ŻUŻLOWYM ( jednolity tekst wg stanu na dzień 26.03.2011 r.) - Zał. Nr 3 oraz „REGULAMINIE PRYZNAWANIA I POZBAWIANIA LICENCJI ZAWODNIKA W SPORTACH MOTOROWYCH (jednolity tekst wg stanu na dzień 05.01.2012 r.) Załącznik do uchwały ZG PZM nr 1/2006 z dnia 08.04.2006 r. – Zał. Nr 1.

## **Rozdział 8**

### **DYSCYPLINA W SPORCIE KARTINGOWYM**

#### **1. Zasady ogólne**

- 1.1. Niniejsze przepisy obowiązują w sporcie kartingowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i stanowią zbiór postanowień regulujących sprawy dyscyplinarne klubów kartingowych, działaczy, sędziów, zawodników i rodziców, opiekunów prawnych zawodników oraz mechaników.
- 1.2. Podstawowymi aktami prawnymi regulującymi dyscyplinę w sporcie kartingowym są: ustawa o sporcie, Regulamin Sportu Kartingowego, Regulamin Zawodów Kartingowych oraz inne przepisy PZM i CIK-FIA.
- 1.3. W stosunku do osób i instytucji, które nie podporządkują się do wyżej wymienionych przepisów mogą być zastosowane sankcje dyscyplinarne.
- 1.4. Zawody w sportach motorowych mogą odbywać się wyłącznie na homologowanych przez PZM torach stałych posiadających aktualną licencję PZM. W czasie zawodów zawodnicy korzystają z toru w terminie określonym przez Regulamin Uzupełniający Zawodów, zatwierdzony przez GKSK lub program minutowy zatwierdzony przez Sędziego Głównego zawodów. Korzystanie z toru w innym terminie wymaga zgody organizatora zawodów.
- 1.6. Szkolenie zawodników może być prowadzone wyłącznie przez osoby mające uprawnienia trenera lub instruktora sportu kartingowego, posiadających aktualną licencję sędziego sportu kartingowego minimum stopnia „P”.
- 1.7. Wykroczenia i incydenty.  
**Za wykroczenie uważa się:**
  - 1.7.1. Każde naruszenie przepisów wymienionych w pkt. 1.2.
  - 1.7.2. Każde naruszenie przepisów ustawy o bezpieczeństwie imprez masowych, naruszenie przepisów antydopingowych, antyalkoholowych i innych.
  - 1.7.3. Każde naruszenie statutu PZM oraz Regulaminie Sportu kartingowego i regulaminów CIK – FIA.
  - 1.7.4. Każde naruszenie przepisów Regulaminu Uzupełniającego Zawodów.
  - 1.7.5. Każdy występki mogący zaszkodzić danej imprezie sportowej, organizacji sportowej lub dobru sportu kartingowego w Polsce.
  - 1.7.6. Każde z wymienionych wykroczeń popełnionych przez organizatorów zawodów, osoby urzędowe, osoby funkcyjne, zawodników lub mechaników może pociągać za sobą zastosowanie sankcji dyscyplinarnych.

#### **1.8. Incydenty.**

- 1.8.1. Incydentem nazywa się fakt albo serię faktów (opisanych w Rozdziale 2 RSK pkt 25) dotyczących zawodnika lub wielu zawodników, które stwierdził starter lub które zostały zgłoszone przez Sędziów Sportowych Starterowi.
- 1.8.2. Powinnością Startera jest podjęcie decyzji o ukaraniu zawodników, którzy spowodowali incydent. Taką decyzję może również podjąć Starter na podstawie raportu lub wniosku Dyrektora zawodów, Sędziego Głównego lub Sędziów Wirazowych. Zawodnik, który spowodował określony incydent nie powinien opuszczać toru bez zgody Sędziego Głównego. Starter obowiązany jest zastosować karę ostrzeżenia, karę czasową 10 sekund lub karę wykluczenia z wyścigu dla każdego zawodnika, który spowodował incydent. W zależności od wagi incydentu kara ta może być nakładana z narastającą surowością lub z pominięciem tej gradacji. Przy umyślnym spowodowaniu incydentu, Starter może wnioskować do Sędziego Głównego o wykluczenie zawodnika z zawodów.
- 1.8.3. Jeśli incydent miał miejsce podczas serii treningów oficjalnych, musi spowodować anulowanie trzech najlepszych czasów uzyskanych podczas określonej serii treningu.
- 1.8.4. W przypadku falstartu każdy zawodnik obowiązkowo ukarany będzie doliczeniem 10 sekund do czasu przejazdu całej trasy wyścigu.
- 1.8.5. Skrócenie trasy wyścigu uzyskując lepsze miejsce niż zawodnik miał przed skróceniem trasy lub w ten sposób skracając dystans do zawodników będących przed nim.

#### **2. Kompetencje Komisji Kartingowych.**

- 2.1. Rozpatrywanie i podejmowanie decyzji w sprawach naruszenia dyscypliny sportowej, stosunków międzyludzkich etyki przez zawodników, sędziów, działaczy, mechaników i kluby działające w sporcie kartingowym należy do kompetencji Komisji Kartingowych PZM.

#### **3. Główna Komisja Sportu Kartingowego rozpatruje:**

- 3.1. Sprawy dyscyplinarne zawodników.
- 3.2. Sprawy dyscyplinarne mechaników.
- 3.3. Sprawy dyscyplinarne działaczy, członków GKSK i jej podkomisji, zespołów oraz sędziów klasy „O”, „P” i „M”, odwołania od decyzji Sędziego Głównego i Okręgowych Komisji Sportu Kartingowego oraz zawodów ogólnopolskich i międzynarodowych.

- 3.4. Sprawy dyscyplinarne w stosunku do klubów, inne sprawy scedowane na nią przez Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego, w tym między innymi:
- 3.4.1. Nakładanie kar za przewinienia sportowe i zatwierdzanie kar nakładanych w trybie obowiązujących przepisów sportowych w tym zawieszenie w prawach zawodnika, a także dyskwalifikacja.

#### **4. Okręgowe Komisje Sportu Kartingowego rozpatrują:**

- 4.1. Sprawy dyscyplinarne w stosunku do klubów w Okręgu
- 4.2. Sprawy związane z postępowaniem zawodników w Okręgu
- 4.3. Sprawy dyscyplinarne działaczy w Okręgu
- 4.4. Sprawy związane z zawodami okręgowymi, strefowymi i klubowymi,

#### **5. Instytucje uprawnione do nakładania kar.**

- 5.1. Kary i sankcje w zależności od przewinienia mogą być nakładane przez:
  - 5.1.1. Zarząd Główny Polskiego Związku Motorowego.
  - 5.1.2. Główną Komisję Sportu Kartingowego.
  - 5.1.3. Okręgowe Komisje Sportu Kartingowego.
  - 5.1.4. Sędziego Głównego Zawodów.
  - 5.1.5. Dyrektora Zawodów.
  - 5.1.6. Startera.

#### **6. Rodzaje kar.**

- 6.1. W stosunku do zawodników, mechaników, działaczy i klubów stosuje się następujące kary z uwzględnieniem narastającej surowości:
  - 6.1.1. Ostrzeżenie.
  - 6.1.2. Nagana.
  - 6.1.3. Wykluczenie z zawodów lub ich części.
  - 6.1.4. Wykluczenie z klasyfikacji mistrzostw.
  - 6.1.5. Zawieszenie ( w prawach zawodnika, sędziego, mechanika, działacza, licencji klubu).
  - 6.1.6. Dyskwalifikacja – wnioskowanie do ZG PZM
  - 6.1.7. Kara finansowa przewidziana w RZK na dany rok, która może być również stosowana łącznie z innymi karami przewidzianymi w niniejszym Regulaminie Sportu Kartingowego.  
Nałożone kary finansowe muszą być wpłacone do kasy organizatora zawodów w czasie ich trwania ( przed kolejnym wyjazdem na tor).
- 6.2. Kwoty z wyegzekwowanych kar finansowych nałożonych przez GKSK, OKSK i Sędziego Głównego zwiększają planowany budżet GKSK lub OKSK.
- 6.3. W przypadkach szczególnych okoliczności łagodzących GKSK lub OKSK ma prawo zawiesić wykonanie orzeczonej kary na czas ustalony własną uchwałą lub zmniejszyć jej wymiar.
- 6.4. Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM prowadzi ewidencję nałożonych kar.
- 6.5. Po upływie 1 roku od zakończenia kary zainteresowany może zwrócić się do GKSK o skreślenie tej kary z ewidencji.
- 6.6. PZM może także orzec ograniczenie praw lub przywilejów sportowych grona osób ( organizacji). Ponadto w stosunku do klubów, zawodników, mechaników oraz działaczy mogą być nakładane przez PZM kary finansowe (grzywny). Wysokość kar zamieszczana jest w Regulaminie Zawodów Kartingowych.

#### **7. Rozpoczęcie postępowania dyscyplinarnego**

- 7.1. Podstawą do rozpoczęcia postępowania dyscyplinarnego na zasadach ogólnych może być:
  - 7.1.1. Protokół Sędziego Głównego.
  - 7.1.2. Sprawozdanie Obserwatora GKSK (OKSK).
  - 7.1.3. Wniosek zainteresowanych stron.
  - 7.1.4. Wniosek władz porządkowych.
  - 7.1.5. Pisemna informacja innych jednostek prawnych.
  - 7.1.6. Pisemna informacja osoby fizycznej z pełnym adresem i podpisem.
- 7.2. Komisja kartingowa może również podjąć postępowanie dyscyplinarne z urzędu.

#### **8. Rozpatrywania roszczeń cywilnych.**

- 8.1. 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.
- 8.2. W przypadkach nie osiągnięcia ugody, stronom przysługuje prawo dochodzenia roszczeń na zasadach ogólnych w szczególności przed Trybunałem PZM jako sądem polubownym.

## **9. Prawo obrony.**

- 9.1. 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.
- 9.2. 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, o której mowa w pkt 6.1. może być nałożona bez uzyskania wyjaśnienia.

## **10. Wykluczenie.**

- 10.1. Wykluczeniem z określonych zawodów lub ich części wolno karać każdego zawodnika, który uznany zostanie winnym niewłaściwego zachowania, nieuczciwego postępowania lub przekroczenia przepisów.
- 10.3. Wykluczony z zawodów lub ich części może być również zawodnik, który spowodował incydent bądź też z innych względów zagraża bezpieczeństwu pozostałych zawodników lub otoczenia.
- 10.4. 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.
- 10.5. Wykluczeniem z klasyfikacji mistrzostw wolno karać zawodnika dopuszczającego się przewinień wymienionych w RSK i RZK.
- 10.6. 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.
- 10.7. Wykluczenie z zawodów może być dokonane przez Sędziego Głównego zawodów albo może być orzeczone przez organa odwoławcze PZM (OKSK, GKSK, Trybunał PZM).
- 10.8. Wykluczenie z wyścigu może być dokonane przez Kierownika Wyścigu (Startera) albo może być orzeczone przez organ nadzorujący zawody (Sędziego Głównego)
- 10.9. Wykluczenie z klasyfikacji mistrzostw może być orzeczone tylko przez organa odwoławcze PZM.  
Organami tymi są:  
Okręgowa Komisja Sportu Kartingowego, Główna Komisja Sportu Kartingowego oraz Trybunał Polskiego Związku Motorowego w zależności od rangi zawodów.

## **11. Zawieszenie.**

- 11.1. Zawieszeniem może być ukarany zawodnik, mechanik lub działacz za poważne wykroczenia.
- 11.2. Ukarany zawieszeniem zawodnik traci na określony czas prawo brania udziału we wszystkich zawodach krajowych i zagranicznych, a mechanik traci prawo wykonywania jakichkolwiek czynności naprawczych i regulacyjnych kartów w czasie treningów i zawodów.
- 11.3. Ukarany zawieszeniem działacz sportowy traci na określony czas prawo brania udziału w organizacji zawodów i pełnienie jakiegokolwiek funkcji.
- 11.4. Zawieszenie może być orzeczone na czas określony i może rozciągać się na podstawie orzeczenia na wszystkie dyscypliny sportu motorowego lub ograniczyć do jednej lub kilku określonych dyscyplin.
- 11.5. 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 zawieszona na okres do dwóch lat.
- 11.6. Kara zawieszenia może być orzeczona na czas określony w zawieszeniu.

## **12. Dyskwalifikacja**

- 12.1. Dyskwalifikacja może być orzeczona tylko za wyjątkowo poważne wykroczenia. 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.
- 12.2. Zdyskwalifikowany traci na zawsze prawo brania udziału w jakimkolwiek charakterze we wszystkich dyscyplinach sportu motorowego, o ile orzeczenie nie będzie ograniczać dyskwalifikacji do sportu kartingowego.
- 12.3. Dyskwalifikacja zawodnika anuluje wszystkie wyniki uzyskane wcześniej przez osobę zdyskwalifikowaną i powoduje utratę opłat wpisowych.

## **13. Skutki zawieszenia i dyskwalifikacji**

- 13.1. 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.
- 13.2. Decyzja o zawieszeniu międzynarodowym musi być natychmiast przesłana do Sekretariatu CIK- FIA w celu poinformowania wszystkich federacji zrzeszonych w CIK-FIA.
- 13.3. Dyskwalifikacja może obejmować wszystkie dyscypliny sportów motorowych lub tylko jedną z nich.
- 13.4. Na mocy wydanego orzeczenia o zawieszeniu lub dyskwalifikacji zawodnika PZM pozbawia go 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.

- 13.5. Każdy zawodnik, który został zawieszony lub zdyskwalifikowany w wyniku wykroczeń podczas trwania zawodów traci wszystkie prawa do jakiegokolwiek nagrody przyznanej na danych zawodach.
- 13.6. Skutki, o których mowa pociągają za sobą zmiany klasyfikacji oraz w przyznaniu nagród - w związku z czym PZM przekazując poprzez swoje władze sportowe karę zawieszenia lub dyskwalifikacji zawiadamia każdego organizatora zawodów o zmianach, które w związku z tym zachodzą na liście wyników.

#### **14. Odwołanie zawieszenia lub dyskwalifikacji.**

- 14.1. GSKS ma prawo odwołać zawieszenie na okres pozostający zawodnikowi lub mechanikowi do odbycia kary, jak również ma prawo wnioskować do ZG PZM odwołaniu dyskwalifikacji.

#### **15. Wydanie orzeczenia.**

- 15.1. Orzeczenia GSKS muszą być wydane na piśmie w terminie 14 dni od daty podjęcia decyzji.
- 15.2. Decyzje GSKS podjęte w zakresie jej uprawnień są wiążące. Odwołania od tych decyzji mogą być wnoszone wyłącznie do Trybunału Związku – co nie wstrzymuje ich realizacji. Odwołanie może być wniesione, za pośrednictwem GSKS w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji, o czym należy pouczyć zainteresowanych.

#### **16. Ogłoszenie kar.**

- 16.1. 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.

#### **17. Odwołanie od nałożonych kar.**

- 17.1. Od decyzji OKSK przysługuje prawo odwołania do GSKS w nieprzekraczalnym terminie 14 dni od daty wystawienia pisemnego orzeczenia OKSK. Od decyzji GSKS przysługuje prawo odwołania do Trybunału Polskiego Związku Motorowego, co nie wstrzymuje ich realizacji. Odwołanie może być wniesione, za pośrednictwem GSKS w nieprzekraczalnym terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji. Do odwołania powinna być dołączona kaucja w wysokości ustalonej odpowiednio w RSK, RZK lub w Komunikacie GSKS na dany rok lub innych przepisach PZM albo organizacji międzynarodowych.

#### **18. Podjęcie decyzji w trybie nadzoru.**

- 18.1. Jeżeli GSKS przy rozpatrywaniu odwołania stwierdzi nieprawidłowość natury formalnej w orzeczeniu OKSK, zwróci sprawę do ponownego rozpatrzenia.  
W przypadku nie załatwienia sprawy przez OKSK w terminie 14 dni, GSKS podejmuje decyzję w trybie nadzoru.

#### **19. Forma i tryb składania odwołań od decyzji Sędziego Głównego**

- 19.1. Odwołanie musi być przedłożone danemu organowi odwoławczemu tylko na piśmie z własnoręcznym podpisem odwołującego się zawodnika.
- 19.2. Odwołania mogą być kierowane tylko do właściwego organu odwoławczego (OKSK lub GSKS) w zależności od rangi zawodów. Odwołania mogą być składane przez zainteresowanego do tych instancji na dowolnie obranej drodze (osobiście lub pocztą, decyduje data stempla pocztowego lub pocztą elektroniczną), wyjątek stanowią odwołania do Trybunału Arbitrażowego przy Polskim Komitecie Olimpijskim, które należy przesłać za pośrednictwem PZM.

#### **20. Tryb postępowania.**

- 20.1. OKSK jako władza odwoławcza pierwszej instancji, po otrzymaniu odwołania, wyznacza termin posiedzenia.  
Zainteresowany zawodnik musi być powiadomiony o posiedzeniu OKSK, co najmniej na 7 dni przed jego terminem.
- 20.2. GSKS - po otrzymaniu odwołania decyduje o terminie zwołania posiedzenia i wydaje w razie potrzeby dyspozycje odnośnie przygotowania materiałów. Zainteresowany zawodnik musi być zawiadomiony o posiedzeniu GSKS co najmniej na 7 dni przed jego terminem.
- 20.3. Ze składu osobowego organów odwoławczych wykluczeni są;  
członkowie OKSK, GSKS, którzy w danych zawodach byli zawodnikami lub pełnili funkcję, a orzeczenie ma ich dotyczyć.
- 20.3.1. Wszystkie osoby, które uczestniczyły już w rozstrzygnięciu protestu, od którego jest odwołanie.
- 20.3.2. Osoby, które uczestniczyły bezpośrednio lub pośrednio w danej sprawie.
- 20.4. Zainteresowane strony mają prawo zgłoszenia i żądania przesłuchania świadków. Ewentualna nieobecność zainteresowanych jak i świadków nie wstrzymuje toku postępowania proceduralnego.
- 20.5. 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 OKSK lub GSKS.

20.6. W przypadku niemożności spełnienia wymogu zawartego w Rozdz. 8 pkt. 20.5 GKSK lub OKSK powinien wyznaczyć skład kompletu orzekającego.

### **21.Orzeczenie.**

- 21.1. Orzeczenie danego organu odwoławczego powinno być wydane w ciągu maksimum 30 dni od daty ogłoszenia prowizorycznych wyników danych zawodów.
- 21.2.Orzeczenie może anulować lub podtrzymać decyzję, przeciw której złożone zostało odwołanie lub też zwiększyć względnie zmniejszyć wymienione sankcje. Orzeczenie nie może jednak zarządzić powtórzenia danych zawodów.
- 21.3. 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.
- 21.4. GKSK/OKSK ma prawo ogłosić orzeczenie w sprawie odwołania z wymienieniem 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.

### **22. Organy odwoławcze**

- 22.1. 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.
- 22.2.W każdym sporze, w którym uczestniczy posiadacz zagranicznej licencji lub osoba oficjalna posiadająca zagraniczne obywatelstwo, Trybunał PZM stanowi instancję, której orzeczenia podlegają odwołaniu do Trybunału Arbitrażowego przy Polskim Komitecie Olimpijskim. Odwołanie należy składać wyłącznie poprzez PZM, który nie może odmówić zgody na przekazanie odwołania.
- 22.3. 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 lub IV zatwierdzonych przez GKSK.
- 22.4.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.

### **23. Przekazywanie orzeczeń GKSK dotyczących spraw dyscyplinarnych**

- 23.1.Orzeczenia Głównej Komisji Sportu Kartingowego przekazywane będą zainteresowanym stronom na piśmie wystosowanym przez Biuro Sportu i Turystyki Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego.
- 23.2.Odmowa przyjęcia orzeczenia nie wstrzymuje egzekwowania nałożonej kary dyscyplinarnej.



## Rozdział 9

### SĘDZIOWIE I DZIAŁACZE SPORTU KARTINGOWEGO

#### 1. Założenia ogólne

1. Działacze
- 1.1. Zgodnie ze Statutem Polskiego Związku Motorowego prace społeczne realizowane przez działaczy społecznych stanowią podstawę działalności w dziedzinie sportu kartingowego w Polsce.
- 1.2. Działacz społeczny sportu kartingowego dba o poziom sportowy, etyczny i honor organizacji PZM i polskiego sportu.
- 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
- 1.4. Działacz nie jest zobowiązany do ponoszenia kosztów w związku z pracą, jaką wykonuje społecznie
- 1.5. Działacz może otrzymać nagrody i wyróżnienia za wkład pracy, przy czym ma to charakter uznaniowy kolektywów nadzorujących (oceniających) .
- 1.6. Działacze mają pierwszeństwo w wyróżnieniach honorowych.
- 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.
- 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 4 RSK).
- 1.9. Działacz społeczny nie może brać udziału w zawodach niedozwolonych ( Rozdział 1 pkt 14 ) pod groźbą kary wynikającej z przepisów CIK-FIA i niniejszego RSK

#### 2. Sędziowie Sportu Kartingowego

- 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.
- 2.2. Sędzia Sportu Kartingowego jest działaczem sportowym, który za swoją pracę może otrzymywać wynagrodzenie.
- 2.3. Sędzia powinien być bezstronny i sumienny, działać zawsze dla dobra sportu kartingowego.
- 2.4. Obowiązkiem sędziego jest znać RSK i inne regulaminy obowiązujące w tym sporcie i w sposób należyty je interpretować.
- 2.5. Sędzia za swoją działalność sportową odpowiada przed władzą nadającą licencję i wydającą zezwolenie na zawody, w których pełni funkcję.
- 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 w czynnościach Sędziego Sportu Kartingowego.
- 2.7. Sędzia nie może brać udziału w zawodach niedozwolonych ( Rozdział 1 pkt 14 ) pod groźbą kary wynikającej z przepisów CIK-FIA i niniejszego RSK.

#### 3. Klasyfikacja Sędziów i ich uprawnienia.

Ustala się trzy stopnie sędziów licencjonowanych sportu kartingowego „M”, „P” i „O”.

- 3.1. Sędzia stopnia „M” i „P” posiada uprawnienia do samodzielnego pełnienia wszystkich funkcji na zawodach Grupy II, III, IV, V oraz niektóre funkcje w zawodach Grupy I.
- 3.2. Sędzia stopnia okręgowej „O” posiada uprawnienia do samodzielnego pełnienia wszystkich funkcji na zawodach grupy III, IV i V oraz funkcje pomocnicze na zawodach grupy II i I.

#### 4. Licencje Sędziów

- 4.1. Dokumentem uprawniającym do sędziowania zawodów kartingowych jest „licencja sędziego” odpowiedniego stopnia.
- 4.2. PZM przyznaje, odmawia przyznania i pozbawia licencji Sędziego Sportowego w dyscyplinie sportu kartingowego.
- 4.3. Licencja Sędziego Sportowego może być przyznawana na czas oznaczony na żądanie osoby ubiegającej się o przyznanie licencji.

- 4.4. Osoba ubiegająca się o przyznanie licencji Sędziego Sportowego składa w PZM pisemny wniosek zawierający: imię i nazwisko, datę i miejsce urodzenia oraz adres zamieszkania wnioskodawcy, a ponadto:
  - 4.4.1. Określenie dyscypliny sportu w jakiej wnioskodawca zamierza pełnić funkcję Sędziego Sportowego.
  - 4.4.2. Określenie okresu, w przypadku, o którym mowa w pkt. 4.3.
  - 4.4.3. Datę sporządzenia wniosku i podpis wnioskodawcy.
- 4.5. Do wniosku o którym mowa w pkt. 3.2 powinny być dołączone:
  - 4.5.1. Oświadczenie o posiadaniu pełnej zdolności do czynności prawnych .
  - 4.5.2. Oświadczenie o korzystaniu w pełni z praw publicznych.
  - 4.5.3. Zaświadczenie właściwych organów PZM stwierdzających uczestnictwo w szkoleniu na Sędziego Sportowego.
  - 4.5.4. Zaświadczenie lekarza medycyny sportowej o stanie zdrowia umożliwiającym wykonywanie funkcji sędziego sportowego.
  - 4.5.5. Zobowiązanie do uczestnictwa w szkoleniu i podnoszeniu kwalifikacji sędziowskich, organizowanych przez PZM.
  - 4.5.6. Zobowiązanie do wykonywania przewidzianych w regulaminach sportowych obowiązków Sędziego Sportowego. PZM przyznaje licencje Sędziego Sportowego w drodze decyzji administracyjnej.
- 4.6. Do wniosku o którym mowa w pkt. 3.1 powinny być dołączone:
  - 4.6.1. Wnioski i oświadczenia ppkt. 4.5.1 do 4.5.6
  - 4.6.2. Książeczka pracy sędziego sportu kartingowego stopnia „O”
- 4.6. Licencję stopnia „O” wydają Zarządy Okręgowe PZM działaczom, którzy ukończą z wynikiem pozytywnym szkolenie Sędziów Sportu Kartingowego organizowane przez OKSK PZM oraz wykażą się aktywnością przy organizacji zawodów kartingowych.
- 4.7. Licencję stopnia „P”. wydaje Biuro Sportu i Turystyki Zarząd Głównego Polskiego Związku Motorowego na wniosek OKSK PZM, sędziom posiadającym licencję stopnia „O” przez okres co najmniej 3 lat, sprawdzonym w organizacji zawodów kartingowych, a ponadto spełniającym dodatkowe warunki. Posiadają minimum średnie wykształcenie. Jako sędziowie stopnia „O” byli, co najmniej dwa razy Sędzią Głównym ( również asystentem sędziego głównego) i co najmniej trzy razy Kierownikiem lub Dyrektorem zawodów lub Starterem ( również asystentem startera), w zawodach co najmniej III grupy, uzyskali pozytywną ocenę komisji kwalifikacyjnej oraz zaliczyli test weryfikacyjny zatwierdzony przez GKSK PZM.
- 4.8. Licencję stopnia „M” wydaje Biuro Sportu i Turystyki Zarządu Głównego Polskiego Związku Motorowego na wniosek GKSK, sędziom posiadającym licencję stopnia „P” przez okres co najmniej 3 lat sprawdzonym w organizacji zawodów kartingowych, a ponadto spełniającym dodatkowe warunki. Posiadają minimum średnie wykształcenie. Jako sędziowie stopnia „P” byli, co najmniej dwa razy Sędzią Głównym ( również asystentem sędziego głównego) i co najmniej trzy razy Kierownikiem lub Dyrektorem zawodów lub Starterem ( również asystentem startera), w zawodach co najmniej II grupy, uzyskali pozytywną ocenę komisji kwalifikacyjnej oraz zaliczyli test weryfikacyjny zatwierdzony przez GKSK PZM.
- 4.9. Licencja powinna zawierać:
  - 4.9.1. Imię i nazwisko, datę urodzenia
  - 4.9.2. Numer licencji.
  - 4.9.3. Stopień licencji
  - 4.9.3. Dyscyplinę sportu, w której uprawniony może pełnić funkcję Sędziego Sportowego.
  - 4.9.4. Okres ważności licencji w przypadku, o którym mowa w pkt. 4.3.
  - 4.9.5. Data wydania licencji.
  - 4.9.6. Numer polisy ubezpieczenia.
- 4.10. Licencja powinna być opatrzona zdjęciem i podpisem Sędziego Sportowego pieczęcią PZM oraz podpisem osoby upoważnionej w tym Związku do wydania licencji.
- 4.11. Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM może odmówić przyznania licencji Sędziego Sportowego, jeżeli wnioskodawca nie spełnił warunków określonych w pkt. 4.6, 4.7 i 4.8, a braki formalne we wniosku nie zostały usunięte mimo wezwania w oznaczonym terminie.
- 4.12. Licencję Sędziego Sportowego nie może uzyskać osoba która pełniąc tę funkcję została przez właściwy organ PZM pozbawiona licencji z przyczyn określonych w pkt. 5 w okresie dwóch lat od daty wydania tej decyzji.
- 4.13. Odmowa wydania licencji wymaga uzasadnienia.

## **5. Pozbawienie licencji Sędziego Sportowego**

- 5.1. GKSK PZM pozbawia w drodze decyzji administracyjnej Sędziego Sportowego licencji w razie:
  - 5.1.1. Utraty lub ograniczenia zdolności do czynności prawnych, albo utraty praw publicznych lub ograniczenia korzystania z tych praw, stwierdzonych prawomocnym orzeczeniem sądowym.

- 5.1.2. Utraty zdrowia uniemożliwiającej wykonywanie obowiązków Sędziego Sportowego potwierdzonej orzeczeniem lekarza medycyny sportowej.
- 5.1.3. Popelnienia przez Sędziego Sportowego czynów zagrożonych w regulaminie dyscyplinarnym PZM karą dyskwalifikacji w najwyższym wymiarze lub karą skreślenia z listy Sędziów Sportowych.
- 5.2. GKSK PZM może pozbawić Sędziego Sportowego licencji również w razie:
  - 5.2.1. Odmowy lub zaprzestania uczestnictwa w procesie szkolenia i podnoszenia kwalifikacji Sędziowskich.
  - 5.2.2. Naruszenie innych podstawowych obowiązków Sędziego Sportowego
- 5.3. Pozbawienie Sędziego Sportowego licencji wymaga uzasadnienia.
- 5.4. Osoba ubiegająca się ponownie o przyznanie licencji Sędziego Sportowego dołącza do wniosku, oprócz dokumentów wymienionych w pkt. 4.4. oświadczenie, że nie została pozbawiona licencji z przyczyn, o których mowa w pkt. 5.
- 5.5. W sprawach odmowy przyznania lub pozbawienia licencji, od decyzji Głównej Komisji przysługuje odwołanie do Trybunału Polskiego Związku Motorowego. Od orzeczenia Trybunału przysługuje skarga do wojewódzkiego sądu administracyjnego.
- 5.6. Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM prowadzi ewidencję przyznanych licencji Sędziego Sportowego.
- 5.7. Biuro Sportu i Turystyki ZG PZM prowadzi odrębną ewidencję prowadzonych decyzji o odmowie przyznania i o pozbawieniu licencji Sędziego Sportowego, przechowuje dokumentację tych spraw i dokumentów, o których mowa w pkt. 5.1. i 5.2.

## 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

- 6.1. Obowiązki Sędziego Głównego oraz innych osób funkcyjnych na zawodach określone są w Rozdziale 10 RSK.

## 7. Sprawozdanie z zawodów.

- 7.1. Po zakończeniu zawodów Sędzia Główny ma obowiązek złożenia sprawozdania z tych zawodów (wypełnienie formularza)
- 7.2. W sprawozdaniu bezwzględnie należy podać dane statystyczne zawodów oraz koniecznie szczegółowo opisać ich przebieg (także może być dołączony dodatkowy załącznik) :
  - 7.2.1. Zaistniałe wypadki i ich konsekwencje.
  - 7.2.2. Składane protesty i podjęte decyzje (komunikaty zawodów).
  - 7.2.3. Atmosferę zawodów (zainteresowanie władz lokalnych i działaczy, w tym również przedstawicieli szkolnictwa).
  - 7.2.4. Zainteresowanie publiczności (młodzieży) .
- 7.3. Sprawozdanie z zawodów mistrzowskich wraz z załącznikami organizator zawodów zobowiązany jest przestać do organów PZM w terminie określonym przez Regulamin Zawodów Kartingowych na dany rok.

## 8. Postanowienia końcowe

- 8.1. 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.
- 8.2. 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.
- 8.3. Wyznaczony sędzia ma obowiązek przybycia przed zawodami w celu dokładnego zapoznania się z przygotowaniem zawodów.
- 8.4. W razie niemożności przybycia na zawody ze względów losowych lub innych ważnych powodów obowiązany jest powiadomić o tym organizatora zawodów.
- 8.5. Przyjęcie przez sędziego funkcji i nie wypełnienie jej (nie przybycie na zawody), spowoduje zastosowanie odpowiednich sankcji dyscyplinarnych.
- 8.6. Sędziowie pełniący funkcję na zawodach kartingowych powinni pozostać na miejscu zawodów do czasu ogłoszenia ostatecznych wyników (rozdania nagród).
- 8.7. 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.
- 8.8. Szkolenie Sędziów powinien prowadzić klub, organizator zawodów, przy ścisłej współpracy z OKSK, PZM i GKSK PZM..
- 8.9. GKSK PZM i OKSK PZM mają obowiązek organizować corocznie seminaria szkoleniowe dla sędziów zakończone testem lub egzaminem ze znajomości obowiązujących przepisów.
- 8.10. Warunkiem przedłużenia licencji na następny rok kalendarzowy jest złożenie licencji i książeczki pracy sędziego sportowego w terminie podanym w Komunikacie GKSK.
- 8.11. Funkcje kierownicze wyznaczane przez GKSK na zawody Kalendarza Centralnego mogą pełnić sędziowie stopnia „M” i „P”, którzy w corocznym seminarium szkoleniowym zaliczyli pozytywnie testy egzaminacyjne w co najmniej .

## **Rozdział 10**

# **OBOWIĄZKI I UPRAWNIENIA OSÓB FUNKCYJNYCH NA ZAWODACH**

### **1. Obserwator Komisji Sportu Kartingowego**

- 1.1. Obserwator jest oficjalnym przedstawicielem delegującej go Komisji Kartingowej – członkiem tej komisji. Ponadto może działać w granicach specjalnego pełnomocnictwa Komisji Kartingowej.
- 1.2. Obserwator Komisji Kartingowej ma prawo swobodnego poruszania się po terenie zawodów oraz wstępu do wszystkich komórek organizacyjnych zawodów.
- 1.3. Obserwator nie może pełnić żadnej funkcji urzędowej oraz nie może być przedstawicielem zawodników w danych zawodach.
- 1.4. Uwagi dotyczące organizacji i strony sportowej zawodów obserwator powinien składać Sędziemu Głównemu i Dyrektorowi zawodów.
- 1.5. Obserwator służy głosem doradczym organizatorowi zawodów.
- 1.6. Obserwator zobowiązany jest złożyć Komisji Kartingowej, która deleguje go na zawody, pisemne sprawozdanie oraz ocenę zawodów wraz z wnioskami.
- 1.7. Obserwator dokonuje również oceny pracy sędziów na zawodach.
- 1.8. Obserwator odpowiada za swoją działalność przed delegującą go Komisją Kartingową.

### **2. Sędzia Główny**

- 2.1. Organem sędziowskim na zawodach jest Sędzia Główny i Asystent Sędziego Głównego sprawujący w zawodach władzę nadzorczą. Sędzia Główny jest odpowiedzialny przed władzą wyznaczającą go za prawidłowy i zgodny z obowiązującymi regulaminami przebieg zawodów.

#### **2.2. Obowiązki i kompetencje Sędziego Głównego:**

- 2.2.1. Sprawdzenie dokumentów zgłoszonych do zawodów zawodników, a w szczególności: ważność licencji sportowej, certyfikaty, polisę ubezpieczeniową od Następstw Nieszczęśliwych Wypadków (NNW), kartę zdrowia zawodnika z aktualnym i pozytywnym wpisem badania lekarskiego przez lekarza medycyny sportowej lub posiadającego uprawnienia medycyny sportowej nadane przez Polskie Towarzystwo Medycyny Sportowej Sprawdzenie przed zawodami czy zawodnik, który w poprzednich zawodach uległ kontuzji i miał zalecenie lekarza zawodów poddania się badaniom lekarskim, takim badaniom się poddał.
- 2.2.2. 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.
- 2.2.3. Sprawdzenie posiadania przez organizatora aktualnej licencji toru oraz protokołu inspekcji toru, a także zaleceń zawartych w tym protokole.
- 2.2.4. Dokonanie wspólnie z Dyrektorem zawodów odbioru trasy wyścigów i całego obiektu ze szczególnym uwzględnieniem bezpieczeństwa zawodników i publiczności. W razie dostrzeżenia uchybień wydanie zaleceń organizatorowi do natychmiastowego usunięcia przed rozpoczęciem treningu zapoznawczego. Po zakończeniu treningu zapoznawczego zmiany w ukształtowaniu trasy są niedopuszczalne.
- 2.2.5. Sprawdzenie czy lista startowa jest sporządzona prawidłowo oraz czy wszyscy zgłoszeni zawodnicy zostali dopuszczeni do zawodów przez Komisję Techniczną.
- 2.2.6. Sprawdzenie czy w czasie treningów i zawodów w miejscach wyznaczonych znajduje się służba medyczna oraz inne służby np. straż pożarna, służby porządkowe itp.
- 2.2.7. Zwracanie uwagi na terminowe realizowanie programu zawodów.
- 2.2.8. 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.
- 2.2.9. Zwracanie uwagi, czy w czasie trwania biegu i na starcie zawodnicy są przepisowo ubrani w razie stwierdzenia uchybień zawodnicy ci nie mogą być dopuszczeni do wyścigu.
- 2.2.10. W czasie trwania wyścigu baczne obserwowanie trasy oraz czy Starter i inne osoby funkcyjne właściwie używają chorągiewek sygnalizacyjno-ostrzegawczych. W razie niewłaściwego reagowania, szczególnie w odniesieniu do nie sportowego zachowania się zawodników na trasie i powstawania sytuacji niebezpiecznych – udziela Dyrektorowi i Starterowi wskazówek i zaleceń. W razie niestosowania się Dyrektora do tych zaleceń, podejmuje dalsze działania.  
W takich przypadkach, gdy delegowany jest na zawody Obserwator Komisji Kartingowej, należy ten problem przedyskutować z jego udziałem.

- 2.2.11. 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 książeczce sportowo-lekarskiej zawodnika).
- 2.2.12. Podejmowanie wspólne ze Starterem decyzji przerwania i powtórzenia biegu, jak również decyzji o zaistnieniu „siły wyższej” powodującej przerwanie lub całkowite odwołanie z tego powodu zawodów.
- 2.2.13. Z wyprzedzeniem zwracać uwagę organizatorom, ażeby zawodnicy kończący bieg pozostawili swoje karty w Zamkniętym Parku Maszyn i od tej chwili, żeby nie były przy nich wykonywane żadne czynności, aż do zwolnienia sprzętu przez Kierownika Komisji Technicznej i Dyrektora zawodów.
- 2.2.14. Uczestniczenie wraz z Dyrektorem zawodów i Lekarzem zawodów podczas badania antyalkoholowego i antydopingowego zawodników.
- 2.2.15. W przypadkach, gdy na zawody nie stawi się któryś z wyznaczonych Sędziów lub zawodnicy w którejs z kategorii ujętych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów – ma prawo do zmiany obsady sędziowskiej oraz programu minutowego zawodów.
- 2.2.16. Zatwierdzanie wyników oficjalnych zawodów.
- 2.2.17. Nakładanie kar na organizatora zawodów, zawodników, mechaników oraz osób funkcyjnych przewidzianych w Rozdziale 8 RSK i RZK na dany rok.
- 2.2.19. Wydawanie odpowiednich zaleceń dotyczących usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości w przygotowaniu obiektu do zawodów, nie wykonaniu 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 8 RSK i RZK na dany rok.
- 2.2.19. W uzasadnionych przysadkach Sędzia Główny może zmienić decyzję startera dotyczącą nałożonej kary na zawodnika.

### **3. Obowiązki Sędziego Głównego przy rozpatrywaniu protestów**

- 3.1. Protest jest to pisemne zgłoszenie sprzeciwu na okoliczność zaistniałych – zdaniem protestującego – nieprawidłowości podczas trwania zawodów. Prawo do składania protestów przysługuje każdemu zawodnikowi startującemu w danych zawodach, jeżeli dotyczy to klasyfikacji indywidualnej oraz Kierownikowi Zespołu, który został zgłoszony – w przypadku klasyfikacji zespołowej protest w określonym czasie składa się na ręce Dyrektora zawodów, po uprzednim wpłaceniu kaucji w wysokości określonej w RZK na dany rok. Przedmiotem protestu mogą być decyzje Dyrektora zawodów oraz nieprawidłowości zaistniałe w czasie zawodów.
  - 3.1.1. Protesty na decyzje Startera nie będą przyjmowane.
  - 3.1.2. Każdy protest złożony podczas zawodów powinien być rozstrzygnięty przez Zespół Sędziów Sportowych w skład, którego wchodzi: Sędzia Główny, Asystent Sędziego Głównego oraz w zależności od tego, czego dany protest dotyczy, Starter, Kierownik Komisji Technicznej, Kierownik Komisji Obliczeń i Dyrektor zawodów, po wysłuchaniu składającego protest oraz jeśli zachodzi potrzeba – świadków zdarzenia. W przypadku nieobecności wzywanej zainteresowanej strony lub jej świadków decyzja może być wydana zaocznie. Każdy protest powinien wpłynąć w czasie 30 minut od chwili ogłoszenia wyników nieoficjalnych (decyduje czas ogłoszenia wpisany na liście wyników). Protesty, które wpłyną po tym terminie nie będą rozpatrywane.
  - 3.1.3. Po rozpatrzeniu protestu Zespół Sędziów Sportowych decyzję swoją przekazuje zainteresowanym stronom oraz wywiesza na tablicy ogłoszeń, wpisując godzinę umieszczenia na tablicy ogłoszeń.
  - 3.1.4. Zainteresowana strona, jeżeli nie zgadza się z decyzją Zespołu Sędziów powinna w ciągu 20 minut od otrzymania decyzji zgłosić zapowiedź odwołania do GKSK lub OKSK w zależności od rodzaju zawodów, wpłacając uprzednio kaucję w wysokości ustalonej i podanej w RZK na dany rok. Po upływie tego terminu zapowiedź odwołania nie będzie uwzględniona.
  - 3.1.5. W przypadku, gdy protest wpłynie na sprzęt, a decyzja Zespołu Sędziów będzie niezadowolająca dla którejś ze stron i złoży ona zapowiedź odwołania, wówczas oprotestowany sprzęt należy zaplombować i przesłać do Komisji Kartingowej (GKSK lub OKSK) w zależności od rangi zawodów w terminie 48 godzin po zakończeniu zawodów.
  - 3.1.6. Jeżeli protest na niezgodność sprzętu z regulaminem wpłynie po treningu oficjalnym, biegu przedfinałowym lub finałowym należy sprzęt zaplombować i sprawdzić po ostatnim biegu zawodów. Jeżeli okaże się, że sprzęt jest niezgodny z regulaminem, wówczas zawodnik zostaje wykluczony z zawodów.
  - 3.1.7. Jeżeli Zespół Sędziów Sportowych wykluczy zawodnika z zawodów za sprzęt niezgodny z regulaminem, wówczas zawodnik może w terminie określonym w pkt. 3.1.4. złożyć zapowiedź odwołania. Po złożeniu zapowiedzi odwołania sprzęt zostaje zaplombowany i przesłany do odpowiedniej komisji.

- 3.1.8. W żadnym przypadku sprzętu, który podlega oprotestowaniu lub, w którym stwierdzono niezgodność z regulaminem nie wolno zwalniać z Zamkniętego Parku Maszyn, aż do wyczerpania się czasu na składanie odwołań.
- 3.1.9. W przypadku, gdy zawodnik złoży zapowiedź odwołania, wyniki w tej kategorii są nieoficjalne. Organizator nie daje pucharów, dyplomów dla tej kategorii chyba, że nie wprowadzi to zmian w klasyfikacji pierwszych sześciu zawodników.
- 3.1.10 Jeżeli dla protestującego zawodnika decyzja Zespołu Sędziów jest pomyślna i protest zostaje uznany, wówczas kaucja zwracana jest zawodnikowi, w przeciwnym razie kaucja przekazywana jest organizatorowi zawodów.
- 3.1.11 Zawodnik, który złożył zapowiedź odwołania zobowiązany jest w przeciągu 2 dni przesłać na piśmie odwołanie do GKSK, a w przypadku zawodów strefowych lub okręgowych do OKSK (decyduje data stempla pocztowego lub data przesłania pocztą elektroniczną). Po upływie tego terminu odwołanie nie będzie rozpatrywane.
- 3.1.12 Za sprzęt niezgodny z regulaminem Zespół Sędziów wyklucza zawodnika z danej fazy zawodów (dotyczy treningu, przed finału oraz finału) w zależności od tego, w jakiej fazie zawodów stwierdzono te nieprawidłowości.
- 3.1.13 Jeżeli stwierdzono niezgodność z regulaminem masy zawodnika wraz z kartem po treningu oficjalnym, zawodnik może wystartować do biegu przedfinałowego z ostatniego pola startowego. Jeżeli niezgodność masy stwierdzono po biegu przedfinałowym, zawodnik zostaje wykluczony z tego biegu i może wystartować do biegu finałowego z ostatniej pozycji. Jeżeli niezgodność masy stwierdzono po biegu finałowym, wówczas zostaje on wykluczony z tego biegu. Dotyczy to również zawodów rozgrywanych systemem dwóch finałów i innych (zawodnik zostaje wykluczony z tej fazy zawodów, w której stwierdzono niezgodność masy z regulaminem).
- 3.1.14 Sędzia Główny zawodów zobowiązany jest podczas uroczystości zakończenia zawodów dokonać jej podsumowania i omówienia przebiegu zawodów z podaniem przykładów pozytywnych i zaistniałych mankamentów.

#### **4. Asystent Sędziego Głównego**

- 4.1. Asystent Sędziego Głównego podlega bezpośrednio Sędziemu Głównemu i wykonuje jego polecenia.
- 4.1.1. Obowiązki i kompetencje Asystentowi Sędziego Głównego na danych zawodach określa Sędzia Główny.

#### **5. Dyrektor Zawodów**

Dyrektor zawodów kieruje wyścigiem. Swoje obowiązki w tym zakresie może przekazać Kierownikowi Wyścigu (Starterowi).

##### **5.1. Obowiązki i kompetencje Dyrektora Zawodów:**

- 5.1.1 Przeprowadzenie zawodów zgodnie z obowiązującym Regulaminem Zawodów Kartingowych, RSK, komunikatami GKSK na dany rok oraz Regulaminem Uzupełniającym Zawodów.
- 5.1.2 Przeprowadzenie zawodów zgodnie z ustawą „o bezpieczeństwie imprez masowych”.
- 5.1.3 Dokonanie ubezpieczenia zawodów od OC oraz od NNW osób funkcyjnych uczestniczących w zawodach, które nie posiadają licencji sędziowskiej.
- 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.
- 5.1.5 Odpowiednio przygotować i zabezpieczyć tor kartingowy oraz zapewnić porządek na terenie zawodów.
- 5.1.6 Umożliwienie korzystania z toru zgodnie z programem minutowym zawodów oraz zapewnienie usług medycznych i spawalniczych.
- 5.1.7 Wyposażenie wszystkich osób funkcyjnych w identyfikatory oraz środki łączności bezprzewodowej.
- 5.1.8 Zorganizowanie bufetu z gorącymi posiłkami i napojami.
- 5.1.9 Zorganizowanie zebrania zawodników (briefingu), oficjalnego otwarcia zawodów oraz zakończenia zawodów.
- 5.1.10 Zapewnienie zawodom odpowiedniej oprawy propagandowej.
- 5.1.11 Wręczenie zawodnikom regulaminowych nagród rzeczowych i finansowych.
- 5.1.12 Dopilnowanie, aby nie zostali dopuszczeni do zawodów zawodnicy wykluczeni, zdyskwalifikowani lub zawieszeni.
- 5.1.13 Nadzór nad prawidłową pracą wszystkich osób funkcyjnych znajdujących się na swoich stanowiskach.
- 5.1.14 Wykonywanie bieżących zarządzeń Sędziego Głównego, mających na celu usunięcie nieprawidłowości w stosunku do zatwierdzonego Regulaminu Zawodów.
- 5.1.15 Zebranie wszystkich protokołów i raportów niezbędnych do ustalenia klasyfikacji zawodników i zespołów.
- 5.1.16 Przygotowanie wyników i przedłożenie do zatwierdzenia Sędziemu Głównemu.

- 5.1.17 Dopilnowanie przekazania informacji o nagrodach zawodnikom i Sędziemu Głównemu zawodów.
- 5.1.18 Czuwanie nad prawidłowym funkcjonowaniem Biura Zawodów, przyjmowaniem i potwierdzaniem zgłoszeń zawodników. Sprawdzanie ważności dokumentów takich jak: licencja, certyfikat, książeczka sportowo-lekarska, zgłoszenia itp. oraz terminowym wywieszaniem wyników, a także ich kompletowaniem.
- 5.1.19 Czuwanie nad przebiegiem zawodów zgodnie z programem minutowym.
- 5.1.20 Zapewnienie opieki medycznej w czasie zawodów i treningu.
- 5.1.21 Wnioskowanie do Sędziego Głównego o ukaranie zawodników, którzy zachowują się lub postępują niezgodnie z RZK i RSK.
- 5.1.22 Czuwanie nad przestrzeganiem zasad ochrony środowiska i wykonania zaleceń Komisarza Ochrony Środowiska PZM.
- 5.1.23 Przygotowanie i przesłanie do ZG PZM i ZO PZM sprawozdań oraz wyników z zawodów, a także rozliczenia finansowego w terminie ustalonym przez Regulamin Zawodów Kartingowych.
- 5.1.24 Przekazanie mediom informacji o odbytych zawodach oraz wyników.
- 5.1.25 Uczestniczenie w razie potrzeby w Zespole Sędziów Sportowych przy rozpatrywaniu protestów.
- 5.1.26. Przeprowadzanie zebrania z zawodnikami (briefingu)
- 5.1.27. Dopilnowanie, by w uroczystości otwarcia i zakończenia zawodów udział wzięli wszyscy zawodnicy startujący w zawodach i byli odpowiednio ubrani.

## **6. Starter (Kierownik Wyścigu)**

### **6.1. Obowiązki i kompetencje Startera:**

- 6.1.1. Czuwanie nad prawidłowym przebiegiem treningów, procedury startowej oraz wyścigiem (z chwilą przekazania mu tych obowiązków przez Dyrektora zawodów).
- 6.1.2. Ścisła współpraca z Dyrektorem zawodów, Lekarzem zawodów, Sędziami Wirażowymi, Kierownikiem Toru, Kierownikiem Parku Maszyn, Komisją Obliczeń i innymi osobami funkcyjnymi.
- 6.1.3. Przyjmowanie od Sędziów Wirażowych informacji o zachowaniu na torze zawodników podczas treningu i wyścigów.
- 6.1.4. W czasie okrążenia formującego zawodnicy obowiązani są do zachowania swojej pozycji startowej. Próby celowego przyspieszania lub nagłego nieuzasadnionego hamowania będą karane. Kara dotyczy wszystkich zawodników, w tym także prowadzącego.
- 6.1.5. Zawodnik, który utracił pozycję startową z przyczyn innych niż zatrzymanie karta, może ją odzyskać do momentu wjazdu w strefę startową. Zabronione jest wyprzedzanie zawodnika prowadzącego oraz jazda inną trasą niż wyznaczona do wyścigu.
- 6.1.6. Jeżeli zawodnik zatrzyma się z jakichkolwiek powodów podczas okrążenia formującego, nie może powrócić na swoje miejsce. Musi on zająć pozycję na końcu stawki. Wszelkie próby usiłowania odzyskania pozycji startowej przez tego zawodnika podczas okrążenia formującego będą karane wykluczeniem z wyścigu.
- 6.1.7. W strefie startowej, która znajduje się ok. 250 m przed linią startu jest zabroniona pod karą wykluczenia z biegu jakakolwiek zmiana pozycji startowej.
- 6.1.8. Jeżeli w czasie okrążenia formującego Starter uzna, że któryś z zawodników został zmuszony do zatrzymania się przez innego zawodnika, może zatrzymać całą stawkę zawodników i powtórzyć okrążenie formujące, a winnego zawodnika ukarać karą przewidzianą w RRSK lub RZK.
- 6.1.9. Starter nie ma obowiązku ogłoszenia dodatkowego okrążenia w celu odzyskania przez zawodnika utraconej pozycji. Obowiązkiem zawodników jest utrzymanie swojej pozycji startowej.
- 6.1.10. Dla startu ruchomego 25 m od linii start-meta namalowana jest żółta linia. Zawodników obowiązuje zakaz przyspieszania do momentu przekroczenia tej linii. Zawodnicy naruszający zapis tego punktu mogą być wykluczeni z biegu lub ukarani karą 10 sek.
- 6.1.11. O d chwili, kiedy zostanie podany sygnał startu, zaczynają obowiązywać warunki wyścigu niezależnie od tego gdzie znajduje się kart na trasie. Zabroniona jest jakakolwiek pomoc z wyjątkiem umieszczenia karta w bezpiecznym miejscu.
- 6.1.12. We wszystkich wyścigach procedura startowa nie może być przerwana z powodu falstartu jednego lub kilku zawodników, a starter działający jako sędzia faktu na winnych falstartu zawodników nałoży karę 10 sekund, która będzie doliczona do czasu przejazdu danego biegu, informując ukaranych w czasie trwania wyścigu flagą falstartu wraz z tablicą z numerami startowymi zawodników.
- 6.1.13. Zawodnik, który otrzyma chorągiewkę „usterka techniczna” zobowiązany jest pod groźbą wykluczenia z biegu udać się do DEPO i tam samodzielnie usunąć usterkę. Po usunięciu usterki może ponownie wyjechać na tor, by kontynuować wyścig. Narzędzia do usunięcia usterki powinny znajdować się w DEPO.
- 6.1.14. Zawodnicy zdublowani zjeżdżają z toru po pokazaniu flagi niebiesko-czerwonej z numerem startowym zawodnika. Zawodnik, który po otrzymaniu takiej flagi będzie kontynuował jazdę – zostanie wykluczony z wyścigu. Starter może pokazać flagę dubla zawodnikowi w przypadku, gdy zawodnik wyprzedzany i wyprzedzający znajdują się pomiędzy białą i żółtą linią.

- 6.1.15. Podczas treningu oficjalnego zawodnik nie może zjeżdżać z toru. Zjazd do Parku Maszyn lub DEPO oznacza zakończenie treningu. Zawodnik nie może ponownie wjechać na tor. Ponowne wjechanie na tor i kontynuowanie treningu skutkuje wykluczeniem z treningu.
- 6.1.16. Sygnalizowanie za pomocą flagi niebieskiej, że zawodnik będzie dublowany.
- 6.1.17. Sygnalizowanie za pomocą flagi żółtej niebezpieczeństwo na torze. Zawodnicy powinni zwolnić. Zakaz wyprzedzania. Zawodnik, który nie zastosuje się do tego może być wykluczony z biegu.
- 6.1.18. Zawodnicy, którzy w czasie jazdy zachowują się nie sportowo i spowodują incydent będą karani ostrzeżeniem, karą czasową 10 sek. i wykluczeniem z biegu w zależności od stopnia przewinienia. W przypadkach drastycznych zachowań – wnioskowanie do Sędziego Głównego o wymierzenie wyższej kary.
- 6.1.19. Przerwanie wyścigu za pomocą flagi czerwonej.
- 6.1.20. Używanie innych flag w zależności od sytuacji na torze.
- 6.1.21. Udział, w zależności od potrzeby w pracach Zespołu Sędziów Sportowych.
- 6.1.22. W razie potrzeby przeprowadzić „Neutralizację wyścigu”. ( w czasie neutralizacji na linii start – mety zapala się pulsujące pomarańczowe światło i pokazywana jest żółta flaga wraz z tablicą „SLOW „ - POWOLI)

## **7. Asystent Startera**

- 7.1. Asystent Startera podlega bezpośrednio starterowi i wykonuje jego polecenia. W czasie wyścigu ma prawo sygnalizować odpowiednimi chorągiewkami i tablicami sytuacje na torze i niezgodne z regulaminami zachowania zawodników.

## **8. Kierownik Komisji Technicznej**

### **8.1. Obowiązki i kompetencje Kierownika Komisji Technicznej:**

- 8.1.1. Przestrzeganie programu minutowego zawodów.
- 8.1.2. Zorganizowanie stanowiska badania technicznego oraz Parku Zamkniętego, a także przydział zadań dla członków komisji. Park Zamknięty musi być wygrodzony i zabezpieczony przed wejściem na jego teren osób postronnych. Do Parku Zamkniętego mają prawo wejść: Obserwator GKSK, Sędzia Główny, Dyrektor zawodów oraz wzywani zawodnicy z mechanikami.
- 8.1.3. Zorganizowanie Parku Serwisowego Startu, Parku Serwisowego Mety, miejsca składowania opon i magazynowania paliwa oraz nadzór nad nimi.
- 8.1.4. Sprawdzenie, czy waga posiada aktualną legalizację.
- 8.1.5. Posiadanie niezbędnych narzędzi oraz przyrządów do dokonywania pomiarów i sprawdzania sprzętu.
- 8.1.6. Dopilnowanie, by do odbioru technicznego zgłaszał się osobiście zawodnik z kartem oraz poprawnie wypełnionym zgłoszeniem sprzętu. W czasie odbioru zawodnik przedstawia swój kompletny ubiór (kombinezon, buty, rękawice, kask) oraz swój sprzęt zgodny z obowiązującymi przepisami. Karty obowiązkowo muszą posiadać czytelne, zgodne z regulaminem numery startowe.
- 8.1.7. Przedstawiony do odbioru sprzęt musi być sprawny technicznie. Musi posiadać czytelne tablice z numerem startowym i być zgodny z regulaminem technicznym dla danej kategorii. W przypadku, gdy istnieje konieczność dociążenia wózka, balast musi być umocowany trwale, zgodnie z RSK i RZK, by nie było możliwości oderwania w czasie zawodów.
- 8.1.8. Kierownik Komisji Technicznej może zarządzić ponowny 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.
- 8.1.9. Kierownik Komisji Technicznej kieruje pracą komisji i odpowiada za pracę Sędziów Technicznych.
- 8.1.10. Po treningu oficjalnym, biegach eliminacyjnych, przed finale i każdym finale karty z zawodnikami muszą być zważone, a następnie odprowadzone do Parku Zamkniętego. Po zakończeniu wyścigu, zawodnik wyznaczoną trasą udaje się do wagi i Parku Zamkniętego, w tym czasie wykonywanie jakichkolwiek czynności przy nich są niedozwolone. Zabronione jest również pod karą wykluczenia podejście mechanika lub innej osoby do zawodnika na tej trasie.
- 8.1.11. Karty będą mogły być zabrane z Parku Zamkniętego dopiero po zwolnieniu ich przez Kierownika Komisji Technicznej.
- 8.1.12. Komisja Techniczna zobowiązana jest do sprawdzenia zgodności sprzętu z regulaminem minimum takiej ilości zawodników, jaką przewiduje RZK. Na tę okoliczność sporządza „Protokół badania technicznego” oraz „Protokół badania technicznego po zawodach”. Zawodnicy zobowiązani są wykonać wszystkie prace przy kartach (np. rozebranie silnika) zlecone im przez Komisję Techniczną w celu stwierdzenia ich zgodności z regulaminem technicznym. Prace te mogą być wykonane przez mechanika w obecności zawodnika.
- 8.1.13. Jeżeli wezwany zawodnik nie zgłosi się do Zamkniętego Parku Maszyn celem wykonania czynności jak w pkt. 8.1.12 lub odmówi ich wykonania – Kierownik Komisji Technicznej powiadamia o tym Sędziego Głównego, który podejmuje odpowiednią decyzję.



- 8.1.14. Jeżeli wpłynie protest na sprzęt po treningu oficjalnym lub biegu przed finałowym, Komisja Techniczna sprawdza sprzęt i wydaje orzeczenie. Jeżeli protest dotyczy silnika, wówczas silnik jest plombowany. Zawodnik w dalszym ciągu startuje w zawodach.  
Po drugim biegu finałowym następuje rozbiórka silnika. Przy rozbiórce sprzętu bierze udział zawodnik, na którego protest został złożony wraz z mechanikiem, Komisja Techniczna oraz Zespół Sędziów Sportowych.  
W przypadku, gdy sprzęt jest niezgodny z regulaminem technicznym – Kierownik Komisji wypełnia „Protokół badania technicznego” i przedstawia go Sędziemu Głównemu, który podejmuje odpowiednią decyzję. Sprzęt pozostaje w Parku Zamkniętym do chwili wyczerpania się czasu na składanie zapowiedzi odwołań.
- 8.1.15. Gdy zawodnik zgłosi zapowiedź odwołania i wniesie stosowną opłatę, sprzęt jest plombowany w obecności zawodnika i przesyłany do Komisji Kartingowej, która odwołanie rozpatruje.
- 8.1.16. Kierownik Komisji Technicznej decyduje o dystrybucji paliwa oraz decyduje o tym, kto i kiedy otrzymuje to paliwo.
- 8.1.17. Wszyscy zawodnicy zgłaszają się do Parku Serwisowego Startu lub Zamkniętego Parku Maszyn najpóźniej 15 min przed każdym wyścigiem oraz treningiem oficjalnym z kartem, pustym kanistrem i olejem w fabrycznie zapieczętowanym opakowaniu. Wylosowani lub wyznaczeni zawodnicy do zakupu paliwa u organizatora sporządzają mieszankę w Parku Serwisowym Startu lub Parku Zamkniętym i zastępują nią paliwo, które mają w zbiorniku. Prosto z Parku Serwisowego Startu lub Parku Zamkniętego zawodnicy udają się na pola przedstartowe. Przejazd nadzoruje Komisja Techniczna.
- 8.1.18. Gdy niema możliwości zorganizowania dystrybucji paliwa, jaką opisano w pkt. 8.1.17 wytypowani zawodnicy do zakupu paliwa u organizatora zgłaszają się do Parku Serwisowego Startu lub Parku Zamkniętego najpóźniej 15 min przed każdym wyścigiem oraz treningiem oficjalnym z kartem posiadającym pusty zbiornik paliwa i olejem w fabrycznie zapieczętowanym opakowaniu. Zawodnicy sporządzają mieszankę w Parku Serwisowym Startu lub Parku Zamkniętym i napełniają nią zbiornik paliwa. Prosto z Serwisowego Startu lub Parku Zamkniętego zawodnicy udają się na pola przedstartowe. Przejazd nadzoruje Komisja Techniczna.
- 8.1.19. W każdej chwili bez podawania przyczyn kierownik Komisji Technicznej może zdecydować o pobraniu próbek (3 pojemniki po 1l, jeżeli w zbiorniku karta pozostało więcej niż 3 l) w celu przeprowadzenia analiz w wyspecjalizowanym laboratorium. W przeciwnym przypadku próbek się nie pobiera a pomiar przyrządem zatwierdzonym przez GKSK przyjmuje się jako ostateczny.
- 8.1.20. Na żądanie Kierownika Komisji Technicznej każdy zawodnik musi podać informację o procentowej zawartości oleju w paliwie stosowanym podczas zawodów, a także dostarczyć próbkę o pojemności 0,5 l tego oleju do wykonania dodatkowych badań.
- 8.1.21. Po każdym biegu i treningu oficjalnym 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. Do pomieszczenia tego nie ma prawa wstępu nikt z wyjątkiem Komisji Technicznej, Obserwatora, Sędziego Głównego i Dyrektora Zawodów.
- 8.1.22. Kierownik Komisji Technicznej, w razie potrzeby, uczestniczy w Zespole Sędziów Sportowych rozpatrujących protest związany ze sprawami technicznymi.

## **9. Kierownik Parku Maszyn**

### **8.1. Obowiązki i kompetencje Kierownika Parku Maszyn:**

- 9.1.1. Przestrzeganie programu minutowego zawodów.
- 9.1.2. Ustawianie zawodników na polach przedstartowych.
- 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.
- 9.1.4. Zwrócenie uwagi czy zawodnicy posiadają opaski i identyfikatory, a mechanicy posiadają identyfikatory.
- 9.1.5. Zawodnicy, którzy nie spełniają wymogów pkt. 9.1.3 oraz 9.1.4 mogą nie zostać dopuszczeni do wyścigu.
- 9.1.6. Zabezpieczenie pól przed startowych tak, by nie miały do nich dostępu osoby postronne.
- 9.1.7. Na 5 minut przed planowanym startem do wyścigów pola przed startowe powinny być zamknięte. Zawodnicy, którzy spóźnią się na pola przedstartowe nie będą mogli wystartować w danym biegu.
- 9.1.8. W czasie wyścigu Kierownik Parku Maszyn czuwa, by nikt nie wyjechał z niego na tor.
- 9.1.9. Przekazanie informacji starterowi o zawodniku, który wyjechał z pól przedstartowych spóźniony po otrzymaniu pomocy od mechanika, gdy wszyscy zawodnicy wyjechali już na tor. Taki zawodnik obowiązany jest zająć miejsce na końcu stawki zawodników i nie może w żadnym wypadku odzyskać swojej pozycji startowej.

## **10. Kierownik Toru**

### **10.1. Obowiązki i kompetencje Kierownika Toru:**

- 10.1.1. Nadzór nad prawidłową pracą Sędziów Wirażowych. Obserwowanie, czy odpowiednio sygnalizują zdarzenia na torze. W razie potrzeby udziela wskazówek.
- 10.1.2. Współpraca ze Starterem i Dyrektorem zawodów.
- 10.1.3. Dbłość o czystość nawierzchni toru w czasie zawodów.
- 10.1.4. Czuwa by w czasie wyścigu nie wbiegali na tor mechanicy oraz osoby postronne. W przypadku nieusłuchania zakazu informuje o tym Dyrektora zawodów.

## **11. Sędziowie wirażowi**

### **11.1. Obowiązki i kompetencje Sędziów Wirażowych:**

- 11.1.2. Ścisła współpraca ze Starterem, Kierownikiem Toru oraz Dyrektorem zawodów. Sędziowie wirażowi są sędziami faktu.
- 11.1.3. Sędziowie wirażowi zajmują wyznaczone miejsca na torze i bacznie obserwują zawody. O nie sportowych zachowaniach zawodników (zajeżdżanie drogi, jazda zygżakiem, stukanie karta) informują natychmiast Startera, (jeżeli posiadają bezprzewodowe środki łączności) lub po wyścigu, podając numery startowe zawodników. Na tę okoliczność sporządzają notatkę z każdego biegu, w którym miało miejsce takie zdarzenie i przekazują go Starterowi.
- 11.1.4. 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.
- 11.1.5. 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 Starterowi.
- 11.1.6. Sygnalizowanie za pomocą niebieskiej flagi, że zawodnik będzie dublowany. Flaga niebieska ma podwójne znaczenie:
  - trzymana nieruchomo – będziesz wyprzedzany, zachowaj swój tor,
  - pokazywana przez machanie – jeden lub kilku zawodników chce cię wyprzedzić, ustąp drogi.
- 11.1.7. Sygnalizowanie końca zagrożenia poprzez pokazywanie zawodnikom flagi zielonej.
- 11.1.8. Sygnalizowanie niebezpieczeństwa na torze poprzez machanie flagami żółtymi. Te flagi wirażowi pokazują zawodnikom tylko wtedy, gdy wystąpiło niebezpieczeństwo, które zablokowało częściowo lub całkowicie tor.
- 11.1.9. Sygnalizowanie neutralizacji wyścigu poprzez pokazywanie żółtej flagi i tabliczki z napisem „SLOW” - POWOLI .
- 11.1.10. Pokazywanie czerwonej flagi podczas przerwania wyścigu.
- 11.1.11. 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 Startera.
- 11.1.12. Sędziowie Wirażowi obowiązani są obserwować wyścigi w pozycji stojącej, powinni mieć oznaczone numerami stanowiska oraz jednolity strój ostrzegawczy.
- 11.1.13. Każde stanowisko Sędziego Wirażowego powinno być wyposażone w sprawną gaśnicę, którą należy używać w razie potrzeby.
- 11.1.14. Po każdym biegu należy sprawdzić tor w swoim rejonie obserwacji i w razie potrzeby oczyścić go.
- 11.1.15. Sędziowie Wirażowi podlegają Kierownikowi Toru i wykonują jego polecenia.

## **12. Sędzia strefy napraw (DEPO)**

### **12.1. Obowiązki i kompetencje Sędziego DEPO:**

- 12.1.1. 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.
- 12.1.2. Dopilnowanie, aby w czasie treningu oficjalnego zawodnicy zjeżdżający do DEPO nie wyjeżdżali ponownie na tor.  
Zjazd do DEPO oznacza zakończenie treningu.
- 12.1.3. 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 zawodnik otrzyma usterkę techniczną. Narzędzia powinny znajdować się w DEPO (dopuszcza się podanie narzędzi przez mechanika lub inną osobę). Zabronione jest uzupełnianie paliwa.

- 12.1.4. Zgłaszanie Starterowi zawodników, którzy nie stosują się do w/w zapisów. Starter w stosunku do tych zawodników wyciągnie sankcje dyscyplinarne.

### **13. Sędzia Pomiaru Głośności**

#### **13.1. Obowiązki i kompetencje Sędziego Pomiaru Głośności:**

- 13.1.1. Dokonywanie pomiaru głośności kartów we wszystkich zawodach, w których przeprowadza się trening oficjalny (na czas), przy czym mikrofon powinien być zawieszony na wysokości 1,8m (+/-) 0,1m ponad torem jazdy i musi być skierowany „na tor” w dół oraz połączony przewodem z aparatem pomiarowym.
- 13.1.2. Dokonywanie pomiaru głośności kartów na każdym zawodach w trakcie treningu zapoznawczego (pomiar informacyjny) oraz treningu oficjalnego i wyścigów.
- 13.1.3. Pomiar może być przeprowadzony w każdej chwili trwania zawodów. Każde przekroczenie dopuszczalnej głośności stwierdzone podczas niespodziewanej kontroli w trakcie zawodów spowoduje nałożenie kar zgodnie z RZK.
- 13.1.4. Na każdym zawodach organizowanych w kraju, organizator ma obowiązek dokonywania pomiaru głośności kartów. Nie spełnienie tego wymogu pociąga za sobą sankcje karne przewidziane w RZK i nie uznanie przeprowadzonych zawodów.
- 13.1.5. W przypadkach silnego deszczu lub, gdy mokra nawierzchnia wymaga stosowania opon deszczowych („mokry” wyścig lub trening) pomiaru głośności nie przeprowadza się.
- 13.1.6. Sędzia Pomiaru Głośności sporządza protokół z przeprowadzonego pomiaru i przedstawia go Kierownikowi Komisji Technicznej.

### **14. Sekretarz Zawodów**

#### **14.1. Obowiązki i kompetencje Sekretarza Zawodów:**

- 14.1.1. Czuwanie nad prawidłową pracą Biura Zawodów oraz punktualne otwieranie go, zgodnie z programem minutowym zawodów.
- 14.1.2. Przygotowanie niezbędnych druków na zawody.
- 14.1.3. Przyjmowanie zgłoszeń i potwierdzenia zgłoszeń. Każdy zawodnik powinien przedstawić następujące dokumenty:
- ważną na dany rok licencję,
  - kartę zdrowia zawodnika z ważnym badaniem lekarskim dokonany przez lekarza mającego uprawnienia z zakresu medycyny sportowej lub posiadającego certyfikat Polskiego Towarzystwa Medycyny Sportowej.
- Okresowe badania zawodników i adeptów przeprowadza się nie rzadziej niż co 6 miesięcy dla zawodników do ukończenia 23 roku życia, a dla pozostałych co 12 miesięcy. Sprawdzenie przed zawodami czy zawodnik, który w poprzednich zawodach uległ kontuzji i miał zalecenie lekarza zawodów poddania się badaniom lekarskim, takim badaniom się poddał.
- 14.1.4. Wszystkie dokumenty wymienione w pkt 14.1.3 muszą być podpisane przez zawodnika w miejscu do tego przeznaczonym.
- 14.1.5. Każde zgłoszenie powinno być czytelnie wypełnione na obowiązującym druku. Zawodnik wypełnia wszystkie wiersze zgłoszenia oraz podpisuje je. Klub stawiając pieczętkę i podpis, stwierdza wiarygodność danych zawodnika.
- 14.1.6. Zawodnicy niepełnoletni wypełniają zgłoszenie do zawodów jak w pkt. 14.1.5, ponadto zgłoszenie musi być podpisane przez obojga rodziców lub prawnych opiekunów.
- 14.1.7. Po dokładnym sprawdzeniu wszystkich dokumentów oraz paszportów sprzętu odebranego przez Komisję Techniczną zawodnik umieszczony jest na liście startowej.
- 14.1.8. Na 10 min przed zebraniem informacyjnym (briefingiem) musi być wyłożona lista obecności, którą każdy zawodnik jest zobowiązany podpisać. Lista powinna być zabrana w chwili rozpoczęcia briefingu.
- 14.1.9. Zgłoszenie Sędziemu Głównemu nazwisk zawodników, którzy nie podpisali listy obecności w określonym w pkt. 14.1.8 czasie. Sędzia Główny nałoży na tych zawodników karę finansową w wysokości ustalonej na dany rok przez GKSK.
- 14.1.10. Na bieżąco umieszczanie na tablicy ogłoszeń komunikatów oraz wyników zawodników. Na liście wyników obowiązkowo musi być data i godzina umieszczenia na tablicy. Również obowiązkowo musi być wpisana data i godzina umieszczenia na tablicy ogłoszeń decyzji Zespołu Sędziów Sportowych dotycząca wykluczenia zawodnika z zawodów.
- 14.1.11. Powiadomienie zawodników o podjętych w stosunku do nich decyzji władz zawodów (Sędziego Głównego, Dyrektora Zawodów, Zespołu Sędziów Sportowych). Zawodnik zobowiązany jest podpisać, że zapoznał się z powyższą decyzją.
- 14.1.12. 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.

- 14.1.13. Przyjmowanie protestów i zapowiedzi odwołań. Każdy protest powinien być złożony na piśmie i dokładnie sprecyzowany (dotyczy to również zapowiedzi odwołań do Komisji Kartingowych). Każdy protest i zapowiedź odwołania mogą być przyjęte tylko wówczas, gdy zawodnik wpłaci kaucję w wysokości określonej w RZK na dany rok. O złożeniu protestu lub zapowiedzi odwołania należy niezwłocznie powiadomić Dyrektora Zawodów i Sędziego Głównego.
- 14.1.14. Obowiązkowo na każdym złożonym proteście i zapowiedzi odwołania musi być wpisana data i godzina przyjęcia go przez Biuro Zawodów i podpis Sekretarza Zawodów.
- 14.1.15. Przedmiotem protestu mogą być określone decyzje Dyrektora Zawodów oraz nieprawidłowości zaistniałe w czasie zawodów. Dopuszcza się składanie protestów w przedmiocie, w określonym terminie:
- ważności zgłoszenia, zakwalifikowania zawodnika – niezwłocznie po ogłoszeniu listy startowej, ale nie później niż do czasu rozpoczęcia treningu oficjalnego, względnie, jeśli na zawodach nie jest prowadzony trening oficjalny, to przed startem do pierwszego wyścigu.
  - nieprawidłowości w dokonaniu odbioru technicznego – natychmiast po dokonaniu odbioru technicznego.
  - klasyfikacji w treningu oficjalnym, kolejności startu i pól startowych – w ciągu 10 minut po ogłoszeniu wyników treningu oficjalnego i ustaleniu pól startowych.
  - wyników nieoficjalnych i klasyfikacji zawodników w zawodach – w ciągu 30 minut po ogłoszeniu wyników nieoficjalnych.
- 14.1.15. Każdemu zawodnikowi, którego dotyczy decyzja Sędziego Głównego Zawodów, oraz Zespołu Sędziów Sportowych przysługuje prawo odwołania do komisji kartingowej (GKSK lub OKSK w zależności od rangi zawodów).
- 14.1.16. Zainteresowany 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 dołączając kaucję w wysokości określonej na dany rok w RZK.
- 14.1.17. Sekretarz Zawodów zobowiązany jest dopilnować, by wszystkie dokumenty zawodów wraz z wynikami były kserowane i następnie kompletowane w teczkach.
- do ZGPZM – oryginały,
  - do ZOPZM – kopie,
  - dla Sędziego Głównego – kopie,
  - dla Obserwatora GKSK – kopie,,
  - dla organizatora zawodów.
- 14.1.18. Wydanie za potwierdzeniem wyników indywidualnych i zespołowych zawodów. Wyniki wydawane są w jednym egzemplarzu Kierownikowi Zespołu w tych kategoriach, w których starowali jego zawodnicy.
- 14.1.19. Wydawanie dokumentów wyłącznie zawodnikom (licencja, książeczka zdrowia sportowca) za potwierdzeniem. Zgłoszenia pozostają w dokumentacji organizatora zawodów.

## **15. Lekarza Zawodów**

### **15.1. Obowiązki i kompetencje lekarza zawodów:**

- 15.1.1. 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.
- 15.1.2. Lekarz zawodów ściśle współpracuje z Dyrektorem zawodów i Starterem.
- 15.1.3. W przypadku jaskrawych zaniechań lekarz zawodów zgłasza ten fakt Sędziemu Głównemu Zawodów, który może nie dopuścić zawodnika do udziału w treningu lub zawodach.
- 15.1.4. 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 Starterowi za pomocą umownego znaku lub środka łączności bezprzewodowej. Starter zatrzymuje bieg za pomocą czerwonej flagi. Gdy starter da znak „biała flaga” wówczas karetka może wjechać na tor.
- 15.1.5. 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.
- 15.1.6. Każdy wypadek na torze w czasie treningów lub zawodów powinien być dokładnie opisany przez lekarza zawodów.
- 15.1.7. Lekarz dyżurujący na treningu lub zawodach wypełnia „Kartę wypadku” oraz wpisuje także do kart zdrowia zawodnika informację o doznanych urazach

- 15.1.8. 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.
- 15.1.9. 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.
- 15.1.10. We wszystkich zawodach rozgrywanych w kraju, organizator powinien być przygotowany do przeprowadzenia badań antyalkoholowych zawodników. Przeprowadzenie badań zarządza Dyrektor zawodów z własnej inicjatywy lub w wyniku protestu. W skład komisji przeprowadzającej badania antyalkoholowe wchodzi: Sędzia Główny, Lekarz zawodów i Dyrektor zawodów oraz Kierownik zespołu danego zawodnika. Komisja może zlecić przeprowadzenie badania uprawnionemu organowi (np. policji).
- 15.1.11. Z przeprowadzonego badania komisja sporządza protokół, który Sędzia Główny przesyła do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM. W przypadku pozytywnego testu, zawodnika wyklucza się z zawodów. W przypadku pozytywnego testu, koszty badania ponosi zawodnik. negatywnego – organizator.
- 15.1.12. Badanie antyalkoholowe i antydopingowe może być przeprowadzone w każdym czasie trwania zawodów, bez uprzedniej zapowiedzi.
- 15.1.13. Organizator ma obowiązek przygotowania pomieszczenia do przeprowadzenia badań antyalkoholowych i antydopingowych.
- 15.1.14. Pozostałe obowiązki lekarza zawodów określa Regulamin Medyczny PZM.

## **16. Komisja Obliczeń i Chronometrażu**

- 16.1. Obowiązki i kompetencje komisji.
  - 16.1.1. Zgłoszenie się na początku zawodów do Dyrektora Zawodów, który – jeśli zajdzie potrzeba – udzieli jej niezbędnych instrukcji.
  - 16.1.2. Używanie do pomiaru czasu wyłącznie aparatury zatwierdzonej przez Polski Związek Motorowy o dokładności pomiaru do 1/100 sekundy.
  - 16.1.3. Ustalanie czasów uzyskanych przez każdego zawodnika na pokonanie trasy.
  - 16.1.4. Przygotowanie i podpisywanie na swoją własną odpowiedzialność swoich protokołów i przekazywanie ich wraz ze wszystkimi wymaganymi dokumentami Dyrektorowi zawodów.
  - 16.1.5. Przekazywanie na życzenie Sędziego Głównego lub Dyrektora zawodów oryginałów kart pomiaru czasu treningów oficjalnych lub poszczególnych biegów.
  - 16.1.6. Wydawanie transponderów.
  - 16.1.7. Sprawdzić podczas treningu zapoznawczego sprawność transponderów
  - 16.1.8. Przekazywać wyniki treningu oficjalnego i wyścigów wyłącznie Dyrektorowi zawodów i Sędziemu Głównemu.
  - 16.1.9. Pozostać na stanowisku pracy do chwili zwolnienia wszystkich kartów z Zamkniętego Parku Maszyn i uprawomocnienia się wyników zawodów.
  - 16.1.10. Umieszczać na stronie internetowej wyniki poszczególnych Rund KMP oraz Rund Pucharowych.
  - 16.1.11. Kierownik Komisji Obliczeń i Chronometrażu, jeżeli zachodzi taka konieczność uczestniczy w Zespole Sędziów Sportowych rozpatrujących protesty.

## Rozdział 11

# ORGANIZATORZY ZAWODÓW KARTINGOWYCH

### 1. Przepisy ogólne

Organizatorami zawodów w sportach motorowych mogą być automobilkluby i kluby spełniające kryteria zawarte w ustawie o sporcie uchwałe 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 RSK)

#### 1.1. Kartingowe zawody sportowe mogą być organizowane przez:

- 1.1.1. Polski Związek Motorowy,
- 1.1.2. Automobilkluby i kluby zrzeszone w PZM posiadający aktualną licencję klubu,
- 1.1.3. Inne organizacje po otrzymaniu zgody /zlecenia PZM.

#### 1.2. Ofertę na organizację zawodów na następny rok należy składać w terminie do dnia 30 września.

- 1.3. 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.

- 1.4. Zawody rozpoczynają się od otwarcia Biura Zawodów, a kończą się wraz z ogłoszeniem wyników oficjalnych i wręczeniem nagród.

- 1.5. 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.

- 1.6. Organizator zobowiązany jest do rozesłania do klubów pocztą lub pocztą elektroniczną zatwierzonego 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).

- 1.7. Przygotowanie obiektu i trasy wyścigu wraz z jej zabezpieczeniem i zapleczem.

- 1.8. Zabezpieczenie zawodnikom i osobom towarzyszącym warunków pobytu i pracy, odpowiednia do liczby zgłoszonych zawodników powierzchnia Parku Maszyn (tzw. Paddocku) oraz miejsc campingowych. Na jednego zgłoszonego zawodnika powinna przypadać powierzchnia 48 m<sup>2</sup>.

Zawodnicy mają prawo do korzystania z energii elektrycznej, zimnej i ciepłej wody oraz sanitariatów. Park Maszyn w części przeznaczony do obsługi kartów powinien mieć nawierzchnię utwardzoną. Korzystanie z miejsca w Parku Maszyn, energii elektrycznej, zimnej i ciepłej wody oraz usług medycznych i spawalniczych opłacone jest w ramach wpisowego.

- 1.9. 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 zawodów.

- 1.10. Organizator ma obowiązek wywieszenia pełnych list startowych na tablicy ogłoszeń oraz w Parku Maszyn nie później niż 15 minut po zakończeniu pracy Komisji Technicznej.

- 1.11. Jeżeli w czasie zawodów, wskutek przeszkód natury organizacyjnej lub klęsk żywiołowych (powodzi, pożaru, usunięcia gruntu itp.) zachodzi konieczność podjęcia działań nie przewidzianych w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, organizator po zatwierdzeniu przez Sędziego Głównego zawodów może dokonać uzupełnień Regulaminu Uzupełniającego Zawodów.

- 1.12. Organizator obowiązany jest przeprowadzić zawody zgodnie z obowiązującym Regulaminem Sportu Kartingowego, Regulaminem Zawodów Kartingowych oraz przepisami CIK-FIA.

- 1.13. Zawody kartingowe powinny być przeprowadzone zgodnie z ustawą o bezpieczeństwie imprez masowych oraz warunkami określonymi w aktach wykonawczych do niej.

- 1.14. Ustawa o bezpieczeństwie imprez masowych określa warunki bezpieczeństwa imprez masowych, tryb wydawania zezwoleń na ich przeprowadzenie oraz zasady odpowiedzialności organizatorów tych imprez za szkody wyrządzone w miejscu i w czasie trwania imprezy masowej, a także zasady odpowiedzialności organizatorów imprez masowych i ich uczestników w przypadku naruszenia przez nich przepisów ustawy.
- 1.15. Bezpieczeństwo imprezy masowej polega na spełnieniu przez organizatora imprezy wymogów w zakresie bezpieczeństwa osób obecnych na imprezie w czasie jej trwania, ochrony porządku publicznego, zabezpieczenia pod względem medycznym, a także stanu technicznego obiektów budowlanych wraz ze służącymi tym obiektom instalacjami i urządzeniami technicznymi, a w szczególności przeciwpożarowymi i sanitarnymi.
- 1.16. Przez imprezę masową należy rozumieć imprezę sportową, zawody kartingowe na których może być obecnych – w przypadku toru kartingowego, innego obiektu nie będącego budynkiem lub terenu umożliwiającego przeprowadzenie imprezy masowej – nie mniej niż 1000 osób, a w przypadku hali sportowej lub innego budynku umożliwiającego przeprowadzenie imprezy masowej- nie mniej niż 300 osób.
- 1.17. Zabezpieczenie imprezy masowej- należy przez to rozumieć ogół skoordynowanych przedsięwzięć podejmowanych przez organizatora zawodów, Wójta, Burmistrza, Prezydenta Miasta, Wojewodę, Policję, Państwową Straż Pożarną i inne jednostki organizacyjne ochrony przeciwpożarowej, służbę zdrowia, a w razie potrzeby przez inne właściwe służby i organy.
- 1.18. Organizatora imprezy masowej- należy przez to rozumieć osobę prawną, osobę fizyczną lub jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej, przeprowadzającą imprezę masową.
- 1.19. Organizator imprezy masowej jest obowiązany do zapewnienia bezpieczeństwa osobom obecnym na imprezie oraz porządku podczas trwania imprezy.
- 1.20. Organizator imprezy masowej zapewnia:
  - 1.20.1. Spełnienie wymogów określonych w przepisach prawa budowlanego, w przepisach sanitarnych, w przepisach prawa i przepisach dotyczących ochrony przeciwpożarowej, służbę porządkową i organizacyjną.
  - 1.20.2. Pomoc medyczną oraz zaplecze higieniczno- sanitarne.
  - 1.20.3. Drogi ewakuacyjne oraz drogi umożliwiające dojazd pojazdów ratowniczych i Policji.
  - 1.20.4. Warunki zorganizowania łączności pomiędzy podmiotami biorącymi udział w zabezpieczeniu imprezy.
  - 1.20.5. Sprzęt ratowniczy i gaśniczy oraz środki gaśnicze niezbędne przy zabezpieczeniu działań ratowniczo-gaśniczych.
  - 1.20.6. W razie potrzeby pomieszczenia dla służb kierujących zabezpieczeniem.
  - 1.20.7. Organizator imprezy masowej udostępnia uczestnikom imprezy masowej regulamin obiektu lub regulamin imprezy.
  - 1.20.8. Organizator imprezy masowej nie później niż na 30 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia imprezy jest zobowiązany wystąpić do Wójta, Burmistrza albo Prezydenta Miasta, właściwego ze względu na miejsce przeprowadzenia imprezy, z wnioskiem o wydanie zezwolenia na przeprowadzenie imprezy masowej
- 1.21. Osoby obecne na imprezie masowej są obowiązane zachować się w sposób nie zagrażający bezpieczeństwu innych osób obecnych na tej imprezie, a w szczególności przestrzegać postanowień regulaminów obiektu i imprezy.
- 1.22. Osobom obecnym na imprezie masowej zabrania się w szczególności wnoszenia na imprezę masową broni lub innych niebezpiecznych przedmiotów (narzędzi) oraz materiałów wybuchowych i wyrobów pirotechnicznych, napojów alkoholowych, środków odurzających lub substancji psychotropowych.
- 1.23. Organizator imprezy masowej jest uprawniony do utrwalania przebiegu imprezy, a w szczególności zachowania się osób, przy pomocy urządzeń rejestrujących obraz i dźwięk.
- 1.24. Organizator imprezy masowej ma obowiązek ubezpieczenia się od odpowiedzialności cywilnej za szkody wyrządzone uczestnikom imprezy masowej.

## **2. Inne obowiązki organizatorów zawodów.**

- 2.1. Organizator zawodów kartingowych ma obowiązek poinformowania o bazie hotelowo-noclegowej dla ekip nie korzystających z campingu.
- 2.2. Umożliwienie korzystania z toru zgodnie z programem minutowym zatwierdzonym przez GKSK (OKSK) PZM oraz zapewnienia usług medycznych i spawalniczych
- 2.3. W dniu poprzedzającym trening oficjalny organizator obowiązany jest udostępnić odpłatnie tor z zabezpieczeniem medycznym dla zawodników w możliwie największym wymiarze czasu ( min. 6 godzin) do treningu wolnego. Maksymalna wysokość opłaty określona zostanie w Komunikacie GKSK.
- 2.3.1. Wcześniejsze przybycie na tor powinno być uzgodnione z organizatorem zawodów.
- 2.4. Ufundowanie regulaminowych nagród:
  - 2.4.1. Pucharów i dyplomów zgodnie z RZK na dany rok.
- 2.5. Zapewnienia zawodom kartingowym odpowiedniej oprawy propagandowej:
  - 2.5.1. Wydrukowanie plakatów zawodów.
  - 2.5.2. Wydrukowanie folderów wraz z programem minutowym.

- 2.5.3. Umieszczenie na obiekcie (trybuna, park maszyn, linia start-meta itp.) emblematów, flag PZM i sponsorów z którymi PZM ma podpisane umowy.
- 2.5.4. Zapewnienie na zawodach mediów, tj. telewizji, prasy, radia.
- 2.5.5. Zapewnienie profesjonalnej obsługi spikerskiej w trakcie trwania zawodów.
- 2.5.6. Uatrakcyjnienie zawodów dodatkowymi pokazami: artystycznymi, motorowymi, zręcznościowymi, konkursami itp.
- 2.5.7. Uczestnictwo przedstawicieli władz rządowych, samorządowych itp.
- 2.5.8. Przeprowadzenie dodatkowych biegów pucharowych, towarzyskich itp.
- 2.6. Umieszczenie znaków PZM w odpowiedniej wielkości w:
  - 2.6.1. Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, programie /informatyze, plakacie, wydrukach komputerowych wyników oraz innych wydawnictwach organizatora związanych z zawodami.
  - 2.6.2. Biurze (sekretariacie zawodów).
- 2.7. Powołanie kierownictwa zawodów i osób funkcyjnych:
  - 2.7.1. Dyrektora zawodów.
  - 2.7.2. Kierownika Parku Maszyn.
  - 2.7.3. Kierownika Toru.
  - 2.7.4. Sekretarza zawodów.
  - 2.7.5. Sędziów Wirażowych.
  - 2.7.6. Pomocniczych Sędziów Technicznych.
  - 2.7.7. Pomiaru Głośności
  - 2.7.8. Sędziego Strefy Napraw (DEPO).
  - 2.7.9. Komisarza Ochrony Środowiska.
  - 2.7.10. Lekarza zawodów.
- 2.8. Osoby wymienione w pkt. 2.7 p.pkt 2.7.1 do 2.7.9. zobowiązane są do posiadania aktualnej licencji sędziego sportu kartingowego i komisarza ochrony środowiska.
- 2.9. 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 jednokolorowym kolorze oraz identyfikatory.
- 2.10. Ponadto organizator zawodów kartingowych zobowiązany jest do:
  - 2.10.1. Wyposażenia wszystkich osób funkcyjnych w środki łączności bezprzewodowej.
  - 2.10.2. Zabezpieczenia służby medycznej zgodnie z Regulaminem Medycznym PZM.
  - 2.10.3. Wyposażenia punktów obserwacyjnych, Zamknięty Park Maszyn, Park Serwisowy Startu, Park Serwisowy Mety, pola przedstartowe, DEPO i linia start-meta w gaśnice.
  - 2.10.4. Zorganizowania punktów obserwacyjnych wzdłuż trasy zgodnie z „Regulaminem Torów Kartingowych” opracowanym przez Zespół Torów i Tras PZM i Raportem inspekcji homologacyjnej/inspekcji kontrolnej toru.
  - 2.10.5. Zabezpieczenia starterowi podwyższenia.
  - 2.10.6. Zabezpieczenia podium dla zwycięzców z odpowiednią planszą reklamową ( logo organizatora i PZM)
  - 2.10.7. Zabezpieczenia kompletu flag zgodnie z RSK
  - 2.10.8. Zabezpieczenia sygnalizacji podwójnej z kolorem czerwonym i pomarańczowym.
  - 2.10.9. Zawieszenia zegara czasowego na wyjeździe z Parku Maszyn na tor lub na linii start - meta.
  - 2.10.10. Ustawienia przy linii start-meta tablicy okrążeń zawodnika prowadzącego oraz jego numeru startowego,
  - 2.10.11. Zorganizowania DEPO z drogą dojazdową i wyjazdową.
  - 2.10.12. Zorganizowania zadaszzonego stanowiska ważenia.
  - 2.10.13. Zorganizowania parku maszyn.
  - 2.10.14. Zabezpieczenia zadaszzonego lub zamkniętego pomieszczenia do badania technicznego.
  - 2.10.15. Zorganizowania stanowiska spawacza.
  - 2.10.16. Udostępnienie odpowiedniej ilości sanitariatów z zimną i ciepłą wodą.
  - 2.10.17. Zorganizowania punktu gastronomicznego.
  - 2.10.18. Zorganizowanie Zamkniętego Parku Maszyn, Parku Serwisowego Startu i Parku Serwisowego Mety .
  - 2.10.19. Wyznaczenie toru jazd próbnych i regulacji silników.
  - 2.10.20. Zabezpieczenia publiczności pod kątem bezpieczeństwa.
  - 2.10.21. Zradiofonizowania parku maszyn, widowni oraz miejsca start-meta.
  - 2.10.22. Zorganizowania parkingu dla zawodników, widzów, osób towarzyszących, funkcyjnych oraz władz zawodów.
  - 2.10.23. Zorganizowania Biura Zawodów w pomieszczeniu zamkniętym, wyposażonego w kserokoparkę i środki łączności.
  - 2.10.24. Udostępnienia pomieszczenia dla dziennikarzy.
  - 2.10.25. Udostępnienia pomieszczenia dla osób funkcyjnych i władz zawodów.
- 2.11. Organizator zawodów zobowiązany jest do przesłania kompletnych wyników do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM w terminie 48 godzin po zakończeniu zawodów.



### 3. Ochrona środowiska.

Organizator zawodów oraz wszyscy uczestnicy zawodów obowiązani są przestrzegać zasad zawartych w Regulaminie ochrony środowiska PZM – Zał. Nr 8 RSK.

### 4. Bezpieczeństwo ogólne.

- 4.1. Zawodnikom jest bezwzględnie zabroniona jazda kartami w kierunku przeciwnym niż kierunek wyścigu, chyba, że było to niezbędnie konieczne do usunięcia karta z niebezpiecznej pozycji.
- 4.2. Podczas treningu zapoznawczego, treningu oficjalnego, biegów eliminacyjnych, przedfinałowych i finałowych, zawodnicy muszą poruszać się wyłącznie po torze i muszą w każdej chwili stosować się do przepisów jazdy na torze dotyczących jazdy po torze.
- 4.3. Podczas treningu oficjalnego, biegów eliminacyjnych, przedfinałowych i finałowych kart, który się zatrzyma musi jak najszybciej opuścić tor jazdy, aby jego obecność nie stwarzała zagrożenia i nie przeszkadzała innym zawodnikom. Jeżeli zawodnik nie może sam usunąć karta, obowiązkiem sędziów wirażowych jest udzielenie mu pomocy. Pomoc może polegać jedynie na usunięciu karta z toru. Zawodnik, jeżeli chce kontynuować jazdę musi sam uruchomić karta. Udzielenie mu jakiegokolwiek pomocy w uruchomieniu karta spowoduje wykluczenie go z wyścigu. W przypadku, gdy zawodnik nie zdoła uruchomić karta musi on być umieszczony w bezpiecznym miejscu, a zawodnik musi przy nim pozostać do końca wyścigu.
- 4.4. Zabronione jest jakiegokolwiek wchodzenie na tor podczas wyścigu - rodziców, zawodników, mechaników i innych osób pod groźbą wymierzenia kary przewidzianej w RSK i RZK.
- 4.5. Wszelkie naprawy przy wykorzystaniu narzędzi są zabronione poza DEPO. W DEPO można dokonywać napraw i regulacji w czasie treningu zapoznawczego oraz w czasie wyścigu, gdy zawodnik zobowiązany jest usunąć usterkę techniczną.
- 4.6. Zawodnik nie może opuszczać DEPO bez zgody sędziego pełniącego tam funkcję.
- 4.7. Każdy zawodnik zamierzający opuścić tor musi wyraźnie zasygnalizować ten zamiar w odpowiednim czasie i przekonać się, że nie stworzy tym manewrem zagrożenia dla pozostałych zawodników.
- 4.8. Zabrania się jazdy po parku maszyn gokartami, motocyklami, skuterami i innymi pojazdami.
- 4.9. Kiedy tor jest zamknięty ( przed treningami, po treningach po wyścigach ), żaden zawodnik pod groźbą wykluczenia go z zawodów nie może z niego korzystać bez zgody Dyrektora zawodów.
- 4.10. Każdy zawodnik na swoim miejscu w parku maszyn obowiązany jest posiadać sprawną z aktualnym atestem gaśnicę o ciężarze minimum 1 kg.
- 4.11. Zabronione jest uruchamianie silników kartów w parku maszyn w godz. od 22.00 do 6.00 oraz w czasie trwania briefingu, uroczystości otwarcia i zamknięcia zawodów. Nie zastosowanie się do tego zalecenia może spowodować nałożenie kary finansowej przez Dyrektora zawodów.

### 5. Sprawozdanie z zawodów

- 5.1. **Organizatorzy Mistrzostw Polski oraz zawodów wpisanych do centralnego kalendarza PZM** na dany rok (również zawody międzynarodowe – kalendarz CIK-FIA) są zobowiązani do przesłania do GKSK PZM w ciągu 48 godzin oryginałów następujących dokumentów:
  - listy startowej,
  - listy wyników z podaniem typów i marek podwozi, silnika i opon łącznie z treningiem oficjalnym,
  - protokół badania technicznego po zawodach,
  - protokoły pomiaru głośności.
- 5.2. 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 17.11.2007 r. (decyduje data stempla pocztowego).
- 5.3. Przesłanie w ciągu 24 godzin po zakończeniu zawodów informacji pisemnej ze zdjęciami z zawodów do Biura Sportu i Turystyki ZG PZM w formie elektronicznej.
- 5.4. Nie spełnienie któregośkolwiek z powyższych wymogów będzie podstawą do obciążenia organizatorów przez GKSK PZM karą pieniężną w wysokości przewidzianej w RZK lub Komunikacie GKSK.

### 6. Zakończenie zawodów

- 6.1. Organizatorzy i Sędzia Główny zawodów zobowiązani są podczas uroczystości zakończenia zawodów dokonać jej podsumowania i omówienia przebiegu zawodów z podaniem przykładów pozytywnych oraz zaistniałych mankamentów.
- 6.2. Puchary wręczone zawodnikom powinny posiadać trwałe oznakowanie na pucharze lub w formie zawieszki. Treść oznakowania powinna zawierać: rangę i nazwę zawodów, kategorię i miejsce rozgrywania zawodów, zajęte miejsce, datę zawodów oraz logo PZM i organizatora.