REGULAMIN KRAJOWY PUCHARU ROK CUP POLAND

2016

Warszawa 2016

POSTANOWIENIA OGÓLNE.

1. Polskim przedstawicielem firmy VORTEX (producent silników kartingowych kategorii ROK) i promotorem wszystkich kategorii ROK CUP POLAND jest Firma AMO SPORTSYSTEM Andrzej Ościk.

2. Polski Związek Motorowy (zwany dalej PZM) nadzoruje przebieg rozgrywek kartingowych w Polsce, w których mogą startować zawodnicy kat. ROK :
2.1. Puchar ROK CUP POLAND
2.2. Międzynarodowe Kartingowe Mistrzostwa Polski
2.3. Kartingowe Mistrzostwa Polski
2.4. Współzawodnictwo Sportowe Dzieci i Młodzieży
2.5. Kartingowe Mistrzostwa Strefy (KMS),
2.6. Kartingowe Mistrzostwa Okręgu (KMO),
2.7. Inne zawody towarzyskie rozgrywane wg niniejszego Regulaminu.

3. Rozgrywki ROK CUP POLAND przeprowadzane są w oparciu o następujące przepisy:
3.1. Regulamin Sportu Kartingowego (zwany dalej RSK),
3.2. Niniejszy Regulamin Krajowy Pucharu ROK CUP POLAND
3.3. Komunikaty GKSK na 2016 r.
3.4. Ogólnie obowiązujące w Polsce przepisy prawa.

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

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

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

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

8. Wniesienie odwołania nie wstrzymuje wykonania decyzji.

9. Członkowie GKSK mają prawo przebywać we wszystkich miejscach na terenie zawodów bez prawa wpływania na decyzje sędziowskie.

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

11. W zawodach pucharowych wielorundowych, zawodnika lub zespół uważa się za sklasyfikowany w sezonie w danej kategorii, jeżeli został w tej kategorii sklasyfikowany przynajmniej w dwóch Rundach.

12. Do końcowej klasyfikacji indywidualnej i zespołowej będą liczone punkty zdobyte we wszystkich 14 Rundach przy obowiązkowym odrzuceniu 2(dwóch) najgorszych Rund.

W zawodach Rok Cup Poland mogą startować zawodnicy nie posiadający licencji Polskiego Związku Motorowego, pod warunkiem przedłożenia zgody Federacji, której licencję posiadają na start w zawodach Rok Cup Poland. W/w zawodnicy będą klasyfikowani w klasyfikacji końcowej Rok Cup Poland.

§ 1
Podział na klasy i kategorie

1. Klasy i kategorie ROK;

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

1.2. **BABY ROK** dla zawodników, posiadających licencję kartingową JUNIOR – mogących startować do końca roku kalendarzowego, w którym kończą **10 lat**, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.3 **MINI ROK** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **9 lat** do końca roku kalendarzowego, w którym kończą **13 lat**, posiadających licencję kartingową JUNIOR i startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.4.**JUNIOR ROK** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **13 lat** i dla zawodników, którzy w **roku** rozgrywania zawodów kończą 12 lat, pod warunkiem, że w poprzedzającym sezonie byli sklasyfikowani w innej kategorii, do końca roku kalendarzowego w którym kończą **16 lat**, posiadających licencję kartingową JUNIOR lub SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.5. **ROK DVS** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **15 lat**, posiadających licencję kartingową JUNIOR lub SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.6. **ROK GP 15** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **15 lat**, posiadających licencję kartingową JUNIOR lub SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.7. **ROK GP 25** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **25 lat**, posiadających licencję kartingową SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

1.8. **SHIFTER ROK** dla zawodników, którzy w roku rozgrywania zawodów kończą **16 lat** i posiadają licencję kartingową SENIOR, startujących na kartach zgodnych z regulaminem technicznym tej kategorii.

§ 2
Zasady rozgrywania zawodów Pucharu ROK CUP POLAND

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

2.1. Odbędzie się 14 Rund Pucharu, wg systemu: trening oficjalny, Wyścig F-1 i Wyścig F-2 - wersja B (zgodnie z RSK) z zastosowaniem punktacji zawartej w niniejszym regulaminie. Do końcowej klasyfikacji indywidualnej i zespołowej będą liczone punkty zdobyte we wszystkich 14 Rundach przy obowiązkowym odrzuceniu 2 (dwóch) najgorszych Rund.

2.2 Przy ilości zawodników powyżej pojemności toru odbędzie się bieg repasażowy.

2.3. Zawodnicy zdublowani zjeżdżają do Parku Zamkniętego po otrzymaniu flagi dubla.

2.4. Wpisowe i nagrody finansowe zgodnie z Komunikatem GKSK na dany rok.
Puchary, medale i dyplomy zgodnie z RSK - tekst jednolity na 2016 r.

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

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

2.7. Długości wyścigów wynoszą :

	F-1	**F-2**
- Kategoria BABY ROK	- ok. 7 km	- ok.10 km
- Kategoria MINI ROK	- ok. 9 km	- ok.14 km
- Kategoria JUNIOR ROK	- ok.10 km	- ok.16 km
- Kategoria ROK GP 15 i 25	- ok.12 km	- ok.18 km
- Kategoria ROK DVS	- ok.12 km	- ok.18 km
- Kategoria SHIFTER ROK	- ok.12 km	- ok.18 km

2.8. Wszystkie sprawy sporne rozstrzygane będą przy udziale przedstawiciela firmy AMO-Sportsystem, promotora Pucharu ROK.

2.9. Zawodnicy startujący w Pucharze ROK mają obowiązek umieszczenia logo Pucharu ROK i PZM na:
- tunelach bocznych,
- osłonie kierownicy,
- przednim zderzaku,

Nie wywiązanie się zawodnika z powyższego obowiązku będzie traktowane jako naruszenie Regulaminu i może skutkować wykluczeniem zawodnika z zawodów. Dopuszcza się umieszczenie logo Klubu przy regulaminowej nalepce z nazwiskiem i imieniem zawodnika oraz reklamy sponsorów. Promotor zastrzega sobie prawo do umieszczenia na elementach plastikowych karta reklamy ewentualnych sponsorów Pucharu ROK.

2.10. Zawody odbędą się zgodnie z poniższym systemem :

2.10.1. Przy ilości do 34 zawodników w systemie jednej sesji **treningu oficjalnego (8 minut**) oraz wyścigów : **F-1 i F-2 wersja B .**

2.10.2 Do wyścigu **F-1** miejsca startowe według klasyfikacji po treningu oficjalnym.

2.10.3 Za zajęte miejsca w wyścigu **F-1** zawodnicy otrzymują następującą ilość punktów:
- miejsce pierwsze - 25 pkt.
- miejsce drugie - 20 pkt.
- miejsce trzecie - 16 pkt.
- miejsce czwarte - 13 pkt.
- miejsce piąte - 11 pkt. itd. odejmując po jednym punkcie za każde następne miejsce, aż do 15 za które otrzymuje się 1 pkt.

2.10.4 Do wyścigu **F-2** miejsca startowe według klasyfikacji po wyścigu **F-1**.
Za zajęte miejsca w wyścigu **F-2** zawodnicy otrzymują następującą ilość punktów:
- 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.

2.10.5. Zwycięzcą danej Rundy zostanie zawodnik, który otrzymał największą ilość punktów (suma punktów zdobytych w **F-1 i F-2). Jeżeli w którejś rundzie zawodnik otrzymał karę wykluczenia z zawodów, otrzymuje 0 pkt. i wówczas wynik tej rundy jest mu liczony do punktacji końcowej Pucharu, bez prawa odrzucenia.**

2.10.6. Zawodnicy nie startujący oraz wykluczeni z Wyścigu otrzymują 0 pkt. Każdy zawodnik wraz z kartem, ustawiony na polu przedstartowym będzie uznany za tego, który rozpoczął wyścig. Zobowiązany on jest po zakończonym wyścigu do odstawienia karta do Parku Zamkniętego. Dotyczy to również zawodników, którzy nie ustawili się na polach przedstartowych i nie wystartowali do wyścigu. Nie stawienie się zawodnika wraz ze sprzętem do Parku Zamkniętego będzie skutkowało wykluczeniem z rundy.

2.10.7. Zawodnik wraz z mechanikiem oraz sprzętem zobowiązany jest do wejścia do Parku Serwisowego Startu na 15 minut przed wyznaczoną godziną startu oraz wejścia na Pola Przedstartowe przed ich zamknięciem tj. najpóźniej 10 min przed wyznaczoną godziną startu.
Czas wejścia na Pola Przedstartowe nie dotyczy zawodników wytypowanych do wymiany elementów sprzętu lub paliwa.
2.10.8. Wyścig „mokry". Po ogłoszeniu przez Sędziego Głównego wyścigu „mokrego" zawodnicy kat. Baby Rok i Mini Rok zobowiązani są do używania wyłącznie ogumienia przeznaczonego do jazdy na mokrej nawierzchni. Pozostałe kategorie zgodnie z Regulaminem CIK - FIA.

2.12. Sposób rozgrywania wyścigów w Kartingowych Mistrzostwach Polski - KMP.
Po spełnieniu wymogów pozwalających na rozegranie **KMP** w **kategoriach ROK** możliwe będzie ich rozegranie systemem określonym w RSK rozdział 2 pkt. 2.6.6.3.4

§ 3
Regulamin techniczny Pucharu ROK

3**. Podwozia i nadwozia kartów**

Obowiązuje zasada: 1 podwozie i 1 silnik na weekend (2 Rundy).
Obowiązkiem każdego zgłaszającego jest udowodnienie Członkom Komisji Technicznej, że jego kart jest zgodny z regulaminem zawodów. Wszelkie modyfikacje są zabronione, jeśli nie jest wyraźnie dozwolone przez artykuł niniejszego regulaminu lub ze względów bezpieczeństwa. Przez modyfikację rozumie się wszelkie działania, które mogą zmienić początkowe aspekty, wymiary, rysunki lub fotografie z oryginalnej homologowanej części. Wszelkie dodawanie lub mocowanie materiału lub części jest zabronione, jeśli nie jest wyraźnie dozwolone przez artykuł niniejszego regulaminu lub ze względów bezpieczeństwa.
Usunięty materiał nie może być ponownie wykorzystany. Odbudowa geometrii ramy, po wypadku, jest dozwolona przez dodanie materiałów niezbędnych do naprawy (dodatkowe dospawania metali, itp.). Inne części, które mogą być zużyte lub uszkodzone nie mogą być naprawiane przez dodanie lub zamocowanie materiału, chyba że artykuł niniejszego Regulaminu zezwala na to wyjątkowo.
Pełna osłona łańcucha jest obowiązkowa i musi skutecznie zasłonić zębatkę tylnej osi i koło zębate, sprzęgłowe silnika. Zalecana jest osłona zębatki sprzęgłowej silnika wchodząca w skład aktualnego wyposażenia nowych silników ROK. Dotyczy to wszystkich kategorii pucharu ROK.
Balast może być mocowany tylko do ramy lub fotela za pomocą dwóch śrub o średnicy min. 6 mm z nakrętką samo kontrującą.
Dopuszcza się stosowanie klocków hamulcowych i tarcz hamulcowych firmy FRIXA , pod warunkiem , że posiadają trwałe oznaczenie producenta i są zgodne z ważną Homologacją PZM/GKSK .

W kat. BABY ROK i MINI ROK dopuszczone są podwozia dowolnej marki zgodne z kartę techniczną - homologacją producenta o rozstawie osi 900 – 950 mm dla BABY ROK, a dla MINI ROK tylko 950 mm, maksymalnym rozstawie kół: 1100mm - **opony suche, 1150 mm - opony deszczowe** i maksymalnej grubości osi 30 mm. Dodatkowo zabronione jest stosowania jakichkolwiek elementów magnezowych i kompozytowych za wyjątkiem fotela, który może być dowolnego rodzaju i wielkości.

Dozwolone są tylko aluminiowe felgi – przednie szerokości min. 110 mm - max. 125 mm, tylne szerokości min. 140 mm - max. 155 mm, przy oponach deszczowych tylne felgi max. 180 mm. Zezwala się na używanie dodatkowych aluminiowych piast kół przednich.
Wszystkie elementy podwozia muszą być stalowe lub aluminiowe i posiadać oznaczenia producenta pozwalające na ich identyfikację. Zakazuje się stosowania stabilizatorów z przodu lub tyłu i dodatkowych wsporników fotela. Obrys zewnętrzny karta wg specyfikacji CIK FIA.

W kat. JUNIOR ROK, ROK DVS, ROK GP15 , GP25 i SHIFTER ROK dozwolone są podwozia dowolnej marki, które mają aktualną homologację CIK FIA, przy czym w wyścigach krajowych ważność homologacji przedłuża się o 2 lata.

3.1. Masa karta wraz z zawodnikiem;

- Kategoria BABY ROK - 95 kg
- Kategoria MINI ROK - 110 kg
- Kategoria JUNIOR ROK - 145 kg
- Kategoria ROK GP 15 - 160 kg
- Kategoria ROK GP 25 - 175 kg
- Kategoria SHIFTER ROK - 180 kg
- Kategoria ROK DVS - 155 kg

3.2. Ustala się następujące kolory tablic i numerów;

Tablice żółte cyfry czarne	Numery
- Kategoria BABY ROK	- 1 - 99
- Kategoria MINI ROK	-100 - 199
- Kategoria JUNIOR ROK	-200 - 299
- Kategoria ROK GP15	-300 - 399
- Kategoria ROK GP25	-400 - 499
- Kategoria SHIFTER ROK	-500 - 599
- Kategoria ROK DVS	-600 - 699

Numery startowe zgodne z RSK pkt 6.1.14 i ewentualne elementy reklamowe muszą być umieszczone na karcie przed odbiorem technicznym. Podczas treningów wolnych organizowanych w przeddzień zawodów, które ujęte są w Regulaminie Uzupełniającym Zawodów, zawodnik zobowiązany jest do posiadania numerów startowych takich, z jakimi będzie startował w zawodach. Nie spełnienie tego warunku spowoduje niedopuszczenie do treningu.

3.3. Silniki

3.3.1. Kategoria **BABY ROK**

- Silnik typ VORTEX BABY ROK zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM.
- Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min. Wszystko inne, co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione. Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).

Dozwolona jest tylko regulacja gaźnika za pomocą oryginalnych części producenta firmy DELL'ORTO

- Zabrania się pomiaru temperatury na wydechu.
- Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
- Zezwala się tylko na używanie tłumika szmerów ssania z karty technicznej silnika.
- Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.

Silniki BABY ROK biorące udział w rundach muszą być przez cały czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby stwierdzony przez komisję Techniczną lub promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania

zawodów, począwszy od treningu oficjalnego do wydania sprzętu z Parku Zamkniętego po ostatnim Finale danego weekendu, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika ze wszystkich finałów danego weekendu.
W przeddzień zawodów **o wyznaczonej wcześniej godzinie** odbędzie się losowanie silników udostępnianych przez promotora pucharu. Losowaniu podlegać będzie pierwszych 5-ciu z bieżącej klasyfikacji rund. Pierwsze losowanie silników odbędzie się po pierwszym wyścigowym weekendzie (runda 1+2) Pucharu Rok Cup. Dodatkowo wybrani przez Komisję techniczną zawodnicy podlegać będą losowaniu centralek zapłonu. Opłata 250 zł. za używanie silnika to koszt jego przeglądu, ewentualnych napraw i wymiany tłoka na nowy na każdy kolejny weekend w którym będzie on używany.

3.3.2. Kategoria **MINI ROK**

- Silnik typ VORTEX MINI ROK zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM.
- Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min. Wszystko inne, co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione. Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).
Dozwolona jest tylko(ujęta w karcie technicznej silnika) regulacja gaźnika za pomocą wyznaczonych oryginalnych części producenta firmy DELL'ORTO i dobór przełożenia.
- Zabrania się pomiaru temperatury na wydechu.
- Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
- Zezwala się tylko na używanie tłumika szmerów ssania z karty technicznej silnika.
- Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.
Silniki MINI ROK biorące udział w rundach muszą być przez cały czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby stwierdzony przez komisję Techniczną lub promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od treningu oficjalnego do wydania sprzętu z Parku Zamkniętego po ostatnim Finale danego weekendu, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika ze wszystkich finałów danego weekendu.
W przeddzień zawodów **o wyznaczonej wcześniej godzinie** odbędzie się losowanie silników udostępnianych przez promotora pucharu. Losowaniu podlegać będzie pierwszych 10-ciu z bieżącej klasyfikacji rund. Pierwsze losowanie silników odbędzie się po pierwszym wyścigowym weekendzie (runda 1+2) Pucharu Rok Cup. Opłata 300 zł. za używanie silnika to koszt jego przeglądu, ewentualnych napraw i wymiany tłoka na nowy na każdy kolejny weekend, w którym będzie on używany.

3.3.3. Kategoria **ROK GP15, ROK GP25** :

- Silnik typ VORTEX ROK GP zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM.
- Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min. Wszystko inne, co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione. Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.). Dozwolona jest tylko (ujęta w karcie technicznej silnika) regulacja gaźnika za pomocą wyznaczonych oryginalnych części producenta firmy DELL'ORTO, dobór przełożenia i stosowanie różnej grubości uszczelek pod cylinder i głowicę.
- Zezwala się na zastosowanie pomiaru temperatury wydechu, według schematu z karty technicznej.
- Zezwala się na stosowanie dowolnych chłodnic i membran zaworu ssącego, które nie są ujęte w karcie technicznej silnika.
- Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
- Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.

Silniki ROK GP biorące udział w rundach muszą być przez cały czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby stwierdzony przez komisję Techniczną lub promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od treningu oficjalnego do wydania sprzętu z Parku Zamkniętego po ostatnim Finale danego weekendu, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika ze wszystkich finałów danego weekendu.

3.3.4. Kategoria **JUNIOR ROK** :

- Silnik typ VORTEX JUNIOR ROK zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM.
- Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max. czy Min. Wszystko inne, co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione. Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji. Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).
Dozwolona jest tylko (ujęta w karcie technicznej silnika) regulacja gaźnika za pomocą wyznaczonych oryginalnych części producenta firmy DELL'ORTO , dobór przełożenia i stosowanie różnej grubości uszczelek pod cylinder i głowicę.
- Zezwala się na zastosowanie pomiaru temperatury wydechu, według schematu z karty technicznej.
- Zezwala się na stosowanie dowolnych chłodnic i membran zaworu ssącego, które nie są ujęte w karcie technicznej silnika.
- Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
- Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce – firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów. Silniki JUNIOR ROK biorące udział w rundach muszą być przez cały czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby stwierdzony przez komisję Techniczną lub promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od treningu oficjalnego do wydania sprzętu z Parku Zamkniętego po ostatnim Finale danego weekendu, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika ze wszystkich finałów danego weekendu.
W przeddzień zawodów o **wyznaczonej wcześniej godzinie** odbędzie się losowanie silników udostępnianych przez promotora pucharu. Losowaniu podlegać będzie pierwszych 5-ciu z bieżącej klasyfikacji rund. Pierwsze losowanie silników odbędzie się po pierwszym wyścigowym weekendzie (runda 1+2) Pucharu Rok Cup. Opłata 400 zł. za używanie silnika to koszt jego przeglądu, ewentualnych napraw i wymiany tłoka na nowy na każdy kolejny weekend w którym będzie on używany.

3.3.5.Kategoria **ROK DVS**

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

3.3.6. **Kategoria SHIFTER ROK.**
- Silnik typ VORTEX SHIFTER ROK zgodny z Kartą Techniczną producenta – Firmy VORTEX zatwierdzoną przez GKSK PZM.
- Zabrania się jakiegokolwiek modyfikowania lub przerabiania silnika i jego podzespołów w celu uzyskania wymiarów Max czy Min. Wszystko inne, co nie jest jednoznacznie dozwolone, jest zabronione. Obowiązuje zasada, że silnik i jego części są bez przeróbek – seryjnej produkcji.
Dotyczy to również całego osprzętu należącego do silnika (wydech, gaźnik itd.).

Dozwolona jest tylko regulacja gaźnika, dobór przełożenia i stosowanie różnej grubości uszczelek pod cylinder i głowicę.
- Zezwala się na zastosowanie pomiaru temperatury wydechu, według schematu z karty technicznej.
- Zezwala się na stosowanie dowolnych chłodnic i membran zaworu ssącego, które nie są ujęte w karcie technicznej silnika.
- Dopuszcza się tylko stosowanie oryginalnych części zamiennych.
- Badanie techniczne - przedstawiciel firmy VORTEX w Polsce - firma AMO Sportsystem i sędzia techniczny GKSK ma prawo do kontroli i plombowania silników w każdej chwili trwania zawodów.
Silniki Shifter ROK biorące udział w zawodach muszą być przez cały czas trwania zawodów zaplombowane. Brak plomby stwierdzony przez komisję Techniczną lub promotora Pucharu w dowolnym momencie trwania zawodów, począwszy od treningu oficjalnego do wydania sprzętu z Parku Zamkniętego po ostatnim Finale danego weekendu, skutkować będzie wykluczeniem zawodnika ze wszystkich finałów danego weekendu.

3.3.7. **Do wszystkich kategorii ROK**

Wprowadza się możliwość (pod nadzorem sędziego technicznego lub promotora) naprawy uszkodzonego w trakcie zawodów silnika lub wymiany części silnika i jego akcesoriów dla wytypowanych zawodników na części dostarczone przez dystrybutora (sprzęgło, gaźnik, elementy układu wydechowego, elementy układu zapłonowego i elektrycznego). Dopuszczona jest również wymiana paliwa wraz z olejem na paliwo dostarczone przez Promotora przed treningiem oficjalnym i Finałami.
Zabrania się stosowania dodatkowych akcesoriów w układzie zasilania paliwem.
W układzie zasilania paliwem od zbiornika paliwa, poprzez oryginalną pompę paliwa, do gaźnika włącznie możliwe jest tylko zastosowanie przewodu paliwowego i jednego filtra paliwa (tzw. typu handlowego), który ma być umieszczony między zbiornikiem a pompą paliwa.
Wszystko inne jest zabronione.
Kontrola, weryfikacja zgodności silnika i jego osprzętu następuje na podstawie wymiarów i zdjęć umieszczonych w karcie technicznej tego silnika.
Świece zapłonowe zgodne z listą świec zatwierdzoną przez CIK.
Jakikolwiek przekaz danych, tzw. telemetria, jest zabroniony.

3.4. OPONY

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

3.4.1. Kategoria MINI ROK, BABY ROK :
Opony ‘suche’ - Bridgestone YJL – 4,0/10,0-5 przód , 5,0/11,0-5 tył.
Opony ‘mokre’- Bridgestone YFD Rok– 4,0/10-5 przód, 6,0/11,0-5 tył.
Max.1 komplet slick i 1 komplet deszczowych na weekend - 2 Rundy.

3.4.2. Kategoria JUNIOR ROK, ROK GP 15 i 25 , ROK DVS, SHIFTER ROK:
Opony’suche’- Bridgestone YLR ROK 4,5/10,0-5 przód,7,1/11,0-5 tył.
Opony‘mokre’- Bridgestone YFD ROK 4,0/10,0-5 przód,6,0/11,0-5 tył.

Dla kat. Junior Rok , Rok DVS, GP 15 i Shifter Rok obowiązuje Max.1,5 kompletu slick (3 przody + 3 tyły) i 1 komplet opon deszczowych na weekend – 2 Rundy.

Dla kat. Rok GP 25 Max. 1 komplet slick i 1 komplet deszczowych na weekend- 2 Rundy. Przy ewentualnych awariach lub uszkodzeniach opony możliwa będzie w kat. Rok GP, za zgodą Sędziego Technicznego, wymiana opony na inną używaną o tym samym stopniu zużycia .

§ 4.

Nagrody za zajęcie miejsc w klasyfikacji Rund i Sezonu

4.1. W kategoriach BABY ROK, MINI ROK, JUNIOR ROK, ROK DVS, ROK GP 15 i 25, SHIFTER ROK za zajęcie trzech pierwszych miejsc w klasyfikacji poszczególnych Rund Pucharu ROK zawodnicy otrzymują puchary ufundowane przez organizatora Rundy. Natomiast w klasyfikacji końcowej sezonu pierwszych pięciu otrzyma puchary ufundowane przez promotora ROK CUP POLAND.

4.2. Pierwszych dwóch zawodników z końcowej klasyfikacji ROK CUP POLAND w kat. MINI ROK, JUNIOR ROK, ROK DVS, ROK GP 15 i 25 i SHIFTER ROK kwalifikuje się automatycznie do Finału Światowego INTERNATIONAL ROK CUP FINAL 2016, który odbędzie się w dniach 19-22.10.2016 na włoskim torze South Garda Karting k/Lonato.

4.3. Także zwycięzcy w końcowej klasyfikacji KARTINGOWYCH MISTRZOSTW POLSKI w kat. MINI ROK, JUNIOR ROK, ROK DVS, ROK GP 15 i 25 i SHIFTER ROK otrzymują dodatkową kwalifikację na Finał Światowy INTERNATIONAL ROK CUP FINAL 2016.

4.4. Kwalifikanci na International Rok Cup Final 2016 nie ponoszą kosztów wpisowego i kosztów opon do wyścigów finałowych

4.5. Nagrody rzeczowe fundowane będą przez ewentualnych sponsorów i promotorów pucharu.

§ 5.

Przepisy i informacje dodatkowe

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

5.2. Wszelkie inne przepisy regulaminowe nie ujęte w/w Regulaminie Pucharu ROK są obowiązujące na podstawie RSK - tekst jednolity na 2016 r. uzupełnione komunikatami GKSK.

5.3. Zmiany w/w Regulaminie Pucharu ROK mogą być dokonywane poprzez wydanie Komunikatów GKSK w porozumieniu z promotorem pucharu.

5.4. Dodatkowo w rundach Pucharu ROK, w razie stosownego zainteresowania organizator rund Pucharu ROK może przeprowadzić także pokazy jazd treningowych dla dzieci w wieku 4-8 lat, na takich samych zasadach jak Puchar EASYKART Trening. Dopuszczonym sprzętem byłby EASYKART 50 oraz podobnego typu karty jak BABY ROK, MICRO KART, BABY KART itp.