

Rotax

MAX Challenge

БЪЛГАРИЯ

СПОРТЕН РЕГЛАМЕНТ 2026

Издание 1^{во}, Януари 2026
Version 1

1. ОБЩИ УСЛОВИЯ.....	1
2. РЕГЛАМЕНТ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
3. КАТЕГОРИИ, ЛИЦЕНЗИ, ВЪЗРАСТ И ТЕГЛО	2
3.1 КАТЕГОРИИ	2
3.2 ЛИЦЕНЗИ	2
3.3 ВЪЗРАСТ.....	Error! Bookmark not defined.
3.4 ТАБЛИЦА С ВЪЗРАСТ И ВЪЗРАСТОВИ ГРУПИ	Error! Bookmark not defined.
3.5 ТАБЛИЦА С МИНИМАЛНИ СТОЙНОСТИ ЗА ТЕГЛО...	Error! Bookmark not defined.
4. ПРАВИЛА ЗА ДОПУСТИМОСТ	5
5. КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА RMC GF	6
6. ДРУГИ ПРАВИЛА.....	6
7. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ.....	7
8. ОБЩИ УСЛОВИЯ.....	8
9. СЪСТЕЗАТЕЛЕН НОМЕР И ИМЕ НА ПИЛОТА	8
10. ОФИЦИАЛНИ ЛИЦА	8
11. ДОПУСТИМИ КАРТОВЕ И ОБОРУДВАНЕ	9
11.1 ДВИГАТЕЛ / ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ДВИГАТЕЛИ.....	9
11.2 СПИРАЧКИ	9
11.3 ОБОРУДВАНЕ ЗА СИГУРНОСТ/ПРЕДПАЗНА И ЗАЩИТНА ЕКИПИРОВКА.....	9
11.4 ГУМИ	9
11.5 ГОРИВО.....	9
11.6 ПРЕДАВАТЕЛНО СЪОТНОЧЕНИЕ / ЗЪБНИ КОЛЕЛА Важи за всички RMC състезания.	9
11.7 СИСТЕМА ЗА ОТВЕЖДАНЕ НА ИЗГОРЕЛИ ГАЗОВЕ / БАТА: MICRO MAX/ MINI MAX10	
11.8 ТРАНСПОНДЕРИ	Error! Bookmark not defined.
11.9 КАМЕРИ ONBOARD	10
12. АДМИНИСТРАТИВЕН И ТЕХНИЧЕСКИ КОНТРОЛ.	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
13. БРИФИНГ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
14. ЗАКРИТ ПАРК/ЗОНИ С РЕСТРИКЦИЯ НА ДОСТЪПА	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
15. СЕРВИЗЕН ПАРК	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
16. ПРЕДСТАРТОВА ЗОНА	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
17. СЪСТЕЗАНИЕ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
17.1 СВОБОДНА ТРЕНИРОВКА:.....	12
17.2 КВАЛИФИКАЦИЯ	Error! Bookmark not defined.
17.3 СТАРТОВА РЕШЕТКА.....	Error! Bookmark not defined.
17.4 ПОДРЕЖДАНЕ НА СТАРТОВА РЕШЕТКА.....	Error! Bookmark not defined.
17.5 ПРОЦЕДУРА ПО СТАРТИРАНЕ	Error! Bookmark not defined.
17.6 RESUMING A RACE WITH "SLOW PROCESS"	Error! Bookmark not defined.

17.7 СПИРАНЕ НА ТРЕНИРОВКА ИЛИ СЪСТЕЗАНИЕ	Error! Bookmark not defined.
17.8 ОТМЯНА НА КВАЛИФИКАЦИЯ ИЛИ ХИЙТ	Error! Bookmark not defined.
17.9 КВАЛИФИКАЦИОННИ СЕСИИ(ХИЙТ)	22
17.10 ВТОРИ ШАНС(ХИЙТ)	23
17.11 ПОЛУ ФИНАЛ	Error! Bookmark not defined.
17.12 ФИНАЛ	Error! Bookmark not defined.
18. DEAD HEATS BETWEEN DRIVERS	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
19. ВЕЗНА / ПРОЦЕДУРА ЗА КОНТРОЛ НА ТЕГЛОТО	25
20. ПРЕДЕН СПОЙЛЕР	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
21. КЛАСИРАНЕ И НАГРАДИ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
22. ЦЕРЕМОНИЯ ПО НАГРАЖДАВАНЕ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
23. ИНФОРМАЦИЯ И ОБЯВЛЕНИЯ ЗА СЪДИЙСКИ РЕШЕНИЯ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
24. КАК РАБОТИ ROTAX GLOBAL APP?	26
25. ИНФОРМАЦИОНЕН ПОТОК	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
26. ИНСТРУКЦИИ И КОМУНИКАЦИЯ С УЧАТНИЦИТЕ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
27. ГЛОБИ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
28. ОСПОРВАНЕ И КОНТЕСТАЦИИ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
29. ПРАВИЛА В ЗАГРАДЕНИТЕ ЗОНИ (ПАДОК)	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
30. ПОЖАРОГАСИТЕЛИ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
31. НОРМИ ЗА ПОВЕДЕНИЕ НА ПИЛОТИТЕ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
32. ОСНОВНА БЕЗОПАСНОСТ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.
33. СПИСЪК НА НАКАЗАНИЯТА	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

1. ОБЩИ УСЛОВИЯ.

BRP-ROTAX GmbH & Co KG, Rotaxstr. 1, 4623 Gunskirchen, Австрия и нейните оторизирани Дистрибутори / партньори – могат да бъдат организатори на ROTAX MAX Challenge Grand Finals (RMCGF), International ROTAX MAX Challenges (IRMC) и National ROTAX MAX Challenges (RMC).

ROTAX MAX Challenge

Описва концепцията на програмата ROTAX MAX Challenge и уточнява разпоредбите за националните RMC в различните страни, които са основа за квалификацията за RMCGF.

Всички заинтересовани страни (FIA, CIK-FIA, ASN, организатори, участници и писти) се задължават да прилагат и спазват правилата, регулиращи състезателните събития.

Всяко международно събитие RMC се провежда в съответствие със Спортния правилник на сериите RMC, Техническият правилник на RMC и Международния спортен кодекс (FIA-CIK International Sporting Code и неговите приложения, с Техническият регламент за картинг - FIA-CIK Technical Regulations и с всички международни разпоредби, включително тези, с Общите предписания, приложими за CIK-FIA международни състезания-FIA-CIK General Prescriptions, както и с всички допълнителни разпоредби, изготвени от съответната национална спортна власт.

Всякакви промени или изключения от спортните правила и техническите правила на RMC изискват писмено одобрение от ROTAX, след съгласуване с HCB и/или CIK/FIA.

ВСИЧКО, КОЕТО НЕ Е ИЗРИЧНО РАЗРЕШЕНО, Е ЗАБРАНЕНО!!



2. НОРМАТИВНА УРЕДБА

Всяко събитие ще се провежда в съответствие със:

- FIA International Sporting Code и неговите допълнения
- FIA и CIK-FIA официални Бюлетени
- CIK-FIA Technical Regulations
- General Prescriptions относим за CIK-FIA Karting International Events (Chapter 4.1 of the International Karting Regulations)
- Global Rotax MAX Challenge Technical Regulations 2026
- Global Rotax MAX Challenge E10 Technical Regulations 2026
- Всеки обявен официален Бюлетин, издаден от Организатора
- Настоящия Global Rotax MAX Challenge Sporting Regulations 2026
- Наредба от национално естество, одобрена от национална спортна власт (НСВ) 2026
- Допълнителен регламент за конкретното RMC събитие 2026.

Всички пилоти, отбори и длъжностни лица, участващи в RMC 2026, се задължават от свое име, от името на своите служители, представители и свързани лица да спазват всички тези правила.

Окончателният текст на настоящия Global Rotax MAX Challenge Sporting Regulations 2026 е английската версия, която ще се използва в случай на спор относно тяхното тълкуване. Заглавията в този документ са указателни и не са част от настоящите спортни правила.

Ротакс си запазва правото да изменя, настоящия регламент по свое усмотрение.

3. КАТЕГОРИИ, ЛИЦЕНЗИ, ВЪЗРАСТ И ТЕГЛО

3.1 КАТЕГОРИИ

КЛАСОВЕ, ВКЛЮЧЕНИ В RMC BG NATIONAL - 2026 са следните:

- 125 Micro MAX - ДА
- 125 Mini MAX - ДА
- 125 Junior MAX - ДА
- 125 Senior MAX - ДА
- 125 Senior MAX Masters - ДА
- 125 MAX DD2 - НЕ
- 125 MAX DD2 Masters - НЕ
- E20 SENIOR MASTERS - НЕ
- E20 SENIOR - НЕ
- E20 JUNIOR - НЕ
- E10 BAMBINI - НЕ
- E10 MINI - ДА

3.2 ЛИЦЕНЗИ

Всички лицензи, посочени по-долу, трябва да бъдат издадени от НСВ, която е член на CIK/FIA.

За събития **RMC** се изисква национален спортен лиценз за картинг или международен лиценз (в зависимост от изискванията на националната НСВ).

За събития **IRMC** се изисква международен лиценз за картинг, категория G или E, F (в зависимост от категорията) и международен лиценз за участника.

Забележка: Пилоти, които са все още непълнолетни (и следователно нямат пълна правоспособност), не могат да бъдат самостоятелни участници. Състезателят трябва да притежава валиден лиценз, издаден от местната спортна власт - HCB, или лиценз, издаден от ASN, различна от националната, но този лиценз е валиден за използване само с писмено разрешение от неговата национална спортна федерация – HCB

3.3 ВЪЗРАСТ

Всеки участник в Rotax Max Challenge 2026 представлява нацията, чиято Федерация му е издала лиценз, независимо от националността му или от коя държава се е квалифицирал. Всички пилоти, които отговарят на тези възрастови ограничения и видове лиценз, имат право да се класират за RMCGF 2026.

За събития от RMC в Република България право на билет за Световните финали на Ротакс могат да имат само пилоти с редовен лиценз за 2026г., издаден от БФК-НКС.

125 Micro MAX

Възрастова граница: Пилотът трябва да е навършил **8** години през годината на събитието и да е навършил **12** години след годината на събитието.

Лиценз: спортен лиценз или национален лиценз в зависимост от изискванията на HCB.

125 Mini MAX

Възрастова граница: Пилотът трябва да е навършил **10** години през годината на събитието и да е навършил **14** години след годината на събитието.

Лиценз: спортен лиценз или национален лиценз в зависимост от изискванията на HCB.

125 Junior MAX

Възрастова граница: Пилотът трябва да има навършени **12** години през годината на събитието до навършване на 14* години (да навърши 14 години през календарната година).

Пилот, навършил 15 години през годината на събитието, може да участва в категория Junior Max, ако е включен в официалния списък на CIK FIA за специални лицензи, за да може да притежава валиден международен лиценз за картинг - International G Karting Licence, съгласно Article 3.4.1 of the CIK INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES FOR KARTING DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT.

Лиценз: За национални състезания от RMC се изисква валиден национален спортен лиценз, а за международни състезания - международен лиценз за картинг клас G (в зависимост от изискванията на HCB).

За Международни RMC състезания – международен лиценз клас G karting и международен лиценз на участника (клуба) е препоръчителен.

Забележка:

Пилоти, които са малолетни или непълнолетни НЕ могат да бъдат едновременно пилот и участник (т.е. те не могат да представляват сами себе си).

125 Senior MAX

Минимално допустима възрастова граница: пилота трябва да има навършени **14 * години** в годината на събитието.

Лиценз: За състезания от RMC се изисква валиден спортен лиценз, национален лиценз или международен лиценз за картинг клас F или E karting (в зависимост от изискванията на HCB) .

За Международни RMC състезания - Международен лиценз клас F или E karting и международен лиценз на участника е препоръчителен

***Ако водачът е навършил 14 години през годината на събитието, той/тя трябва да притежава валиден международен лиценз за картинг категория F съгласно CIK FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES FOR KARTING DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT, article 3.4.2**

Забележка:

Пилоти, които са малолетни или непълнолетни НЕ могат да бъдат едновременно пилот и участник (т.е. те не могат да представляват сами себе си).

125 Senior MAX Masters

Минимално допустима възраст: пилота трябва да е навършил **32 години** в годината на събитието.

Лиценз: За Национален RMC се изисква национален лиценз или международен grade E karting лиценз (в зависимост от препоръките на местната спортна власт).

За Международни RMC състезания - Международен лиценз клас E karting и международен лиценз на участника е препоръчителен, освен в случаите, когато пилота представлява сам себе си, т.е. пилота може да е и участник.

E10 MINI

Възрастова граница: Пилотът трябва да е навършил **10 години** през годината на събитието и да е навършил **14 години** след годината на събитието

Лиценз: национален спортен лиценз в зависимост от изискванията на HCB.

За Международни RMC състезания - Международен лиценз клас E karting и международен лиценз на участника е препоръчителен CIK FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES FOR KARTING DRIVERS & CODE OF DRIVING CONDUCT, article 3.4.2

Note

Пилоти, които са малолетни или непълнолетни НЕ могат да бъдат едновременно пилот и участник (т.е. те не могат да представляват сами себе си).

3.4. ТАБЛИЦА С ВЪЗРАСТ И ВЪЗРАСТОВИ ГРУПИ

	MICRO	MINI	JUNIOR	SENIOR	SENIOR MAX MASTERS	DD2	DD2 MASTERS
години от-до	8-11	10-13	12-14 *(15)	15+ *(14)	32+	15+	32+
Възр. група	2015-2018	2013-2016	2012-2014 *(2011)	от 2011* (2012)	от 1994	от 2011	от 1994
	E10 BAMBI NI	E10 MINI	E20 JUNIOR	E20 SENIOR	E20 MASTER S		
Години от-до	8-11	10-13	12-14 *(15)	15+ *(14)	32+		
Възр. група	2015-2018	2013-2016	2012 -2014 *(2011)	От 2011 *(2012)	от 1994		

*.... Ако пилота притежава лиценз за картинг, съгласно Article 3.4.2 и 3.4.3 от CIK International Karting Licence's for Drivers.

3.5. ТАБЛИЦА С МИНИМАЛНИ СТОЙНОСТИ ЗА ТЕГЛО

Минималното тегло за картинга, включително водача и цялото необходимо предпазно оборудване (каска, гащеризон, ръкавици и др.), трябва винаги да бъде минимум:

Категория	125 Micro MAX	125 Mini MAX	125 Junior MAX	125 Senior MAX	125 Senior MAX Masters	125 MAX	DD2	125 DD2 MAX Masters
(KG)	105	115	145	162	175	175		180
Категория	E10 Bamb ini	E10 Mini	E20 JUNIOR	E20 SENIOR	E20 MASTERS			
(KG)	105	120	200	220	224			

Забележка

Ако двете категории DD2 (125 DD2 MAX and 125 DD2 MAX Masters) бъдат по каквато и да е причина обединени на стратовата решетка, то 175KG тегло ще бъде минималното приложено тегло за двете категории.

4. ПРАВИЛА ЗА ДОПУСТИМОСТ

Билетите за Световните финали на Ротакс Макс Челъндж (RMCGF) ще бъдат разпределяни по правила, определени от ROTAX. Отговорните дистрибутори могат да разделят предоставените места между своите територии. Броят на местата за всяка територия може да се променя ежегодно.

ROTAX си запазва правото да предлага карти или пакети, на пилоти според критериите, които сметне за подходящи.

ROTAX също си запазва правото да не приеме участие, без да е необходимо да предоставя каквато и да е обосновка.

ROTAX си запазва правото да предостави на допълнителни пилоти от различни класове за различни държави при определени условия за участие.

RMCGF 2026 е международно ограничено събитие на ROTAX, контролирано от квоти (съгласно FIA-CIK International Sporting Code).

Разходи за доставените картинги, двигатели, гуми, бензин и такса за участие за пилоти на RMCGF 2026 се покрива от ROTAX и неговите Дистрибутори. С изключение на категориите E20 и E10.

Пилотите могат да се класират чрез международно или национално състезание, при условие че в класовете RMC се спазват международните спортни правила на ROTAX MAX CHALLENGE 2026 и „ROTAX MAX CHALLENGE Global Technical Regulations 2026 / RMC Global Technical Regulations E20, E10“. С предварително споразумение, избраните дистрибутори на ROTAX могат да използват разпределението на местата, за да номинират лоялни клиенти на ROTAX за участие в RMCGF 2026.

ROTAX си запазва правото да управлява участието за E20 и E10 събития, както сметне за добре.

5. КВАЛИФИКАЦИЯ ЗА RMC GF

125 Micro MAX, 125 Mini MAX, 125 Junior MAX, 125 Senior MAX/Masters and 125 DD2 MAX/Masters class: Общият победител във всеки национален клас RMC с писмено разрешение от ROTAX може да се класира.

E20 and E10 RMC GF Билетите ще бъдат връчени на шампионите от събития или шампионати E20 и E10, както е определено в специфичните правила на събитието. Наградата не може да бъде прехвърляна.

Допълнителни пилоти могат да се класират чрез международни или национални RMC събития.

Броят на квалифицираните пилоти трябва да бъде определен в спортния регламент на съответната състезателна серия.

DD2 MAX Masters: Общият победител във всеки национален клас RMC, DD2 MAX Masters и/или Senior MAX-Masters и/или най-добре класираният пилот от клас Masters (отговарящ на възрастовите ограничения за категория Masters съгласно разпоредбите на Rotax Global Sporting 2026) на национален RMC в клас MAX или DD2 с писмено разрешение от ROTAX може да се класира.

По всяко време ROTAX си запазва правото да предлага карти или пакети за лоялни клиенти на ROTAX на пилоти от всички класове, според критериите, които сметне за подходящи.

За да има право да се класира за билет RMC GF, пилотът трябва да е притежавал лиценз за въпросната територия от първия до последния кръг на който и да е национален RMC. Пилот не може да промени лиценза си, за да има право да спечели билет RMC GF на друга територия, след като първият кръг е завършен.

Ако даден пилот не спазва правилата, при всяко съмнение ROTAX си запазва правото да откаже достъп до RMC GF.

Дистрибутор може да номинира втори в класирането пилот от RMC в списъка на чакащите за RMC GF. Ако при каквито и да е обстоятелства квалифициран пилот не пристигне в RMC GF преди завършване на официалната регистрация, Rotax си запазва правото да добави заместващ пилот от началото на списъка на чакащите, който да участва в събитието.

Това правило важи до началото на официалната неквалификационна тренировка в RMC GF.

ROTAX си запазва правото да управлява квалификациите за събития E20, както сметне за уместно.

Ако при каквито и да е обстоятелства квалифициран пилот не пристигне на RMC GF преди завършване на официалната регистрация, Rotax си запазва правото да добави заместващ пилот от началото на списъка с чакащи, който да участва в събитието.

Пилот или участник не трябва да страна в текущи съдебни производства (текущи спортни или граждански дела, свързани по някакъв начин с RMC GF 2026, които отменят резултат) след крайния срок за регистрация, нито като ищец, нито като ответник, в противен случай следващият класиран има право да се регистрира на негово/нейно място.

6. ДРУГИ ПРАВИЛА.

Един пилот може да спечели само един RMC GF годишно. Това ще бъде първият билет, който пилотът печели в състезателния сезон, определен от датата на финала. Ако пилот се състезава в по-високо класирана категория, той има право да се класира за RCMGF в същата категория. Ако възникне такава ситуация, билетът за по-ниско класирана категория се предава на следващия отговарящ на условията пилот в серията/събитието, на което е бил присъден.

Класацията по категории е:

1. E20 Senior/E20 Master (съответно възрастта на пилота)
2. E20 Junior
3. E10 Mini
4. E10 Bambini
5. DD2 MAX or DD2 MAX Master (съответно възрастта на пилота)
6. Senior Max or Senior Max Master (съответно възрастта на пилота)
7. Junior MAX
8. Mini MAX
9. Micro MAX

При всяка двойна квалификация ROTAX си запазва правото да реши кои серии от състезания се зачитат за квалификацията, за да избегне всякакво стратегическо поведение от страна на състезателите.

Забележка*

Строго е забранено да се предлагат билети за RMCGF за продажба! Билетите за RMCGF се предлагат като награди за пилоти на ROTAX по целия свят.

*Не важи за E20 и E10.

E20

Ако пилот се квалифицира за състезание на RMCGF в една от категориите, изброени по-горе, и в E20 (независимо от датата, на която ще получи този билет), той трябва да уведоми ROTAX по имейл веднага след получаване на втория билет, в коя категория RMCGF желае да участва.

След като този имейл бъде получен и приет от ROTAX, решението е окончателно и не може да бъде отменено.

Приоритетът за квалификация на E20 RMCGF 2026 е следният:

- Победител в шампионат или събитие
- Печеливши ваучери.
- Пилоти, участвали на поне едно E20 състезание през сезон 2026
- Свободни продажби (само при наличие на свободни места)

Всички останали места ще бъдат налични при отворена регистрация, съгласно изискванията на тези правила.

ROTAX си запазва правата да управлява квалификацията за E10 RMCGF

7. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Всички специални национални / континентални (зонални) / международни разпоредби трябва да бъдат представени на ASN / CIK-FIA заедно с оригиналното заявление за включване на RMC 2026 в националния / континенталния (зонален) / международния календар. Такива специални разпоредби могат да влязат в сила само с одобрението на ASN / CIK-FIA.

Допълнителните правила на RMC 2026 се състоят от стандартни правила, изготвени на английски език и евентуално преведени на други езици.

Правото да се свързва името на фирма, организация или търговска марка с RMC 2026 е запазено изключително за ROTAX. Освен ако няма предварително писмено споразумение от ROTAX, никой организатор или група организатори не може да посочва или да се преструва, че въпросното събитие е спонсорирано или финансово подпомогнато, пряко или непряко, от търговска фирма или организация.

Само ROTAX има право да предоставя дерогации от тези спортни правила, след съгласието на ASN, представяща серията, и/или CIK-FIA.

ВСИЧКО, КОЕТО НЕ Е ПОСОЧЕНО КАТО РАЗРЕШЕНО, Е ЗАБРАНЕНО.

8. ОБЩИ УСЛОВИЯ

Отговорност на участника е да гарантира, че всички лица, засегнати от неговото участие, спазват всички разпоредби на кодекса, техническия регламент и спортния регламент. Ако участник не е в състояние да присъства лично на събитието, той трябва да номинира свой представител писмено.

Лицето, отговарящо за заявен картинг по време на която и да е част от състезанието, е отговорно съвместно с участника и/или поотделно за осигуряване на спазването на разпоредбите.

Участниците трябва да гарантират, че техните картингове отговарят на условията за съответствие и безопасност по време на цялото Събитие.

Представянето на картинг за технически преглед ще се счита за предварително заявление за съответствие.

Участниците, пилотите, механици и гостите трябва винаги да носят съответните документи за легитимация, които са им предоставени.

9. СЪСТЕЗАТЕЛЕН НОМЕР И ИМЕ НА ПИЛОТА

Състезателните номера трябва да отговарят на разпоредбите на Техническия регламент на FIA-CIK или на местната ASN за национални състезания.

Името на пилота и националността му трябва да бъдат изписани от всяка страна на страничните части на каросерията и да бъдат ясно четливи, в съответствие с Article 3.7 от Техническия регламент на FIA. На RMC GF те трябва да бъдат изписани с големи букви и върху гащеризона на пилота, в горната част на гърба му и на всеки от крачолите на гащеризона.

Знамето на националността на водача е това на националността на неговия лиценз.

Всички картингове трябва да имат видими, по всяко време на състезанието, четирите стартови номера (един отзад, един отпред и по един от всяка страна на картинга).

На пилотите няма да бъде позволено да влязат в сервизния парк без всички състезателни номера на картинга в добро състояние.

Състезателните номера за всяка категория са:

■ 125 Micro MAX	1 до 99
■ 125 Mini MAX	101 до 199
■ 125 Junior MAX	201 до 299
■ 125 Senior MAX	301 до 399
■ E20 JUNIOR	601 до 699
■ E20 SENIOR	701 до 799
■ E20 MASTERS	801 до 899
■ 125 Senior MAX Masters	901 до 999
■ E10 Mini	Всеки свободен Mini MAX номер

10. ОФИЦИАЛНИ ЛИЦА

Длъжностните лица ще бъдат назначени съгласно допълнителния правилник, публикуван за събитието. Директорът на трасето, директорът на състезанието, главният технически съдия, главният

времеизмервач и стюардите трябва да присъстват на събитието най-късно един час преди началото на спортните проверки.

11. ДОПУСТИМИ КАРТОВЕ И ОБОРУДВАНЕ

Шампионата RMC 2026 е за картове с двигатели ROTAX MAX в различни конфигурации, задвижвани с електрически батерии E10, както е определено в RMC Global Technical Regulations 2026 / RMC Global Technical Regulations E10 за 2026.

В всички RMC 2026 всеки пилот ще има право да предостави за технически преглед своето оборудване, както е определено в RMC Global Technical Regulations 2026/ RMC Global Technical Regulations E10 за 2026.

Шаситата трябва да отговарят на RMC Global Technical Regulations 2026 / RMC Global Technical Regulations E10 за 2026 или на Допълнителен регламент за съответното събитие.

По време на събитието и в случай на инцидент, пилотът може да смени шасито (рамата) само веднъж след разрешение от техническия комисар. Резервната рама трябва да бъде от същия „Производител“ и „Модел“.

E10, ROTAX Директора на състезанието може по всяко време да замени цяло превозно средство или който и да е от неговите компоненти с друго превозно средство на състезател.

11.1 ДВИГАТЕЛ / ЕЛЕКТРИЧЕСКИ ДВИГАТЕЛИ

Двигателят и неговите аксесоари трябва да се използват в съответствие с RMC Global Technical Regulations 2026 / RMC Global Technical Regulations E10 2026.

11.2 СПИРАЧКИ

Спирачките трябва да бъдат хомологирани от CIK-FIA. И както е посочено в Rotax Global Technical Regulations 2026 / RMC Global Technical Regulations E10 2026.

11.3 ОБОРУДВАНЕ ЗА СИГУРНОСТ/ПРЕДПАЗНА И ЗАЩИТНА ЕКИПИРОВКА

Каските, ръкавиците, протекторите за ребра, обувките, състезателните гащеризони трябва да бъдат одобрени съгласно FIA-CIK Technical Regulations Article 7.

Използването на защита за каросерията на картинга според FIA Standard, и с правилния размер спрямо височината на пилота, са задължителни за всички пилоти на всички **международни картинг събития**.

11.4 ГУМИ

Гуми, както е описано в RMC Global Technical Regulations 2026 / RMC Global Technical Regulations E10 2026 са единствените разрешени за употреба в RMC Nationals 2026.

11.5 ГОРИВО

Горивото, описано в Global RMC Technical Regulations 2026 е единствено разрешено за употреба в RMC 2026.

CIK FIA одобрено, синтетично масло за 2-тактови двигатели (модел и марка, както е описано в "Global RMC Technical Regulations 2026").

11.6 ПРЕДАВАТЕЛНО СЪОТНОЧЕНИЕ / ЗЪБНИ КОЛЕЛА

Важи за всички RMC състезания.

Фиксирани параметри:

MICRO MAX:

водещо: 14t

водимо: 72t

MINI MAX:

Водещо: 13t

Водимо: 80t

11.7 СИСТЕМА ЗА ОТВЕЖДАНЕ НА ИЗГОРЕЛИ ГАЗОВЕ / ВАТА: MICRO MAX/ MINI MAX

Валидно за всички национални, национални с международно участие, зонални или международни събития на RMC.

- a) Всеки участник трябва да закупи нова изолационна вата чрез организацията по време на регистрацията (система с ваучери). По време на техническия преглед всички пилоти, механици или участници трябва да се явят при техническия комисар с демонтиран и разглобен (без изолационна вата) ауспух. Ауспухът трябва да е чист.
- b) Изпускателната система ще бъде контролирана от техническия комисар в съответствие с регламента на RMC преди монтажа.
- c) Ауспухът трябва да бъде сглобен с тази нова изолационна вата, под надзора на техническия комисар.
- d) След като изолационната вата бъде поставена, ауспухът ще бъде пломбиран с баркод от техническия комисар. Също така, състезателният номер на пилота ще бъде отбелязан на ауспуха.

Този ауспух е единственият ауспух, който е разрешено да се използва от пилота до края на събитието. *

* Ако по време на състезанието ауспух се повреди, по решение на главния технически комисар, пилотът може да го смени с резервен и да повтори стъпки А, В, С и D, както е описано по-горе, преди да напусне зоната на затворения парк. Пломбата от повредения ауспух трябва да бъде отстранена и ауспухът трябва да бъде проверен в съответствие с Глобалните технически регламенти на RMC, преди резервният ауспух да бъде запечатан и използван.

11.8 ТРАНСПОНДЕРИ

Участникът може да има собствен транспондер и е негова отговорност той да е зареден и функциониращ през цялото време, когато се намира на пистата.

Използването на транспондера е **задължително по всяко време от първата** неквалификационна тренировка на всеки пилот до финала. Отговорност на участника/пилота е да монтира транспондера на правилното място.

За категорията с двигатели с вътрешно горене, транспондерът трябва да бъде фиксиран на гърба на седалката на картинга и не може да бъде разположен на повече от 40 см височина от земята.

По решение на главния технически комисар, с одобрението на стюардите, позицията на транспондера може да бъде променена за един или за всички пилоти.

11.9 КАМЕРИ

Организаторът си запазва правото да поставя он-борд камерина произволен брой картове. Избраните пилоти трябва да монтират системата за бордови камери в съответствие с допълнителните правила на серията/събитието. Общото тегло на всички компоненти се брои за общото тегло на картинга. Пилотът не може да откаже да инсталира бордовата камера на своя картинг.

12. АДМИНИСТРАТИВЕН И ТЕХНИЧЕСКИ ПРЕГЛЕД

- a) По време на първоначалния технически преглед и спортните проверки, които ще се проведат в часовете, датите и местата, посочени в допълнителния правилник на събитието, всеки пилот и всеки участник трябва да разполага с всички необходими документи и информация.
- b) Освен ако стюардите не предоставят освобождаване от отговорност при определени обстоятелства, пилоти и участници, които не спазват определените времеви ограничения, няма да бъдат допуснати до участие в събитието.

- в) От участник, пилот или друго лице, отговорно за картинг, не може да се изисква да подписва декларация за освобождаване от отговорност или друг документ, който не е бил предварително одобрен от НСВ, домакин на събитието.
- г) Директорът на състезанието или делегираното медицинско лице, може да поиска от състезател да се подложи на медицински преглед по всяко време по време на състезанието.
- д) Всички картингове се проверяват от Техническата комисия за съответствие с Техническите регламенти на ASN / CIK и съгласно RMC Global Technical Regulations 2026 / RMC Global Technical Regulations 2026 E10. Въпреки това, ако някой картинг е с демонтиран детайл или модифициран по начин, който може да повлияе на неговата безопасност или да постави под въпрос неговата годност, или е участвал в инцидент с подобни последици, той трябва да бъде представен отново за одобрение от техническия преглед.
- е) По всяко време на състезанието Техническата комисия и нейните членове могат да:
 - Проверяват съответствието на карта и екипировката на пилота, или изискат от механика да извърши дейност по монтиране или демонтиране на елемент/и, за да гарантират, че условията за съответствие и допустимост са изпълнени;
 - Изискват от участника да им предостави такива части или мостри, каквито сметне за необходими;
 - Директорът на състезанието може да изиска всеки картинг, претърпял инцидент, да бъде спрял и проверен..
- ж) Проверките и техническите прегледи се извършват от надлежно назначени длъжностни лица, които отговарят и за организацията на сервизните паркове и/или Затворения парк и които единствено са упълномощени да дават инструкции на участниците.
- з) Спортните комисари ще публикуват констатациите на техническите комисари относно всички контролирани картингове и ще ги предоставят на разположение на други участници при поискване. Тези констатации няма да включват конкретни данни, освен тези, отнасящи се до тестовите за гориво.
- и) Представянето на картинг за технически преглед се счита за имплицитно заявление за съответствие.
- й) Racing numbers and possible advertising signs must be on the kart when the equipment is presented at scrutineering.
- к) На пилота не е позволено да сменя екипировката си, след като тя е била представена на технически преглед..
- л) На събитието организаторът и стюардите ще проверят всички лицензи.

13. БРИФИНГ

Мястото на брифинга ще бъде публикувано в Допълнителния регламент.

Часът на брифинга е определен в програмата на състезанието. Посоченият час е началото на брифинга, а входната врата и достъпът до него ще бъдат затворени. Срещата винаги се провежда преди квалификационната тренировка или първия квалификационен манш.

Допълнителни срещи могат да бъдат организирани, ако това се счете за необходимо.

Брифингът на участниците и пилотите е среща, организирана от директора на трасето или директора на състезанието за всички участници и пилоти, записани в състезанието.

Задължение на пилотите/участниците е да се информират за времето и мястото на брифинга и/или последващите брифинги. Времето и подробното място ще бъдат публикувани на официалното табло за обяви и ще бъдат на разположение в офиса на състезанието.

Цел на брифинга: да напомни на участниците и пилотите за специфичните точки от Допълнителния правилник, отнасящи се до организацията на състезанието; да им напомни за понятията за безопасност,

както общи, така и специфични за използваната писта; да даде всякакви разяснения относно тълкуването на правилника.

Присъствието на всички пилоти и участници е задължително по време на брифинга, неспазването на тази разпоредба се наказва с глоба съгласно ДП. Контролът за присъствие ще се извършва чрез протокол.

14. ЗАКРИТ ПАРК

- а) Само длъжностните лица, натоварени с проверките, могат да влизат в Затворения парк. Никаква намеса в него не може да се извършва без разрешението на тези длъжностни лица.
- б) Веднага щом се покаже кариерният флаг (Финъл), правилата за Затворения парк ще се прилагат за зоната между финалната линия и входа на Затворения парк.
- с) Затвореният парк трябва да бъде достатъчно голям и защитен, за да се гарантира, че никое неупълномощено лице няма да има достъп до него.

15. СЕРВИЗЕН ПАРК

Само ЕДИН пилот на картинг и ЕДИН механик са разрешени в „Сервизните паркове“ надлежно легитимирани, с валиден пропуск. Не е разрешено на техника или лица да влизат в „Сервизния парк“ с каквито и да е течности (с изключение на вода в прозрачни пластмасови бутилки от 0,500 мл).

16. ПРЕДСТАРТОВА РЕШЕТКА

- а) Портата за старта се затваря 3 минути преди началото на състезанието. На картинг, който не е заел позицията си на стартовата решетка към този момент, няма да бъде позволено да го направи, освен при изключителни обстоятелства, оставени на преценка на Директора на трасето.
- б) Механиците трябва да освободят зоната при такава интрукция.
- в) Картингите на предстартовата решетка трябва да са готови за състезание, всякаква по-нататъшна работа и/или регулиране (с изключение на налягането в гумите) на картинга на предстартовата решетка е строго забранена.
– БЕЗ ИНСТРУМЕНТИ – само уред за измерване на налягане!
- г) Всеки картинг, който се нуждае от механична помощ за стартиране, трябва да го направи от задната част на решетката и да остане там до края на старта на състезанието, съответно за броя на формационните обиколки.
- д) Картингите на предстартовата решетка не могат да се връщат в сервизния парк.
- е) По време на квалификацията, ако пилот се нуждае от асистент след сигнала „30 секунди“ в квалификацията с времево измерване, двете най-добри обиколки ще бъдат анулирани.

17. СЪСТЕЗАНИЕ

Rotax препоръчва следния формат:

Събитието трябва да включва - свободна тренировка, квалификационна тренировка, предфинал, финал.

17.1 СВОБОДНА ТРЕНИРОВКА:

Дисциплината, прилагана в сервизните паркове и на пистата, както и мерките за безопасност, ще бъдат същите за всички тренировки, както тези, прилагани за квалификационните сесии и състезанията от финалната фаза.

Графикът на състезанието трябва да предвижда свободна тренировка за всяка категория. Те са запазени за пилотите, преминали спортните проверки и техническия преглед. Никой пилот не може да

заеме старта на състезанието, без да е участвал в поне една свободна тренировка. Ако има пълна стартова решетка от пилоти, те се разделят на две серии за четен и нечетен брой участници. Използването на транспондери е задължително от началото на свободната тренировка.

Броят на свободните тренировъчни сесии и времето за всяка сесия ще бъдат определени в Допълнителния правилник.

Директорът на трасето или директорът на състезанието може да прекъсва тренировката толкова често и за толкова дълго, колкото сметне за необходимо за разчистване на пистата или за отстраняване на картинг. Освен това, ако по мнение на стюардите спирането е умишлено причинено от пилот, времената, които е постигнал в тази сесия, могат да бъдат анулирани и може да му бъде отказано разрешение за участие в друга тренировка. В случай само на свободна тренировка, директорът на състезанието или директорът на трасето, със съгласието на стюардите, може да реши да не възобновява тренировката след такова прекъсване.

Ако една или няколко тренировъчни сесии бъдат прекъснати по такъв начин, няма да се приемат протести, свързани с евентуалните последици от това прекъсване върху квалификацията на пилотите.

17.2 КВАЛИФИКАЦИЯ.

Пилоти и техника, които са преминали технически преглед могат да участват в квалификационната сесия.

Продължителността на сесията се определя в Допълнителен регламент.

За всяка сесия максималният брой стартиращи пилоти е 24 (съобразено с капацитета на спортно-техническите съоръжения).

Всяка обиколка, завършена по време на квалификационните тренировки, ще бъде измервана с време, за да се определи позицията на пилотите на старта.

Използването на транспондери е задължително.

Пилотите трябва да са на трасето до 1 минути след началото на квалификационната сесия. Ако пилот не е на трасето след изтичане на времеви прозорец, той няма да бъде допуснат до квалификация!

Картингите, поставени на „пред-стартова решетка“, трябва да са готови за състезание.

По време на сесията, пилотите ще стартират, когато изберат до изтичането на 1 минута. Всеки пилот, пресякъл линията, начертана на изхода на „пред-стартова решетка“, ще се счита за стартирал и времето на пилота ще бъде взето предвид, независимо от обстоятелствата. Всяка напълно измината обиколка се брои. Зачетеното време е най-добре за измината обиколка по време на сесията. Равенствата ще се решават от второто най-добро време, поставено от всеки пилот, и така нататък в случай на по-нататъшни равенства.

Ако броят на пилотите е по-малък от 24, това ще се извърши в една група, в противен случай ще бъде разделено на 2 групи (група 1 и група 2). Крайното класиране и изготвяне на стартовата решетка ще следва следната процедура:

- a) **Ако има една група:**
Стартовата решетка ще бъде подредена по реда на най-бързото постигнато време от всеки пилот.
- b) **Ако са две серии:**
1-во място се присъжда на пилота с най-добро време от 1-ва серия (най-бързо време като цяло), 2-ро място на най-добро време от 2-ра серия, 3-то място на второто най-бързо време от 1-ва серия, 4-то място на второто най-бързо време от 2-ра серия, 5-то място на третото най-бързо време от 1-ва серия и т.н..
- c) **Ако са три серии:**

- 1-во място с най-бързо време от 1-ва серия (най-бързо време като цяло),
 - 2-ро място с най-бързо време от 2-ра серия,
 - 3-то място за най-бързото време на 3-та серия,
 - 4-то място за второто най-бързо време на 1-ва серия,
 - 5-то място за второто най-бързо време на 2-ра серия и т.н. - И така нататък, по същия принцип, ако има още серии.
- И така нататък, по същия принцип, ако има още серии.

Ако не се взема предвид времето на пилот, той/тя трябва да стартира от края на решетката. Ако няколко пилоти са в тази ситуация, стартовите им позиции се определят чрез жребий.

Механици нямат право да помагат на пилотите, след като са преминали линията, начертана на изхода на стартовата зона. Състезателите от DNS ще бъдат поставени пред състезателите от EXC. Ако пилот спре в „Зоната за ремонт“ или във „Финишния парк“, това ще бъде окончателно. Той/тя няма да има право да стартира отново.

17.3 СТАРТОВА РЕШЕТКА

FIA-CIK International Sporting Code, CIK-FIA General Prescriptions Article 2.19

В края на последната квалификационна сесия, списъкът с класираните се пилоти, както и стартовата решетка, ще бъдат официално публикувани.

Само на тези пилоти ще бъде позволено да стартират квалификационните серии, warm up или предфиналите и/или финалната фаза.

Всеки участник, чийто картинг не е в състояние да стартира, по каквато и да е причина, или който има основателни причини да смята, че неговия карт няма да бъде готов за старта, трябва да информира длъжностното лице, отговарящо за „пред-стартовата решетка“, което ще уведоми директора на старта или директора на състезанието веднага щом има възможност.

Стартовите решетки ще бъдат изготвени в съответствие с най-бързото време, постигнато от всеки пилот, като се вземат предвид квалификационната сесия/сесии. Ако един или няколко пилоти постигнат еднакво време, равенството ще се урежда въз основа на второто им най-добро време и така нататък.

Пилотът с полпозишън стартира винаги от вътрешната страна на пистата.

Достъпът до зоната преди старта от сервисния парк ще приключи, както е посочено в официалното разписание. Всеки картинг, който не е заел позицията си на „пред-стартова решетка“ в този момент, няма да бъде допуснат, освен при изключителни обстоятелства, оставени на решение на директора на състезанието.

Картингите, поставени на пред-стартова решетка, трябва да са готови за състезание; строго е забранено да се извършва каквато и да е работа, регулиране и/или настройка на картинга на пред-стартова решетка, с изключение на налягането в гумите, което може да се регулира от пилота или неговия механик, използвайки собствени средства (манометър). Регулирането на налягането в гумите трябва да спре незабавно, когато се покаже таблото „3 минути“ и се даде звуково предупреждение. В този момент механикът трябва незабавно да напусне зоната на пред-старта (pregrid).

Забранено е връщането на картовите в зоната на сервисния парк, освен при изключителни обстоятелства, по преценка на директора на състезанието. Забранено е внасянето на втори комплект гуми в зоната за събиране.

Механиците ще трябва да освободят зоната „предстартовата решетка“ три минути преди определеното време за старт на състезанието. Ако пилот не е в състояние да стартира от зоната „Предстартова решетка“ след показване на зеления флаг и/или светофар и ако поиска намесата на механик, той ще има право да напусне зоната „Предстартова решетка“ само по нареждане на маршал и ще поеме старта от задната част на формацията, когато е даден старт на стартовата/финалната линия, съобразно броя на

обиколките във формацията. Няма да бъде разрешено допълнително време на пилот, който не е спазил тези инструкции.

Всеки пилот, който се намира с картинга си на решетката в рамките на определения срок, ще се счита за стартирал.

17.4 Подреждане на стартова решетка за ПРОЦЕДУРА ПО СТАРТ.

При определени обстоятелства картинговете ще трябва да бъдат поставени на стартовата решетка на пистата. Този сценарий ще бъде уточнен в графика на състезанието.

Достъпът до зоната „Pre-Grid“ от сервизния парк ще приключи съгласно официалното разписание. Всеки картинг, който не е на предварителната стартова решетка в този момент, няма да бъде разрешен, освен при изключителни обстоятелства, оставени на решение на директора на трасето. Картингите (на количката), поставени на предварителната стартова решетка, трябва да са готови за състезание. Строго е забранено да се извършва каквато и да е работа, регулиране и/или настройка на картинга, с изключение на налягането в гумите, което може да се регулира от пилота или неговия механик, използвайки негови/нейни средства (манометър за гуми).

След като портата бъде затворена (от сервизния паркинг към зоната „Pre-Grid“), всеки пилот с картинг, поставен на количка и бутан от неговия механик „А“, ще напусне зоната Pre-Grid, за да заеме позициите си на стартовата решетка за състезанието. От този момент нататък картинговете трябва да са готови за състезание; всякаква по-нататъшна работа, регулиране и/или настройка на картинга (с изключение на налягането в гумите) е строго забранена. Регулирането на налягането в гумите трябва да спре незабавно след таблото „3 минути“, последвано от звуковото предупреждение, като в този момент механикът трябва незабавно да напусне Pre-Grid зоната. Интервютата не могат да се провеждат след показване на триминутното табло.

Когато се покаже сигналът „3 минути“, заедно с табела „ОСВОБОДЕТЕ ПИСТАТА“, всички картингове трябва да бъдат готови и положени на пистата. По това време механиците ще напуснат стартовата решетка, за да отидат до зоната за събиране с количките на картингите. Интервютата не могат да се провеждат след показване на табелата „3 минути“. Всички, с изключение на пилотите и длъжностните лица, трябва да напуснат стартовата решетка.

Сигнал „30 секунди“: 30 секунди след този сигнал, зеленият флаг ще бъде показан в предната част на стартовата решетка, за да покаже, че картингите трябва да започнат формационна обиколка, спазвайки реда на стартовата решетка и в съответствие с Общите предписания на CIK-FIA.

Ако пилот се нуждае от помощ след „30-секундния“ сигнал, той или тя трябва да уведоми съдиите и след като останалите картинги напуснат стартовата решетка, той ще бъде избутан до „Зоната за ремонт“, а механикът може да работи по картинга. В този случай съдиите с жълти флагове ще застанат до съответния карт (или картове), за да предупредят пилотите във формационната обиколка. Съдиите ще бъдат инструктирани да избутат незабавно всеки карт, останал на стартовата решетка след началото на формиращата обиколка, до „Зоната за ремонт“.

Ако пилот стартира от „Зоната за ремонт“ след намесата на механик, той ще има право да го направи само по нареждане на съдия и ще стартира от задната част на формацията, независимо от броя на обиколките във формацията и неговата/нейната позиция.

17.5 ПРОЦЕДУРА ПО СТАРТ.

Стартовият сигнал трябва да се подаде чрез светлини. Всички категории ще имат „летящ“ старт, с изключение на E20, която ще бъде само старт от място. Прилагат се правилата за „летящ старт за картинг със съединители и без скоростна кутия“ от общия правилник на CIK-FIA. Стартовата решетка се състои от две линии картинг. Два коридора, всеки с ширина 2 метра, оградени с бели линии, ще бъдат нарисувани върху 110-те метра, водещи до стартовата линия. Жълта линия ще бъде нарисувана на 25 м

пред стартовата линия. Пилотите могат да рестартират сами и не може да им се оказва помощ. Всеки пилот, който се намира на стартовата решетка със своя картинг в рамките на ограничението време, ще се счита за стартър. Веднага щом директорът на трасето посочи със зеления флаг, че картингите могат да поемат старт, пилотите са „под заповед на директора на трасето“ и вече не могат да получават външна помощ. Всеки пилот, който не се е явил навреме на нареждане на директора на състезанието с изправен картинг, ще може да напусне предстартовата зона само по нареждане на директора на състезанието или на служителя, отговорен за предстартовата зона.

Броят на формационните обиколки за всички категории ще бъде определен на брифинга. Съгласно инструкциите, дадени на брифинга, картинговете ще изминават приблизително една формационна обиколка, преди да бъде даден старт. Забранено е изпреварването на друг пилот под страх от наказание, наложено от стюардите (10 секунди или дисквалификация от квалификационния кръг).

Ако пилот спре по някаква причина по време на формационната обиколка, няма да му бъде позволено да опита да стартира отново, преди да бъде изпреварен от цялата формация. Той трябва да стартира отново от последна позиция на формацията. Ако се опита да стартира пред полето с надеждата, че водещите пилоти ще го изпреварят, ще му бъде показан черен флаг и ще бъде изключен от това състезание.

Пилот, който е закъснял, ще има възможност да си възвърне стартовата позиция само ако тази маневра не пречи на другите пилоти и във всички случаи преди да е достигнал червената линия, която ще бъде разположена на пистата, оборудвана с времеизмерваща линия и обозначена от директора на състезанието или маршал на трасето. Забранено е използването на пряк или друг маршрут освен трасето на пистата, използвано по време на състезанието, за да си възвърне стартовата позиция.

Ако прецени, че даден пилот е бил възпрепятстван в следствие на грешка на друг пилот, директорът на старта или директорът на състезанието може да спре формиращата обиколка и да започне отново процедурата по стартиране въз основа на оригиналната решетка или да позволи на затруднения пилот да си възвърне позицията.

Веднага щом директорът на трасето или директорът на състезанието е доволен от формацията, дава старт, като изключва червените светлини. Ако не е доволен от процедурата, включва оранжевата светлина, което означава, че трябва да се измине още една формационна обиколка.

В края на формиращата обиколка (броят е определен в допълнителните правила), пилотите ще се движат напред с намалена и постоянна скорост към стартовата линия, подредени в две редици от картинги, като всяка линия трябва да остане в рамките на маркираните на пистата ленти. Пилот, пресичащ лентите, подлежи на санкция от стюардите, въз основа на наказателно време от 3 секунди за частично пресичане на лентите и 10 секунди за пълно излизане от коридора. Когато картингите се приближат, червените светлини ще светят. Нито един картинг не може да ускорява, преди червените светлини да са изключени. Картингите трябва да запазят позицията си, докато не бъде даден стартов сигнал.

Ако директорът на трасето е доволен от формацията, той ще даде старт, като изключи червените светлини. Ако не е доволен от процедурата, той ще включи оранжевата светлина, което означава, че трябва да се покрие допълнителна формираща обиколка. Ако двигателят на пилот спре по време на формиращата обиколка, длъжностно лице или механик, определен за изпълнение на тази задача, може да го рестартира веднага щом бъде изпреварен от цялото поле. След това той може да се присъедини отново в задната част на формацията и не трябва да се опитва да си възвърне позицията на стартовата решетка. Ако картингът не може да бъде стартиран, той трябва да бъде отстранен от пистата на безопасно място. По подобен начин, ако пилот изостане зад цялото поле, без да спре, той трябва да остане отзад за старта и не трябва да се опитва да си възвърне позицията.

В случай на повтарящи се фалстартове или инциденти по време на формиращата(ите) обиколка(и), директорът на трасето, действайки като съдия по фактите, може да спре процедурата по стартиране с червен флаг и да информира стюардите, които ще имат право да наложат наказание на нарушителите

съгласно Общите предписания на FIA-CIK. Нова процедура ще започне незабавно или в рамките на 30 минути, в зависимост от обстоятелствата. Стартовата решетка ще бъде същата като при първоначалната процедура. Всички пилоти, присъстващи в стартовата зона или в зоната за ремонт преди спирането на процедурата, ще имат право да поемат старта на новата формираща обиколка.

Всички опити за прескачане на старта или забавянето му, както и всички картингове, напускащи лентата преди изключване на светлините, се санкционират съгласно Общите предписания на FIA. Стартът с прескачане ще се счита за осъществен, когато пилот пресече стартовата линия пред предписаната му позиция на решетката в началото на състезанието. Това се регистрира от системата за времеизмерване и от официалните времеизмервачи, които действат като съдии по фактите и ще определят дали е извършен старт с прескачане. Наказанието се отнася до Общите предписания на FIA-CIK.

Веднага след като е даден старт, се прилагат условията за състезание и, независимо от позицията на картинга на пистата, е забранено да му се оказва каквато и да е помощ, освен паркирането му на безопасно място.

Спортните комисари могат да използват всяка видео или електронна система, която би могла да им помогне да вземат решение. Решенията на стюардите могат да заменят решенията, взети от съдиите по фактите. Всяко нарушение на разпоредбите на кодекса или на тези спортни правила, отнасящи се до процедурата по стартиране, може да доведе до отстраняване на картинга и на съответния пилот от състезанието.

E20 STANDING START:НЕ СЕ СЪОТНАСЯ КЪМ НАЦИОНАЛНИЯ ШАМПИОНАТ

The start signal shall be given by means of lights or flag.

The start will be of the «standing» type. The regulations for "Standing start for karts with clutches and with gearbox" of the FIA Karting general regulations apply. The grid being constituted of two lines of karts.

At the end of their Formation Lap, Drivers will take their starting positions and the Clerk of the Course, his deputy or the Race Director will be on the Starting Line raising a red flag. All lights will remain switched off until the last kart has taken its position on the grid.

When all karts are immobile on the grid, a Marshal will display a green flag at the end of the grid. The Clerk of the Course, his deputy or the Race Director and the Marshal will evacuate the track together and the Drivers will then be at the orders of the Clerk of the Course or of the Race Director. The Clerk of the Course or the Race Director will launch the automated 4-red-light switching on sequence (which lasts 4 seconds). The start will be considered as given at the switching off of the red lights manually operated by the Clerk of the Course or the Race Director within the next 2 seconds. In a case of combined grids (E20 Juniors, E20 Seniors/E20 Masters), the Start can be also given with the meaning of Nation flag.

Any movement of the kart during the starting procedure (movements while the red lights are on) that is evaluated as a false start will be punished with a minimum 5-second penalty.

If he is not satisfied with the procedure, he will switch on the orange light, which means that an extra Formation Lap must be covered. If a Driver is unable to start, he must remain in his kart and notify this situation by raising his arm. In this case, an additional Formation Lap may be granted; any Drivers who have been unable to start will be allowed to get out of their karts and restart only by their own means and once the whole field has passed them. They will not be authorised to regain their original position in the formation and will take the start from the back of it. No other Drivers will be allowed to occupy the places which have remained vacant. Drivers can only go back on the track after the start of E20 Junior category was given.

During the Formation Lap(s), it is forbidden to practice start simulations. If it is necessary to interrupt the starting procedure, the Clerk of the Course or the Race Director will show a waved red flag, indicating to the Drivers that they must switch off their karts.

Drivers may only restart themselves and no assistance may be given. (Except from official E20 Rotax track safety team members).

Any driver who is present, with his/her kart, on the grid within the time limit will be considered as a starter.

Depending on the number of drivers, E20 Junior and E20 Senior/E20 Masters category can have start done in two different phases (on same starting grid): The first start will be only for E20 Senior/E20 Masters category, and 15 to 25 seconds later it will be the start for E20 Junior category.

E20 will have half of formation lap. Any additional Formation laps are forbidden, any movement of the kart during the starting procedure (movements while the red lights are on) that is evaluated as a false start will be punished with a minimum 5-second penalty.

In order to regain one's position, it is forbidden to use any course other than the track used during the race. A Driver who is delayed will have the possibility of regaining his grid position until the red starting lights are switched on.

As soon as the start has been given, racing conditions are applied and, irrelevant of the position of a kart on the track, it is forbidden to give it any assistance, except for parking it to a safe location.

ОТЛОЖЕН СТАРТ

Ако директорът на трасето прецени, че от съображения за безопасност стартът трябва да бъде отложен, ще се приложи следната процедура.

а) Ще бъде дадено време, в което може да се направи промяна.

б) Участници/пилоти извън това време няма да могат да се включат в състезанието.

с) За смяна на гуми:

- Ширината на задното и предното колело може да се регулира, но трябва да отговаря на техническите разпоредби на CIK-FIA.

- Не се допускат други модификации и/или промени.

СПИРАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЕ / РЕСТАРТ

Процедурата, която ще се използва, ако стане опасно да се продължи състезанието, ще бъде временно спиране и възобновяване на състезанието в съответствие с Общите предписания на CIK-FIA, членове 2.20с, 2.21 и 2.22. Състезанието ще бъде временно прекъснато с показване на червени флагове в съответствие с Общите предписания, член 2.21 и, ако е уместно, ще бъде възобновено с „БАВЕН“ процес в съответствие с Общите предписания, членове 2.20с и 2.21.

ЗАБЕЛЕЖКА: Не са разрешени резервни картове в сервисния парк!

Класирането на състезанието ще бъде редът на финиширане при показване на карирания флаг в края на възобновеното състезание.

Ако се наложи спиране на състезанието или тренировката, защото пистата е блокирана поради инцидент или защото метеорологичните или други условия правят продължаването опасно, директорът на трасето трябва да нареди да се покаже червен флаг на стартовата/финалната линия. Едновременно с това, червени флагове ще бъдат показани на постове на съдиите, оборудвани с тези флагове. Решението за спиране на състезанието или тренировката може да бъде взето само от директора на трасето (или, ако е трябвало да напусне, от неговия заместник). Ако е даден сигнал за спиране на състезанието:

Случай А: по време на тренировката всички картингове трябва незабавно да намалят скоростта и да се върнат бавно в сервисния парк „Финъл“, а всички картингове, изоставени на пистата, трябва да бъдат отстранени..

Случай Б: по време на квалификационните серии всички картингове незабавно ще намалят скоростта си и ще се отправят към входа на сервисния парк „Финъл“ или ще спрат на пистата на мястото, определено по време на брифинга, като се има предвид, че:

- Класирането на състезанието ще бъде класирането в края на обиколката преди тази, по време на която е бил даден сигнал за спиране - картинг или спасителни превозни средства може да има на пистата - пистата може да бъде напълно блокирана поради инцидент

- ако климатичните условия не позволяват провеждане на състезание.

Процедурата, която трябва да се следва, варира в зависимост от броя на обиколките, завършени от лидера на състезанието, преди да бъде даден сигнал за спиране:

- по-малко от 75% от разстоянието, предвидено за състезанието (закръглено до най-близкото по-голямо цяло число обиколки). Ако състезанието може да бъде рестартирано, ще се прилага членът от Общите предписания на FIA-CIK.

- 75% или повече от разстоянието, предвидено за състезанието (закръглено до най-близкото по-голямо цяло число обиколки). Картингите ще бъдат директно отведени до Затворения парк и състезанието ще се счита за спряло, когато водещият картинг пресече линията в края на обиколката преди тази, по време на която е бил даден сигнал за спиране.

Случай С: по време на състезание от финалната фаза, всички картингове незабавно ще намалят скоростта си и ще се отправят към входа на сервизния парк „Финъл“ или ще спрат на пистата на мястото, определено по време на брифинга, като се има предвид, че:

- Класирането на състезанието ще бъде класирането в края на обиколката преди тази, по време на която е даден сигнал за спиране на състезанието.
- картинг или спасителни превозни средства може да са на пистата.
- пистата може да е напълно блокирана поради инцидент.
- метеорологичните условия може да са направили невъзможно шофирането по пистата със състезателна скорост.

Процедурата, която трябва да се следва, варира в зависимост от броя на обиколките, завършени от лидера на състезанието, преди да е даден сигнал за спиране на състезанието:

- а) По-малко от две обиколки – не се присъждат точки. Ако състезанието може да бъде рестартирано, ще се прилага членът от Общите предписания на CIK-FIA.
- б) Повече от 2 обиколки, но по-малко от 75% от дистанцията, предвидена за състезанието (закръглена до най-близкото цяло число обиколки). Ако състезанието може да бъде рестартирано, ще се прилага членът от Общите предписания на CIK-FIA. Ако това не е възможно, ще се присъждат половината от точките..
- в) 75% или повече от дистанцията на състезанието (закръглено до най-близкото цяло число - по-голям брой обиколки). Картингите се изпращат директно в Затворения парк, а състезанието се счита за завършено, когато водещият картинг пресече финалната линия в края на обиколката преди тази, по време на която състезанието е било спряно. Ще се присъждат пълни точки.

Рестартиране на състезание (квалификационни сесии или финални състезания)

- а) Работата по картинг ще бъде разрешена само в зоната за ремонт; единствените лица, на които е разрешено да работят по картинга, са самият пилот и назначеният от него механик, притежател на съответния пропуск. Зареждането с гориво няма да бъде разрешено. Всички картове трябва да бъдат в готовност до показването на табела „3 минутидо старт“.
- б) След спиране на движението, забавянето ще бъде възможно най-кратко и веднага щом стане известно времето за възобновяване, водачите ще бъдат информирани. Във всички случаи ще бъде дадено поне 10-минутно предупреждение. Таблата ще бъдат поставени 10 минути, 5 минути, 3 минути, 1 минута и 30 секунди преди възобновяването. Всеки сигнал ще бъде придружен от звуково предупреждение.

в) Състезанието или квалификационната серия ще бъдат възобновени по процедурата „БАВНО“ и съгласно член 2.20 (Общи предписания на CIK-FIA). Продължителността на новото състезание ще бъде равна на разликата между планирания брой обиколки и броя на изминатите обиколки. Пилотите, които са пресекли финалната линия в края на обиколката преди тази, в която състезанието е било спряно, и тези, които са били в зоната за ремонт, когато е бил показан червеният флаг, ще имат право да започнат нов старт.

г) Възобновяването на стартовите позиции ще се определя от реда на финиширане в края на обиколката преди тази, в която състезанието е било прекъснато.

17.6 ВЪЗБНОВЯВАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЕ С “SLOW PROCESS”

Ако състезанието бъде преустановено съгласно Общите предписания на FIA, процедурата по възобновяване ще се проведе по метода „БАВНО“.

По нареждане на директора на състезанието, пилотите ще продължат да стартират в неутрална ситуация за една или повече обиколки.

На постове на съдиите ще бъдат показани табели „БАВНО“ със статични жълти знамена. Ако формацията е удовлетворителна, директорът на състезанието или директорът на трасето ще сигнализира за възобновяване на състезанието с развяване на зелен флаг на линията. Изпреварването ще остане забранено, докато картингите не преминат линията. При приближаване към линията, където директорът на състезанието или директорът на трасето ще вдигне зелен флаг, пилотите могат да ускорят само след пресичане на жълтата линия пред линията. Жълтите знамена и табелите „БАВНО“ на постове на съдиите ще бъдат премахнати и заменени с развявани зелени знамена. Тези знамена ще бъдат показани за максимум една обиколка.

17.7 ПЕКРАТЯВАНЕ НА ТРЕНИРОВКА ИЛИ СЪСТЕЗАНИЕ

Ако се наложи прекъсване на тренировката или състезанието, защото трасето е блокирано поради инцидент или защото метеорологични или други условия правят продължаването му опасно, Директорът на състезанието (ако е номиниран) или Директорът на трасето (или, ако е трябвало да напусне, от неговия заместник) трябва да разпорежи показване на червен флаг на линията.

Едновременно с това, червени флагове ще бъдат показани на постове на маршалите, снабдени с тези флагове. Решението за прекъсване на състезанието или тренировката може да бъде взето само от Директора на състезанието (ако е номиниран) или Директора на трасето (или, ако е трябвало да напусне, от неговия заместник). Ако е даден сигнал за спиране на състезанието:

а) ПО ВРЕМЕ НА ТРЕНИРОВКА:

Всички картингове трябва незабавно да намалят скоростта си и да се върнат бавно в сервисния парк, а всички картингове, изоставени на пистата, трябва да бъдат премахнати; тренировките ще бъдат възобновени възможно най-скоро, за да се спази първоначалното време за тренировка.

б) ПО ВРЕМЕ НА СЪСТЕЗАНИЕ:

Всички картингове незабавно ще намалят скоростта си и ще продължат да се движат съгласно указанията на Директора на състезанието (ако е номиниран) или на Директора на трасето (или, ако е трябвало да напусне, на неговия заместник).

в) КЪМ ” ЗОНА ЗА РЕМОТ”:

В този момент са разрешени промени и корекции, включително въвеждането на резервно оборудване – при условие че е било поставено в „Стартов сервисен парк“ преди първоначалния старт на състезанието, зареждането с гориво е разрешено.

В случай на процедура по рестартиране „повече от 2 обиколки, но по-малко от 75% от дистанцията на състезанието“:

Ако съдията по фактите докладва, че предният обтекатель на един или повече картингове вече не е бил в правилната позиция, когато състезанието е било прекъснато, във всички ситуации автоматично ще бъде наложено времево наказание от 5 секунди на съответния(ите) пилот(и). Това времево наказание не подлежи на обжалване.

г) СПИРАНЕ НА ПИСТАТ В ОПРЕДЕЛЕНТО НА БРИФИНГА МЯСТО:

Когато е указано от Директора на състезанието (ако е номиниран) или от Директора на старта (или, ако е трябвало да напусне, от неговия заместник), не могат да се правят промени или корекции на оригиналното оборудване (с изключение на връщане на предния обтекатель в правилната позиция под наблюдението на техническите комисари) и не се разрешава зареждане с гориво или промени по шасито/двигателя. Всички картингове трябва да са готови до показване на таблото за „5 минути“. Картингите, които не са налични в този момент, ще стартират от бокса, след като е даден старт на състезанието.

Класирането на състезанието към момента на спирането ще бъде класирането, когато водещият картинг е пресякъл линията в края на обиколката преди тази, по време на която състезанието е било спряно, и всяко наказание за преден обтекатель ще бъде взето предвид – и ще определи стартовата решетка в една редица, ако състезанието бъде възобновено (вижте Член 2.22 от Общите предписания на CIK FIA).

ПРОЦЕДУРА ПО РЕСТАРТ

а) ПРИ ПО-МАЛКО ОТ ДВЕ ОБИКОЛКИ

Първоначалният старт ще се счита за невалиден и всички състезатели, които могат да рестартират състезанието, ще го направят от първоначалните си позиции на стартовата решетка – ще се приложи нормална процедура за старт. Дължината на новото състезание ще бъде пълната първоначална дистанция на състезанието.

б) ПОВЕЧЕ ОТ ДВЕ ОБИКОЛКИ, НО ПО-МАЛКО ОТ 75% СЪСТЕЗАТЕЛНАТА ДЪЛЖИНА

(Закръглено до най-близкото високо число за броя на обиколките)

Ако състезанието може да бъде възобновено (по преценка на Директора на състезанието или на Директора на старта (или, ако е трябвало да напусне, от неговия заместник), ще се прилага член 2.22 от Общите разпоредби на CIK FIA. Редът на финиширане в единична колона ще се определя от реда на финиширане, когато водещият картинг е пресякъл линията в края на обиколката преди тази, по време на която състезанието е било спряно. Само картингове, намиращи се в зоната за ремонт по време на спирането на състезанието от червения флаг, ще имат право да рестартират състезанието. Ако рестартирането на състезание във финалната фаза не е възможно, за това състезание ще бъдат присъдени половин точки от шампионата.

в) НЕ СЕ ДОПУСКА РЕСТАРТ НА СЪСТЕЗАНИЕ АКО:

75% ИЛИ ПОВЕЧЕ ОТ СЪСТЕЗАТЕЛНОТО РАЗСТОЯНИЕ Е ИЗМИНАТО (Закръглено до най-близкото по-голямо цяло число на обиколките).

Състезанието ще бъде обявено за завършено – класирането на състезанието ще бъде класирането в края на обиколката преди тази, по време на която е даден сигнал за спиране на състезанието. В случай на състезание във финалната фаза, за това състезание ще бъдат присъдени пълни точки за шампионата.

17.8 ПРЕКЪСВАНЕ НА КВАЛИФИКАЦИОННА СЕСИЯ ИЛИ СЪСТЕЗАНИЕ.

- а) Председателя на спортните комисари или Директора на състезанието може, по своя преценка, да прекъснат квалификационна сесия или състезание. Това решение може да бъде обявено само при условие, че на пистата има препятствие или пилот или длъжностно лице са в пряка физическа опасност, но обстоятелствата на пистата не са достатъчни за цялостно спиране на сесията или състезанието.
- б) Когато е взето решение за прекъсване на квалификационна сесия или състезание, всички маршали по постове ще показват развят жълт флаг и табела “БАВНО” (жълт фон черни букви), която табела трябва да е видна до отмяна на прекъсването. Мигаща оранжева светлина на старт-финалната права до преустановяването на прекъсването.

- c) Вички участващи картове трябва да се подредят в една редица, следваща водещия карт и изпреварване е строго забранено. Задминаване на карт е разрешен само в случай, че карт забави или спре, поради техническа повреда.
- d) По време на обиколката, в която е обявено прекъсване, водача на редицата налага бавно темпо, с постоянна и равномерна скорост, всеки следващ карт трябва да следва предния възможно най-близо. Формацията не трябва да се разкъсва!
- e) По време на прекъсване карт може да влезе в зоната за ремонт, но връщането на трасето е само след разрешение на маршала. Карта трябва да се движи с безопасна скорост докато достигне формацията, като заеме последното място. Забранено е изпреварване и/или заемане на позицията преди напускане на трасето.
- f) Когато длъжностното лице обяви край на прекъсването: 1. Оранжевата светлина се загася; това ще укаже на пилотите, че състезанието ще бъде възобновено при следващото пресичане на старт-финалната права. В тази последна обиколка, табелата „БАВНО“ ще продължи да се показва, а жълтите флагове стават статични.
- g) Водача на формацията ще продължи да поддържа умерена и постоянна скорост. Директора на старта ще даде знак с развят зелен флаг, че сесията или състезанието се подновява. Изпреварването ще остане забранено до момента, в който картовите пресекат старт-финалната права. Снаближаването на старт-финалната линия, където зеления флаг е развят от Директора на старта, пилотите могат да ускорят след като са пресекли жълтата линия преди линията на страта. Жълтите флагове на всички постове ще бъдат заменени с развяти зелени, а табелата „БАВНО“ ще бъде премахната. Зелените флагове ще се показват за максимум една обиколка.
- h) Всяка от завършените обиколки по време на прекъсването ще бъде зачетена за състезателна обиколка.
- i) Ако състезателните обиколки се изпълнят по време на прекъсването, н апилотите се показва кариран флаг, без право на изпреварване (промяна на позицията). Задминаване на карт е възможно само в случай, че карт забави своя ход или спре поради техническа повреда.

17.9 QUALIFYING HEATS – НЕ СЕ ОТНАСЯ ЗА RMC-BG НАЦИОНАЛНИТЕ СЕРИИ.

Duration for all categories to be defined in supplementary regulations.

Case A: 36 starters or less three qualifying heats will be run with all the drivers. The starting grids of each of the three heats will be established on the basis of the results of qualifying practice.

Case B: More than 36 entered drivers - at the end of qualifying practice, drivers will be separated into groups for the qualifying heats. The number of drivers per group will be 18 maxima. Each group must compete versus all the other groups (groups A, B, C, D).

As an example for (Case B 4 groups), in the case of a separation of drivers into 4 groups, the driver classified 1st in qualifying practice will be in group A, the 2nd in group B, the 3rd in group C, the 4th in group D, the 5th in group A, the 6th in group B, the 7th in group C, the 8th in group D, and so on.

- Each of the four above-mentioned groups will compete against the other groups.
- For the qualifying heats, points will be awarded as follows: 0 point to the 1st, 2 points to the 2nd, 3 points to the 3rd and so on according to an increasing progression of one point per place.
If a driver does not take the start (not present in Pre-Grid with kart) in a qualifying heat, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 1.
If a driver has been black-flagged or excluded, he will receive a number of points equal to the number of participants of groups A and B plus 2.
- Any driver who has not covered all the laps scheduled, even if he has not finished the qualifying heat, will be classified according to the number of laps he has actually completed.

Ranking after heats:

At the end of the qualifying heats will be done "A RANKING AFTER HEATS". The ranking is the sum of the

qualifying heats points and sorted on least points, in case of an ex-aequo the better position from the qualifying practice will be decisive. Championship points will be assigned as showed in the table below:

Position	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	From position 11 to the end
Points Ranking after Heats	55	52	50	49	48	47	46	45	44	43	A drop down of 1 point 42, 41, ... From position 53 each competitor will get 1 point

In case of combined grid in any of the categories), the points for all elements of the event have to be calculated for each class separately. (Qualification, Heat, Finals etc)

Case A: If only 39 starters or less are qualified, no second chance heat will take place. Drivers on position 1-36 are qualified for Final 1, the ranking after heats determines the start positions.

Case B: If 40 or more starters are qualified, a second chance heat will take place. Drivers on position 1-30 are qualified for Final 1, the ranking after heats determines the start positions. Drivers on position 31-66 will drive a second chance heat, the ranking after heats determines the start positions.

17.10 SECOND CHANCE HEAT

Numbers of laps to be defined in Supplementary regulations

Second Chance heats, if necessary, drivers on position 1-6 move up to Final 1 and getting start position 31-36 for Final 1, according to their race position.

17.11 ПРЕ-ФИНАЛ

Броя на обиколките (изминатото разстояние) ще се определя с Допълнителен регламент.

24 карта е максималния брой участници, които могат да се класират за пре-финала от квалификацията за време.

Позиция	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	За всяка следваща до края
Брой точки	35	33	31	29	27	26	25	23	22	21	По една точка 20, 19,

Пилотите в предстартовата решетка, ще се броят за стартирали и ще получават точки (вижте таблицата по-горе). Пилотите, които ще бъдат дисквалифицирани от предфинала, няма да получат точки. Резултат поради дисквалификация не може да бъде зачетен.

Всеки пилот, който не е изминал всички планирани обиколки, дори и да не е завършил предфинала, ще бъде класиран според броя на действително завършените обиколки.

Редът на финиширане пре-финала определя стартовата позиция за финала.

17.12 ФИНАЛ

24 е максималния брой на пилоти, който могат да се класират за финал.

Позиция	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	За всяка следваща
Брой точки	35	33	31	29	27	26	25	24	23	22	По една точка 20, 19,

Пилотите в предстартовата решетка, ще се броят за стартирали и ще получават точки (вижте таблицата по-горе). Пилотите, които ще бъдат дисквалифицирани от предфинала, няма да получат точки. Резултат поради дисквалификация не може да бъде зачетен.

Всеки пилот, който не е изминал обявения брой обиколки, дори и да не е завършил финала, ще бъде класиран според броя на действително завършените обиколки.

Редът на финиширане ще определи стартовата решетка за Супер-финала.

17.13 СУПЕР ФИНАЛ

24 е максималния брой на пилоти, който могат да се класират за Супер-финал.

Позиция	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	За всяка следваща
Брой точки	55	52	50	49	48	47	46	45	44	43	По една точка 42, 41,

Пилотите в предстартовата решетка, ще се броят за стартирали и ще получават точки (вижте таблицата по-горе). Пилотите, които ще бъдат дисквалифицирани от предфинала, няма да получат точки. Резултат поради дисквалификация не може да бъде зачетен.

Всеки пилот, който не е изминал обявения брой обиколки, дори и да не е завършил финала, ще бъде класиран според броя на действително завършените обиколки.

18. РАВЕНСТВО В РЕЗУЛТАТА НА ДВАМА ИЛИ ПОВЕЧЕ ПИЛОТА

Ако двама или повече пилоти завършат сезона с еднакъв брой точки, най-високото място в шампионата по картинг, проведен в серия от състезания, ще бъде присъдено на:

- Победителя с най-много на брой първи места на Пре-финал, Финал и Супер Финал (в конкретния формат на провеждане на шампионата);
- Ако броя на спечелените първи места съвпада, то за следващ критерий се взема броя на вторите места, в реда описан по т.а);
- Ако и броя на вторите места е еднакъв, то се взема броя на третите места и така, до излъчване на победител.
- Ако все пак паритета продължава, то решаващ критерий е по-доброто място на пилотите от последното проведено състезание за сезона в шампионата.

19. КАНТАР / ПРОЦЕДУРА ПО ИЗМЕРВАНЕ НА ТЕГЛОТО

- a) Везната, определена и поставена в техническата зона е единствената, която официално ще бъде използвана за измерване на теглото. Везната трябва да е налична от първата неофициална тренировка.
- След прикљщване на всяка официална сесия от състезателния ден, всеки карт, преминал финалната линия, задължително преминава през контрол на теглото. Ако картата, по каквато и да е причина не е в състояние да достигне до зоната на везната на самоход, то той е под контрола на съдиите по факт (маршали) , които ще превозят и/или по съответен начин ще съдействат картата и пилота да достигнат до зоната на Везната, за да бъде измерено тяхното тегло.
- b) Пилота се претегля на Везната с цялата си налична екипировка.
- c) След финала (кариран флаг) до момента на влизане в закрития парк и по време на процедурата по измерване на теглото към картата не може да се добавя или отнема нито предмет или вещество (без значение от вида и агрегатното му състояние) освен ако техническия комисар не разпорежи друго, в рамките на неговите задължения.
- d) Единствено Технически комисар и Официалните лица могат да имат достъп до закрития парк и зоната на кантара. Присъствие на трето лице се разрешава само от Официалните лица.
- e) Нито картата нито пилот могат да напускат зоната на кантара без разрешението на техническия комисар.
- f) Всяко нарушение на горе описаните правила може да доведе до наказание.
- g) Ако теглото на пилота и неговия карт е под минималната стойност на посоченото в Техническия регламент, пилота ще бъдат дисквалифицирани от съответната сесия, а резултатът ще бъде съобщен писмено на участника (отбора).
- h) Пиенето на вода преди измерване на теглото (от прозрачна бутилка с вместимост 0,5L) е разрешено (с изричното одобрение на Техническия комисар), като пилота, комуто е дадено това право ще бъде санкциониран с отнемане на тегло от 1 (един) килограм от общото му тегло (краен резултат-пилот +карт и екипировка).

(Пример: Junior 145 - 1 = 144)

20. ПРЕДЕН СПОЙЛЕР

Използването на хомологиран от CIK FIA преден обтекатель и хомологиран от CIK FIA комплект за монтаж на преден обтекатель от каросерията от последния период на хомологията е задължително, в съответствие със специфичните предписания на CIK, член 30 и технически чертеж на CIK № 2d. Разпоредбите на специфичните предписания на CIK, член 30, относно монтажа, инсталирането, проверката, докладването на нарушенията и прилагането на санкции ще се прилагат изцяло.

Предният обтекатель трябва да бъде в правилната позиция по всяко време на състезание съгласно техническите правила на CIK-FIA. Ако съдията по фактите докладва, че предният обтекатель на един или повече картингове вече не е бил в правилната позиция, когато „черно-бял кариран флаг“ е бил развят и съответният карт(ове) е пресякъл финалната линия, във всички ситуации на съответния(ите) пилот(и) ще бъде автоматично наложено времево наказание от **5 секунди** (за серии и състезания) или падане с три позиции надолу в квалификационните тренировки. Това времево наказание не подлежи на обжалване (в приложение на чл. 12.2 от Международните правила на състезанието).

Когато техническите комисари/съдиите на фактите изпратят доклади относно неправилното положение на предния обтекатель, стюардите автоматично ще приложат решенията. Служителите могат също така да вземат общо решение за участващите пилоти в една сесия. Съответните участници няма да бъдат поканени да подписват документите с решенията.

Ако се установи/докаже, че пилот или трета страна умишлено е подменил преден обтекатель, който не е монтиран правилно, по време на последната обиколка или след развяване на „черно-бялото карирано знаме“, това ще доведе до дисквалификация.

21. КЛАСИРАНЕ И НАГРАДИ

Класификацията на RMC 2026 ще бъде тази, съгласно съответния правилник за събитието/сериата. Във всеки клас ще бъдат връчени трофеи на първите трима финиширали пилоти на финала на събитията/сериите RMC 2026.

22. ЦЕРЕМОНИЯ ПО НАГРАЖДАВАНЕ

Пилотите, класирани на 3-то, 2-ро и 1-во място, както е определено в съответствие с допълнителния правилник на всеки шампионат, се качват на подиума един след друг. Ще бъде изпълнен националният химн на победителя и ще бъдат издигнати националните знамена на първите трима финиширали. Първите трима състезатели трябва да носят гащеризоните си с цип на церемониите по награждаване. Ако организаторът на RMC 2026 предостави шапки, те трябва да бъдат носени от пилотите по време на церемонията по качване на подиума. Всички пилоти се съгласяват, че ROTAX и нейните спонсори могат да използват снимки или видеоклипове от състезания на RMC (включително имена и снимки на пилоти) за рекламни, публично-признателни и PR цели.

23. ИЗВЕСТИЯ И РЕШЕНИЯ НА СТЮАРДИТЕ И ТЯХНОТО ОБЯВЛЕНИЕ

Всички известия, призовки и решения на стюардите относно конкретен пилот/участник ще бъдат изпращани по електронен път на мобилния телефон на пилота/участника, използвайки приложение DISCORD или ще бъдат публикувани на официалното табло за обяви.

24. HOW DOES THE ROTAX GLOBAL APP WORK? Не се отнася за националния шампионат.

The ROTAX GLOBAL APP is free of charge and is available for download for IOS and Android.

The ROTAX GLOBAL APP requires internet access.

During driver's registration process Driver / Entrant will get his own and unique QR code (also code). With this code, Driver / Entrant will register in his/her mobile phone and the system records those are the registered persons as the official receivers of the notifications.

It is the responsibility of Driver / Entrant to keep this code confidential.

This ROTAX GLOBAL APP will communicate with the EVA Event Management system (EMS).

The EMS is the communication platform used internally by the organizer and the stewards and the time that all the information / notifications will be sent to Driver / Entrant and the time when the Driver / Entrant read the notification.

25. ПОТОК НА ИНФОРМАЦИЯТА

За Националния шампионат средство за комуникация ще е приложението DISCORD.

Stewards will send the notification or decision via EMS to the Driver / Entrant and all the registered users will get this information immediately on their mobile phone.

When Driver or Entrant reads the notification, the EMS immediately records the time at which the notification was read, thus officially confirming the notification sent to the Driver / Entrant.

During driver's registration, the organizer will provide all the important information how to use the App and how to register.

At the Drivers Registration, the Entrant will sign a document stating that he/she will be responsible to register in the ROTAX GLOBAL APP all the starting numbers which he/her is responsible for as an Entrant, to check with the due diligence if he is receiving any notification and to guarantee that during the event period his mobile phone is connected to the network. Driver / Entrant must register with the QR code given during the driver's administration.

In case of loss, damage or battery failure of the mobile phone, it is Entrant's responsibility to register in another mobile phone, in order to assure he/she will receive the notifications and the steward's decisions.

In the event of internet failure in the paddock area, the Entrant / Driver will be notified personally.

26. ИНСТРУКЦИИ И КОМУНИКАЦИЯ С ОТБОРИТЕ

Всички резултати от квалификационните тренировки, квалификационните серии и състезанието (ята) от финалната фаза, както и всички решения на длъжностните лица на събитието, ще бъдат изпратени до приложението DISCORD и публикувани на официалното табло за обявления.

27. ГЛОБИ

На всеки участник, пилот, асистент, организатор или друго лице, което не спазва предписанията на длъжностните лица, може да бъде наложена глоба.

В случай на дисквалификация (въз основа на решение) от събитието, организаторът си запазва правото да наложи глоба.

Глобите, наложени от стюардите, трябва да бъдат платени на организатора незабавно

28. ПРОТЕСТ И КОНТЕСТАЦИЯ

Допълнителния регламент ще включва необходимата информация, както и ще регламентира финансовите параметри съгласно националната спортна власт (ASN).

Процедурата е описана в Наредбата.

29. ПРАВИЛА В ПАДОКА

Наблюдател в зоната на падока ще се счита за съдия и ще съблюдава за следните правила:

Стартирането на двигатели е разрешено само в определената зона/сервизния паркинг и двигателите могат да работят в определената зона/сервизния паркинг само за максимум 5 секунди. Шофьор, който стартира двигател извън тези зони или превишава разрешеното време на работа, ще бъде наказан с глоба от 150 евро. Повторно нарушение може да доведе до изключване.

Строго е забранено пушенето или използването на каквито и да е устройства, които могат да предизвикат пожар, в зоната на падока, сервизните паркове, Затворения парк, зоната преди стартовата решетка, на стартовата решетка или на пистата (по трасето). Нарушителите, включително длъжностните лица, ще бъдат наказани с глоба от 125 евро и могат да бъдат помолени да напуснат пистата. Това включва използването на електрически цигари/вапоризатори.

Забранено е готвенето в падока, освен със специално разрешение от Организатора.

Деца под 7 години, които не са състезатели няма да бъдат допускани в зоната на падока.

Животни няма да бъдат допускани в мястото.

Забранено е използването на моторни превозни средства (освен ако не са разрешени от Организатора), като мини мотоциклети, скутери и др. в зоната на падока, като освен глоба, това нарушение може да доведе до отстраняване на пилот/участник от събитието.

30. Противопожарна сигурност

От съображения за сигурност, Организатора е длъжен да подsigури необходимия брой и вид противопожарни уреди и приспособления.

31. КОДЕКС ЗА ПОВЕДЕНИЕ НА ПИЛОТИ И УЧАСТНИЦИ.

- a) Всички пилоти и участници са длъжни да познават и спазват разпоредбите и да уважават официалните лица и техните решения.
- b) Всички участници (Шофьори, Участници, Механици, Официални лица) трябва да уважават правата, достойнството и ценността на своите колеги, независимо от пол, сексуална ориентация, способности, физически вид, раса, цвят на кожата, език, политически убеждения, семейни увреждания, културен произход или религия.
НЯМА АБСОЛЮТНО НИКАКВА ТОЛЕРАНТНОСТ към проявата на дискриминация спрямо гореспоменатите.
- c) Всички участници трябва да насърчават и да поемат отговорност за собствените си действия по всяко време
- d) Всички участници трябва да се уверят, че екипировката им е безопасна и годна за състезание, преди да участват в тренировки, тестове или състезания. Само одобрено състезателно облекло (напр. каска, ръкавици, състезателни обувки и костюм) трябва да се използва от пилота, съгласно правилата.
- e) Участниците са отговорни за определянето и измерването на собственото им ниво на умения спрямо конкурентите им и поемането на отговорност за рисковете, свързани с тренировките, тестовете и/или състезанията. Трябва да се отбележи, че се изисква основно ниво на компетентност.
- f) Отговорност на участника е да декларира, преди каквото и да е участие в тренировка, тестване или състезание, всяко медицинско състояние или необходимост от лекарства, които могат да бъдат от значение в случай на спешност..
- g) Всички участници са длъжни да проявяват учтивост и етикет към другите членове и участници в тренировки, тестове и състезания. Всички спорове или проблеми, които могат да възникнат по време на събитието, трябва да бъдат адресирани по уважителен начин към съответното лице (длъжностно лице) на събитието.
- h) Безопасността на децата в спорта е приоритет. Ще се насърчава и популяризира познаването на етичния кодекс, свързан с грижата за децата в спорта. Участниците носят отговорност да гарантират безопасността на децата по време на тренировки, тестове или състезания.
- i) Когато участва в каквото и да е събитие, отговорност на водача е да отдели време, за да прочете и напълно да разбере публикуваните правила, разпоредби и условия за въпросното събитие преди началото, като по този начин се елиминират ненужни забавяния в началото на събитието. Заявки за разяснения на тези правила, разпоредби или условия трябва да бъдат отправени на срещата на водачите, провеждана преди всяко събитие.
- j) Всички участници трябва да уважават околната среда и околните жители. Трябва да се поеме отговорност за намаляване на прекомерния шум и поддържане на всички използвани зони възможно най-чисти и без замърсяване.
- k) Всички участници трябва да спазват, че наркотиците и алкохолът са строго забранени по време на тренировки, тестове и състезания. Това е нарушение и няма да бъде толерирано. Нарушителите ще бъдат изключени от събитието и ще бъдат подложени на допълнителни дисциплинарни мерки.
- l) Всякакви обидни коментари в социалните медии (Facebook, Twitter и др.) между отбори, състезатели, длъжностни лица, организатори или всяко лице, свързано с ROTAX, ще бъдат държани отговорни за своите действия.

32. ОБЩА БЕЗОПАСТНОСТ

- a) Строго е забранено на пилотите да карат картингите си в посока, обратна на тази на състезанието, освен ако това не е абсолютно необходимо, за да се изведе картингът от опасна ситуация.
- b) По време на свободните тренировки (съгласно регламента на съответните шампионати), квалификационните тренировки, квалификационните маншове и състезанията от финалната

фаза, пилотите могат да използват само пистата и трябва през цялото време да спазват разпоредбите на Правилника, отнасящи се до шофирането по писти. Пистата е определена от белите линии от двете страни на пистата. Пилотите имат право да използват цялата ширина на пистата между тези линии. Ако четирите колела на картинга са извън тези линии, се счита, че картингът е напуснал пистата.

- c) По време на свободните тренировки (съгласно регламента на съответните шампионати), квалификационните тренировки, квалификационните маншове и състезанията от финалната фаза, картинг, който е спрял, трябва да бъде отстранен от пистата възможно най-бързо, за да не представлява опасност или пречка за другите пилоти. Ако пилотът не е в състояние да отстрани картинга от опасно положение, като го управлява, задължение на съдиите е да му помогнат; ако обаче картингът се рестартира в резултат на такава помощ, той ще бъде дисквалифициран от класирането на квалификационната тренировка или състезанието, в което е била оказана тази помощ. Освен по медицински или безопасни причини, пилотът трябва да остане близо до своя картинг до края на свободните тренировки, квалификационните тренировки, квалификационните маншове или състезанията от финалната фаза. В случай на тренировка, провеждана в две части, разделени от интервал, всички картингове, изоставени на пистата по време на първата част, трябва да бъдат върнати в „Стартов сервизен парк“ по време на интервала и могат да участват във втората част на тренировката.
- d) Всякакви ремонти с инструменти са забранени извън „Зоната за ремонт“. Забранено е внасянето на инструменти и/или резервни части на борда на картинга. Пилотът може да получи помощ само в „Зоната за ремонт“, определена от Допълнителния правилник или по време на инструктажа.
- e) Ако се разреши повторно зареждане с гориво, то може да бъде направено само в указаната зона
 - f) Освен в случаите, изрично предвидени в Правилника или Кодекса, никой освен Водачът няма право да докосва спрял картинг, освен ако той не се намира в „Зоната за ремонт“.
 - g) Когато пистата е затворена от директора на състезанието по време и след тренировката и след финала, докато всички заинтересовани картингове, независимо дали са мобилни или не, пристигнат във „Финалния парк“ или в Затворения парк, никой няма право на достъп до пистата, с изключение на маршалите, изпълняващи задълженията си, и пилотите, когато те карат.
 - h) По време на свободните тренировки (съгласно регламента на съответните шампионати), квалификационните тренировки, квалификационните маншове и състезанията от финалната фаза, картингът може да бъде рестартиран само от самия пилот, освен ако не стартира от „Зоната за ремонт“. Пилотът не може да получава външна помощ на пистата по време на провеждане на състезанието, освен в „Зоната за ремонт“, до която може да достигне само със собствени средства. Бутачите нямат право да помагат на пилотите, след като са преминали линията, очертана на изхода на „Предстартовата решетка“.
 - i) Ограничение на скоростта може да бъде наложено в боксовата лента и в „Зоната за ремонт“ по време на тренировки, състезания и формационни обиколки. На всеки пилот, който наруши това ограничение на скоростта, ще бъде наложено наказание, предвидено в Правилника или Кодекса.
 - j) Ако пилот се сблъска с механични проблеми по време на тренировките, квалификационните серии или състезанията от финалната фаза, той трябва да напусне пистата възможно най-скоро от съображения за безопасност.
 - k) Ако пилот е замесен в сблъсък, той не трябва да напуска пистата без съгласието на стюардите.
 - l) Никой пилот не може да напуска „Зоната за ремонт“, без да е бил поканен за това от съдиите.
 - m) Официалните инструкции ще бъдат предавани на водачите посредством сигналите, предвидени в Кодекса
 - n) Състезателите не трябва да използват подобни на тези знамена по никакъв начин. Всеки пилот, който възнамерява да напусне пистата, да се върне във „Финалния парк“ или да спре в „Ремонтната зона“, трябва да демонстрира намерението си своевременно и да се увери, че може да го направи безопасно.
 - o) По време на състезанието и по нареждане на директора на трасето или директора на състезанието, пилот, който има технически проблем и е информирал с показване на флаг, освен по време на последната обиколка, трябва да спре в „Зоната за ремонт“ и да отстрани повредата,

преди да се върне на пистата. Напускането на трасето трябва да се извърши в разстояние на максимум две обиколки.

- p) Когато участват в свободни тренировки (съгласно регламента на съответните шампионати) или квалификационни тренировки, в квалификационните серии или състезанията от финалната фаза, пилотите трябва през цялото време да носят пълната екипировка, определена в член 3 от Техническият регламент.
- q) Забранено е движението с мотоциклети, скутери или други моторизирани устройства в падока. Стартирането, разработването, загряването или тестването на двигатели за картинг в падока, както и в запазените зони (вижте член 20 от Международния спортен кодекс), е строго забранено. Нарушителите ще бъдат наказани с глоба от минимум 250 евро. В случай на повторно нарушение, стюардите могат да дисквалифицират съответния пилот от състезанието. В приложение на член 12.2.3 от Кодекса, обжалванията срещу решенията на стюардите нямат суспензивно действие, когато в хода на същото състезание е извършено ново нарушение, което оправдава дисквалификацията на същия състезател.
- r) Организаторът се задължава да осигури на пистата всички предпазни устройства, предвидени за спазване на Правилника за пистата, Част 2, от началото на свободната тренировка до края на състезанието.
- s) В случай на „мокро състезание“ (условия, сигнализирани чрез табло от Дирекцията на състезанието или Директора на трасето), изборът на гуми ще бъде оставен на преценка на пилотите. Директорът на състезанието или Директорът на трасето си запазва правото да използва черния флаг, ако прецени, че картингът на пилот е оборудван с грешен комплект гуми и че пилотът е твърде бавен и опасен за другите пилоти. Следователно използването на „хлъзгави“ гуми е задължително във всички останали случаи..
- t) Обща безопасност. Международен правилник за картинг CIK-FIA, Общи предписания, член 2.14
- u) Стартирането, разработването, загряването или тестването на двигатели за картинг в падока, както и в запазените зони (вижте член 20 от Международния спортен кодекс), е строго забранено. Нарушителите ще бъдат наказани с глоба от минимум 250 евро. В случай на повторно нарушение, стюардите могат да дисквалифицират съответния пилот от състезанието. В приложение на член 12.2.3 от Кодекса, обжалванията срещу решенията на стюардите нямат суспензивно действие, когато в хода на същото състезание е извършено ново нарушение, което оправдава дисквалификацията от същото състезаниег.
- v) Безопасност на картинга. Международен правилник за картинг CIK-FIA, Технически правилник, член 3
- w) Безопасност на оборудването. Международен правилник за картинг CIK-FIA, Технически правилник, чл. 3 и 3.2

33. ВИДОВЕ НАКАЗАНИЯ

Участниците, които допуснат нередност, ще бъдат наказани с глоба съгласно посочените по-долу правила. Допълнително предложение: Замесените участници ще получат минус точка за всяка нередност, която ще бъде валидна за целия сезон. Ако участник е получил определен брой минус точки, той ще бъде изключен от следващото състезание, за което е бил записан.

Няма начин за обжалване на решение на стюардите. Нарушенията и наказанията по-долу не ограничават стюардите да налагат допълнителни наказания, в съответствие с общите правила, ако сметнат, че инцидентът го оправдава. (Вижте таблицата на следващата страница).

Напускане на коридора: Ако пилот напусне коридора (линиите) преди да е даден старт, ще се зачитат следните наказания:

Случай А: Наказание за време от 1 до 2 гуми извън коридора - 3 секунди

Случай В: Наказание за време от повече от 2 гуми извън коридора - 5 секунди

Наказание от 5 секунди: В допълнение към Общите предписания на CIK-FIA, директорът на трасето има правомощието да наложи наказание от 5 секунди. Наказанието ще бъде показано с черно-бял флаг,

свързан със стартовия номер, и табела 5 секунди на стартовата/финалната линия. По време на последните 2 обиколки няма да се показват флагове. Директорът на трасето информира по време на брифинга за процедурата за налагане и уведомяване за тези наказания. Ако има повече нарушения от един и същ пилот в една и съща сесия, директорът на трасето ще докладва това на стюардите за евентуално допълнително наказание.

It is not possible to go in protest these decisions. (In application of Art. 12.2 ISC).

В случай че пилот има 2 наказания, „преден обтекатель“ и „5 секунди по решение на съдията по трасето“ в една и съща сесия, и двете наказания трябва да се добавят към резултатите.

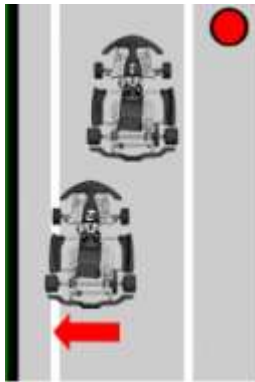
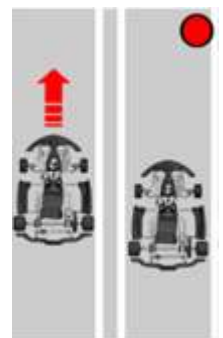
Наказание от 5 секунди може да бъде дадено за следното:

- Нечестно поведение при шофиране,
- Опасно поведение при шофиране,
- Пренебрегване на жълтия флаг, - блокиране на друг пилот, за да се избегне изпреварване,
- Неспазване на инструкциите на стюардите на състезанието или на деловодителя на трасето,
- Напускане на коридора преди старта,
- 2 гumi – 3 секунди
- Повече от 2 гumi – 5 секунди - Причиняване на фалстарт,
- Неспазване на специфичните инструкции, посочени по време на брифинга.

За всеки инцидент, който не е споменат, но е счетен за неправилен от директора на трасето, стюардите на състезанието могат да предложат санкция. Гореспоменатите инциденти могат да останат и в следните случаи: Гуми, монтирани с грешна посока на движение: Ако пилот бъде засечен в „зоната преди стартовата решетка“ с гуми, монтирани с грешна посока на движение, той ще бъде преместен в зоната за ремонт, където трябва да монтира правилно гумите си. След това той може да поеме старта на сесията, като първо е даден старт на стартовата/финалната линия. Не му е позволено да следва формацията преди това. Следният каталог с наказания е само препоръка.

DESCRIPTION	PENALTY
Получаване на несправедливо предимство	до 5 sec
Шофиране по начин, несъвместим с общата безопасност	до 10 sec, DQ – от манша или състезанието
Нарушение на флаговия сигнал - Игнориране на техническия флаг два пъти	Black Flag
Нарушение на сигнала с флаг - Черен флаг (игнорирано повече от веднъж)	DQ – от манша или състезанието
Обиден език, поведение или нападение	DQ – от манша или състезанието
Неявяване на инструктаж на водачите	Fine of 125€
Неспазване на длъжностно лице на срещата	DQ – от манша или състезанието
Доклад за несъответствие от проверяващ, превозно средство или компонент не отговарят на условията	DQ – от манша или състезанието
Под допустимото минимално тегло	DQ – от манша или състезанието
Неявяване на технически преглед	Недопускане до участие

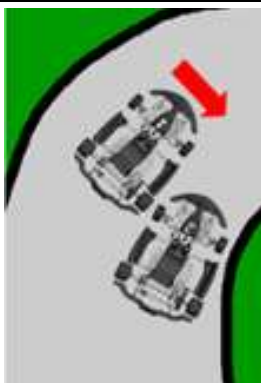
Неправилно позициониран преден обтекатель - Квалификационна тренировка	Премахва най-доброто време
Неправилно позициониран преден обтекатель - състезание	5 Sec
Опит за манипулиране или повторно закрепване на предния обтекатель по време на състезание / квалификация с времеви интервал	DQ – от манша или състезанието
Умишлено повторно закрепване на предния обтекатель след каририания флаг	Дисквалификация от състезанието

ФАЛШСТАРТ (Тип А) означава, че Картинг 2 напуска маркирания коридор по време на фазата на изстрелване с поне две гуми преди да бъде пуснат стартът. Напускане = гумите са изцяло на или извън линията на коридора.		General
		A: 3 seconds B: 10 seconds Without advantage Not relevant
ФАЛШСТАРТ (Тип Б) означава, че Картинг 2 напуска маркирания коридор по време на фазата на изстрелване с поне четири гуми преди да бъде пуснат стартът. Напускане = гумите са изцяло на или извън линията на коридора.		With advantage Not relevant.
JUMP START означава, че Карт 2 ускорява по време на фазата на изстрелване, оставяйки Карт 1 след като стартът е освободен. Няма значение дали стартът ще бъде повторен след това.		General
		10 seconds Without advantage Not relevant With Advantage: Not relevant
CUT IN означава, че Карт 1 стеснява секцията за движение към центъра на завоя, принуждавайки Карт 2 да напусне секцията за движение частично или напълно, за да премине завоя. Няма значение дали картовете са се докоснали или не. Предпоставка обаче е Карт 2 да е поне на 1/3 (предните гуми до задните гуми) до Карт 1. Предимство е налице, ако (или/или): - Карта 2 претърпи загуба на позиция или отпадне. - Карта 2 претърпи повреда, водеща до загуба на позиция или отпадна в една и съща обиколка		General
		Not relevant Without advantage 10 seconds With Advantage: 10 positions

 G
 M
 B

EDGED – INTO означава, че Карт 2 се движи до Карт 1 (например, за да започне изпреварване), без да притежава достатъчно проходима част (включително бордюри). Няма значение дали Карт 2 е изцяло или частично извън пистата. Предимство е начело, ако (): -Картинг 2 печели позиция. -Картинг 1 претърпява загуба на позиция или отпадане. -Картинг 1 претърпява повреда, водеща в позиция. - загуба или отпадане в една и съща обиколка		<table><tr><th>General</th></tr><tr><td>Not relevant</td></tr><tr><td>Without advantage</td></tr><tr><td>10 seconds</td></tr><tr><td>With Advantage:</td></tr><tr><td>10 positions</td></tr></table>	General	Not relevant	Without advantage	10 seconds	With Advantage:	10 positions
General								
Not relevant								
Without advantage								
10 seconds								
With Advantage:								
10 positions								
SHORT – CUT означава, че Карт 2 напуска пистата напълно и се връща на нея в различен участък. Няма значение защо Карт 2 е напуснал пистата. Предимство е налице, ако (или/или): - Картинг 2 печели позиция или печели време, което не може да бъде балансирано в една и съща обиколка. - Картинг 1 или който и да е друг е хендикапиран от завръщането на Картинг 2 - Картинг 1 или който и да е друг претърпява загуба на позиция или отпада от завръщането на Картинг 2		<table><tr><th>General</th></tr><tr><td>Not relevant</td></tr><tr><td>Without advantage</td></tr><tr><td>Warning only</td></tr><tr><td>With Advantage:</td></tr><tr><td>10 positions</td></tr></table>	General	Not relevant	Without advantage	Warning only	With Advantage:	10 positions
General								
Not relevant								
Without advantage								
Warning only								
With Advantage:								
10 positions								
PUSH OUT означава, че ако Карт 1 стесни секцията за движение към външната линия, това принуждава Карт 2 да напусне секцията за движение, частично или напълно. Няма значение дали Картовете са се докоснали или не. Предпоставка обаче е Карт 2 да е поне на 1/3 (предните гуми до задните гуми) до Карт 1 Предимство е налице, ако (или/или): - Картинг 1 печели позиция. - Картинг 2 претърпява загуба на позиция или отпадане. - Картинг 2 претърпява повреда, водеща до загуба на позиция или отпадане.		<table><tr><th>General</th></tr><tr><td>Not relevant</td></tr><tr><td>Without advantage</td></tr><tr><td>10 Seconds</td></tr><tr><td>With Advantage:</td></tr><tr><td>10 positions</td></tr></table>	General	Not relevant	Without advantage	10 Seconds	With Advantage:	10 positions
General								
Not relevant								
Without advantage								
10 Seconds								
With Advantage:								
10 positions								

 G
 M
 R

BUMP означава, че предната част на Карт 2 докосва задната част на Карт 1. Нито причината, нито интензивността на контакта са от значение. Само последствията от удара са от значение за преценка на предимството, а не самият удар. Предимство е начело, ако (или/или): - Картинг 2 печели позиция и предишният ред не може да бъде възстановен в рамките на същата обиколка. - Картинг 1 претърпява загуба на позиция или отпадане. - Картинг 1 претърпява повреда, водеща до загуба на позиция или отпадане в рамките на същата обиколка.		<table><tr><td>General</td></tr><tr><td>Not relevant</td></tr><tr><td>Without advantage</td></tr><tr><td>Warning only</td></tr><tr><td>With Advantage:</td></tr><tr><td>10 positions</td></tr></table>	General	Not relevant	Without advantage	Warning only	With Advantage:	10 positions
General								
Not relevant								
Without advantage								
Warning only								
With Advantage:								
10 positions								
ZIG – ZAG означава, че Карт 1 променя линията на шофиране повече от два пъти на прав участък от пистата за повече от ширината на картинга. Няма значение колко дебел е Карт 1 пред Карт 2 или дали Карт 2 би могъл да го изпревари. Предимство е начело, ако (или/или): - Картинг 1 действа повече от веднъж по този начин в рамките на едно състезание		<table><tr><td>General</td></tr><tr><td>Not relevant</td></tr><tr><td>Without advantage</td></tr><tr><td>Warning only</td></tr><tr><td>With Advantage:</td></tr><tr><td>10 positions</td></tr></table>	General	Not relevant	Without advantage	Warning only	With Advantage:	10 positions
General								
Not relevant								
Without advantage								
Warning only								
With Advantage:								
10 positions								

----- КРАЙ НА СПОРТНИЯ ПРАВИЛНИК -----

OFFICIAL