



БЪЛГАРСКА ФЕДЕРАЦИЯ ПО КАРТИНГ
BULGARIAN KARTING FEDERATION

НАЦИОНАЛНИ КАРТИНГ СЕРИИ
www.bfk.bg



СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК ЗА ПРОВЕЖАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯТА ПО КАРТИНГ ОТ ПРОФЕСИОНАЛНАТА ЛИГА В РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ ЗА 2022 година

Основните промени са отбелязани в **син цвят**

I. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Чл.1. Състезанията по картинг в Република България през 2022 година се организират и провеждат в съответствие с Международния правилник по картинг на СИК-FIA, адаптиран към Наредбата за организиране на състезанията по картинг в Република България, настоящия Специален Правилник, Техническият Регламент, Антидопинговите правила, Спортен календар и Програмата на състезанието валидни за 2022, както и в съответствие със Закона за физическото възпитание и спорта на Република България.

Чл.2. Администрирането и контролът на състезанията по картинг от Професионалната лига се осъществяват от Българска Федерация по Картинг - НКС.

Чл.3. Състезанията републиканския шампионат по картинг се проведат в следните класове:

- КЛАС – **MINI-BG**
- КЛАС – **ROTAХ MICROMAX**
- КЛАС – **MINI**
- КЛАС – **MINI OPEN**
- КЛАС – **ROTAХ JUNIOR**
- КЛАС – **OKJ**
- КЛАС – **ROTAХ SENIOR**
- КЛАС – **OK**



КЛАС – **NO-GEAR OPEN**

КЛАС – **KZ-OPEN**

КЛАС – **KZ-2**

Чл.4. В съществуващите класове, могат да се провеждат едномаркови шампионати само и след изричното съгласуване с УС на БФК-НКС.

Чл.5. Всички разходи на състезателите по подготовката и участието в състезанията по картинг в Република България са за сметка на клубовете и организациите, както и за сметка на самите състезатели.

IV. УЧАСТИЕ В СЪСТЕЗАНИЯ

Чл.6. Без редовно издаден и представен лиценз, участието в състезание ще бъде ОТКАЗАНО. Пилот с лиценз от даден спортен клуб може да участва от името на друг спортен клуб само с писмено разрешение от клуба, който го е лицензирал, като точките за отборното класиране са за клуба заявил участие в проявата.

Чл.7. Всички спортни клубове и пилоти са длъжни:

Чл.7.1. Да спазват спортните ритуали.

Чл.7.2. Да участват във всички заявени от тях или за тях, чрез БФК-НКС, пресконференции.

Чл.7.3. Да участват в обявените от организаторите на състезания пресконференции. Спечелилите първите три места в дадено състезание да участват в церемонията по награждаването и заключителната пресконференция.

Чл.7.4. Неспазването на изискванията на Чл.7.1., Чл.7.2. и Чл.7.3. ще доведе до налагане на глоба в размер на 200 лева. Същата следва да се внесе в срок от 5 дни считано от датата на уведомяването му, в противен случай се прилага Чл.9 от Наредбата на БФК-НКС. Налага се от спортните комисари по предложение на директора.

VI. УСЛОВИЯ ЗА ПРОВЕЖДАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯ

Чл.8. Състезанията по картинг от Професионалната лига се провеждат на хомологирани от БФК-НКС писти, за които има попълнен и подписан хомологационен протокол по утвърдения от УС на БФК-НКС образец.

Чл.9. Пистите за републикански и международни състезания, включени в календара за 2022 г., следва да се оборудват с всички необходими съоръжения, съобразени с изискванията на БФК-НКС. В противен случай организирането и провеждането им може да бъдат отказани.

Чл.10. Таксата участие за всеки пилот за всеки кръг от шампионата на БФК-НКС се определя в Допълнителния регламент на състезанието.



Чл.11. Видът гуми се определя за всеки клас се определя от практиката в международните шампионати и след консултации с участвалите в предходния сезон клубове и състезатели. Избраните гуми се публикуват в Техническия Регламент за сезон 2022.

Чл.12. Заявките за състезание се изпращат в писмен вид до **4** (четири) календарни дни преди всяко състезание на e-mail адрес: **office@bfk.bg**

Таксата се превежда в по банкова сметка на:

Българска Федерация по Картинг
Банка ОББ, клон Приста,
IBAN: BG81 UBBS 8002 1071 1814 40

Всички такси по банковите преводи са за сметка на наредителя.

Чл.13. Не подайте заявка и не платили таксите в срок състезатели заплащат такса на самото състезание.

VII. ПРОТИЧАНЕ НА СЪСТЕЗАНИЯТА

Чл.14. Състезанията от шампионата на БФК-НКС протичат в следния формат:

- Административен преглед
- Технически преглед
- Свободни тренировки
- [Официална тренировка](#)
- [Квалификация](#)
- [Допълнителни Квалификационни серии \(ако са нужни\)](#)
- Heat 1 & Heat 2
- Церемония по откриване
- Състезание Манш 1 и Манш 2
- Церемония по награждаване

Часовия график за съответното състезание се публикува в Допълнителния регламент за самото състезание.

Чл.14.1 На административния преглед, състезателят трябва да представи:

- Лиценз
- надлежно попълнена заявка за участие
- документ за преведена такса участие
- документ за годишен медицински преглед - удостоверение
- в случай че състезателят е непълнолетен - родителят/настойникът трябва да представи и нотариално заверена декларация - пълномощно от двамата родители, упоменаваща разрешението за участие в състезания по картинг, валидно за настоящата година.

- Ако състезателят участва с лиценз от федерация от друга държава, трябва да представи и оригинално (с подпис и мокър печат) оторизационно писмо/разрешение за старт в конкретния кръг от шампионата на БФК-НКС.

При съмнения относно редовността и истинността на издаден от федерация на друга държава лиценз, участието може да бъде отказано, до удостоверяване на редовността му.

Чл.14.2 На техническия преглед, състезателят трябва да представи:

- Надлежно попълнен технически протокол (получава се при успешно преминал административен преглед)
- Картинга
- Екипировката си
- Гумите, които ще използва в квалификацията, Heat 1 & 2 и състезателните маншове.

Чл.14.3 Графикът за протичане на свободните тренировки и евентуалното събиране на класове се определя след завършване на административния преглед, в зависимост от броя участници по класове.

VIII. УСЛОВИЯ ЗА УЧАСТИЕ

A. КАРТОВЕ

Чл.15. Картовете трябва да отговарят на всички изисквания на Техническия Регламент за настоящата година, както и на Наредбата за организиране на състезанията по картинг в Република България и настоящия Специален правилник.

Чл.15.1. Всеки участник е длъжен да оборудва своя картинг с „потъващ“ преден спойлер, който бива инспектиран от техническите лица по време на контролното измерване след всички стартове. Техническите лица могат да изискат по всяко време инспекция на системата за закрепване на предния „потъващ“ спойлер, като абсолютно се забраняват всякакви изменения или допълнения в тръбите както и скобите за захващане на предния спойлер. При констатиране на „потънал“ преден спойлер състезателят се наказва с добавяне на наказателно време – 5 сек. Това наказание не подлежи на обжалване. Скобите за закрепване на предния спойлер трябва спокойно, само с ръка / без инструменти да, могат да бъдат закопчавани и откопчавани. Конкретните схеми са налични в Технически Регламент 2022.

Чл.15.2. Всеки участник е длъжен да оборудва своя карт с подвижна широкоъгълна камера, закрепена твърдо върху радиатора. За класовете MINI-BG, MINI, MINI-OPEN камерата се закрепва за предния спойлер на картинга (чрез болт/ове, не чрез Velcro® лепенка или подобни), пред волана, сочеща напред.

Самата камера трябва да е в хоризонтално положение и целия комплект не трябва да пречи на пилота.

Теглото на камерата и закрепващите елементи се счита в общото тегло на карта. В рамките на 1 час след приключване на сесията, при необходимост и изискване от страна на спортните комисари, състезателите и ръководителите на отбори са длъжни да предоставят видеоматериала на спортния директор за разследване. В случай на наличие на казус, контестация и/или при решение на спортните комисари за изискване на записа – при липса

на камера, липса на запис или отказ да бъде предоставен видеоматериала, решението се взема срещу състезателя, който не е предоставил видеоматериал. Отговорността за функционирането (зареждането, пускането в режим видео-запис преди старта, спирането) е на състезателя/отбора. Разполагането на допълнителни камери върху карта е свободно.

Чл.16. Теглото на карта и пилота заедно с екипировката може да се контролира по всяко време на състезанието, като явяването на везната се удостоверява с протокол, подписан двустранно - от състезателя и от техническия комисар при везната. Протоколът се подписва от всички членове на техническата комисия и се предава след състезанието заедно с техническите протоколи на Директора на състезанието, а той на БФК-НКС.

Чл.17. Състезателните номера на картовете се определят за цялата година от мястото на класирането на състезателите за предходната година, като по желание могат да се ползват свободните номера.

Б. ПИЛОТИ (ВОДАЧИ НА КАРТОВЕ)

Чл.18. Пилотите - участници в състезания по картинг, трябва да бъдат лицензирани от клубовете, които от своя страна да членуват в БФК-НКС и да са платили годишния си членски внос и лиценза за съответната година.

До състезания се допускат и състезатели, притежаващи лицензи, надлежно издадени от картинг федерации на чужди държави. В този случай състезателите получават точки за индивидуалното годишно класиране, но не участват в отборното такова.

При явяване на административния преглед, състезателят трябва да представи и оригинала на изричното разрешение/оторизационно писмо от съответната федерация за участие в дадения кръг от шампионата на БФК-НКС, с мокър печат и подпис.

Чл.19. До участие в състезанията, включени в спортния календар на БФК-НКС, се допускат предложени от клубове, получили лиценз за 2022 година. За редовно регистрирано участие в дадено състезание (кръг) се смята навременното подаване на заявка за участие, приемането на необходимите документи от секретариата по време на административния преглед и преминаването на пилота с карта през технически преглед.

Чл.20. Ако пилотът е непълнолетен, трябва да представи нотариално заверена декларация - пълномощно от двамата родители, упоменаваща разрешението за участие в състезания по картинг, валидно за настоящата година. Не се допускат до състезание онези пилоти, които не представят документ за годишен медицински преглед, лиценз и/или не са екипирани съгласно настоящия Специален Правилник.

Чл.21. Участието на всички пилоти в брифинга с Директора на старта, който се провежда преди състезанието, е задължителен и се удостоверява с подпис. За непълнолетните състезатели е задължително присъствието на родител/настойник или представител на отбора. На неявилите се налага глоба от **100** лв. и им се провежда повторен брифинг от Директора на Старта. Глобата се заплаща на Секретариата на БФК-НКС. Незаплатилите глобата не се допускат до участие в състезанието.

Чл.22. По време на състезанието председателите на клубовете носят отговорност за своите пилоти относно настаняване, безопасност, спазване на Специалния правилник и Наредбата, участие в самото състезание, етично поведение по време на сериите (както на пистата, така и в бокса) спазване техническите регламенти и връщането им обратно в мястото на постоянно местоживеене.

Чл.23. Установяват се следните възрастови групи:

КЛАС **MINI-BG** - навършилите **7** години към календарната година, в която ще участват, до **9** години включително.

КЛАС **MINI / MINI OPEN** - навършилите **9** години към календарната година, в която ще участват, до **12** години включително.

КЛАС **ROTAX MICROMAX** - навършилите **7** години към календарната година, в която ще участват, до **11** години включително.

КЛАС **OKJ** - навършилите **12** години към календарната година, в която ще участват, до **15** години включително. Минималното тегло на пилота (с пълна екипировка) трябва да бъде минимум 35кг. по всяко време на състезателния уикенд.

КЛАС **ROTAX JUNIOR** - навършилите **12** години към календарната година, в която ще участват, до **15** години включително. Минималното тегло на пилота (с пълна екипировка) трябва да бъде минимум 35кг. по всяко време на състезателния уикенд.

КЛАС **OK / No-Gear Open** - навършилите **14** години към календарната година, в която участват, без горна граница. Минималното тегло на пилота (с пълна екипировка) трябва да бъде минимум 40кг. по всяко време на състезателния уикенд.

КЛАС **ROTAX SENIOR** - навършилите **14** години към календарната година, в която участват, без горна граница. Минималното тегло на пилота (с пълна екипировка) трябва да бъде минимум 40кг. по всяко време на състезателния уикенд.

КЛАС **KZ2 / KZ-Open** - навършилите **15** години към календарната година, в която участват, без горна граница. Минималното тегло на пилота (с пълна екипировка) трябва да бъде минимум 50кг. по всяко време на състезателния уикенд.

В годината, в която се навършва максималната възраст за съответния клас, състезателят може да продължи да се състезава в класа, в който е започнал годината.

В случай на недостатъчно тегло, с разрешение на УС на БФК-НКС, състезателят може да продължи да се състезава в по-долен клас, независимо от навършената възраст.

Чл.24. Основно задължение на пилотите е да не напускат очертанятия на състезателното трасе с четири колела. Това е забранено както в посока на съкращаване на състезателното трасе, така и навън по посока на центробежните сили, вследствие неправилно управление.



Пилотите са длъжни при нужда да вземат необходимите и възможни мерки, за да останат на трасето и да не допускат произшествие. При застигане или изпреварване отговорен за безопасността на двамата състезатели е движещият се отзад, с изключение на случаите, в които се изпреварват застигнати състезатели. Забранено е зигзагообразното движение по трасето (промяната на посоката на движение повече от един път) и умишленото препречване. Случаите на предизвикани аварии или злополуки, станали по невнимание или по технически неизправности, както и такива поради неизпълнение на гореспоменатите задължения, са за сметка и по вина на пилота и той или неговите ръководители носят отговорност за тях. По решение на Спортните Комисари, участниците, неспазили тези основни задължения се отстраняват от по-нататъшно участие в състезанието и носят съответната отговорност. Пилотите са задължени да се явят **5** мин. преди определеното от графика време на предстартовата площадка. Закъснелите не се допускат до старт.

Чл.25. В никакъв случай пилотът не може да се движи в посока, обратна на установената на пистата по време на тренировки и състезанието. Нарушителите се наказват по членовете от настоящия Специален Правилник

В. МЕХАНИЦИ

Чл.26. Лицензирани механици

Всички механици, притежаващи **Индивидуален Годишен лиценз за механик**, издаден според **Чл.4.1.2.3. от Наредба 2022**. Единствено притежаващите такъв лиценз могат да достъпват зоната за монтиране на гуми, зоната на прегрид-а, бързия бокс, закрития парк и територията на пистата (за извеждане на картовете към старта). Контролът се осъществява на входа на зоната за монтиране на гуми.

Чл.27. ДИРЕКТОР НА СТАРТА

Директор на старта е длъжен от момента, в който пилотите са на „неговите заповеди“ до даването на самия финал да изпълнява задълженията на Директор на старта. През това време той е основно и специално отговорен за показването на червения флаг при нарушение на стартовата процедура.

Чл.28. ФОРМАТ НА СЪСТЕЗАНИЯТА от официалния календар

Официалния формат на състезанията на БФК-НКС е:

- Свободни тренировки
- Официална тренировка
- Квалификация
- Допълнителни Квалификационни серии (ако са нужни)
- Heat 1
- Heat 2
- Манш 1
- Манш 2

Чл.29. Сливане на участниците от различни класове за дадено състезание (тренировка за време, Heat 1 & 2 и Манш 1 & 2) е възможно по изключение и по усмотрение на спортните комисари. В този случай, стартовата решетка се определя на базата на постигнатите времена. В този случай класирането продължава да бъде смятано само по класове.

Чл.29.1. Когато състезателите в даден клас са по-малко от 4 (четирима) не се допускат до съответните тренировки за време, Heat 1 & 2 и Манш 1 & 2.

ТРЕНИРОВКИ

Чл.30. Организаторът е длъжен да осигури за всички състезатели минимум три свободни тренировки с минимална продължителност 15 минути за всеки клас.

Чл.31. Официална тренировка е последната тренировка преди квалификацията. На нея всички състезатели са длъжни да участват с оборудването, с което ще вземат участие в квалификацията, Heat-овете и Състезанието;

Чл.32. Квалификация (пол-позишън) се провежда в една сесия от 10 мин. Пилотите нямат право да напускат пистата по време на тренировката за време и място. При излизане пилота е длъжен да мине през кантара. При равно време от състезанието за време и място се взема втората обиколка, при ново равенство третата и т.н. без да се променя реда на останалото класиране. Пилотите сами определят дистанцията до движещия се пред тях състезател, и ако се получи застигане, то е по тяхна вина и за тяхна сметка. Определя се лимит от 107% от най-доброто времето постигнато от пилотите в тренировката за време в съответния клас. Пилот, който не влиза в този лимит се допуска до старт, след решение на спортните комисари на даденото състезание.

Класиралите се на първите 8 места в тренировката за време, получават бонус-точки за класирането на състезанието (респ. крайното годишно класиране), както следва:

Място	1	2	3	4	5	6	7	8
Квалификация, точки	10	8	6	5	4	3	2	1

Чл.33. Допълнителни квалификационни серии.

След официалната тренировка за време, ако в някой от класовете има класирали се повече от 26 състезатели, се налага провеждането на Квалификационни серии по системата ABCD.

Пилотите получават наказателни точки както следва: първият - 0 н.т.; вторият - 2 н.т.; третият - 3 н.т., и т.н., като за всяко следващо място се прибавя по една н.т. Броят на обиколките в Квалификационните серии е в зависимост от дължината на пистата, като трябва да осигурят пробег от 12 км за всички класове. Пилот, който не е завършил пълния брой обиколки или не му е даден финал с флаг, се класира според броя на обиколките, които фактически е завършил, като му се присъждат полагащите му се точки по мястото което е заел. Ако пилот не стартира в една от сериите, той получава за тази серия точки, сборът на които е равен на броя на участниците от група АБ плюс 1 точка. При декласиране за дадена серия (манш) пилотът получава за серията точки, равни на броя на участниците в серията плюс 1 точка. При установено нарушение за тегло (килограми), пилотът се декласира за серията (манша). При равенство в точките на двама или повече пилоти, за крайно класиране в състезанието местата се разпределят според заетото по- предно място. При ново равенство се взема под внимание прекият двубой между двамата пилоти. При ново равенство за коректив се приемат времената от тренировката за време.



Чл.34. Броят на обиколките при класовете трябва да бъде съобразен със съответната минимална състезателна дистанция, както следва:

	MINI-BG/ ROTAX MICROMAX	MINI / MINI-Open	KZ2 / KZ-Open	No-Gear Open/OKJ/OK	ROTAX JUNIOR /ROTAX SENIOR
Манш 1	10 км	15 км	20 км	15 км	15 км
Манш 2	10 км	15 км	20 км	20 км	20 км

Броят на обиколки в **Heat 1** и **Heat 2** е минимум 70% от броя на обиколките в състезателните маншове.

СЪСТЕЗАНИЕ

Чл.35. Heat 1 и Heat 2

Право на участие в Heat 1 и Heat 2 имат 26 пилоти. Стартовата решетка за Heat 1 и Heat 2 се определя в зависимост от най-добрата обиколка на даден пилот от тренировката за време или резултатите от квалификационните серии (ако има такива).

Пилотите получават наказателни точки за Heat 1 и Heat 2 както следва: първият - 0 н.т.; вторият - 2 н.т.; третият - 3 н.т., четвъртият – 4 н.т. и т.н., като за всяко следващо място се прибавя по една н.т.

Броят на обиколките в Heat сериите е в зависимост от дължината на пистата, като трябва да осигурят пробег от минимум 70% от броя на обиколките в състезателните маншове (**чл.33** от настоящия Специален Правилник).

Пилот, който не е завършил пълният брой обиколки или не му е даден финал с флаг, се класира според броя на обиколките, които фактически е завършил, като му се присъждат полагащите му се наказателни точки по мястото което е заел.

Пилот, който не е участвал в даден Heat, получава наказателни точки равни на броя на участниците в дадения Heat плюс 1 н.т.

Ако пилот е дисквалифициран в даден Heat, получава наказателни точки равни на броя на участниците в дадения Heat плюс 2 н.т.

Класиралите се на първите 15 места в съответния Heat, получават бонус-точки за класирането на състезанието (респ. крайното годишно класиране), както следва:

Място	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Heat 1, 2 точки	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Чл.36. Манш 1 и Манш 2

Стартовата решетка за Манш 1 се определя от сборния резултат от Heat 1 и Heat 2. При еднакъв сбор от точки, се взима под внимание резултата от тренировката за време.



Право на участие в Манш 1 и Манш 2 имат 26 пилоти, а точки за класиране получават първите 15 от тях, завършили Манш 1 и/или Манш 2. Всяка от двете финални серии носи определен брой точки за крайното годишно класиране на шампионата. Пилотите получават както следва:

Място	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Манш 1, точки	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1
Манш 2, точки	30	25	20	16	13	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2

Стартовата решетка за Манш 2 се определя от резултатите от Манш 1.

Всеки пилот ще бъде класиран, респективно ще получи точки за съответния манш, ако е покрил 75% от броя обиколки за дадения манш с или без да е видял кариерния флаг. При получаване на дробно число обиколки, числото се закръгля до по-малкото цяло число (например - 9.75 обиколки се закръглят към 9, 8.25 обиколки се закръглят към 8 и т.н.)

Пилот, който е дисквалифициран в някой от маншовете не получава точки за съответния манш.

Класирането за даден кръг става в зависимост от сбора от точки на пилотите от квалификацията и двата манша.

При равен брой точки победителят от състезанието е пилотът с по-добро време за обиколка взето от двата манша. При ново равенство се сравняват следващите поред обиколки.

Чл.37. ПРОЦЕДУРА ПО СТАРТИРАНЕ

1. Достъпът до стартовите места се прекратява 5 мин преди определения час на старта. Механици не напуснали стартовата площадка се глобяват 200 лв. При повторно предупреждение се отстраняват до края на състезанието без право да се явяват на старта. След напускане на закрития парк, са забранени всякакви интервенции, с изключение корекция на налягането на гумите. В случай на нарушение, пилотът се наказва да стартира последен в съответния манш/Heat.

2. При промяна на атмосферните условия, Директорът на Старта определя вида на състезанието. В случай на обявено „мокро състезание“ (обозначено с табела „Мокро състезание“ вдигната от Директора на старта) изборът на гуми е оставен на пилотите. Директорът на старта, обаче, има правото да дисквалифицира даден пилот, ако прецени че картът е екипиран с неподходящ комплект гуми и пилотът е твърде бавен и опасен за останалите пилоти от серията.

3. Подрезждането на стартовата решетка е по двама в редица.

4. След като Директора на старта вдигне зеления флаг, картовете тръгват в загряваща и формираща обиколка и от този момент пилотите са „на заповедите на Директора на старта“. Те не могат повече да получават помощ за поправки или ремонт. Впоследствие картовете могат да бъдат избутвани от служебни лица или лично от пилота.



5. Щом се подаде сигнал за старт, влизат в сила правилата на състезанието и на пистата се забранява всякаква помощ, освен ако не се отнася за преместването на карта на безопасно място. Наказанието в случай на външна помощ е декласиране на пилота за съответния манш. Т.5 не важи за клас **MINI-BG / ROTAX MICROMAX**.

6. В случай на инцидент или неотстраним технически проблеми след старта, пилотът е длъжен да изтегли карта извън състезателното трасе на безопасно място и да остане близо до него до приключване на манша/серията. В случай на отстраним технически проблем, пилотът може да влезе в бързия бокс, да отстрани техническия проблем и да се върне на пистата, като стриктно спазва инструкциите на маршалите за безопасност.

Чл.38. Летящ старт

1. При летящ старт се определя зона за старт (между напречна жълта линия и старт финалната линия). **Жълтата линия** трябва да е позиционирана на 25 м преди стартовата линия. Забранява се ускорението в зоната за старт преди получаване на сигнал за стартиране. На 100-150 м. преди старта се поставя напречна **червена линия**, от която до старта пилотите се движат **с постоянно бавно темпо - без увеличаване и/или намаляване на скоростта**, в редици по двама и нямат право да променят формацията. Обособяват се два коридора с ширина от 2 метра, ограничени с непрекъснати бели линии по цялата си дължина. Дължината на коридорите е максимум 100м, започвайки не по-рано от края на последния завой преди старт-финалната права. **Поддържането на постоянното бавно темпо е отговорност на пилота, заемащ първата позиция. Всички останали се водят по неговото темпо.**

2. Картовете трябва да направят една загряваща обиколка и една обиколка за подреждане (формираща обиколка), преди да бъде даден сигналът за старт. Пилотите са длъжни да запазят местата си след пресичане на червената линия, като се движат в две редици, по двама в ред, **с постоянно бавно темпо**. Забранено е изпреварването по време на формиращата обиколка. В случай на изпреварване от страна на даден пилот (ако това не се налага от ситуация за сигурност) по време на формиращата обиколка, изпреварилите неправомерно могат да бъдат наказвани от Директора на старта. По време на формиращата обиколка състезателите са длъжни да поддържат скорост, подходяща за безопасно преминаване на тази обиколка. Директора на старта не е задължен да разрешава допълнителна обиколка за подреждане, за да даде възможност на даден пилот, който е загубил мястото си, да го заеме отново. Ако някой пилот спре по каквато и да е причина по време на обиколката за формиране, той няма право да се опитва да тръгне отново преди да го е задминала цялата формация. След това той има право да заеме мястото си във формацията без да застрашава останалите участници до червената линия. Пилот, изостанал, но не излязъл от стартовата формация има право да възстанови своето място до напречната червена линия, без да застрашава останалите пилоти. Състезател заел мястото си след червената линия се дисквалифицира. Директора на старта може да даде една или повече обиколки за подреждане и да възстанови стартовия ред в първоначалния му вид, ако прецени, че някой от пилотите е бил спрял по вина на друг или въобще да спре старта. Забранява се използването на каквито и да е маршрути извън пистата за заемане на място.

Директора на старта подава сигнал за старт когато прецени, че подреждането е правилно. Опитите да се ускори или забави старта (от страна на пилотите) подлежат на санкциониране.

3. Ако някой карт спре и не успее да потегли отново по време на състезанието, трябва да бъде изведен от пистата на безопасно място, а пилотът да остане до него до завършване на манша.

Чл.39. Старт от място

1. При старт от място състезателите се подреждат на стартовата решетка, като предния спойлер на картинга трябва да не навлиза върху площта на стартовата линия

2. Картовете трябва да направят една загряваща обиколка, преди да бъде даден сигналът за старт. Пилотите са длъжни да запазят местата си. Забранено е изпреварването по време на загряващата обиколка. В случай на изпреварване от страна на даден пилот (ако това не се налага от ситуация за сигурност) по време на загряващата обиколка, изпреварилите неправомерно могат да бъдат наказвани от Директора на старта. По време на загряващата обиколка състезателите са длъжни да поддържат скорост, подходяща за безопасно преминаване на тази обиколка. Ако някой пилот спре по каквато и да е причина по време на обиколката за формиране, той няма право да се опитва да тръгне отново преди да го е задминала цялата формация. След това той има право да заеме мястото си във формацията без да застрашава останалите участници. Забранява се използването на каквито и да е маршрути извън пистата за заемане на място.

3. Директора на старта подава сигнал за старт когато прецени, че подреждането е правилно. Червените светлини четири на брой се запалват една след друга. След като и четирите светлини са запалени, интервал три до пет секунди светлините загасват и старта е даден.

Опитите да се ускори или забави старта (от страна на пилотите) подлежат на санкциониране.

Чл.40. Неправилен старт (фалстарт)

Чл.40.1. Старт от място

- Ако някой пилот поради някаква причина не може да стартира, той трябва да се обозначи с вдигане на ръка. Само тогава може да бъде дадена допълнителна обиколка. Това не е разрешено и не важи след запалването на светлините на светофара и започване на процедурата по стартиране. Пилот, който не е могъл да стартира има право да направи рестарт като сам запали или поправи своя карт, но само след като е преминала цялата формация. Никой пилот не може да заема празните места на стартовата решетка. По време на формиращата обиколка е забранена симулацията на СТАРТ. При нарушение, пилотът се наказва по преценка на Директора на Старта.

- Всяко регистрирано движение на карта, след започване на стартовата процедура (запалването на първата червена светлина) се счита като фалстарт и се наказва с наказание от 3 секунди;

- при фалстарт, старта не се спира, а пилотът/пилотите/, които са го направили се наказват с 10 секунди;

- по преценка на Директора на старта, старта може да бъде повторен, а пилотът/пилотите направили/и фалстарт заема същата стартова позиция и се наказва/т с 10 секунди;

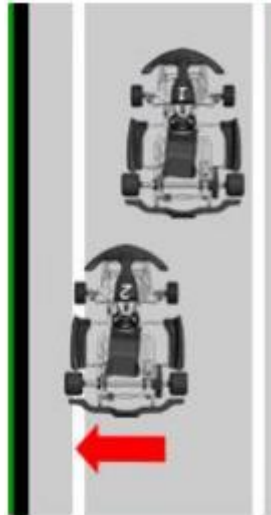
Чл.40.2. Летящ старт

- за неспазване на постоянното бавно темпо, пилотът на първата позиция, след едно предупреждение, получава наказание 5 сек.

- всяка промяна на скоростта - забавяне или ускоряване – след навлизане в стартовите коридори, преди изгасването на светофара, се наказва с 5 сек.

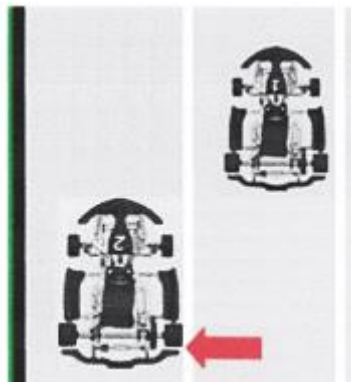
- ако по време на формиращата обиколка състезанието бъде спряно, пилотите се подреждат на стартовата решетка в първоначалния ѝ вид.

- за частично излизане (поне една от гумите е върху или извън линиите, обособяващи коридорите на стартовата права) преди даване на старт, пилотът се наказва с 3 сек. – фиг.1



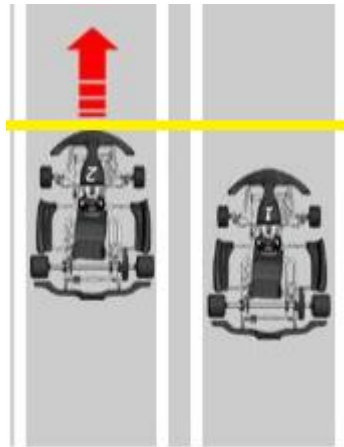
Фиг. 1

- за цялостно напускане (и четирите гумите са на или извън линиите, обособяващи коридорите на стартовата права) преди даване на старт, пилотът се наказва с 10 сек. – фиг.2



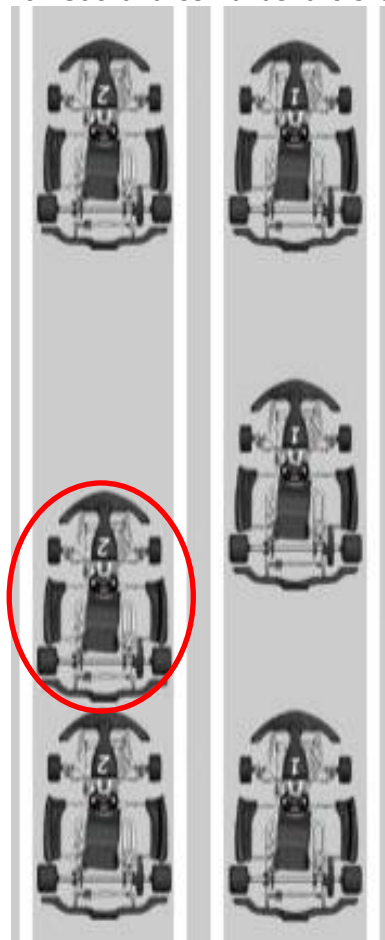
Фиг. 2

- За неспазване реда на преминаване през жълтата линия (редът се контролира чрез системата за времеизмерване и специално поставена в асфалта линия за времеизмерване), пилотът се наказва с 5 сек. – фиг. 3



Фиг. 3

- За разлика в линиите на съответната редица – изоставане – по-голяма от дължината на един карт, пилотът който нарочно изостава се наказва с 5 сек – фиг.4



Фиг. 4

Чл.40.3. „Наказанията за фалстарт се показват на състезателите на табло с надпис „ФАЛСТАРТ“, което трябва да съдържа номера на състезателя направил фалстарт и

размера на наказанието, като същото табло да бъде показвано в продължение на една обиколка.

Чл.41. Финиширане

Когато пилотът финишира, след показване на кариерния флаг, той трябва с безопасна скорост незабавно да се яви с карта в закрития парк, като използва единствено определения за целта маршрут.

- От момента на финиширането до момента на освобождаването му, картът е в закрит парк и пилотът няма право да прави никакви промени по карта или екипировката си.
- Мястото на закрития парк се определя предварително от директора на състезанието.
- Всички механици и пилоти са задължени, след преминаването на задължителния кантар, незабавно да напуснат закрития парк. При нарушение глобата е 100лв.
- Времето за закрит парк е минимум 15 мин.
- В закрития парк няма право да влиза никой!
- По време на работа на Техническата комисия до нея има достъп само Директора на състезанието и спортните комисари. Ако се наложи да се извика механик или състезател по искане на техническата комисия, това се прави от представител на Спортните комисари и техническия комисар. Всяко лице нарушаващо този член се глобява с 200 лв.

Чл.42. Спиране на състезанието, Heat 1 & 2 или тренировката за време

- Когато се налага да се спре състезанието или генералната тренировка поради блокиране на пистата заради инцидент, липса на линейка и/или атмосферни или други форсмажорни условия, които правят опасно по-нататъшното продължаване на състезанието или генералната тренировка, Директорът на старта показва на старт-финалната линия червен флаг, при което състезанието се спира – състезателите са длъжни да намалят скоростта до безопасна и да не променят реда си до прибирането им в предварително обявеното място или Закрития парк. Едновременно с това червеният флаг се показва и от Съдиите по пистата, които имат този флаг. Решението за спиране на състезанието се взема само от Директора на състезанието (от неговите заместници) или от Директора на Старта.

- когато са изминати 75 % или повече от обиколките по програмата на състезанието (броят им се закръглява към по-голямото число) картовете се насочват направо към Закрития Парк и състезанието се счита за спряно в момента когато водещия карт пресече финалната линия в края на обиколката. Зачита се предшестващата обиколката, по време на която е даден сигналът за спиране на състезанието.

- за класиране от състезанието се приема класирането в края на предшестващата обиколката, по време на която е даден сигналът за спиране на състезанието. В такъв случай се присъждат се пълния брой точки.

Чл.43. Рестарт на състезанието

Прави се при следните случаи:

а) когато са изминати по-малко от 2 обиколки - повторния старт се дава в рамките на до 30 минути след подаването на червения флаг. Броят на обиколките на новото състезание е същия, пълния брой обиколки – пълната дистанция. Стартовата решетка остава същата като в първоначалното състезание. Незаетите места остават свободни.

б) когато са изминати повече от 2 обиколки, но по-малко от 75 % от обиколките от дистанцията на състезанието (закръгляването става към по-голямата обиколка). Ако не е възможно рестартиране на състезанието се присъждат половината точки.

- всички картове незабавно намаляват скоростта и се отправят бавно към зоната на брифинга.

- повторният старт се дава в рамките на до 30 минути след подаването на червения флаг. Дължината на новото състезание (броя на обиколките) е равна на разликата между броя на обиколките по програма и този на затворените обиколки.

- подреждането на стартовата решетка се определя от реда на финиширането в края на обиколката преди тази, в която е спряно състезанието.

- резултатите от серията, която е била спряна и рестартирана, са според реда на финиширане след повторния старт на серията.

Чл.44. Наказания по време на състезателни маншове (включително Heat 1 и 2)

чл.44.1. Дефиниране на изпреварваща маневра/позиция за атака

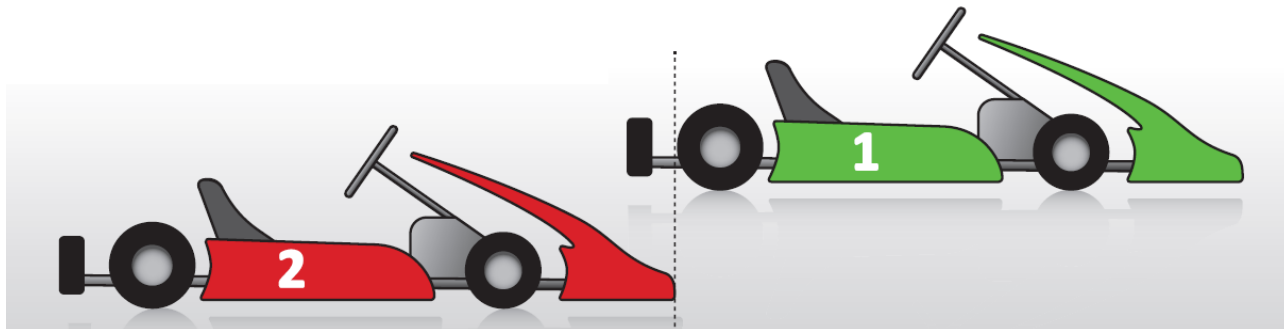
Изпреварваща маневра/позиция за атака се счита когато предните гуми на задния картинг се изравнят с предните гуми на предния картинг.

чл.44.1.1. Не се счита за изпреварваща маневра/позиция за атака:



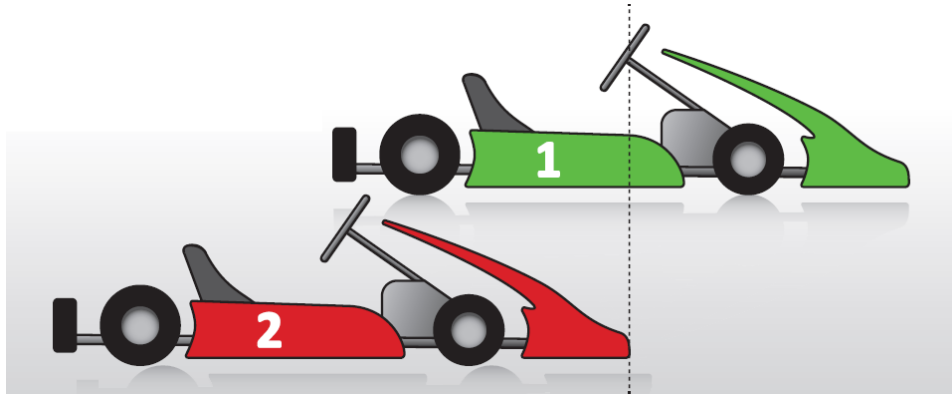
Фиг. 5

чл.44.1.2. Не се счита за изпреварваща маневра/позиция за атака:



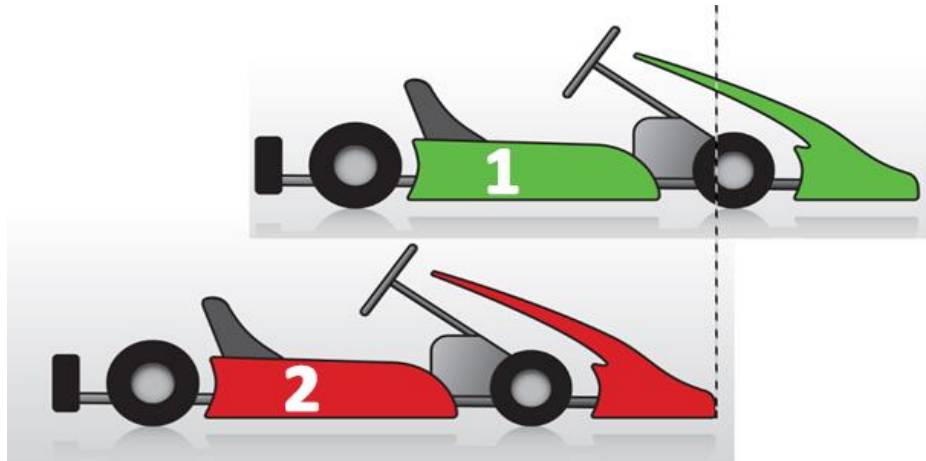
Фиг. 6

чл.44.1.3. Не се счита за изпреварваща маневра/позиция за атака:



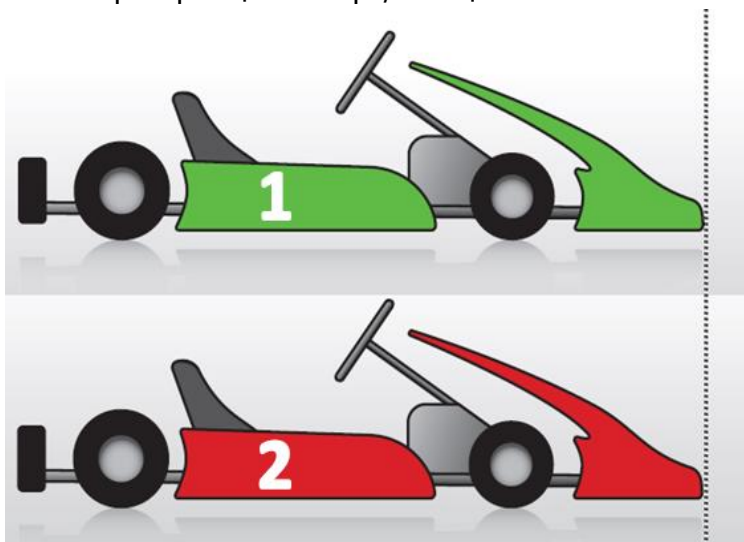
Фиг. 7

чл.44.1.4. Не се счита за изпреварваща маневра/позиция за атака:



Фиг. 8

чл.44.1.5. Счита се за изпреварваща маневра/позиция за атака:



Фиг. 9

чл.44.1.6. Във всички случаи на чл.44.1.4, чл.44.1.3, чл.44.1.2, чл.44.1.1, намиращия се на по-предна позиция картинг има правото да определя състезателната си линия/траектория. В случай на неуспешна атака или движение с припокриване на 2 картинга - чл.44.1.4, чл.44.1.3, чл.44.1.2, намиращия се на по-задна позиция картинг има отговорността да пази предния картинг от удар и ако се налага да предприеме избягващи маневри.

чл.44.1.7. В случай на инцидент при чл.44.1.4, чл.44.1.3, чл.44.1.2, чл.44.1.1, намиращия се на по-задна позиция картинг се счита за виновен и се наказва:

- Ако в следствие на такава маневра настъпи удар, но не е настъпила промяна на местата – пилотът на Карт 2 се наказва с 10 сек.
- Ако в следствие на такава маневра настъпи удар и Карт 2 спечели позицията, а Карт 1 загуби позицията и/или отпадне, или Карт 1 претърпи повреди, поради които загуби позицията/позиции и отпадне до края на съответната обиколка - пилотът на Карт 2 се наказва с 5 места в класирането за съответния манш/Heat.

чл.44.1.8. В случай, когато предните гуми на Карт 2 минат пред предните гуми на Карт 1, Карт 2 вече се счита на по-предна позиция и съгласно чл.44.1.6. има право да определя състезателната си линия/траектория.

Чл.44.2. Състезателен инцидент

Когато ударът/контактът между двата карта е предна гума в предна гума, ситуацията се разглежда като състезателен инцидент – фиг. 10. Във всички останали случаи са валидни ситуациите описани по-долу.



Фиг. 10

Чл.44.3. Врязване

Карт 2 върви до Карт 1 (независимо дали е в позиция за атака/предприема изпреварваща маневра (чл.44.1.2, чл.44.1.3, чл.44.1.4, чл.44.1.5.)), без да има достатъчно пространство на пистата (включително кербовете). Няма значение дали Карт 2 е частично или изцяло до Карт 1 или дали Карт 2 е частично или изцяло извън пистата. – фиг. 11

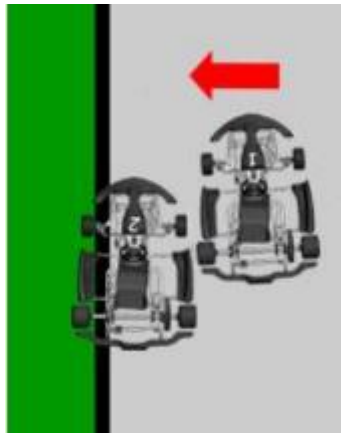


Фиг. 11

- Ако в следствие на такава маневра настъпи удар, но не е настъпила промяна на местата – пилотът на Карт 2 се наказва с 10 сек.
- Ако в следствие на такава маневра настъпи удар и Карт 2 спечели позиция, а Карт 1 загуби позиция и/или отпадне, или Карт 1 претърпи повреди, поради които загуби позиция/позиции и отпадне до края на съответната обиколка - пилотът на Карт 2 се наказва с 5 места в класирането за съответния манш/Heat.

Чл.44.4. Избутване

В случай когато Карт 1 целенасочено избира траектория към края на пистата, принуждавайки Карт 2 да промени своята траектория за да избегне сблъсък и да напусне частично или изцяло очертанията на пистата (включително кербовете), независимо дали е настъпил сблъсък или не. За да бъде на лице тази ситуация, трябва Карт 2 да бъде **в или по-напред от позиция за атака** (чл.44.1.5.) на Карт 1 – фиг. 12

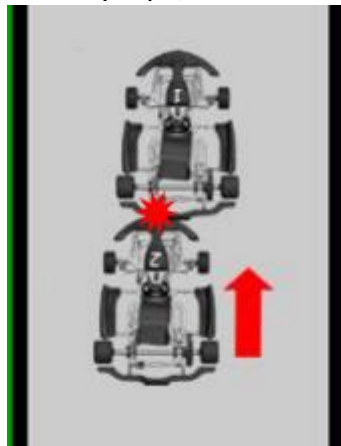


Фиг. 12

- Ако в следствие на такава маневра настъпи удар, но не е настъпила промяна на местата – пилотът на Карт 1 се наказва с 10 сек.
- Ако в следствие на такава маневра настъпи удар и Карт 1 спечели позиция, а Карт 2 загуби позиция и/или отпадне, или Карт 2 претърпи повреди, поради които загуби позиция/позиции и отпадне до края на съответната обиколка - пилотът на Карт 1 се наказва с 5 места в класирането за съответния манш/Heat.

Чл.44.5. Удар отзад

В случай когато Карт 2 докосне задницата на Карт 1. Няма значение силата или причината на удара (оценяват се последствията от удара, не самият удар) – фиг. 13

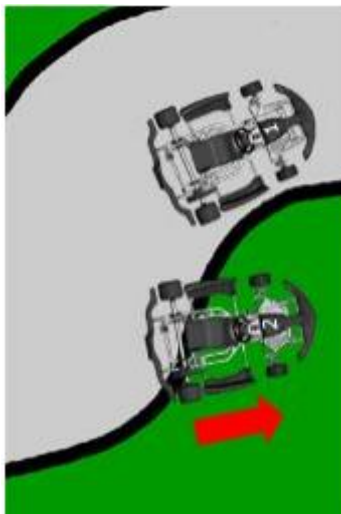


Фиг. 13

- Ако Карт 2 не спечели позиция от този удар, пилотът на Карт 2 се наказва с предупреждение за неспортсменско поведение (не отменя наказания за „потънал“ преден спойлер)
- Ако Карт 2 спечели позиция и не върне позицията в рамките на съответната обиколка и/или Карт 1 загуби позиция и/или отпадне, или Карт 1 претърпи повреди, поради които загуби позиция/позиции и отпадне до края на съответната обиколка - пилотът на Карт 2 се наказва с 5 места в класирането за съответния манш/Heat (не отменя наказания за „потънал“ преден спойлер).

Чл.44.6. Съкращаване на трасето

В случай когато Карт 2 напусне изцяло пистата и се върне на пистата на различно място, от това от което е напуснал пистата. Няма значение причината, поради която Карт 2 е напуснал пистата – фиг. 14

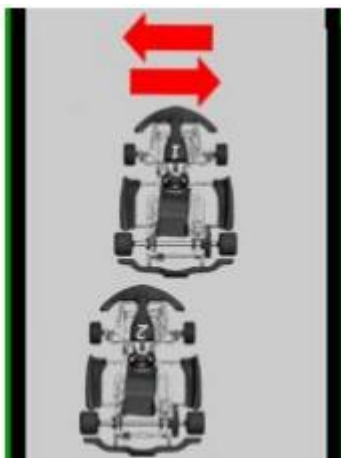


Фиг. 14

- Ако Карт 2 не спечели позиция, която да бъде върната, или не спечели предимство във времето за обиколка, пилотът на Карт 2 се наказва с предупреждение за неспортсменско поведение
- Ако Карт 2 спечели позиция, която не бъде върната или спечели предимство във времето на обиколка и/или Карт 1 или който и да е друг Карт бъде застрашен от връщането на трасето на Карт 2 и/или Карт 1 или който и да е друг Карт претърпи загуба на позиция или отпадане от връщането на трасето на Карт 2 - пилотът на Карт 2 се наказва с 5 места в класирането за съответния манш/Heat.

Чл.44.7. Движение на зигзаг

В случай когато Карт 1 промени състезателната си линия с повече от една ширина на карта, повече от два пъти на прав участък от пистата. Независимо колко далеч назад е Карт 2 и/или дали Карт 2 е бил в позиция да може да изпревари – фиг. 15



Фиг. 15

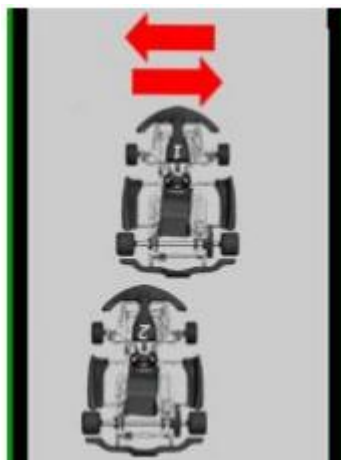
- За първо такова нарушение в рамките на един манш/Heat, пилотът на Карт 1 се наказва с предупреждение за неспортсменско поведение

- За второ такова нарушение в рамките на един манш/Heat, пилотът на Карт 1 се наказва с 5 места в класирането за съответния манш/Heat.

Чл.44.8. Защита на позицията на прав участък от пистата

В случай когато Карт 1 защитава своята позиция на прав участък от пистата и преди зоната за спиране за завоя, има право на промяна на посоката на движение веднъж, като може да използва цялата ширина на пистата – фиг. 16. Тази ситуация е на лице при положение че Карт 2 не се намира в позиция за атака на Карт 1 (чл.44.1.5.).

Всяка последваща промяна на траекторията се наказва. Докато защитава позицията си, Карт 1 няма право да напуска очертаванията на пистата без основателна причина. Връщането обратно към състезателната траектория преди завоя се счита за последващо движение и се санкционира.

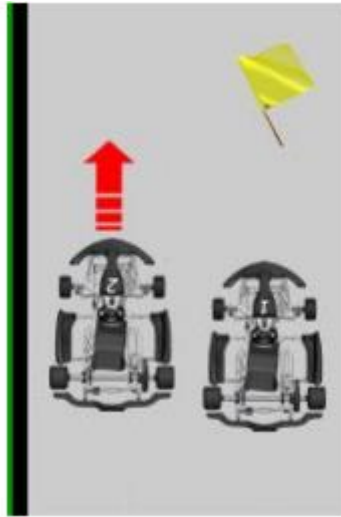


Фиг. 16

- За първо такова нарушение в рамките на един манш/Heat, пилотът на Карт 1 се наказва с предупреждение за неспортсменско поведение
- За второ такова нарушение в рамките на един манш/Heat, пилотът на Карт 1 се наказва с 10 секунди за съответния манш/Heat.

Чл.44.9. Неспазване на флагове

В случай на неспазване на флаговете подадени от на Директора на Старта и/или сигналистите по пистата. Независимо от вида флаг, който не е спазен или факта дали неспазването на съответния флаг е довело до спечелване на позиция – фиг. 17

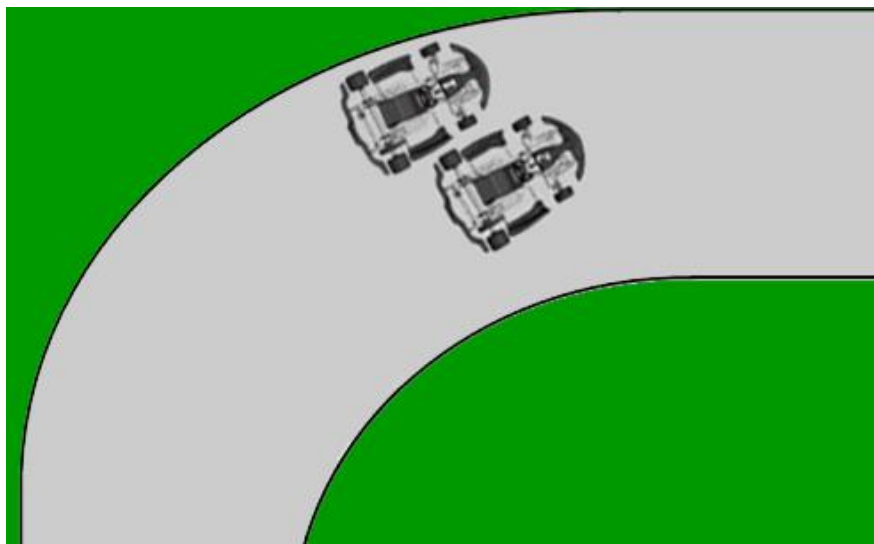


Фиг. 17

Пилотът на съответния Карт се наказва с 10 сек. или изключване от съответния манш/Heat по преценка на Директора на Старта.

- При неспазване на червен флаг, на състезателя се налага глоба в размер на 200лв.
- При неспазване на подаден черен флаг или черен флаг с оранжева точка, се налага глоба в размер на 200лв.

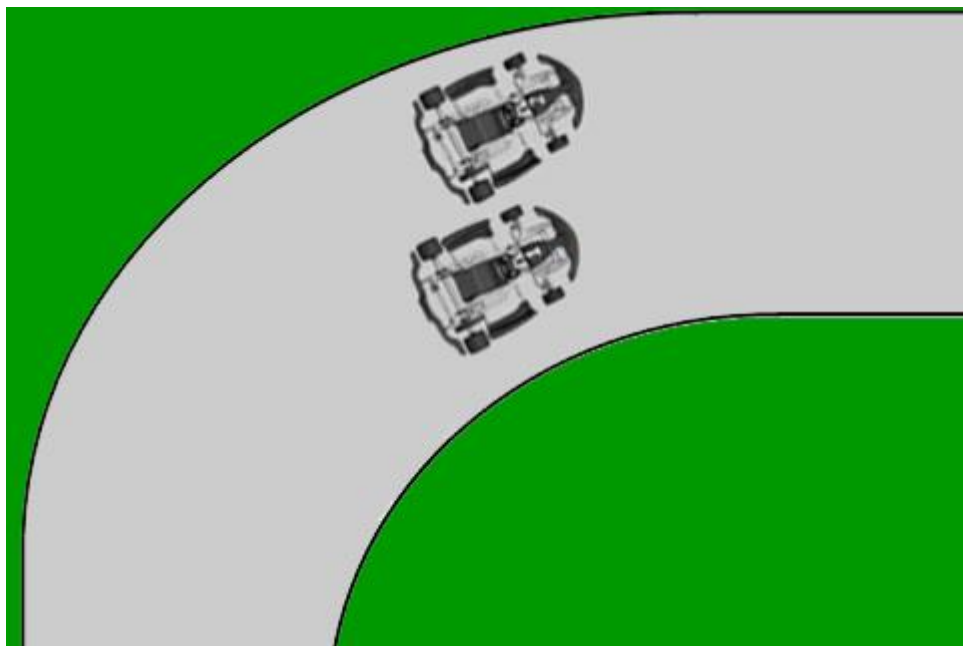
чл.44.10. В случай на успешно изпреварване (**чл.44.1.8.**) от страна на Карт 2 срещу Карт 1 от вътрешната страна на завоя, но има на лице ситуация от чл.44.1.4, чл.44.1.3, чл.44.1.2, на изхода на завоя, Карт 2 е длъжен да остави свободна до края на кривата на завоя на пистата поне една ширина на картинг. След края на кривата на завоя на пистата, влиза в сила **чл.44.1.6.** – фиг. 18.



Фиг. 18

В противен случай, влиза в сила Чл.44.4. и съответстващите наказания

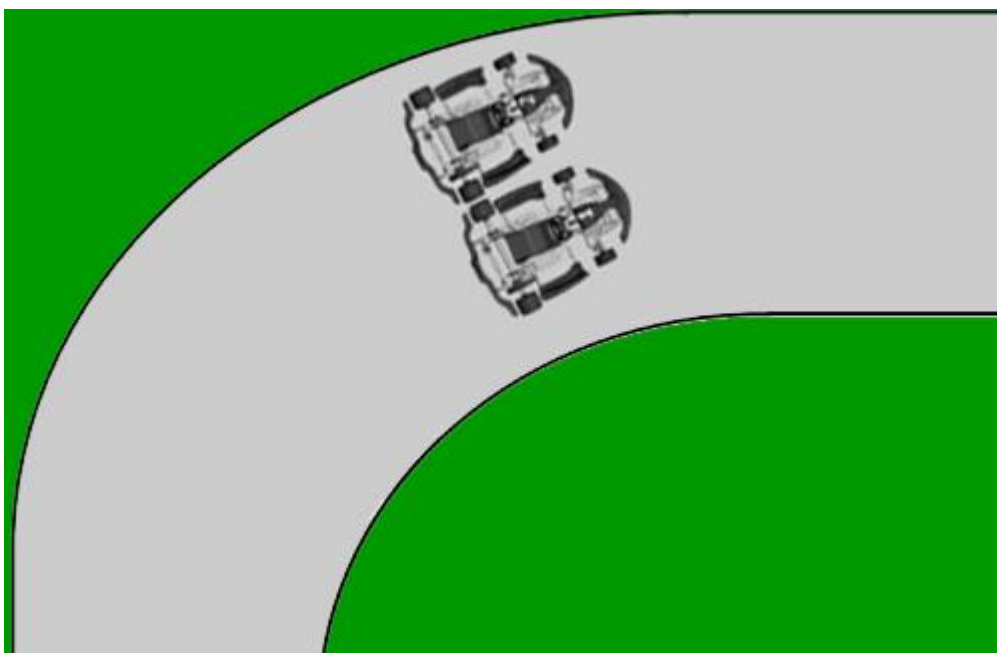
чл.44.11. В случай на успешно изпреварване (**чл.44.1.8.**) от страна на Карт 2 срещу Карт 1 от външната страна на завоя, но има на лице ситуация от чл.44.1.4, чл.44.1.3, чл.44.1.2, на изхода на завоя Карт 1 е длъжен да остави свободна на пистата поне една ширина на картинг – фиг. 19.



Фиг. 19

В противен случай, влиза в сила Чл.44.4. и съответстващите наказания

чл.44.12. В случай на успоредно движение в завоя на Карт 2 и Карт 1, отговорност на Карт 1 е на изхода на завоя да остави свободна на пистата поне една ширина на картинг – фиг. 20.



Фиг. 20

В противен случай, влиза в сила Чл.44.4. и съответстващите наказания

чл.44.13. Удар след кариран флаг

Според чл.40 от настоящия Специален Правилник след показване на карирания флаг, пилотът трябва с безопасна скорост да се яви в закрития парк. Ако по време на обиколката след показване на карирания флаг е констатирано или докладвано умишлено изчакване/забързване и умишлен контакт или удар между вече финаширали състезатели, независимо от последствията, виновният за това състезател (важат дефинициите по чл.44.3, чл.44.4, чл.44.5, чл.44.6) се наказва с дисквалификация от съответния манш.

чл.44.14. *Допълнително разглеждане на инцидент*

Въвежда се понятието „**Допълнително разглеждане на инцидент**“. Рейс-директора, Спортните комисари и/или директора на състезанието, могат да докладват всеки инцидент или подозрение за нарушаване на правилата (по време на състезателни маншове (включително Heat 1 и 2)) за допълнително разглеждане от спортните комисари. Това се обявява по време на самия манш на специално табло, което се показва на състезателите в рамките на една обиколка, както и се отбелязва в забележка към резултатите за съответния манш.

В рамките на допълнителното разглеждане, спорните комисари могат да изискват онборд камерите на състезателите от съответния манш (важи чл.15.2) и допълнителни кадри от камерите по пистата. След допълнителното разглеждане, спортните комисари могат да наложат или не наказания на участниците. Допълнителното разглеждане може да се случи на следващото заседание на Спортните комисари, но задължително до края на съответния ден, в който е обявено Допълнителното разглеждане.

Чл.45. Време между сериите

Между две серии на един и същи клас, трябва да има интервал от поне **60 мин.**

Чл.46. Описание на флаговете за сигнализация по време на тренировки и състезания.

Минималният размер на всички флагове трябва да е 70 x 60 см., освен на червените и на карираните флагове, чиито размери трябва да са поне 80 x 100 см.

Флагове използвани от Директора на старта:

Сигналите с флаговете се дават на стартовата линия от Директора или неговия заместник по следния начин:

а) Национален флаг :

Националният флаг се използва, за да се даде начало на тренировъчна сесия или състезание. В повечето случаи се използва само при определени обстоятелства, а именно когато светлините не функционират.



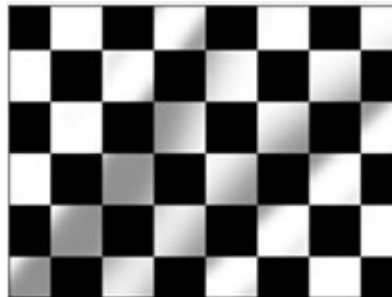
б) Червен флаг:

Ако бъде взето решение да се прекрати тренировката или състезанието, червеният флаг трябва да бъде размахан на стартовата линия. Освен това този флаг може да се използва и от Секретаря или неговия заместник с цел пистата да бъде затворена. Винаги предварително се пояснява предварително мястото на спиране.



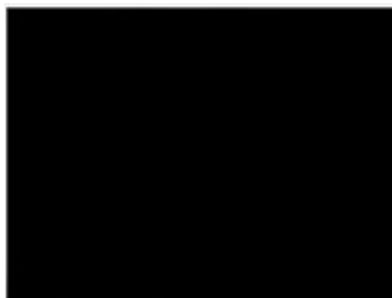
в) Черно-бял кариран флаг:

Той трябва да бъде размахан отгоре надолу и означава край на тренировъчните обиколки или състезанието.



г) Черен флаг:

Този флаг се използва, за да се сигнализира на даден пилот, че трябва да спре в бокса при следващото си приближаване до изхода на пистата. Ако пилот поради някаква причина не успее да направи това, флагът не трябва да бъде показван в продължение на повече от две последователни обиколки. Вземането на решение да бъде показан този флаг е единствено в правомощията на Директора на старта. Заинтересованият тим трябва да бъде своевременно уведомен в случай, че бъде взето такова решение.



д) Черен флаг с оранжев кръг:

Флагът се използва, за да се предупреди пилота, че са възникнали технически проблеми с неговия карт и тези проблеми биха могли да застрашат него или другите. Поради тази причина той трябва да спре в бокса в следващите две обиколки след показването на флага, за да бъде отстранена повредата, след което той отново може да се присъедини към състезанието.



е) Бяло-черен флаг, разделен диагонално:

Този флаг може да бъде показван само веднъж и означава предупреждение за съответния пилот, за когото са докладвали неспортсменско поведение.



Последните три флага („г“, „д“ и „е“) се показват неподвижно и придружени с табела, на което с цифри е изписан номерът на карта, за който се отнася сигнала. Флаговете могат да бъдат показвани и на място различно от стартовата линия, ако Директора на старта счита за нужно. Решението да се покажат последните два флага („д“ и „е“) се взема от Директора на старта, но въпреки това, може да бъде изискано и от Спортните комисари с цел да бъде наложена тази спортна санкция. Директора на старта показва последните флагове след консултация със Спортните комисари.

Флагове използвани от маршалите/сигналисти:

ж) Жълт флаг:

Това е сигнал за опасност и се показва по два начина със следните значения: Статично - намалете скоростта, не изпреварвайте и се подгответе да смените посоката. Съществува опасност по края на трасето или в някоя друга част от трасето. Развят - намалете скоростта, не изпреварвайте и се подгответе да смените посоката или да спрете. Съществува опасност, която напълно или частично блокира трасето. Жълтите флагове трябва да бъдат показвани от поста непосредствено предхождащ опасността. Изпреварването не е позволено между първия жълт флаг и зеления флаг показан след инцидента.



з) Жълт флаг с червени линии:

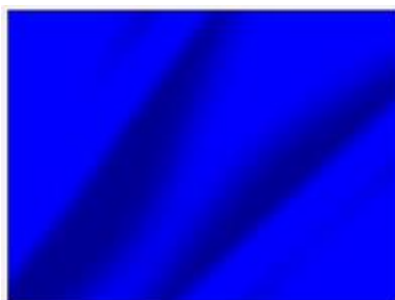


Флагът се показва неподвижен и предупреждава пилотите за влошаване на сцеплението поради разлив от масло или вода на пистата след флага. Флагът трябва да бъде показван в продължение на поне четири обиколки, освен ако пистата вече не е възвърнала предишното си нормално състояние своевременно. Не е необходимо да бъде показван зелен флаг след района на разлива.



и) Син флаг:

статичен - информация за пилот, който е застига с една обиколка; развят - информация за пилот, който е застига с една обиколка и ще бъдете изпреварен всеки момент, застигнатия пилот няма право да променя правата или траекторията на движение. При нарушение, следват санкции.



к) Бял флаг :

Този флаг се размахва, за да се покаже на пилотите, че в района на този пост има много по-бавно движещо се превозно средство.



л) Зелен флаг:

Този флаг показва, че пистата е чиста и трябва да бъде размахан от наблюдателния пункт, намиращ се непосредствено след района на инцидента, който е предизвикал показването на 1 или повече жълти флага. Освен това, ако Директора на старта сметне за необходимо, може да бъде използван и за даване на старт на тренировъчни обиколки.



XI. НАГРАДИ

Чл.47. Организаторът осигурява награди – купи, за класиралите се на първите три места, във всички серии, а за клас **MINI-BG / Promo** медали за всички останали състезатели.

X. КЛАСИРАНЕ

Чл.48. Класирането за Професионалния републиканския шампионат по картинг е индивидуално и отборно/клубно.

Чл.48.1. Индивидуално класиране

Чл.48.1.1. За индивидуално класиране за годината се взимат точките от всички кръгове, валидни за шампионата на БФК-НКС.

Чл.48.1.2. Крайно годишно класиране и Шампионска титла за даден клас се присъжда при условие, че има сформирани клас в минимум 50% от състезанията в календара. Всички останали класирали се на първо място в съответното крайно годишно класиране ще бъдат дефинирани като победители в съответния клас.

Чл.48.1.3. При равенство на точки, шампион става този, който има повече по-предни места в съответното класиране.

Чл.48.1.4. При ново равенство – от по-добрите лични постижения в последното състезание, в което състезателите са се класирали заедно. При ново равенство шампиони стават и двамата, събрали равни точки.

Чл.48.2. Отборно класиране

Чл.48.2.1. За клубно класиране се зачитат точките на най-добрите два резултата от два различни класа във всяко състезание. Награждаване за клубното класиране се извършва само за края на годината. За клубно класиране се взимат точки само от класовете, формирали клас във минимум 50% от състезанията от шампионата.

Чл.48.2.2. Състезателите с еднократен лиценз не носят точки за отборното годишно класиране.

Чл.48.2.3. Състезателите с лицензи от чужди федерации не носят точки за отборното годишно класиране.

УС на БФК-НКС си запазва правото за приемане на корективи по повод крайното индивидуално класиране, съобразени с изискванията на СИК-FIA.

XII. КОНТЕСТАЦИИ И НАКАЗАНИЯ

Чл.49. Контестации се подават до Директора на състезанието само от ръководителите на отборите в писмена форма не по-късно от 20 мин след финализиране на последния пилот в серията, а за генерално класиране – до 30 мин след обявяване на предварителните резултати. Тя се подава в съответната форма и необходимите атрибути цитирани в Регламента на СИК/FIA. Контестации за измерени съдийски времена не се приемат. Директорът докладва незабавно контестацията на спортните комисари. Разглеждането и решаването на контестациите става на заседание на спортните комисари. Директорът е длъжен да внесе сумите от всички депозирани такси за протести по банковата сметка на БФК-НКС в срок от 5 работни дни, считано от датата на подаване на протеста.

Чл.50. Сумата, придружаваща контестациите – 200 лева, се приема от Директора на състезанието или упълномощеното от него лице със съответен финансов документ. Сумата се възстановява, ако контестацията бъде уважена.

Чл.50.1. При протест, отнасящ се по технически въпрос, се разрешава присъствието на механик от отбора, срещу който е подадена контестацията. При невъзможност - организатора осигурява механик. Представител на отбора, подал контестация, може да присъства на процедурата по измерванията, без да получава информация за конкретните стойности. Решението относно контестацията се взимат на заседание на спортните комисари, след получаване на съответното становище от техническата комисия.

Чл.50.2. При констатиране на нарушения от технически характер и по решение на спортните комисари, на пилота се анулира постигнатия резултат в състезанието. При повторно нарушение постигнатият резултат отново се анулира, като пилотът се наказва с глоба в размер на 500лв.

Чл.50.3. Пилот, отказал да се яви на контролен или заключителен технически преглед се декласира от състезанието.

Чл.51. Не се допуска устно искане на обяснения от официалните длъжностни лица, както и устно подаване на контестации. Спорове, обсъждания и опити за тълкувания на работата на съдийския апарат и на други представители на ръководството на състезанието, се смятат за дисциплинарно нарушение и се наказват включително и с отстраняване от състезанието.

Чл.51.1. Запитване до спортните комисари (**само писмено**) по време на състезание, както и повдигане на даден въпрос пред УС на БФК-НКС се извършва след внесена сума от **100** лв. без същата да бъде възстановявана.



Чл.51.2. Запитване до спортните комисари (**само писмено**) по време на състезание се разглежда на първото заседание на спортните комисари.

Чл.51.3. Запитване (**само писмено**) до БФК-НКС се разглежда на първото заседание на УС.

Чл.52. Обжалване срещу решение на спортните комисари се извършва по следния ред:

Чл.52.1. В срок до един час след обявяване на решението на спортните комисари се подава писмено уведомление до спортните комисари за намерението да се обжалва това решение пред спортния трибунал.

Чл.52.2. От момента на уведомлението в срок до 96 часа от уведомяването на спортните комисари за намерението си за обжалване, протестиращият е длъжен да депозира жалба до управата на БФК-НКС и да внесе такса от 1000 лв. При неизпълнение на тази точка се прилага Чл.9 от Наредбата на БФК-НКС.

Чл.53. Налаганите наказания от спортните комисари са в съответствие Наредбата за организиране на състезанията по картинг в Република България

Чл.54. Всички финансови задължения към БФК-НКС се заплащат по банкова сметка:

Българска Федерация по Картинг
Банка ОББ, клон Приста,
IBAN: BG81 UBBS 8002 1071 1814 40

Таксите са за сметка на вносителя

Чл.55. По въпросите незасегнати в настоящия Специален Правилник, важи регламента на СИК-FIA за настоящата година.

Чл.56. В случай на разлика в текста на настоящия Специален правилник, публикуван в интернет, в печатните материали и/или на страницата на организатора, е валиден текста наличен на **www.bfk.bg**

НАСТОЯЩИЯ СПЕЦИАЛЕН ПРАВИЛНИК Е УТВЪРДЕН ОТ УПРАВИТЕЛНИЯ СЪВЕТ НА БФК-НКС НА ЗАСЕДАНИЕ НА 13.01.2022г. ГОДИНА И ВЛИЗА В СИЛА ОТ 14.01.2022 г.

ПРАВОТО НА ТЪЛКУВАНЕ ПРИНАДЛЕЖИ ЕДИНСТВЕНО НА УС НА БФК-НКС

БФК-НКС/2022

