

GOKART ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2003. évi ALAPKIÍRÁSA



A második fejezetet,
a CIK 2002-es évkönyvéből fordította:
Dobránszki Tamás

Lektorálta:
a Gokart Bizottság által létrehozott,
Szabályalkotó Bizottság

Tagjai:
Bolgár Iván, Guba István,
Herczeg Lajos, Bakos László,
Kálmán Péter, Oláh Gyárfás,
Ifj. Oláh Gyárfás, Nagy Sándor

Készítette: a Gokart Szakág
Jóváhagyta: az MNASZ Intéző Bizottság
Kiadja: az MNASZ Titkárság

TARTALOMJEGYZÉK

I. FEJEZET	5
1. MAGYARORSZÁGI GOKARTVERSENYEK ÁLTALÁNOS FELTÉTELEI	5
1.1.....	5
1.2 GOKART SPORT SZERVEZETEI	5
1.3. HIVATALOS SZEMÉLYEK	5
1.4. HIVATALOS SZEMÉLYEK JOGAI ÉS KÖTELESSÉGEI.....	5
1.4.1. Sportfelügyelő	5
1.4.2. Versenyigazgató	5
1.4.3. Versenyvezető (indítóbíró).....	6
1.4.4. Általános részvételi feltételek.....	6
1.5 ÁLTALÁNOS VERSENYRENDEZÉSI ELŐÍRÁSOK.....	6
1.6. MÉDIA JOGOK.....	6
1.7. RENDEZŐ ÁLTAL ELŐÍRT REKLÁM.....	6
1.8. VAGYONI ÉRTÉKŰ JOGOK HASZNOSÍTÁSÁNAK SZABÁLYAI.....	6
2. VERSENY KIÍRÁS	6
2.1 VERSENYKIÍRÁS TARTALMAZZA.....	6
3. LICENCEK	6
3.1. VERSENYZŐI IGAZOLVÁNY (LICENC).....	6
3.2. NEVEZŐI LICENC.....	7
3.3. RENDEZŐI LICENC	7
3.4. EGYÉB ELŐÍRÁSOK	7
3.5. VERSENYZŐI LICENC FOKOZATOK.....	7
3.6. NEMZETKÖZI MINŐSÍTÉSŰ LICENC.....	7
3.6.1 «INT. A» licenc.....	7
3.6.2. «INT. B» licenc.....	7
3.6.3. «INT. C» Junior licenc.....	7
3.6.4. «INT. C» Senior licenc.....	7
3.7. NEMZETI LICENC.....	8
3.7.1. «Kadett» licenc.....	8
3.7.2. «Egyszeri » licenc EÜ könyv nélkül	8
3.8. BAJNOKSÁG KIÍRÁSA.....	8
3.8.1. I. osztályú bajnokság.....	8
3.8.2. II. osztályú bajnokság.....	8
3.8.3. Utánpótlás Bajnokság.....	8
3.8.4. MNASZ Kupa.....	8
3.8.5. Csapatbajnokság.....	8
3.9. AZ OGB I., II., OSZTÁLYÚ, IFJÚSÁGI, UTÁNPÓTLÁS VERSENYEIRE NEVEZHETŐ VERSENYZŐK.	8
4. OGB VERSENYEIN FELHASZNÁLHATÓ GOKARTOK, FELSZERELÉSEK	8
4.1. VERSENYZŐK FELSZERELÉSE.....	8
4.2. GOKARTOK	9

4.2.1. Általános előírások	9
4.2.2. Gumiabroncs	9
4.2.3. Gumihasználati szabályok	9
4.2.4. Üzemanyag	9
4.2.5. Üzemanyag mintavétel	9
4.2.6. Karosszéria elemek	9
4.2.7. Azonosítás és ellenőrzés	9
4.2.8. A kategóriák meghatározásai	10
4.3. ZAJ	13
4.3.1. Decibel ellenőrzés	13
4.3.2. A zajmérésre vonatkozó előírások	13
5. PÁLYAELOÍRÁSOK	13
5.1. ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZABÁLYOK	13
5.2. EDZÉS	13
5.3. PARC FERMÉ (ZÁRT PARKOLÓ)	14
5.4. PÁLYÁRA TÖRTÉNŐ BELÉPÉS	14
5.5. KÖRNYEZETRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK	14
5.6. PÁLYA LICENC	14
5.7. TECHNIKAI ÉS BIZTONSÁGI FELTÉTELEK	14
5.7.1.	14
5.7.2. Beléptető rendszer	14
6. NEVEZÉS	14
6.1. EGYÉNI NEVEZÉS	14
6.2. NEVEZÉSI DÍJ	14
6.3. CSAPATNEVEZÉS	14
7. ADMINISZTRATÍV ÉS TECHNIKAI ÁTVÉTEL	14
7.1. LEBONYOLÍTÁS RENDJE	14
7.2. ADMINISZTRATÍV ÁTVÉTEL ALAKMÁVAL ELLENŐRIZENDŐ DOKUMENTUMOK	15
7.3. TECHNIKAI GÉPÁTVÉTEL ÉS ADMINISZTRATÍV ELLENŐRZÉS	15
7.4. GÉPÁTVÉTEL	15
8. VERSENYFUTAMOK, SZABAD ÉS MÉRT EDZÉSEK	15
8.1. RÉSZVÉTELI FELTÉTELEK	15
8.2. SZABADEDZÉS	15
8.3. IDŐMÉRÉS (MÉRT EDZÉS)	15
8.4. MÉRLEGELÉS	16
8.5. VERSENYZŐI ELIGAZÍTÁS (BRIEFING)	16
8.5.1. Utasítások és versenyzők tájékoztatása	16
8.6. VERSENYFUTAMOK	16
8.6.1. Futamok összevonása	16
8.6.2. Reményfutamok	16
8.6.3. A futamok távolsága	16
8.7. A VERSENYEK RAJTSORRENDJE	16
8.8. RAJT ÉS ZÁSZLÓJELZÉSEK	17
8.8.1. Rajtpozíció	17
8.8.2. Általános rajtszabályok	17
8.8.3. Állórajt	17
8.8.4. Gördülőrajt	17
8.8.5. Rajt lebonyolítása	18
8.8.6. Cél	18
8.8.7. Incidensek	18
8.10. VERSENY VAGY EDZÉS LEÁLLÍTÁSA	19
8.11. VERSENY ÚJRAINDÍTÁSA	19
8.12. VERSENY FUTAMOK ÉRTÉKELÉSE	19
8.12.1. Futamok eredménye	19
8.12.2. Versenyfutamok eredménye	19
8.13. CSAPATVERSENY ÉRTÉKELÉSE	20
8.14. BAJNOKI VERSENYEK DÍJAZÁSA	20
9. AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG ÉVES ÉRTÉKELÉSE	20
9.1. EGYÉNI ÉRTÉKELÉS	20
9.2. CSAPATBAJNOKSÁG ÉRTÉKELÉSE	20
9.3. ÉVES BAJNOKSÁG DÍJAZÁSA	21
9.4. DOKUMENTUMOK, HATÁRIDŐK	21
10. VERSENYZŐKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK	21
11. BÜNTETÉSEK	21
11.1. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK	21
11.2. SZAKÁGI BÜNTETÉSEK ALKALMAZÁSA	22
11.3. VERSENY RENDEZŐIRE KISZABHATÓ BÜNTETÉSEK	22
11.4. VERSENYZŐKRE KISZABHATÓ BÜNTETÉSEK	22
12. ÓVÁSOK, FELLEBBEZÉSEK	22
12.1. ÓVÁSOK RENDJE	22
12.2. TECHNIKAI ÓVÁS	22

12.3. FELLEBBEZÉS.....	22
12.4. ÓVÁSI DÍJAK.....	22
13. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK.....	22
II. FEJEZET.....	23
1. ÁLTALÁNOS ELNEVEZÉSEK ÉS MEGHATÁROZÁSOK.....	23
1.1. GOKART MEGHATÁROZÁSA.....	23
1.2. ADATGYŰJTÉS.....	23
1.3. TELEMETRIA.....	23
1.4. HOMOLOGIZÁCIÓ.....	23
1.5. HOMOLOGIZÁCIÓS OKMÁNY.....	23
1.6. HOMOLOGIZÁCIÓS FORMANYOMTATVÁNYOK.....	23
1.7. MECHANIKUS ALKATRÉSZEK.....	23
1.8. EREDETI VAGY SZÉRIA ALKATRÉSZEK.....	23
1.9. KOMPOZIT.....	23
1.10. MAXIMUM.....	23
1.11. MINIMUM.....	23
1.12. ALVÁZ.....	23
1.12.1. ALVÁZKERET.....	23
1.13. MOTOR.....	23
1.13.1. Hengerűrtartalom (V).....	23
1.13.2. Csatornák.....	24
1.13.3. Beömlő illetve kiömlőnyílás.....	24
1.13.4. Fojtószelep.....	24
1.14. HŰTŐ.....	24
1.15. ÜZEMANYAGTARTÁLY.....	24
1.16. KERÉK.....	24
2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK.....	24
2.1.....	24
2.2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK ALKALMAZÁSA.....	24
2.3. A NEVEZŐ FELELŐSÉGE.....	24
2.4. MÓDOSÍTÁSOK.....	24
2.5. ALKATRÉSZEK, ANYAGOK BESZERELÉSE.....	24
3. GOKART FELÉPÍTÉSE.....	24
3.1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK.....	24
4. ALVÁZ.....	24
4.1. AZ ALVÁZ ALKATRÉSZEINEK LEÍRÁSA.....	24
4.2. MÓDOSÍTÁSOK ÉS AZONOSÍTÁS.....	24
4.3. ALVÁZKERET.....	24
4.3.1. Funkciói.....	24
4.3.2. Leírása.....	25
4.3.3. Követelmények.....	25
4.3.4. Anyaga.....	25
4.4. AZ ALVÁZ FŐBB RÉSZEI.....	25
4.4.1. Funkciói.....	25
4.4.2. Leírás (1.sz. technikai ábra).....	25
4.4.3. Követelmények.....	25
4.5. AZ ALVÁZ KIEGÉSZÍTŐ ALKATRÉSZEI.....	25
4.5.1. Meghatározás.....	25
4.5.2. Leírása a rögzítéseknek.....	25
4.5.3. Követelmények.....	26
4.5.4. Méretek és tömegek.....	26
4.5.4.1. Technikai specifikációk.....	26
4.5.4.2. Tömeg.....	26
4.5.4.3. Ballaszt (pótsúly).....	26
4.5.5. Lökharító.....	26
4.5.6. Padlólemez.....	26
4.5.7. Karosszéria.....	26
4.5.7.1. Definíció.....	26
4.5.7.2. Karosszéria.....	26
4.5.7.3. Anyaga.....	26
4.5.7.4. Oldalpanelek.....	26
4.5.7.5. Első panel.....	27
4.5.7.6. Rögzítés.....	27
4.5.7.7. Rajtszámok.....	27
4.5.7.8.....	27
4.5.7.9. Első légtերelő.....	27
4.5.7.10. Kivágások.....	27
5. ERŐÁTVITEL.....	27
6. HAJTÓLÁNC / HAJTÓSÍJ / VÉDŐ.....	27
7. FELFÜGGESZTÉS.....	27

8. FÉK	27
9. KORMÁNYZÁS	27
10. ÜLÉSEK	27
11. PEDÁLOK	27
12. GÁZPEDÁL	27
13. MOTOR	27
13.1. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK	27
13.2 HENGEREK	28
13.3. VÍZHŰTÉS	28
13.4. VÍZPUMPA	28
13.5. KARBURÁTOR	28
13.6. GYÚJTÁS	28
14. SZÍVÁSZAJCSÖKKENTŐ	28
15. KIPUFOGÓ	28
16. ZAJ	28
16.1. DECIBEL ELLENŐRZÉS	28
16.2. A ZAJMÉRÉSRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK	28
17. ÜZEMANYAGTARTÁLY	28
18. ÜZEMANYAG	28
18.1. HASZNÁLANDÓ ÜZEMANYAG	28
18.1.2 Az üzemanyag összetétele	28
18.1.3 A kétütemű motoroknál használt keverék	28
18.2. KENŐANYAG	28
18.2.1 Kenőanyag karakterisztikák	28
18.3. LEVEGŐ	29
19. KERÉK: TÁRCSA + GUMIABRONCS	29
19.1. KERÉKTÁRCSÁK	29
19.2. GUMIABRONCS	29
19.3. GUMIABRONCS ELHASZNÁLÓDÁSI MUTATÓJA	29
20. MOTORINDÍTÁS	29
21. RAJTSZÁMOK	29
22. AZONOSÍTÁS ÉS ELLENŐRZÉS	29
23. IDŐMÉRŐ BERENDEZÉSEK ÉS TELEMETRIA	30
23.1. ELEKTRONIKUS IDŐMÉRÉS ÉS KÖRSZÁMLÁLÁS	30
23.2. TELEMETRIA (KÉTOLDALÚ KAPCSOLAT)	30
23.3. ADATGYŰJTÉS	30
23.4. RÁDIÓ	30
24. AKKUMULÁTOR	30
25. BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK	30
26. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	31
26.1. ALVÁZ	31
26.2. MOTOR	31
MELLÉKLETEK	Külön file-okban!

I. FEJEZET

1. MAGYARORSZÁGI GOKARTVERSENYEK ÁLTALÁNOS FELTÉTELEI

1.1

Magyar Nemzeti Autósport Szövetség (továbbiakban: MNASZ) szabályai szerint a Magyar Köztársaság területén gokart versenyt megrendezni és lebonyolítani, valamint ilyeneken részt venni, csak az alábbiakban meghatározott szabályok, előírások szerint lehet.

- **NEMZETKÖZI KARTING SZABÁLYOK (INTERNATIONAL KARTING REGULATIONS) 2003. Általános szabályi (4. fejezet) és Műszaki Szabályok (6. fejezet)**
- **FIA NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK, H,L,O FÜGGELÉKEK**
- **MNASZ ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI 2003**
- **GOKART ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2003. ÉVI ALAPKIÍRÁSA**
- **MNASZ ÁLTAL JÓVÁHAGYOTT VERSENYKIÍRÁS, A VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁS(OK)**
- **MNASZ HIVATALOS KÖZLEMÉNYEIBEN KÖZZÉ TETT UTASÍTÁSOK.**

1.2 Gokart sport szervezetei

A gokart sport legfelsőbb nemzetközi szervezete a Nemzetközi Gokart Bizottság (**COMMISSION INTERNATIONALE DE KARTING**) továbbiakban: CIK-FIA, mely az FIA egyik, a gokart sport irányításával, fejlesztésével és sporthatósági jogkörrel felruházott bizottsága. A CIK- FIA feladatát az Nemzetközi Autós Szövetség (Federation Internationale de l' Automobile) továbbiakban FIA szabályai szerint látja el.

A **MAGYAR NEMZETI AUTÓSSPORT SZÖVETSÉG** a Magyar Köztársaság területén az ASN (az ország területén a legfelsőbb és kizárólagos sporthatóság) szerepét tölti be.

Magyarország területén a gokart sport felügyeletét és irányítását kizárólag az MNASZ jogosult ellátni. A Szövetség tagjainak jogait és kötelezettségeit az MNASZ Alapszabálya tartalmazza. Az ország területén rendezett bajnokságokon és versenyeken, melyekben gokart indul, a fent említett szervezetek szabályzatai és előírásai kötelező érvényűek. Minden ilyen rendezvényt az MNASZ az adott évre érvényes, hivatalos versenynaptárban tüntet fel és hoz nyilvánosságra.

A gokart sport működtetéséből adódó gyakorlati teendők ellátását a választott szakág vezető irányításával a szakági bizottság, továbbiakban Gokart Bizottság (GOB) végzi.

1.3. Hivatalos személyek

Az alábbiakban felsoroltak hivatalos személynek minősülnek és egy adott rendezvény során független segítőket alkalmazhatnak:

- a rendezvény sportfelügyelője
- a versenyigazgató,
- a rajter (indítóbíró),
- a rendezvény titkára,
- az időmérők vezetője,
- a versenyfelelős (főrendező)
- a technikai felügyelő,
- a technikai ellenőr
- a pályaellenőrök,

1.4. Hivatalos személyek jogai és kötelességei

1.4.1.Sportfelügyelő

A rendezvényen a felügyelői feladatkör betöltésén kívül egyéb más tevékenységet nem fejthet ki. A versenyek szervezéséért és lebonyolításáért semmilyen módon nem felelős.

Funkciója alapján csak az MNASZ Intéző Bizottság felé tartozik felelősséggel. A rendezvényt követő 48 órán belül írásos jelentést kell készítenie, melyhez csatolnia kell a verseny hivatalos eredménylistáját, a benyújtott óvásokra, kizárásokra vonatkozó dokumentumokat, a felfüggesztésekre vonatkozó javaslatait, ill. a bejelentett fellebbezéseket is. Ebből a jelentésből, 1 példányt a szakág-vezetőnek, 1 példányt a MNASZ titkárságának is meg kell küldeni.

Korlátlan joga van a nemzetközi és nemzeti sportszabályzatot, valamint a versenykiírásban előírtakat betartatni. Dönt minden óvásban, melyet a versenyen benyújtottak.

Jogában áll:

- a büntetések jellegéről dönteni,
- a kiírás egyes rendelkezéseit megváltoztatni (kivételes esetben),
- pénzbüntetéseket kiróni,
- kizárásokat kimondani,
- a helyezések tekintetében változtatásokat végrehajtani,
- versenyzőnek, vagy versenygépnak a részvételét megtiltani,
- elháríthatatlan akadály, vagy biztonsági ok miatt a versenyt elhalasztani,
- a rajt- vagy célvonal helyzetét megváltoztatni.

1.4.2. Versenyigazgató

Felelős: a verseny hivatalos programjának megfelelő, és szabályos lebonyolításáért.

- Feladatai:
- A versenypálya területén - a rendezőkkel együttműködve - biztosítja a rendet és a biztonságot.
- Ellenőrzi, hogy valamennyi bíró rendelkezik a tevékenységéhez szükséges minősítéssel és igazolvánnyal.
- Meggyőződik arról, hogy valamennyi versenybíró a helyén van (hiányzás esetén tájékoztatnia kell a sportfelügyelőt).
- Összefogja és irányítja a versenybírók tevékenységét.
- Ellenőrizzeti a versenyzőket és a versenygépeket.
- Engedélyezi a futamok indítását.
- Javaslatot tesz a sportfelügyelőnek az esetleges programváltozásokról, jelenti a versenyzők által elkövetett szabálytalanságokat.
- Átveszi az óváásokat, fellebbezéseket és azokat haladéktalanul továbbítja a sportfelügyelőnek.
- Összegyűjti a rendezvény dokumentumait, jegyzőkönyveit.

1.4.3. Versenyvezető (indítóbíró)

Hazai versenyeken a versenyigazgató általános helyettese.

Feladatai:

- Eligazítja és felállítja a pályaellenőröket, ellenőrzi felszerelésüket.
- Ellenőrzi a pálya biztonsági és egyéb felszereléseit.
- A versenyigazgatóval együttműködve gondoskodik a rendezvény időrendjének betartásáról.
- A rendezvény időtartama alatt felügyeli a pályán történő eseményeket.
- Elindítja, ill. leintí az edzéseket és a versenyfutamokat.
- Dönt a rajtnál, ill. a futamok során elkövetett szabálytalanságok kérdésében.
- Összegyűjti és továbbítja a pályaellenőrök jelentéseit a versenyigazgató felé.
- Az indítóbíró a rajteljárás időtartama alatt — a rajtjelzés megadásáig — kizárólagosan gyakorolja a versenyigazgató jogait.

A versenyen közreműködő további hivatalos személyek jogaira és kötelességeire vonatkozó és ezen alap kiírásban nem rögzített egyéb szabályokat a Nemzetközi Sportkódex ill. az MNASZ Sportbírók Általános Működési Kódexe tartalmazza. (Lásd FIA Nemzetközi Sportkódex X. fejezetét!)

1.4.4. Általános részvételi feltételek

A versenyeken a résztvevő versenyzőknek az alábbiakkal kell rendelkezniük:

- a. FIA előírásoknak megfelelő versenyzői igazolvány (licenc),
- b. FIA előírásoknak megfelelő Nemzetközi Balesetellenőrzési Lap, (EÜ. Könyv)
- c. a sportszabályok átfogó ismerete (minimum vizsga),
- d. NS Versenyengedély.

1.5 Általános versenyrendezési előírások

Országos gokart bajnokság kereteibe tartozó versenyt, az MNASZ vonatkozó feltételeinek megfelelő szervezet rendezhet. A rendezési szándékot az MNASZ Általános Szabályai IV. fejezet 1. és 2. pontjai szerint kell a szakág vezetőnek benyújtani.

A bejelentett versenyek jóváhagyása az MNASZ Általános Szabályai IV. fejezet 3. pont szerint.

1.6. Média jogok

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség által kiírt bajnokságok, kupák és trófeák valamennyi eseményén, - és ezen események keretében zajló bármely betétprogramokon - a nyilvános bemutatásra, illetve kereskedelmi értékesítésre szolgáló mozgófilm, videó és televíziós felvételek készítésének, valamint ezeken a rendezvényeken készített sportfotók közzétételének és értékesítésének joga az ide vonatkozó mindenkor érvényes CIK-FIA előírások figyelembe vétele mellett, egyedül és kizárólag a Magyar Nemzeti Autósport Szövetséget illeti.

Ezek az eseményeken, - és ezen események keretében zajló betétprogramokon - nyilvános bemutatásra, illetve kereskedelmi értékesítésre szolgáló mozgófilm, videó és televíziós felvételek, valamint sportfotók készítésére engedélyt csak az MNASZ, vagy az általa megjelölt és felhatalmazott szervezet adhat ki.

1.7. Rendező által előírt reklám

A verseny rendezőjének jogában áll az egységes reklámok viselését előírni. Az előírt reklámok mérete nem haladhatja meg a 300 X 60 mm-t. A rajtszámotablán csak a rendező által előírt, legfeljebb 200 X 40 mm-es reklám helyezhető el. A kötelező reklámok viselése megváltható, mely összeg nem lehet több mint a nevezési díj ötszöröse. A pontos összeget a versenykiírásban kell meghatározni.

1.8. Vagyon értékű jogok hasznosításának szabályai

Lásd: MNASZ Általános Szabályai, II. Fejezet 7. pont.

2. VERSENY KIÍRÁS

A verseny kiírást 45 nappal a rendezvény előtt az vonatkozó szabályok szerint jóvá kell hagyatni, és legalább 30 nappal az esemény előtt el kell küldeni :

- az összes gokart nevezői licenccel rendelkező MNASZ tag részére
- MNASZ titkárságra 2 példányban
- Sportbírói Bizottság vezetője részére, MNASZ címen
- Sportfelügyelői Bizottság vezetője részére, MNASZ címen
- Felügyelő Testület tagjai saját címen
- Versenyigazgató saját címen
- Technikai Felügyelő saját címen

2.1 Versenykiírás tartalmazza

- a rendező megnevezését és adatait,
- a verseny adatait (státusza, helyszíne, időpontja, stb.),
- a versenypálya adatait,
- a hivatalos személyek nevét,
- az üzemanyag használatával kapcsolatos előírásokat
- a nevezés és lebonyolítás menetét
- az értékelés, a díjazás módját
- az esetleges záradékokat.
- a mindenkor használatos időtervet, melytől eltérést csak a szakág vezető engedélyezhet

3. Licenck

3.1. Versenyzői igazolvány (licenc)

- A licenc kiadásának általános feltételei:
- A versenyzői előírásainak megfelelő életkor. Az életkor meghatározásakor a tárgyévben betöltött életkort kell figyelembe venni. Indokolt esetben, kordedvezmény kérhető a GOB-tól.
- Kiskorú versenyzőknek írásos szülői ill. gondozói hozzájárulás;
- Nevezői licenccel rendelkező egyesületi tagság;
- Egészségügyi alkalmasságot igazoló érvényes sport orvosi igazolás;
- MNASZ által előírt biztosítások befizetése;
- MNASZ által előírt díjak befizetése.

3.2. Nevezői licenc

Kiállítható minden olyan egyesület, klub, vagy más jogi személy részére, amely MNASZ tagsággal rendelkezik és a hazai rendezvényeken (kivéve nemzetközi) versenyzőt kíván indítani.

3.3. Rendezői licenc

Kiállítható minden olyan egyesület, klub, részére, amely MNASZ tagsággal rendelkezik. A kérelmezőnek meg kell felelnie a hatályos törvényi előírásoknak, valamint az MNASZ és az FIA szabályzatoknak. A licenc iránti kérelmet az MNASZ Titkárságához kell benyújtani. A GOB a kérelem elbírálását követően minden esetben köteles értesíteni a kérelmezőt az eljárás eredményéről.

3.4. Egyéb előírások

A versenyzői ill. nevezői licenc a kiállítás évében december 31.-ig érvényes.

A versenyző rajtszámát a szakág vezetése határozza meg a megelőző év bajnoki végeredményének figyelembe vételével. A kiadott rajtszám személyre szól és egy évig érvényes. Az év során kiadott rajtszámokról nyilvántartást kell vezetni. Géposztály váltáskor új számot kell kiadni. Az egyszer már kibocsátott rajtszám év közben más személyre nem ruházható át.

Az egyes korosztályos kategóriák versenyzőjének nincs lehetősége alacsonyabb osztályba történő visszalépésre.

MNASZ licenc birtokosának a versenynaptárban nem szereplő rendezvényen vagy versenyen nincs jogában részt venni.

MNASZ engedélye nélkül rendezett versenyen való részvétel, vagy a licenccel való bárminemű visszaélés a licenc bevonásával járhat. (Lásd: MNASZ Tiltott versenyekre vonatkozó szabályzását.)

3.5. Versenyzői licenc fokozatok

Az MNASZ Elnöksége által kiírt országos banokságban, csak az alábbiakban felsorolt típusú, érvényes licenccel rendelkező versenyző vehet részt. A licenceket az MNASZ a versenyző kérelmére állítja ki.

A licenc kérelemhez csatolni kell a licenc fokozat jogosságát alátámasztó eredmény listák másolatát. Amennyiben a kérelmező nem rendelkezik a kérelem tárgyát képező licenc fokozat kiadásához előírt eredményekkel, feltételekkel, akkor a licenckérelmet méltányossági kérelemmel és indoklással kell benyújtani. A GOB ezen kérelem(ek) felülvizsgálatát követően dönt a licenc megadásáról, illetve a kérelem elutasításáról.

Az első alkalommal licencet kérelmezők kötelesek minimum vizsga alkalmával igazolni a szabályok ismeretét.

A licencen fel kell tüntetni a versenyző kategóriáját rajt számát.

Lehetőség van a minősítési feltételek megléte esetén több kategóriára is licencet kérni.

3.6. Nemzetközi minősítésű licenc

3.6.1 «INT. A» licenc

Jogosít:

A CIK-FIA által kiírt bajnokságok eseményein való részvételre ahová az A licenc az előírás;

- a nemzetközi versenynaptárba bejelentett hazai és nemzetközi eseményeken való részvételre;
- az összes MNASZ által jóváhagyott és a zóna országok, nemzetközi versenynaptárában szereplő, versenyen való részvételre.

Kiállítható:

15. életévét betöltött versenyző részére, aki a kérelem benyújtásának napját megelőző évben az alábbi eredményekkel rendelkezik:

CIK-FIA által kiírt eseményre (nem sorozat verseny) nevezett versenyzők létszámát alapul véve legalább a mezőny 33 %-nak megfelelő helyezést ért el, vagy

CIK-FIA esemény (sorozat verseny) pontszerző helyezést ért el, vagy

három, a nemzetközi versenynaptárban szereplő eseményen a kérelmező az 1-5. helyezést érte el.

3.6.2. «INT. B» licenc

Jogosít:

A CIK-FIA által kiírt bajnokságok eseményein való részvételre, ahol a CIK FIA az Int.B licenc megléte indulási feltétel:

- a nemzetközi versenynaptárba bejelentett hazai és nemzetközi eseményeken való részvételre;
- az összes MNASZ által jóváhagyott és a zóna országok, nemzetközi versenynaptárában szereplő, versenyen való részvételre.

Kiállítható:

15. életévét betöltött versenyző részére, aki a kérelem benyújtásának napját megelőző 2 évben az alábbi eredményekkel rendelkezik:

A Zóna bajnokság futamain, vagy a nemzetközi versenynaptárban szereplő eseményen a kérelmező az 1-6 helyezést ért el vagy, 2002-es Gokart Országos Bajnokságban ármelyik nemzetközi kategóriákban 1-6 helyezést ért el.

3.6.3. «INT. C» Junior licenc

Jogosít:

A CIK-FIA által az Intercontinental A Junior kategória részére kiírt bajnokságok eseményein való részvételre;

A nemzetközi versenynaptárba bejelentett hazai és nemzetközi eseményeken való részvételre;

az összes MNASZ által jóváhagyott és a zóna országok ,nemzetközi versenynaptárában szereplő junior versenyen való részvételre.

Kiállítható:

Az Intercontinental A Junior géposztály 13-15 éves versenyzői részére az alábbiak szerint:

A licenc kiállításának feltétele hogy versenyző betöltötte a 13.-ik életévét.

Az a versenyző, aki adott versenyévben 15.-ik életévét betöltötte a tárgy év végéig rendelkezhet ezzel a licenc fokozattal.

3.6.4. «INT. C» Senior licenc

Jogosít:

A nemzetközi versenynaptárba bejelentett hazai és nemzetközi eseményeken való részvételre;

az összes MNASZ által jóváhagyott és a zóna országok ,nemzetközi versenynaptárában szereplő, versenyen való részvételre.

Kiállítható:

15. életévét betöltött sportolók részére.

3.7. Nemzeti licenc

3.7.1. «Kadett» licenc

Jogosít:

Az összes MNASZ által jóváhagyott hazai versenyen való részvételre;
a zóna országok ,nemzetközi versenynaptárában szereplő, kadett versenyen való részvételre.

Kiállítható:

A Kadett géposztályok azon versenyzői részére akik megfelelnek a kategóriára vonatkozó feltételeknek.

3.7.2. «Egyszeri » licenc EÜ könyv nélkül

Kiállítható:

A verseny helyszínén is kiállítható az orvosi igazolás becsatolásával és az előírás szerinti díjak megfizetésével.

Kiállíthatja:

MNASZ titkárság

Jogosít:

Egyszeri alkalommal az MNASZ által jóváhagyott hazai versenyen való részvételre.

3.8. Bajnokság kiírása

Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 2003. évre, 12 futamos, I. osztályú, II. osztályú, utánpótlás és csapat Országos Gokart bajnokságot (továbbiakban OGB), és MNASZ Kupát ír ki az alábbiak szerint:

3.8.1. I. osztályú bajnokság

Résztevő kategóriák:

- Intercontinental A (ICA)
- Intercontinental C (ICC)
- Intercontinental A-Junior (ICA-J)

3.8.2. II. osztályú bajnokság

Résztevő kategóriák

- TOP 100
- K 100
- Nemzeti A (NA)

3.8.3. Utánpótlás Bajnokság

Résztevő kategóriák

- Kadett A (KA)
- Kadett B (KB)

3.8.4. MNASZ Kupa

Résztevő kategóriák:

- ECO-4

3.8.5. Csapatbajnokság

A csapatbajnokság csak a Magyarországon rendezett fordulókön kerül kiírásra.

Részvételre jogosult versenyzők:

- Magyar állampolgárságú, licences versenyzők.

3.9. AZ OGB I., II., Osztályú, Ifjúsági, Utánpótlás versenyekre nevezhető versenyzők.

- MNASZ licenccel rendelkező versenyzők.
- Nem, MNASZ licenccel rendelkező magyar állampolgárságú versenyzők
- Közép-Európai Zóna országok licences versenyzői

Nevezési jogosultsággal rendelkeznek, az OGB valamennyi versenyére, azon sportegyesületek, sportklubok, szakosztályok, akik 2003. évre érvényes MNASZ nevezői licenccel rendelkeznek. A nevező, az egyesületéhez tartozó, versenyzőket nevezheti az OGB versenyekre. A nevezett versenyzőknek rendelkezniük kell a kategóriára előírt érvényes licenccel.

A Zóna országok versenyzőinek rendelkezniük kell a licencüket kiállító ASN rajtengedélyével és kategóriára előírt érvényes licenccel.

A nem MNASZ licenccel rendelkező, magyar állampolgárságú versenyzőknek rendelkeznie kell a licenc kiállítójának rajtengedélyével, biztosítási igazolásával, és a kategóriára érvényes licenccel.

4. OGB VERSENYEIN FELHASZNÁLHATÓ GOKARTOK, FELSZERELÉSEK

4.1. Versenyzők felszerelése

Minden versenyző az alábbiakat köteles viselni a verseny során:

- ACIK-FIA előírásoknak megfelelő (FIA homolog, vagy legalább E szabványjellel ellátott) bukósisakot, zárt ruházatot, mely a karokat, lábakat is fedi. A versenyruházaton fel kell tüntetni a versenyző nevét és vércsoportját.
- A bokákat is védő magas szárú cipőt, a kezek védelmére megfelelő szilárdságú zárt kesztyűt.
- A CIK-FIA homolog versenyruha a nemzetközi osztályokban kötelező, a többinél ajánlott. (Lásd 1.sz. melléklet.)
A felszerelést a gépvételnél külön felszólítás nélkül be kell mutatni

4.2. Gokartok

4.2.1. Általános előírások

A gokartokra vonatkozó általános technikai előírásokat a Nemzetközi Karting Szabályzat tartalmazza. (6. fejezet) Minden módosítás tilos, kivéve azokat, amelyeket a jelen szabályzat engedélyez.

Egy versenyen minden versenyző összesen két, versenyzésre kész állapotú alvázat és összesen három komplett motort nevezhet. A további alkatrészek nevezése nem kötelező.

Az Intercontinental A / Junior géposztályban (1)egy db kipufogó nevezhető, a felügyelő testület a technikai felügyelő javaslatára a kipufogó cseréjét engedélyezheti.

A rendezvényen a versenyzők kizárólag a nevezési lapjukon feltüntetett és a gépátvétel során átvett alvazakat és motorokat vehetik igénybe. A fentiekben fel nem sorolt alkatrészek, a verseny során, szabadon használhatók. Egy versenyző a futam alatt, a rajtelőkészítő hely lezárásától a zárt parkoló feloldásáig terjedő időben csak egy versenygépet használhat.

4.2.2. Gumiabroncs

A gumiabroncsra a Nemzetközi Karting Szabályzat előírásai vonatkoznak. A szabályzatban előírt méretektől való eltérés tilos. (Lásd 2.sz. melléklet.)

4.2.3. Gumihasználási szabályok

Egy fordulóban (2)kettő futamon 5 db száraz (slick) illetve vizes (wet) gumiabroncs használható.

Amikor a versenyigazgató esősnek nyilvánítja a versenyt, a versenyző dönti el, hogy milyen gumival versenyez.

A kerekek átszerelésére, valamint a futómű beállítására legalább 30 percet kell biztosítani. A szerelést semmilyen körülmények között nem lehet a pályán végezni. A gokarton az esős és a száraz abroncsok egyidejű használata tilos. Időmérés során, száraz időben, tilos az esős abroncsok használata.

4.2.4. Üzemanyag

Az OGB futamain csak kereskedelmi forgalomban kapható 98-as oktán számú ólommentes üzemanyagot lehet használni. Az egyes fordulók versenykiírásában a rendező jogosult az alkalmazható üzemanyag kiszolgáló helyének kijelölésére. Ebben az esetben minden résztvevő köteles a kijelölt üzemanyagkútnál beszerezni a versenyen általa felhasználandó üzemanyagot. A benzinhez keverhető engedélyezett olajok listáját lásd a 3. sz. mellékleten.

Az üzemanyag vezetéküket megfelelően biztosítani kell, hogy szivárgási veszély ne léphessen fel. Az üzemanyagtartály szellőztetése ill. bármely túlfolyó kialakítása csak zárt edénybe vezetve alakítható ki.

4.2.5. Üzemanyag mintavétel

Minden esetben, az üzemanyagtankban minimum 3 liter – kivéve KA, KB - üzemagnak kell lenni, amennyiben a mintavételt azért nem lehet végrehajtani, mert a szabályok szerinti mennyiség nem áll rendelkezésre a versenyző ki kell zárnai a futamból.

A verseny technikai felügyelőjének jogában áll bármikor, indoklás nélkül mintát venni, a használt üzemanyagból. A szabályok szerint levett mintát, az ASN által kiválasztott AMEI laboratóriumában kell megvizsgáltatni.. Általános szabály! A mintát közvetlenül a versenyző üzemanyagtankjából kell venni.

A mintavétel megtagadása a kizárást von maga után.

A mintavételt a verseny technikai felügyelője és, a versenyző vagy a szerelője vagy a nevező képviselője jelenlétében kell végrehajtani

A mintavételre használt tároló edényekről az ATB gondoskodik.

A tároló edényen elhelyezett címkén fel kell tüntetni a verseny megnevezését, a dátumot, a csapat nevét és/vagy a nevező nevét, a gokart rajtszámát, a minta számát. A mintákat tartalmazó tároló edényeken elhelyezett címkét a verseny technikai felügyelője, a versenyző vagy szerelője, a nevező képviselője köteles aláírásával hitelesíteni. A címke aláírása a mintavétel elfogadását jelenti. A címke aláírásának megtagadása a versenyző kizárását vonja maga után.

A hitelesített mintákat az alábbiak szerint kell kiosztani:

- egy minta a ASN,
- egy minta a nevezőnek kaució ellenében, (kaució=tárolóedény)
- egy minta a laboratóriumnak.

A technikai felügyelő utasítására, minden versenyzőzőnek meg kell adnia a versenyen használt olajok megnevezését, és a benzinhez használt keverési arányát.

4.2.6. Karosszéria elemek

Az Országos Bajnokság futamain minden osztály részére kötelező az CIK-FIA előírásoknak (rövid pályás) megfelelő karosszéria elemek használata. Az orr spoiler legfeljebb két ponton szabad rögzíteni. A nemzetközi géposztályokban a tárgyévben érvényes homologizáció szerinti karosszériaelemek használata kötelező. A CIK-FIA által előírt hátsó alsó ütköző használata a nemzeti géposztályokban is kötelező, kivéve KA, KB kategóriák. (Lásd még! II. fejezet 4.5.7.)

A mellő paneleken a rajtszámot befoglaló területnek, alapvetően síkfelületűnek kell lennie. A rajtszámot és a versenyző nevét az oldalsó paneleken fel kell tüntetni.

4.2.7. Azonosítás és ellenőrzés

A motor megjelöléséhez (plombálás) egy hengerfej csavart és a hengerfejet olyan 3 mm átmérőjű furattal kell ellátni, amelyen egy kellő hosszúságú fémhuzalt átvezetve, a plomba elhelyezhető. Amennyiben a hengerfej nem fúrható meg (pl. folyadékhűtésű motor), úgy legalább két csavart kell furattal ellátni. A kialakított jelölésnek minden esetben egyértelműen garantálnia kell a motor továbbiakban történő megbonthatatlanóságát. Az alváz ill. a motor megjelöléséhez festéket használni tilos.

Az azonosító jelzés meglétét a futam előtt, a rajtelőkészítő területén a technikai ellenőrök ellenőrzik. A plomba futam közbeni sérülését vagy elvesztését a futamot követően a mérlegelést végző technikai ellenőrnek haladéktalanul jelenteni kell.

A Technikai Felügyelő jogosult a verseny során bármelyik benevezett motort vagy alkatrészt ellenőrizni. Az ellenőrzéskor a versenyző köteles versenyzősközét bemutatni, ill. - nevezett szerelőjével a technikai felügyelő utasításai szerint megbontani.

Alvázak, motorok ellenőrzési előírásai

- A kategóriáknál meghatározott technikai feltételeket az alábbi hivatalos dokumentumok alapján kell ellenőrizni:
- a Nemzetközi Karting Szabályzat 6. fejezetében foglaltak szerint, valamint az 1998. január 1. után megjelent homologizációs okmányok szerint.
- a K 100 kategória saját készítésű alvázai esetén az MNASZ Technikai Bizottság (továbbiakban: ATB) hitelesítése, regisztrációja
- KA kategória saját készítésű alvázai esetén az MNASZ Technikai Bizottság hitelesítése, regisztrációja
- K100 kategória motorjánál, az ATB által kiadott homologizációs dokumentáció
- KA kategória motorjainál, az ATB által kiadott homologizációs dokumentáció.
- NA kategória motorjánál, az ATB által kiadott homologizációs dokumentáció
- KB. kategória motorjánál, az ATB által kiadott homologizációs dokumentáció
- ECO 4 kategória motorjára, alvázára az ATB által kiadott homologizációs dokumentáció
- az ICA Junior, ICA és ICC kategóriák esetén a gyári homologizációs lap, és a CIK-FIA, a géposztályra vonatkozó előírásai.

4.2.8. A kategóriák meghatározásai

Intercontinental A

Életkor:	15 év feletti versenyzők részére
Motor:	Vízhűtéses vagy természetes légáramlattal történő léghűtéses, sorozatgyártott, egyhengeres, rezgőszelepes szívónyílású (membrán-vezérlésű), sebváltó nélküli, a CIK-FIA által homologizált és a jelen Technikai Szabályzatnak megfelelő motor. Maximális hengerűrtartalom: 100 cm ³ Löket: minimum 48.5 mm – maximum 54.5 mm
:	Kipufogó maximum nyitó szöge 177° (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik).
Kipufogó:	A benzin levegő keveréket szállító felömlő csatornák száma: 3 (három) Motorhoz modellenként, a CIK-FIA által homologizált kipufogócső tartozik, melynek műszaki rajza a homologizációs okmányok melléklete. A kipufogó csőnek tartalmazni kell két fület a plombáláshoz, a homologizációs számot jelölni kell a kipufogón. A fém vastagsága minimum 0.75 mm, a kipufogó cső súlya nem lehet a 2000 előtt homologizált cső súlyának 90%-ánál kevesebb.
Karburátor:	CIK-FIA által homologizált pillangó szelepes, maximum 24 mm-es átmérőjű (egyéb kötelező méretekhez lásd 3-as számú technikai ábra).
Tömeg:	Minimális tömeg versenyzővel: 150 kg A versenykész gokart minimum tömege (üzemanyag nélkül): 65 kg.
Gumik:	5"-os, homologizált soft vagy medium típusú Hátsó gumiabroncs max.szélessége 215 mm. A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm. Az első gumiabroncs maximális szélessége 135 mm.

Intercontinental A-Junior

Életkor:	13-15 év közötti versenyzők részére
Motor:	Természetes légáramlattal történő léghűtéses, sorozatgyártott, egyhengeres, szívó oldalon dugattyú vezérlésű, sebváltó nélküli, a CIK-FIA által homologizált és a jelen Technikai Szabályzatnak megfelelő motor. Maximális hengerűrtartalom: 100 cm ³ Löket: minimum 46.0 mm – maximum 54.5 mm
Kipufogó:	A kipufogó maximum nyitó szögének egyeznie kell a homologizált adattal, (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik). A kipufogó nyílások húrjainak teljes szélessége nem haladhatja meg a CIK-FIA által homologizált maximális furathoz tartozó henger kerületének 22.3%-át + a nyílások közötti elválasztó(k) vastagságát. A kipufogó nyílások alakjának mértani idomszerűnek kell lenni, az oldalainak megegyezően két - kettesnek, 4 db 4 mm-es vagy annál kisebb sugárral.
Vezérlés:	Maximális szívó oldali vezérlési szögnek egyeznie kell a homologizált mérettel, (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik). A szívónyílások húrjainak teljes szélessége nem haladhatja meg a CIK-FIA által homologizált maximális furathoz tartozó henger kerületének 22.3%-át + a nyílások közötti elválasztó(k) vastagságát
Karburátor:	A CIK-FIA által homologizált pillangó szelepes, maximum 24 mm-es Venturi átmérővel. A karburátor és a motor forgattyúház nyomó csövének összekötése érdekében az üzemanyagpumpa központi részéhez egy maximum 3.25 mm-es belső átmérőjű cső köthető. A CIK-FIA szabályzatának megfelelő, 18 mm átmérőjű, 3 mm vastagságú szűkítő használata kötelező. (Lásd 8.sz. melléklet.) A szívócsőhöz történő bármilyen extra hozzákapcsolás tilos (kivéve a forgattyúház nyomó csöve és a karburátor közötti átvezető cső) A karburátort, a szűkítőt, (a közbetétet) és a henger egységet mechanikusan kell rögzíteni úgy, hogy fel és leszerelésüket csak szerszám segítségével lehessen megvalósítani. A hátsó szűkítő pereme és a henger középvonala közti távolságnak meg kell haladnia a 91 mm-t (a CIK-FIA előírásai alapján történő mérés szerint). A 91 mm-t meghatározó α (Alpha) és β (Béta) szögek módosítása tilos. A forgattyúház nyomócsőcsőnek, mely az üzemanyagpumpa működését biztosítja maximum 3.25 mm-es belső átmérővel rendelkezhet.
Kipufogó:	Motorhoz modellenként, a CIK-FIA által homologizált kipufogócső tartozik. A kipufogó csőnek tartalmazni kell két fület a plombáláshoz, a homologizációs számot jelölni kell a kipufogón. A kipufogó műszaki rajza a homologizációs okmányok melléklete. A fém vastagsága minimum 0.75 mm, a kipufogó cső súlya nem lehet a 2000 előtt homologizált cső súlyának 90%-ánál kevesebb.
Kuplung:	CIK-FIA által homologizált száraz, centrifugális tengelykapcsoló. Az indító rendszernek elektronikusnak kell lennie. A gokartnak versenykész állapotban a versenyzővel együtt vízszintes talajon maximum 5,000 f/perc határértékig önerőből el kell indulnia. A centrifugális kuplungot borító megfelelő védőburkolat (öntött alumíniumból) használata kötelező, olyan módon, hogy szabad hozzáférést biztosítson a lánchoz vagy a hajtószíjhoz.
Gumik:	5"-os, homologizált medium típusú. Hátsó gumiabroncs max.szélessége 185 mm. A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1360 mm. Az első gumiabroncs maximális szélessége 135 mm.

Tömeg: Minimum össztömeg a versenyzővel: 130 kg.
Gokart minimum tömege (üzemanyag nélkül): 60 kg.

Motor leállító kapcsoló alkalmazása kötelező. A kapcsolót olyan helyre kell helyezni, hogy a versenyző normál vezető pozíciójában elérhesse azt.

Intercontinental C

Életkor: 15 év feletti versenyzők részére

Hajtó egység a sebességváltó és a motor elkülönítése tilos. A motortömb csak 2 részre osztható (függgőlegesen vagy vízszintesen).
Motor: Egy körös víz hűtéses egy-hengeres, rezgőszelepes szívónyílású (membrán vezérlésű), a CIK-FIA által homologizált motor.

Maximális hengerűrtartalom: 125 cm³.

Rezgő szelep rögzítés:

(mérétek és leírás) részletezve a Homologizációs nyomtatványban. Szabad elhelyezés.

Karburátor: Alumínium karburátor, maximum 30 mm átmérőjű ventúri típusú porlasztó (diffusor). A 2003-as magyar Bajnokságon a Dell'Orto VSHS 30 típusú karburátort kell használni. (Lásd 11.sz. melléklet.)

A karburátor kizárólag eredeti lehet. Az alábbiak módosítása lehetséges de azok is kizárólag Dell'Orto típusúak lehetnek: -fojtószelep, tűszelep, úszó, kehelycső, fúvóka, tű készlet.

A benzinszűrőt el lehet távolítani, ellenkező esetben eredetinek kell lennie.

Sebességváltó:

CIK-FIA által homologizált (beleértve a primer áttétel). Minimum 3 maximum 6 fokozat. Az ellenőrzést egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer vagy digitális kóder segítségével történik). A fok értékeket a homologizációs lapon tizedekben és nem percekben kell megadni. A homologizációs nyomtatványon szerepelnie kell a sebességváltó gyártójának, a modell és típus megnevezésének.

Mechanikus sebességváltót kell használni. Irányítására szervót használni tilos. A váltásnál a gyújtást megszakítani tilos.

- A kipufogó maximum nyitó szöge 199⁰(a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik).

- Az égéskamra mérete: minimum 11 cm³. A kamra méretét A osztályos tized köbcentiméteres beosztású laboratóriumi bürettával kell meghatározni. Az ellenőrzéshez szükséges keveréket ólommentes benzinnél és kétütemű olajból kell előállítani. A keverési arány 1:1. Az égésteret az első számú függelék előírásai szerint kell feltölteni.

Gyújtógyertya:

A gyártmány szabadon választható. A gyertya menete – mely a hengerfejbe van erősítve – nem nyúlhat túl az égéskamra házában.

Méret: hossz: 18.5 mm; menet: M 14 x 1.25.

Kipufogó: Homologizálnak kell lennie, a minimum fémvastagság 0.75 mm.

Gumi: 5"-os homológ medium típus

Hátsó gumibroncs max.szélessége 215 mm.

A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm.

Az első gumibroncs maximális szélessége 135 mm.

Tömeg: versenyzővel együtt 170 kg.

ECO- 4

Életkor: 16 év feletti versenyzők részére

Motor: Egy hengeres, négyütemű, lég vagy vízűtéses, (egy körös) motor.

Hengerűrtartalma maximum 200 cm³ (10% eltérés engedélyezett)

Befecskendező rendszer alkalmazása tilos.

Kizárólag benzin porlasztása engedélyezett.

Teljesítmény határ:

15 lóerő (lehetséges szűkítő használata).

Kuplung: száraz egy tárcsás

A kipufogó: max. 103 dB/A

Szívászájcsökkentő használata kötelező.

Alváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő formájú és kivitelezésű.

Kötelező anyaghasználat:

Mágnesezhető acél

Lineáris méretek tűréshatárai:

+/- 5mm, szögek esetén: +/- 1⁰.

Egyéb: Az alvázcsövek (6) átmérője 30mm, vastagsága 2mm (gyártó ország építési tűréshatárral vagy ISO 4200).

A mágnesezhető acél hátsó tengely maximális átmérője 30mm, minimális falvastagsága 4.9mm.

Hátsó tengely csapágyai és csapágyház, maximum 3.

Csapágyházakat nem lehet kiszerezni.

Tengelycsont rögzítő kengyel 12+/- 0.1mm furattal és a függőcsapszeg és a kerékdőlés beállítása egy excenterrel történhet.

Az első kengyel egy darabból áll.

A karosszéria elemek rögzítése valamint az első és hátsó lökhárítók a CIK-FIA szabályainak megfelelően.

Az ülés rögzítése az 'A' csövön 2 pontban fixen és 'B' csövön 2 mozgatható pontban.

A kormánymű rögzítése a CIK-FIA technikai ábrájának megfelelően, 20 mm átmérőjű és 2 mm vastagságú csövekkel.

Kötelezően CIK-FIA által homologizált karosszéria.

A gokart összes alkatrészeinél tiltott anyagok:

Titán, Magnézium, kompozit anyagok

Üvegszálból készült ülések használata engedélyezett.

Felni: 5 collos keréktárcsa kötelező.

Gumibroncs: MNASZ közleménye szerint

Gumi: Rögzített első kerék maximális szélessége (tárcsa + gumibroncs): 135mm.

Rögzített hátsó kerék maximális szélessége (tárcsa + gumibroncs): 185mm.

Tömeg: Minimális tömeg versenyzővel: 160 kg

Kadett B

Életkor: 7-13 éves versenyzők részére

Alváz: Feleljen meg a CIK-FIA előírásainak. Saját készítésű alváz használata megengedett. A saját készítésű alvázat az első versenyen való használat előtt, ATB-nek hitelesítenie kell. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.

Motor: kizárólag WTP gyártmányú motor használható mely rendelkezik az ATB homologizációs dokumentációjával. Maximális hengerűrtartalom 61cm³ lehet. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos!

Porlasztó: az eredeti használata kötelező. Maximum ventúri átmérője 18 mm

az eredeti levegőszűrő használata kötelező.

Gyújtás: az eredeti típus használata kötelező.

Kipufogó: az eredeti típus használata kötelező.

Tengelykapcsoló: az eredeti típus használata kötelező.

Gumiabroncs: mérete 5". CIK-FIA homológ, a megengedett legnagyobb szélesség az első keréknél 135 mm, a hátsó keréknél 185 mm. Száraz és esős gumi típusa, szabadon választható.

Tömeg: versenyzővel együtt legalább 95 kg.

Kadett A

Életkor: 8-13 éves sportolók részére.

Alváz: Feleljen meg a CIK-FIA előírásainak. Saját készítésű alváz használata megengedett. A saját készítésű alvázat az első versenyen való használat előtt, ATB-nek hitelesítenie kell. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező

Motor: COMER gyártmányú, K80, vagy S80 típusú motor, zsákos hengerrel. Maximális hengerűrtartalom: 81 cm³.USA jelzésű COMER gyártmányú eredeti dugattyú használata megengedett. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Porlasztó: TILLOTSON gyártmányú, szivató egységet is tartalmazó, legfeljebb Ø 16 mm-es torokátmérőjű. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

az eredeti levegőszűrő használata kötelező.

Gyújtás: kötelező az eredeti típus használata

Kipufogó: szabadon választható, az CIK zajelőírásainak megfelelő

Tengelykapcsoló: Kötelező az eredeti típus használata

Gumiabroncs: Mérete 5"; CIK homológ, a megengedett legnagyobb szélesség az első keréknél 135mm, a hátsó keréknél 185mm. A száraz és esős gumi típusa szabadon választható.

Tömeg: versenyzővel együtt legalább 95kg.

Top 100

Életkor: 16 év feletti sportolók részére.

Alváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő homológ vagy regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.

Motor: homológ vagy lejárt homológizációval rendelkező egyhengeres, levegő, vagy vízűtésű, membrán vagy forgótárcsa vezérléssel, tengelykapcsoló és sebességváltó nélkül. Maximális hengerűrtartalom 100 cm³.

Porlasztó: homológ, pillangószelepes típus, a Ventúri legfeljebb Ø 24 mm.

Zajcsökkentő: CIK regisztrált típus kötelező. Szívócső maximum Ø 29 mm, hossz: 100 mm.

Gyújtás: CIK előírásainak megfelelő fixpontos, homológ gyújtás

Kipufogó: szabad választható, az CIK zajelőírásainak megfelelő

Gumiabroncs: 5"-os méretű CIK homológ gumik (száraz és „vizes”) használhatók. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm.

A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm

Tömeg: versenyzővel együtt legalább 155 kg.

Gokart Tömeg: Versenyző nélkül minimum 65 kg maximum 85 kg.

K-100

Életkor: 16 év feletti sportolók részére.

Alváz: feleljen meg az CIK-FIA előírásainak. Kizárólag az ehhez a kategóriához gyártott Pénzes-kart K-100 típusú, az ATB által homologizált alváz használható. A hátsó tengely hossza max. 1000mm. Az alváz alkatrészeit a felni kivételével más gyártmányokra cserélni tilos. Az CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.

Motor: COMER gyártmányú K100 típusú, egyhengeres, levegő hűtésű motor zsákos hengerrel, maximális hengerűrtartalom 100 cm³, sebességváltó nélkül. Az ATB által homologizált típusú motor. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Porlasztó: TILLOTSON HL 334 típusú, pillangószelepes típus, a Venturi legfeljebb Ø19,8 mm lehet. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Zajcsökkentő: CIK regisztrált típus kötelező. Szívócső: Ø22mm, hossz: 100 mm.

Gyújtás: Kötelező az eredeti típus használata.

Kipufogó: Kizárólag Pénzes-kart K100 típus használható, mely szerepel a motor nemzeti homologizációjában. A flexibilis cső maximális hossza 70mm.

Tengelykapcsoló: kötelező az eredeti típus használata mindennemű változtatás nélkül

Gumiabroncs: mérete 5", a száraz abroncs kizárólag SAVA SRB gyártmányú lehet. A megengedett legnagyobb szélesség az első keréknél 135 mm, a hátsó keréknél 215 mm. Az esőgumi típusa szabadon választható.

Tömeg: versenyzővel együtt legalább 135 kg.

Nemzeti A

Életkor: 16 év feletti sportolók részére.

Alváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő homológ vagy regisztrált típus. Az egyedi vagy sorozat gyártású alváz is használható de azt az első versenyen való használat előtt, ATB-nek hitelesítenie kell. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.

Motor: KOMET gyártmányú K55 TT típusú, egyhengeres, levegőhűtésű, maximális hengerűrtartalom 100 cm³ Az ATB által homologizált típusú motor. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Porlasztó: TILLOTSON HL 334 típusú, pillangószelepes típus, a Ventúri legfeljebb Ø23 mm lehet. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Zajcsökkentő: CIK regisztrált típus kötelező. Szívócső: Ø29 mm, hossz: 100 mm.

Gyújtás: Seletra vagy PVL gyártmányú fixpontos, CIK-FIA homolog.

Kipufogó: Kizárólag Pénzes-kart K100 típus használható, mely szerepel a motor nemzeti homologizációjában. A flexibilis cső maximális hossza 70mm.

Gumibroncs: mérete 5", a száraz abroncs kizárólag SL típusú lehet. A megengedett legnagyobb szélesség az első keréknél 135 mm, a hátsó keréknél 215 mm. Az esőgumi típusa szabadon választható

Tömeg: versenyzővel együtt legalább 145 kg.

4.3. Zaj

4.3.1. Decibel ellenőrzés

A zaj csökkentése érdekében hatékony kipufogó hangtompító használata kötelező.

Az érvényben lévő maximális zaj értékhatár 103 db/A, beleértve a környezeti befolyásokat és tűréseket. A mérést a motor 10.000-es fordulaton +/- 500 rpm kell elvégezni, mialatt a gokart megfelelő szerelőállványon van elhelyezve.

Az ellenőrzést a verseny folyamán bármikor el lehet végezni. Az ellenőrzés során észlelt minden szabálysértést jelenteni kell a Felügyelő Testületnek.

4.3.2. A zajmérésre vonatkozó előírások

ASN technikai bizottsága által kidolgozott mérési módszer szerint.

A mért eredményeket át kell adni a Felügyelő Testület Vezetőjének.

5. PÁLYAELOÍRÁSOK

5.1. Általános Biztonsági Szabályok

A. Szigorúan tilos a versenyzőknek gokartjukkal, a verseny menetirányával szemben haladni, hacsak azt a gokart veszélyes helyről való elmozdítása nem indokolja.

B. A szabad edzés, időmérő edzés, időmérő selejtezők és a versenyek során a versenyzők csak a versenypályát használhatják és minden esetben be kell tartaniuk a Sportkód rendelkezéseit a pályán történő vezetésre vonatkozóan.

C. A szabad edzés, időmérő edzés, időmérő selejtezők és a versenyek során minden olyan gokartot, mely leállt, amilyen gyorsan csak lehetséges el kell távolítani a pályáról, hogy az ne jelentsen veszélyt vagy akadályt a többi versenyző számára. Ha a versenyző képtelen gokartját saját erőből a veszélyt jelentő helyről eltávolítani, a pályabírók feladata segíteni; ugyanakkor, ha a gokart újra beindul a segítség következtében, akkor abban az időmérő edzésben vagy versenyen elért eredmény, amelyben a segítséget nyújtották nem értékelhető. A versenyző köteles a gokartja közelében tartózkodni a szabad edzés, időmérő edzés, időmérő selejtező valamint a verseny(ek) végéig. Kizárólag orvosi vagy biztonsági okok miatt hagyhatja el azt a területet.

D. Minden szerszámmal történő javítás a versenypályán tilos. A versenypályára szerszámot vagy pótalkatrészt vinni tilos. A versenyző kizárólag versenykiírásban illetve a versenyzői eligazítás során meghatározott szerviz területen (gyorsdepó) kaphat külső segítséget.

E. Amennyiben az üzemanyag újratöltése engedélyezett, kizárólag erre kijelölt helyen lehet azt megtenni.

F. Leszámitva a kiírásban vagy a Sportkódban meghatározott eseteket, a versenyzőn kívül senki sem érhet a leállított gokarthoz a szerviz területen (gyorsdepó) kívül.

G. Amikor a pályát a versenyirányítás lezárja az edzés vagy a verseny leintését követően, amíg az összes gokart, függetlenül attól, hogy mozgásképes vagy sem, megérkezik a zárt parkba (vagy a Depóba), senki sem tartózkodhat a pályán leszámitva a munkájukat végző pályabírókat, rendezőket, valamint a versenyzőket akik gokartjukat vezetik vagy tolják.

H. A szabad edzés, időmérő edzés, időmérő selejtezők és a versenyek során, gokartjukat kizárólag a versenyzők saját maguk indíthatják újra, kivéve ha az újraindítás a szerviz területen (gyorsdepó) történik. A versenyzők a pályán nem kaphatnak semmilyen külső segítséget a verseny során kizárólag a szerviz területen (gyorsdepó), ahová saját erejükből kell eljutnia.

J. Amennyiben egy versenyző technikai problémákkal küszködik az edzés, időmérő selejtezők vagy a verseny folyamán, a pályát biztonsági okokból amilyen gyorsan lehetséges el kell hagynia. Amennyiben ezt nem teszi meg a versenyigazgató köteles a versenyzőt a versenyből kiinteni a műszaki hiba jelzésére használatos zászlóval.

K. Amennyiben egy versenyző egy baleset részese, a pályát csak a felügyelők jóváhagyásával hagyhatja el.

L. A zárt parkot csak a technikai ellenőr engedélyével lehet elhagyni.

M. A tisztségviselők utasításait a Sportkódban vagy jelen alapkíírásban meghatározott zászlókkal közvetítik a versenyzők felé. A nevezők nem használhatnak ezen zászlókhöz hasonló zászlókat.

N. Azon versenyzők, akik futam közben el akarják hagyni a pályát, szándékukat kötelesek előre kézfeltartással jelezni. Ez a művelet a többi versenyzőt nem veszélyeztetheti, hátrányos helyzetbe nem hozhatja

P. A szabad edzés, időmérő edzés, időmérő selejtezők és a versenyek során a versenyzőknek az Országos Gokart Bajnokság Szabályaiban meghatározott teljes felszerelést viselni kell.

Q. A depóban motorral vagy egyéb motoros járművel közlekedni tilos

R. A rendező köteles a rendezvényen a szabad edzések kezdetétől az esemény végéig minden előírt biztonsági feltételt biztosítani.

S. Vizes verseny esetén a gumik kiválasztásánál a versenyzők szabadon dönthetnek, azzal a fenntartással, hogy a versenyigazgató jogában áll a „műszaki hiba” zászlót felmutatni azon versenyzőknek, akik nem megfelelő gumit használnak ez által lassúságukkal veszélyeztetik a többi versenyző biztonságát. Ezen versenyzők a futam leintéséig gumit nem cserélhetnek.

OGB verseny legalább 700 méter hosszú érvényes licenc-el rendelkező pályán rendezhető. A pálya szélessége nem lehet kevesebb, mint 7 méter. Tartalmaznia kell egy, legalább 80 méter hosszú egyenes szakaszt.

5.2. Edzés

A. A zárt parkra és a pályán való tartózkodásra vonatkozó szabályok valamint biztonsági követelmények megegyeznek az összes edzés, időmérő edzés valamint a verseny esetén.

B. Nem rajtolhat el versenyző versenyen anélkül, hogy részt venne legalább egy szabad edzésen.

C. A versenyigazgatónak jogában áll az edzést megszakítani olyan gyakran és hosszan, amelyet a pálya megtisztítása illetve egy vagy több gokart eltávolítása megkövetel. Kizárólag szabad edzés esetén a versenyigazgató a felügyelők egyetértésével dönthet úgy, hogy nem folytatják az edzést egy ilyen megszakítást követően. Továbbá, ha a felügyelő testület megítélése szerint a megszakítást egy versenyző szándékosan okozta, az adott edzésen elért eredményét törölhetik és megtagadhatják további edzésen történő részvételét.

D. Amennyiben egy vagy több edzést kell megszakítani, a versenyzők kvalifikációjára hatással lévő megszakításokkal kapcsolatos óvatást nem lehet elfogadni.

E. Az időmérő edzés során megtett minden kört mérni kell.

F. Amennyiben egy versenyző az időmérés alatt bárhol leáll, semmilyen módon nem indulhat újra.

5.3. Parc Fermé (zárt parkoló)

Zárt parkoló a létesítménynek azon része, amely a pályatest közvetlen közelében kerül kialakításra. Területe kerítéssel védett. A ki-be járatot kapuval kell biztosítani.

A zárt parkolóban az alábbi szabályokat kell betartani:

- A. Versenyzőn és jogosult szerelőjén kívül kizárólag az ellenőrzéssel megbízott tisztségviselők léphetnek be a zárt parkolóba. Semmilyen beavatkozást nem lehet kivételezni ezen tisztségviselők engedélye nélkül.
- B. Amint a kockás zászlót felmutatták (cél) a vonatkozó szabályok vonatkoznak a célvonal és a zárt parkoló bejárata közötti szakaszon
- C. A zárt parkolónak megfelelően nagyoknak és védettnek kell lenni ahhoz, hogy engedély nélküli személyek ne léphessenek be.
- D. A rendezőnek biztosítania kell a zárt parkoló sértetlenségét, azaz oda csak illetékes személyek bejutását szabad lehetővé tennie. Az „illetékes személyek” megkülönböztetése (pl. belépő kártya) a rendező feladata.
- E. Zárt parkolónak minősül a futam leintését követően a célvonalról a zárt parkolóhoz vezető útvonal is. Ezen az útvonalon az idegen segítség, valamint a javítás és szerelés tilos.
- F. A versenyző a futam leintését követően (a verseny feladása esetén is) köteles versenygépét haladéktalanul a zárt parkolóban elhelyezni. A zárt parkoló területén csak az oda beosztott személyek tartózkodhatnak. Kivételt képezhet, ha a versenyző nem tudja saját, illetve gépe erejéből elérni a zárt parkolót, illetve a mérlegelőt helyet. Ebben az esetben a futam leintése után kell a gépet a nevezett helyen elhelyezni, amelyhez csak a szerelője közreműködését veheti igénybe. (A szerelő viselkedéséért a versenyző nevezője tartozik felelősséggel.)
- G. A zárt parkoló feloldására, csak a felügyelő testület adhat engedélyt. Ez az engedély csak az óvási idő lejáta után adható ki. A zárt parkban lévő gépeket csak a felügyelői testület engedélyével lehet elhagyni. Az óvas, vizsgálat alatt lévő gépeknek a fellebbezési szándék bejelentési határidejének végéig a zárt parkolóban kell maradni.

5.4. Pályára történő belépés

Kizárólag a versenykiírásban közzétett tisztségviselői listán szereplő tisztségviselők mehetnek a pályára.

Az akkreditált sajtó képviselői is kaphatnak engedélyt a pályára történő belépésre. Ezt az engedélyt a versenyigazgatója adja ki. Az engedély kiadását megelőzőleg tájékoztatni kell az érintett személyeket a pálya számukra tiltott részeiről, azaz azokról a balesetveszélyes zónákról, ahova nem léphetnek be. Az érintett személyek kötelesek aláírásukkal elismerni a tájékoztatáson elhangzottak tudomásul vételét.

5.5. Környezetre vonatkozó előírások

A környezetre szennyezőnek minősülő anyagok (benzin, olaj, stb.) tárolása csak megfelelő szilárdságú, zárt edényben valósítható meg. Minden résztvevő köteles a verseny során az általa keletkezett hulladék anyagokat, szemetet a pálya területéről maradéktalanul eltávolítani. A depó és a boks területén dohányozni, valamint egyéb tűzveszélyt jelentő tevékenységet folytatni szigorúan tilos. A fenti előírások megszegéséért az elkövetőt pénzbírsággal kell sújítani.

5.6. Pálya licenc

Lásd az MNASZ idevonatkozó szabályát: IV fejezet 4.1 pont.

5.7. Technikai és biztonsági feltételek

5.7.1.

A rendezőnek a verseny zavartalan lebonyolítása érdekében biztosítania kell az alábbi biztonsági és technikai feltételeket:

- pályaelemeket, védőeszközöket,
- a nézők biztonságos elhelyezését,
- közönségtől elkülöníthető depóterületet,
- a szükséges technikai eszközöket (mérleg, idő- és zajmérő berendezés stb.),
- az adatszolgáltatás és tájékoztatás eszközeit,
- az adminisztratív és technikai átvétel részére a depó területén, vagy annak közvetlen közelében kialakított fedett, berendezett helységben.

5.7.2. Beléptető rendszer

A rendezőnek biztosítania kell, hogy a pályatesten a verseny alatt csak az illetékes személyek tartózkodhassanak. Ez alól kivétel lehet a gyorsdepó, ahol a szerelő segítséget nyújthat, szerelhet versenyzőjének.

6. NEVEZÉS

6.1. Egyéni nevezés

Bármely gokartot versenyre nevezni csak szabályosan kitöltött nevezési lapon a kiírásban meghatározott módon és ideig lehet. A nevezési lapot a nevező, vagy megbízottja és a versenyző köteles aláírni. Az aláírók felelősséget vállalnak a verseny eszköz előírásoknak megfelelő és biztonsági állapotáért.

A Versenykiírásban a Rendező megszabhatja a nevezések minimális számát. Amennyiben ezt a számot a nevezések nem érik el, a Rendezőnek jogában áll az eseményt törölni.

A. A Nevező felelőssége biztosítani, hogy az általa benevezett személyek mindegyike betartja a Sportkód, a Technikai valamint Sportszabályok rendelkezéseit. Amennyiben a Nevező személyesen nem tud jelen lenni az eseményen, írásban köteles képviselőjét megnevezni. Minden olyan személy, aki az rendezvényen részt vesz vagy valamilyen tevékenységet folytat egy benevezett gokarton a Nevezővel egyetemben és külön-külön is köteles a Sportkód és a CIK-FIA és MNASZ szabályok rendelkezéseit betartani.

B. A Nevezők kötelesek biztosítani, hogy a gokartjaik megfeleljenek a technikai és biztonsági előírásoknak az edzés, valamint a verseny egésze folyamán.

C. Minden olyan személy, aki egy benevezett gokart által érintett vagy valamilyen hivatalos minőségben a Depóban, a parc fermé-ben vagy a pályán tartózkodik köteles mindenkor a megfelelő azonosító kártyát (pass-t) viselni.

6.2 Nevezési díj

Az adott évre érvényes nevezési díj felső határát az MNASZ díjtétel táblázata tartalmazza. A rendezőnek jogában áll a nevezési díjat csökkenteni, esetleg eltekinteni a díjfizetéstől. A nevezési díjat a versenykiírásban kell közölni.

A nevezési díj teljes összege a rendezőt akkor is megilleti, ha a nevező nevezett versenyzője a versenyen nem tud részt venni.

A rendezőnek, az MNASZ idevonatkozó szabályát kell alkalmaznia. Lásd: V. Fejezet , 3. pont.

6.3. Csapatnevezés

Az Országos bajnokság versenyein maximum 4 tagú csapatot lehet nevezni. Egy egyesület több csapatot is nevezhet. A csapattagok csak azonos nevezői licensszel rendelkezők lehetnek. Egy versenyző ugyanazon rajtszámmal csak egy csapathoz tartozhat. A nevezési díj: MNASZ díjtételei szerint.

7. ADMINISZTRATÍV ÉS TECHNIKAI ÁTVÉTEL

7.1. Lebonyolítás rendje

Az adminisztratív és a technikai átvétel minden résztvevő versenyző és versenygép részére kötelező. Többnapos versenyek esetén, az első és második versenynapon is lehetőséget kell biztosítani az adminisztratív és a technikai átvételre. Ezen tény az egységes Időtervnek

tartalmaznia kell. A versenykiírásban megadott időn túl gépátvételt rendkívüli esetben a felügyelő testület engedélyezhet. A másnapi szabadedzésen részt venni, csak a műszaki gépátvétel után lehetséges!

7.2. Adminisztratív átvétel alkalmával ellenőrizendő dokumentumok:

- versenyzői licenc
- személyi azonosságot igazoló okmány
- nemzetközi baleset ellenőrzési lap

7.3 Technikai Gépátvétel és Adminisztratív Ellenőrzés

A. A Technikai Gépátvétel és Adminisztratív Ellenőrzés során, amely időpontja és helye az esemény versenykiírásában kerül megnevezésre, minden Nevezőnek rendelkeznie az előírt dokumentumokkal.

B. A Nevezők, akik a megadott időkorlátokat nem tartják be nem indulhatnak a versenyen kivéve, ha a sportfelügyelők arra felmentést biztosítanak az adott körülményre tekintettel.

C. A Nevező, a versenyző vagy bármilyen más a gokarttal kapcsolatban lévő személy nem köteles olyan dokumentumot aláírni, melyet az MNASZ vagy annak hivatalos képviselője előzetesen nem hagyott jóvá.

D. A Versenyigazgató vagy az egészségügyi szolgálat vezetője jogában áll, hogy a verseny bármelyik pillanatában felkérjen egy versenyzőt az orvosi vizsgálatok elvégzésére.

E. Kizárólag a gépátvételen ellenőrzött gokart vehet részt a versenyben.

F. A Technikai Ellenőrök az esemény folyamán bármikor:

- a) ellenőrizhetik a gokartot valamint a versenyző felszerelését.
- b) kötelezhetik a versenyzőt gokartjának szétszerelésére, hogy meggyőződjenek a gokart teljes mértékben megfelel a követelményeknek, előírásoknak.
- c) kötelezhetik a versenyzőt, hogy az általuk szükségesnek vélt alkatrészeket beszolgáltassa.

G. Minden olyan gokartot, amelyen, a gépátvételt követően bárminemű módosítást végrehajtottak, mely hatással van a biztonságra vagy megkérdőjelezheti a szabályszerűségét vagy hasonló következményekkel járó baleset részese, kötelező újra technikai gépátvételen bemutatni.

H. A Versenyigazgató utasítást adhat, minden olyan gokart megállítására és ellenőrzésére, amely egy baleset részese volt.

I. Az ellenőrzéseket és a technikai gépátvételt a technikai felügyelő vezetésével a technikai ellenőrök végzik. Ezen személyek felelősek a zárt park megszervezéséért továbbá ők azok akiknek jogukban áll a versenyzőknek és szerelőknek utasításokat adni.

J. A Felügyelő testület közzéteszi a gépátvételen megjelentek listáját és kérés esetén a Nevezők rendelkezésére bocsátja a megállapításokat tartalmazó technikai felügyelői jelentést. Ezen dokumentáció nem tartalmazhat semmilyen speciális adatot kivéve az üzemanyag teszt eredményét.

K. A gokart gépátvételen történő megjelenését a szabályok, betartásának kinyilatkoztatásaként kell tekinteni.

L. A nevező az adminisztrációs ellenőrzésen megkapja a gépátvételi lapot melyet teljesen kitöltve köteles a gépátvételen átadni.

M. A rajtszámoknak, a versenyző nevének és minden egyéb reklámhordozónak a gokarton kell lenni, amikor azt a gépátvételre bocsátják.

N. A versenyző kicserélheti a gépátvételen megjelölt alkatrészeket az időmérő edzések kezdetéig. Minden csere alkatrésznek a nevezési lapon szereplő gyártmányúval megegyezőnek kell lenni (alváz, motor), és újból gépátvételre kell bocsátani. Ilyen esetekben a technikai felügyelő engedélyezheti a cserét és ismételt gépátvételt hajt végre.

A gépátvétel alkalmával az alábbi eszközök és okmányok kerülnek ellenőrzésre:

- a nevezési lapon feltüntetett és azonosítható alvázak,
- a nevezési lapon feltüntetett és azonosítható motorok,
- a versenyző felszerelése (bukósisak, kesztyű, cipő, ruházat).

A Technikai Bizottság a gépátvétel során megállapított minden hiányosságot a gépátvételi jegyzőkönyvben rögzít. A hibák a gépátvétel ideje alatt kijavíthatók. A javítást követően a gépet ismételtelen be kell mutatni, hogy a bejegyzést töröljék. Amennyiben a bejegyzést bármely ok miatt nem törölték, úgy a kifogásolt gép nem vehet részt a versenyen.

7.4. Gépátvétel

Ezt a kötelező ellenőrzést, a rajtot megelőzően kell megejteni.

A motorokat a gépátvételen le kell plombálni hivatalos számozású plomba használatával. A gépátvevőnek a számot fel kell jegyezni.

A motor leplombálása a gépátvétel során: motoronként egy, vagy két speciális csavaranya a hengerfej rögzítéséhez. A verseny egésze során a hivatalos plombának épen kell maradnia. Törött vagy elvesztett plomba a versenyző versenyből történő kizárását vonja maga után.

A rajtot megelőzően egy tisztségviselő ellenőrzi a plomba épségét. A pályára történő bemenet előtt a versenyző köteles megállni és megfelelő időt biztosítani a tisztségviselőnek, hogy az feljegyezhesse a plomba számát. A bemelegítést, az időmérő edzést, selejtezőket, döntőket vagy az első és második versenyt követően a versenyző saját maga köteles a plomba épségét ellenőrizni. Amennyiben a plomba vagy a huzal törött vagy elvesztett, a versenyzőnek azonnal értesíteni kell a technikai ellenőrt, aki kicseréli egy újra, valamint feljegyzni az új számot. Fent említett cserét kizárólag a zárt parkban lehet véghez vinni. Amennyiben a bemelegítés, az időmérő edzés, a selejtezők, döntők vagy az első és második verseny rajtja előtt észlelik a plomba vagy huzal sérülését vagy elvesztését, az érintett versenyző nem rajtolhat el. Minden ilyen esetben a versenyzőt ki kell zárni a versenyből fellebbezés lehetősége nélkül. Ugyanez vonatkozik azon versenyzőkre, akik azonosított motorkat cserélnek egymás között. Mindkét vétkes felet, azt is aki adja, azt is aki kapja az alkatrészt, ki kell zárni a versenyből. Amennyiben egy nevező szabálytalanul használ plombát, büntetése 12 hónapos eltilás is lehet, fellebbezés lehetősége nélkül. Az érintett nevezőt valamint versenyzőt vizsgálati eljárás alá kell vonni.

Tilos bármilyen védőanyagot a huzal vagy a plomba köré tenni (szilikon, szigetelőszalag, stb.)

8. VERSENYFUTAMOK, SZABAD ÉS MÉRT EDZÉSEK

8.1. Részvételi feltételek

Az edzéseken kizárólag a benevezett versenyzők vehetnek részt.

8.2. Szabadedzés

A lebonyolításnál figyelembe kell venni a pálya geometriai jellemzőit (befogadó képességét). Az egyidejűleg pályára bocsátható versenyzők száma nem lehet több, mint 100 méterenként 4 fő.

A versenypályára behajtani csak a depóvezető engedélyével és az előírt helyen lehet. Az egyes osztályok részére lehetőség szerint külön edzést kell biztosítani, de a hasonló osztályok összevonhatók. A Kadét osztályok nem vonhatók össze más osztályokkal.

8.3. Időmérés (mért edzés)

Az időmérést versenysztyálonként kell megrendezni a kiírásban megadott sorrend szerint.

Az időmérő edzés időtartama maximum 2 alkalom, alkalmanként, maximum 15 perc.

A résztvevők valamennyi köre mért, amelyből a leggyorsabb kör idője a versenyző legjobb edzés ideje. A mért edzésen bármilyen okból leálló gokartot nem lehet újra indítani. A gyorsdepó használata megengedett, amelyet motor erővel kell elérni. A rajtfelállítás sorrendjét az elért edzésidők alapján kell megállapítani úgy, hogy a legkisebb idővel rendelkező kapja az 1. Rajthelyet, az utána következő a 2. Rajthelyet és így tovább.

Holtverseny esetén a második leggyorsabb kör időjét kell figyelembe venni. Amennyiben így is holtverseny van a harmadik leggyorsabb kör eredménye, dönt, ha a holtverseny még ekkor sem dől el, akkor a további mért körök eredményét kell összehasonlítani.

Az a versenyző, aki nem rendelkezik időmérő eredménnyel, az a versenyen nem indulhat. Ettől eltérő engedélyt a felügyelői testület adhat. Ebben az esetben az utolsó rajtkockából indulhat a versenyző.

8.4. Mérlegelés

Az időmérés, a selejtező- valamint a versenyfutatok leintését követően a versenyzők haladéktalanul kötelesek versenygépükkel a mérlegeléshez hajtani. A mérlegelésnél a zárt parkolóra (parc fermé) vonatkozó szabályok vannak érvényben. A Technikai Bizottság az időmérést követő mérlegeléskor is megjelölhet egyes alkatrészeket. A mérlegelés elmulasztása vagy az előírtnál kevesebb tömeg, a futamból való kizárást eredményezi.

8.5. Versenyzői eligazítás (Briefing)

A. Versenyzői és nevezői eligazítás egy olyan a versenyigazgató által megszervezett tájékoztató, amely minden a versenybe benevezett versenyzőnek és nevezőnek szól.

B. Az eligazítás célja:

A versenykiírásban az esemény megrendezésével kapcsolatos különleges pontokra való figyelemfelhívás;

Az általános és az adott pályára vonatkozó különösen fontos biztonsági szabályok ismertetése,

A kiírás értelmezésével kapcsolatos kérdések megvitatása, egyértelmű meghatározása;

C. Az eligazítás helyét és idejét a rendezvény kiírásában kell rögzíteni. A megadott időpontot az eligazítás kezdetének kell tekinteni és a helység, illetve terület ki-be járatát ezen időponttól kezdődően az eligazítás végéig zárva kell tartani. Az eligazítás mindig az időmérő edzés vagy selejtező előtt kell megtartani. Szükség esetén további meg-beszéléseket lehet tartani.

D. Minden érintett nevező és versenyző jelenléte az eligazításon kötelező, büntetés terhe mellett. A pénzbüntetés mértéke a nevezési díj max. 50 %, amely az MNASZ-t illeti. Két részvételi ívet kel aláírni, egyet a nevezőknek, egyet a versenyzőknek

8.5.1. Utasítások és versenyzők tájékoztatása

Az edzések, időmérő selejtezők és a versenyek eredményeit és értékeléseit valamint az esemény tisztviselőinek döntéseit a hivatalos hirdetőtáblára kell kifüggeszteni. A versenykiírásban meg kell határozni a hivatalos hirdetőtábla helyét.

8.6. Versenyfutatok

8.6.1. Futatok összevonása

Amennyiben egy géposztályban a nevezett versenyzők létszáma kevesebb mint 10 fő, a géposztály futamai az azonos úrtartalmú géposztályok futamaival összevonhatók, ha az összevonást követően a versenyzők összlétszáma nem haladja meg a pályalicencben engedélyezett egyidejűleg indítható maximális létszámot. A kategória összevonását a versenyek helyszínén a felügyelői testület a versenyigazgató javaslatára engedélyezheti. Kategória összevonás esetén a versenyigazgató az érintett versenyzőknek az első futamot megelőzően a rajtelőkészítő területén köteles versenyzői megbeszélést tartani. Az összevont géposztályok futamait külön –külön kell értékelni és kihirdetni.

Nem összevonható kategóriák:

ICA-Junior a felnőtt kategóriákkal

KA, KB más kategóriákkal

8.6.2. Reményfutatok

„A” A reményfutamban azok a versenyzők vesznek részt, akik az időmérés alapján a 28. helyezéskor magasabb rajtidőt érték el.

„B” Amennyiben a pálya licenc az indítható versenyzői létszámot 28 főben határozza meg, akkor a 22. rajtidő feletti versenyzők vesznek részt a remény futamon.

A reményfutam 1-6. helyezettjei kerülnek az 1. futam rajtsorrendjének utolsó hat helyére.

„C” Amennyiben egyes kategóriában induló versenyzők létszáma meghaladja a pályára előírt maximum 150 %-át, akkor a CIK -FIA szabályai szerint selejtező futamokat kell rendezni.

8.6.3. A futatok távolsága

A futatok távolsága:

- ICA, ICC: minimum 22km a pálya licenc szerinti hosszúsággal megállapított körszám egészre kerekítve. (pl. 22.000m: 935m (pályahossz) = 23,529 kör, ebben az esetben a verseny futam minimum 24 körös.)
- ICA-Junior, Nemzeti A, TOP 100, K 100, Eco 4: minimum 18 km a pálya licenc szerinti hosszúsággal megállapított körszám egészre kerekítve
- Kadett A, Kadett B: minimum 13km a pálya licenc szerinti hosszúsággal megállapított körszám egészre kerekítve.

8.7. A versenyek rajtsorrendje

1. Futam

Amennyiben a nevezett versenyzők száma kevesebb, mint a pálya licenc szerint a futamban indítható gokartok száma, akkor az időmérés eredménye határozza meg a rajtfelállást.

Amennyiben a nevezett versenyzők száma több mint a pálya licenc szerint a futamban indítható gokartok száma:

„A” eset: Amennyiben a pálya licenc szerint a futamban indítható versenyzői létszám 34 fő:

1-28. rajtpozíció az időmérés eredményével megegyezően

29-34. rajtpozíció a remény futam eredménye szerinti 1-6. helyezett

„B” eset: Amennyiben a pálya licenc szerint a futamban indítható versenyzői létszám 28 fő

1-22. rajtpozíció az időmérés eredményével megegyezően

23-28. rajtpozíció a remény futam befutási sorrend szerinti 1-6. helyezett.

2. Futam

Az első futam eredménye alapján. Az első futamban nem értékelhető versenyzők egymás közötti pozícióját az időmérés eredménye határozza meg.

Az összevont futamok rajtsorrendjét a versenyigazgató javaslatára a felügyelő testület határozza meg.

8.8. Rajt és zászlójelzések

8.8.1. Rajtpozíció

A. Az időmérő edzés végén a kvalifikált versenyzők listáját és a rajtpozíciókat hivatalosan közzé kell tenni.

B. Kizárólag ezen a listán szereplő versenyzők vehetnek részt a verseny további eseményein.

D. A rajtpozíciókat az időmérő edzés eredménye alapján kell kiosztani, a legkisebb idővel rendelkező versenyző indul az első helyről. Amennyiben több versenyző rendelkezik azonos időeredménnyel, úgy a legjobb második, harmadik stb. időeredményt kell figyelembe venni.

E. A „pole pozíció” megszerző versenyző szabadon dönthet pozíciójának megválasztásáról (hogy a pálya jobb vagy bal oldaláról kíván indulni), feltéve, hogy döntéséről, amint a szervizterületre beérkezik értesíti a versenyigazgatót. Döntése csak az első sort módosítja. Ellenkező esetben a pole pozíciót megszerző versenyző azt a pozíciót foglalja el, amely az előző évben a pole pozíció volt vagy új pálya esetén a pálya homologizációja szerint.

F. A futam tervezett rajtját megelőző öt percig engedélyezett a rajtelőkészítőbe történő belépés. Azon gokartoknak, melyek eddig az időpontig nem foglalják el helyüket kizárólag a Felügyelő Testületének jóváhagyásával, kivételes esetekben, lehet a rajtelőkészítőbe történő behajtását lehetővé tenni.

G. Az a versenyző, aki gokartjával a rajtelőkészítőben megjelenik a meghatározott időtartalom belül azt a versenyzőt rajtra késznek, és jogosultnak kell tekinteni.

8.8.2. Általános rajtszabályok

A. A rajtjelet – lehetőleg - fényjelekkel kell megadni.

- A rajter bekapcsolja a 4 piros lencséből álló rajtlámpát. A lencsék egymást követően fognak világítani. A rajtot megadottnak kell tekinteni, amint az utolsó piros lámpa fénye kialszik, vagy amennyiben a pálya műszaki feltételei ezt nem teszik lehetővé, akkor használható
- a piros/zöld lámpa, vagy
- a nemzetiszínű zászló is a rajtjel megadására.

B. A versenykiírásban jelezni kell a rajt típusát. Csak gördülő vagy állórajtot lehet alkalmazni, ahol a rajtrács két sorból áll.

C. Gördülő rajt esetén a rajtvonal előtt 25 méterrel egy sárga vonalat kell festeni. A sárga vonal keresztezése előtt gyorsítani tilos. A sárga vonalat terelő kúp jelzi (1-1 kúp a pálya mindkét oldalán valamint 4 kúp a pálya középvonalánál elhelyezve).

D. Amikor a versenyigazgató zöld zászlóval jelzést ad a rajteljárás megkezdésére a versenyzők a versenyigazgató utasításait kötelek betartani. Külső segítséget nem vehetnek igénybe. Azon versenyzők akik nem követték időben a versenyigazgató utasításait kizárólag a versenyigazgató vagy szolgálatot teljesítő tisztségviselő jóváhagyásával hagyhatják el a rajtelőkészítőt.

E. A gokartok minimum 1 felvezető kört tesznek meg a rajtot megelőzően. A felvezető kör alatt tilos az előzés, ellenkező esetben a felügyelő testület büntetést szabhat ki. (10 másodperces büntetés vagy futamból történő kizárás).

Amennyiben egy versenyző bármilyen okból kifolyólag megáll a felvezető kör alatt, csak akkor indulhat újra, ha az egész mezőny elhaladt mellette. A versenyző a mezőny végéről indulhat újra. Amennyiben a versenyző az újraindítással nem várja meg a mezőny elhaladását, azt remélve, hogy a mezőny megelőzi őt, a fekete zászlót kell felmutatni és a futamból ki kell zárni.

F. Gördülőrajt esetén, annak a versenyzőnek, akit visszatartottak, a kupokkal jelzett rajtterület elérését megelőzően lehetősége van rajtpozíciójának visszaszerzésére, amennyiben ez a manőver nem hátráltatja a többi versenyzőt.

Állórajt esetén a visszatartott versenyzőnek lehetősége van rajtpozíciójának vissza-szerzésére a rajtot jelző piros lámpa felgyulladásáig. A rajtpozíció visszaszerzéséhez tilos a versenyen használt pályáról való letérés.

G. Amennyiben egy versenyző másik versenyző hibája miatt mozgásképtelenné vált, a versenyigazgató megállíthatja a felvezető kört és újraindíthatja a rajt eljárást az eredeti rajtfelállás szerint, de jogában áll a hátrányba került versenyzőnek biztosítani a rajtpozíciójának visszaszerzését.

H. A versenyigazgató megadja a rajtjelet, ha a mezőny a felvezető körben rendben „összeállt.”

I. Ismételt hibás rajt esetén a versenyigazgató leállíthatja a rajt procedúrát a piros zászló felmutatásával, melyről a felügyelőket értesítik, akik a vétkes versenyzőre 10 másodperces büntetést szabhatnak ki. Azt követően az új rajtot azon nyomban meg lehet tartani.

J. A rajt siettetését vagy hátráltatását szankcionálni kell.

K. Amint a rajtjelet megadták, a versenyfeltételek lépnek érvénybe és a gokart pályán elfoglalt pozíciójától függetlenül külső segítséget csak a gokart biztonságos helyre történő elhelyezéséhez lehet nyújtani.

8.8.3. Állórajt

A formációs körben rajtszituációt gyakorolni tilos. A formációs kör végén a versenyzők elfoglalják a rajt pozícióikat. A Versenyigazgató (vagy helyettese) a rajtvonalon áll felemelt piros zászlóval. A rajtlámpa egyik fénye sem világít addig, amíg a versenyzők nem foglalják el a rajtpozícióikat.

Amikor minden gokart mozdulatlanul áll a rajt rácson, a mezőny végén álló pályabíró felmutatja a zöld zászlót. A versenyigazgató vagy helyettese és a pályabíró ekkor együttesen elhagyják a pályát. Ekkortól a versenyzőknek a rajter utasításait kell követniük.

Ha a rajter elégedetlen a rajt eljárással, felkapcsolja a narancssárga lámpákat. Ez még egy formációs kör megadását jelzi. Amennyiben egy versenyző motorja leáll a formációs körben, abban az esetben külső segítség igénybevétele nélkül indulhat újra de csak azt követően, ha a mezőny elhalad mellette.

Amennyiben a versenyző a rajtrácson álva marad és nem tud elrajtolni, gokartjában kell maradnia és kézfeltevésse kell ezt jelezni a többiek számára.

8.8.4. Gördülőrajt

Gördülőrajt kuplung nélküli, fix hajtású gokartoknál:

A formációs kör végén, a versenyzők a rajtvonal felé közelednek csökkentett sebességgel, két sorba rendeződve. Amint a gokartok közelednek a rajter felkapcsolja a rajtlámpa piros fényeit. Tilos gyorsítani, a sárga vonal előtt valamint mielőtt a rajt lámpa utolsó piros fénye kialszik. Amennyiben a felvezető kör rendben megtörténik, a rajter a piros lámpák, kikapcsolásával megadja a rajtjelet. Ha elégedetlen a rajteljárással, a narancssárga lámpákat kapcsolja, amely még egy formációs kör megadását jelzi.

Gördülőrajt kuplunggal rendelkező sebességváltó nélküli gokartoknál:

A formációs kör végén, a versenyzők a rajtvonal felé közelednek csökkentett sebességgel, két sorba rendeződve. A sárga vonal felé közeledve a rajter felkapcsolja a rajtlámpa piros fényeit. Tilos gyorsítani, a sárga vonal előtt, valamint mielőtt a piros lámpa fénye kialszik. Amennyiben a formációs kör rendben befejeződik, az indítóbíró a rajt lámpa piros fényének kikapcsolásával megadja a rajtjelet. Ha elégedetlen a rajt eljárással, a narancssárga lámpákat bekapcsolja, amely még egy formációs kör megadását jelzi. Amennyiben egy versenyző motorja leáll a formációs kör alatt, egy erre a feladatra kijelölt tisztségviselő vagy szerelő segíthet az újraindításban miután az egész mezőny elhaladt mellette.

A versenyzőknek a formációs körben a rajtvonal előtt 25 m-re felfestett sárga vonal előtt (elő rajtvonal) tilos gyorsítani mindaddig, amíg a mezőny első sora a vonalat át nem lépte. Az első versenyzőnek a sárga színű vonalon történő áthaladását követően az indítóbíró bármelyik pillanatban megadhatja a rajtjelet. Ez a teljes mezőny részére a rajt pillanatát jelenti. Előzni kizárólag a rajtjelzést követően szabad.

8.8.5. Rajt lebonyolítása

1. A rajtelőkészítő területe a kiírt rajtidő előtt 5 perccel lezárásra kerül. A versenyzőknek a lezárást megelőzőleg kell a rajtelőkészítőbe megérkezni.
2. Az indítóbíró zöld zászlóval ad jelt a rajteljárás megkezdésére. Ettől a pillanattól kezdődően az összes versenyző az indítóbíró ellenőrzése alá kerül. A rajteljárás teljes folyamata alatt a futamokra vonatkozó szabályok vannak érvényben. Tilos bármely külső segítséget igénybe venni, kivéve azt az esetet, amikor egy versenyképtelen gokartot biztonságos helyre kell a pályáról eltávolítani.
3. Rajt előtt a mezőny max. (2) két formációs kört tehet meg olyan mérsékelt tempóban, hogy a mezőny a rajtra felkészülhessen. Minden versenyző felelősséggel tartozik a részére megállapított rajthely tartásáért. Az indítóbíró nem kötelezhető újabb formációs kör engedélyezésére azért, mert valamelyik versenyző elvesztette a pozícióját.
4. A rajteljárás előírásainak bárminemű megsértése büntetést von maga után.
5. Gördülő rajt esetén a rajtelőkészítőből bármilyen okból késedelmesen elinduló, vagy a lelassuló versenyző a rajt előtt 25 m-re elfestett a sárga vonalig visszaszerezheti rajtpozícióját, de ez a manőver nem veszélyeztetheti a többi versenyzőt.
6. Állórajt esetén a rajtelőkészítő területéről bármilyen okból késedelmesen elinduló, lelassuló versenyző mindaddig visszaszerezheti rajt pozícióját, amíg az indítóbíró a rajtjelet meg nem adta. Ez a manőver azonban nem veszélyeztetheti a többi versenyzőt.
7. Az indítóbíró megítélése szerint, ha egy versenyző más, szabálytalan akciója, miatt kényszerült kiállásra illetve került hátrányos helyzetbe úgy az indítóbírónak jogában áll a mezőnyt megállítani és az eredeti rajtállásnak megfelelően új rajt eljárást, elrendelni.
8. A pálya útvonalát kivéve, tilos bármely rövidített útvonal igénybevétele a rajt pozíciójának visszaszerzése céljából.
9. Amikor az indítóbíró elégedett a formációval megadja a rajtjelet.
10. A rajt előtti kiugrásra, vagy a rajt késleltetésére tett bárminemű kísérlet, büntetést von maga után. Hibás rajt esetén, a futam leállítása nélkül az elkövető versenyzőt táblával tájékoztatják vétségéről. A vétkes büntetése 3 helyezési pont vagy a futamból történő kizárás.
11. Elégtelennek ítélt formáció esetén az indítóbíró újabb kört engedélyezhet, vagy megállíthatja a mezőnyt.

8.8.6. Cél

- A.** A futam végét jelentő zászlójelet (fehér-fekete négyzetű zászló) a célvonalon akkor kell megadni, azaz a futamot „leinteni”, amikor a futamban vezető gokart teljesítette a versenykiírás szerinti kör számot.
- B.** Amennyiben a futamot bármilyen okból előbb leintik, mint a futamban vezető versenyző teljesítette a tervezett körszámot, a futamot akkor kell befejezettnak tekinteni, amikor a futamot vezető versenyző a leintést megelőző körben áthaladt a célvonalon. Amennyiben a futamot bármilyen okból, nem intik le, de az élen haladó versenyző a tervezett kör számot, vagy attól többet teljesített, a futamot akkor kell befejezettnak tekinteni, amikor normál körülmények között a versenyt leállították volna.
- C.** A futam leintését követően minden versenyzőnek azonnal, megállás és segítség nélkül (kivéve bírói segítség szükség esetén) a zárt parkolóba kell hajtani. Minden olyan gokartot, mely saját erőből nem tud a zárt parkolóba eljutni a pályabírók kizárólagos irányítása alá, kell helyezni, akik felügyelik a gokartot, oda szállítást.
- D.** A célvonalat a versenyzőnek a gokartban ülve motorerővel kell elérnie ellenkező esetben azt a kört az értékelésnél nem, lehet figyelembe venni.

8.8.7 Incidensek

Incidens alatt egy olyan tény vagy tények sorozatát kell érteni, melynek egy vagy több versenyző a részese.

Az incidens felelőségre vonható részvevője, az aki:

- előidézte egy verseny megállítást;
- megsérti ezen sportszabályokat;
- idő előtt elrajtolt;
- nem vette figyelembe a zászlójelzéseket;
- egy vagy több gokartot hibás rajtra kényszerített;
- balesetet idézett elő;
- kiszorított egy vagy több versenyzőt a pályáról;
- szabálytalanul megakadályozott egy szabályos előzési manővert;
- előzés közben szabálytalanul hátráltat egy másik versenyzőt.

(a) A sportfelügyelők feladata eldönteni, a rajter vagy a versenyigazgató jelentésére vagy kérelmére hivatkozva, hogy egy vagy több versenyző részese-e az incidensnek, ezen versenyző(k) a felügyelők engedélye nélkül nem hagyhatják el a rendezvény helyszínét.

(b) Amennyiben egy versenyző részese egy balesetnek vagy incidensnek és amennyiben őt a felügyelők a verseny vége után 30 percen belül erről értesítették, úgy nem hagyhatja el a rendezvény helyszínét engedélyük nélkül.

A sportfelügyelők 10 másodperces büntetést szabhatnak ki azon versenyzőkre, akik incidenst okoznak. Amennyiben ez az incidens az időmérés alatt történik, azon esetben a versenyző 3 legjobb mért idejét elveszít. Ugyanakkor, az incidens súlyosságára tekintettel, a felügyelők dönthetnek úgy, hogy a 10 másodperces büntetés helyett más szankciót alkalmaznak.

8.9. Zászlójelzések.

A versenyeken az alábbi zászlójelzéseket kell alkalmazni:

- **Nemzeti színű:** az időmérés, vagy szükség esetén a futamok kezdetét jelzi. A rajtjelzést lehetőség szerint fényforrással kell megadni.
- **Zöld zászló, sárga fordított V alakú jellel:** hibás rajt. A zászlójelzést a rajtvonal utáni első pályaelőírói ponton kell alkalmazni, mozdulatlan helyzetben. A jelzést követően a versenyzőknek egy újabb formációs kört kell megtenniük. Ez a jelzés a villogó sárga lámpával is helyettesíthető.
- **Kék színű zászló:** (kizárólag a lekörözés előtti, vagy körhátrányban lévő versenyzőnek mutatják) mozdulatlanul tartva: hamarosan lekörözik, tartsa a nyomvonalát. Lengetve: egy, vagy több versenyző szorosan követi, engedje elhaladni őket. Fontos, hogy a lekörözés alatt lévő versenyző viselkedésével és magatartásával ne okozzon veszélyt, és csak arra kötelezhető, hogy a ténylegesen leköröző versenyző(ke)t engedje elhaladni. A vele egy körben lévőkre ez a kötelezettsége nem áll fenn.
- **Sárga színű zászló:** Mozdulatlanul tartva egy veszélyzőna előjelzésére szolgál, míg lengetve a közvetlen veszélyre hívja fel a figyelmet. A jelzés hatálya alatt a versenyzőknek számítaniuk kell egy akadály melletti elhaladásra, ezért előzési tilalom van érvényben. A tilalom a zöld jelzés vonaláig tart. A formációs kör alatt az összes pályaelőíró használja a sárga jelzést, jelezve az előzési tilalmat.
- **Fehér zászló:** A pályatesten, vagy annak közvetlen közelében lassan mozgó jármű halad (pl. mentő gépkocsi). A versenyzőknek fel kell készülni a lassú jármű melletti elhaladásra.

- **Sárga-piros csíkos zászló:** A pályafelület tapadása megromlott, pl. olaj, vagy víztócsa miatt. A pályaelenőrnek szabad kezével a veszélyes hely irányába kell mutatnia. A jelzést legalább 4 kör megtételéig kell alkalmazni, vagy addig, míg a pályafelület ismét normális nem lesz. Hirtelen esőzés esetén egyik kézzel az égre kell mutatni.
- **Zöld zászló:** A sárga, fehér ill. a sárga-piros jelzések, valamint az előzési tilalom feloldására szolgál. A versenyigazgató döntése alapján ezzel a zászlóval lehet engedélyt adni a motorok beindítására.
- **Átlósan kettéosztott fekete-fehér zászló, kiegészítő táblán rajtszámmal:** Szabálytalanul, vagy sportszerűtlenül viselkedő versenyző utolsó figyelmeztetésére szolgál. A figyelmeztetés a rendezvény egészére érvényben van.
- **Fekete zászló, narancsszínű körrel, kiegészítő táblán rajtszámmal:** Műszaki hibás gép versenyzőjének mutatják, akinek további részvétele szabálytalan, vagy veszélyes. A versenyzőnek ki kell állni a depóba, ahol a hiba kijavítható. A javítást követően a versenyzőnek jogában áll folytatni a futamot.
- **Fekete zászló, kiegészítő táblán rajtszámmal:** A versenyzőnek azonnal a depóba kell hajtania, majd haladéktalanul jelentkeznie kell a versenyigazgatónál, aki eldönti, hogy a versenyző folytathatja-e a versenyt.
- **Piros zászló:** A verseny azonnali félbeszakítását jelenti. A jelzést kizárólag a versenyigazgató adhatja ki. A versenyigazgató jelzését az összes pályaelenőrnek is haladéktalanul alkalmaznia kell. A piros jelzés a versenyzők részére azonnali, de óvatos megállást és a motorok leállítását jelenti. Ezt követően a pályaelenőrök utasítása szerint kell eljárni.
- **Kék-piros (kettős átló) zászló, táblán rajtszámmal:** A közvetlen lekörözés előtt álló, vagy már ténylegesen lekörözött versenyzőnek mutatják. A versenyzőnek ekkor haladéktalanul abba kell hagynia a versenyt és a zárt parkolóba, kell hajtania. Ez a zászló csak abban az esetben használható, ha a versenyzői eligazításon bejelentik.
- **Fekete-fehér kockás zászló:** Az edzés, időmérés és a futamok vége.

8.10. Verseny vagy edzés leállítás

Amennyiben a versenyt vagy az edzést le kell állítani, mert baleset következtében a pálya, versenyzésre alkalmatlan, vagy az időjárás és egyéb körülmények veszélyessé teszik a versenyzés vagy edzés folytatását, a Versenyigazgató a piros zászló rajtvonalon történő felmutatásával ad erre utasítást. Ezzel egyidejűleg a piros zászlót a pályabírói posztokon is felmutatják. A verseny vagy edzés leállításáról kizárólag a Versenyigazgató hozhat döntést.

Amennyiben a leállítást jelző jelet megadják:

- a) edzés közben: azonnal csökkenteni kell a sebességet és lassan a depóba, kell hajtani. A pályán lévő mozgásképtelen gokartot a pályabírók utasítása szerint el kell távolítani a pályáról;
- b) futam közben: azonnal csökkenteni kell a sebességet, és a pályabírók utasításának megfelelően a zárt parkolóba, vagy a rajtrácsra kell hajtani.

8.11. Verseny újraindítása.

A gokartokon javítást végezni kizárólag a zárt parkolóban lehet.

Szintén engedélyezett a zárt parkolóban az alkatrészek cseréje (kizárólag az alvázzal illetve a motorral kapcsolatos beazonosított alkatrészek) valamint az üzemanyag újratöltése.

A Verseny újra indításánál különböző eljárások lehetségesek, attól függően, hogy a leintést megelőzően hány kört teljesítettek a versenyzők.

A eset: Amennyiben kettőnél kevesebb a megtett körök száma, a piros zászló felmutatása után 30 percen belül új rajtot kell elrendelni. Az új futam kör száma megegyezik az eredeti futam körszámával.

Azon versenyzők, akik az eredeti rajtra jogosultak voltak, az eredeti, vagy a csere gokartjukkal vehetnek részt az új rajton. A rajtfelállítás megegyezik az eredeti futam rajtfelállításával. A rajtrácscon azon pozícióit, melyeket nem foglaltak el üresen kell hagyni.

B eset: Amennyiben a megtett körök száma kettőnél több, de nem haladja meg a versenytáv 75%-át, a piros zászló felmutatása után maximum 30 perccel új rajtot kell elindítani. Az új futam hossza, megegyezik az eredetileg tervezett futam körszámának és a megtett körök számának különbségével. A megtett körök számán a leintést megelőző utolsó kör által meghatározott kör számot értjük. Azok a versenyzők, akik áthaladtak azon kört megelőző kör célvonalán, amelyben a futamot leállították, valamint azok, akik a gyorsdepó területen voltak, amikor a piros zászlót felmutatták, az eredeti, vagy a csere gokartjukkal vehetnek részt az új rajton. Az első (eredeti) vagy a csere gokart használata engedélyezett az ismételt rajton. A cserét, vagy javítást a zárt park területén kell elvégezni. A csere gokart a megismételt futamot követő zárt parkoló feloldásáig a zárt parkolóban marad.

A rajtpozíciókat azon kört megelőző kör befutási sorrendje alapján kell meghatározni, amelyben a versenyt leállították. A leállított és újraindított verseny eredménye a leállított verseny időeredményének és az újraindítást követő verseny időeredménye hozzáadásával kell meg határozni.

Amennyiben bármilyen ok miatt az újraindítás nem lehetséges akkor a lefutott táv alapján a versenyt ki kell értékelni. Az értékelést t a leállítást megelőző kör befutási sorrendje alapján kell elvégezni. A helyezések utáni bajnoki pontszámok ebben az esetben az eredeti pontok 50%-a.

8.12. Verseny futamok értékelése

8.12.1. Futamok eredménye

Az adott futamban minden olyan versenyző eredményét értékelhetőnek kell tekinteni, aki a bajnoki futamban szabályosan elrajtolt függetlenül attól, hogy milyen nemzetiségű licenccel rendelkezik.

Egy forduló remény és verseny futamának végső sorrendjét a helyezési pontszámok emelkedő sorrendje határozza meg, az alábbi táblázat alapján:

Helyezési pontszámok:	1. helyezett	0 pont
	2. helyezett	2 pont
	3. helyezett	3 pont
	
	34. helyezett	34 pont

8.12.2. Versenyfutamok eredménye

A versenyfutamok eredményét a futamok helyezési pontszámainak emelkedő sorrendje határozza meg.

Amennyiben a versenyző büntetőpontokat kapott, a helyezési pontjához azokat hozzá kell adni és az így kapott szám mutatja, hogy hányadik a versenyben. Azonos pontszám esetén az a versenyző a kedvezményezett, akinek nincs büntetőpontja.

Amennyiben egy futam értékelésekor két, vagy több versenyző között a sorrend egyértelműen nem állapítható meg (pl. azonos időben történő kiesés esetén), úgy az időmérés eredménye alapján kell a helyezéseket eldönteni.

A versenyfutamokban az éves értékeléshez a versenyzők bajnoki pontokat kapnak. Bajnoki futamnak az a futam tekinthető, amelyben egy adott géposztályban legalább 5 versenyző elrajtolt, de csak az a versenyző kaphat bajnoki pontot, aki az előírt versenytávból legalább 60%-ot teljesített. A pontszámokat a következő táblázat tartalmazza:

1. helyezett 25 pont
2. helyezett 20 pont
3. helyezett 16 pont
4. helyezett 13 pont
5. helyezett 11 pont
6. helyezett 10 pont
7. helyezett 9 pont
8. helyezett 8 pont
9. helyezett 7 pont
10. helyezett 6 pont
11. helyezett 5 pont
12. helyezett 4 pont
13. helyezett 3 pont
14. helyezett 2 pont
15. helyezett 1 pont

A további helyezettek nem kapnak bajnoki pontot.

Az eredménylistán valamennyi rajthoz állt versenyző nevét és elért eredményét —függetlenül attól, hogy teljesítették az előírt távot, vagy kiestek — fel kell tüntetni.

A OGB versenyeit, fordulónként egy időmérés alapján kettő, külön–külön indított és értékelt, futammal kell lebonyolítani.

Egy futamban a pálya licenc szerint előírt maximális versenyzői létszám indítható.

8.13. Csapatverseny értékelése

A csapatverseny értékelésekor minden nevezőnek az összes benevezett versenyzője által a bajnoki forduló futamaiban elért eredményt kell figyelembe venni. A több géposztályban induló versenyző minden futambeli eredményét figyelembe lehet venni. Egy csapat maximálisan 4 főből állhat.

Egy csapat eredményét a következő tényezők alapján kell megállapítani:

- a csapatba nevezett versenyzők közül a 3 legjobb versenyző eredményét kell az értékelésnél figyelembe venni, azaz a versenyzők helyezési pontszámait kell összegezni, a futamban nem értékelhető csapattag helyezési pontszáma a versenyző futamában utolsó helyezett versenyzést elért versenyző helyezési pontszáma plusz egy pont.
- a sorrendet az így kiszámított eredmények alapján, kell megállapítani, úgy hogy a legkevesebb pontszámmal rendelkező csapat az első, a további helyek a helyezési pontok növekvő sorrendje szerint;
- holtverseny esetén a csapatok azonos helyezettek,
- a versenyen elért helyezésekért a csapatok az egyéni versenyenél ismertett bajnoki pontokat kapják.

Egy versenyzőnek több géposztályban történő indulása esetén az összes eredményét értékelhetőként kell figyelembe venni, viszont max. 3 eredmény vehető figyelembe függetlenül attól, hogy hány géposztályból ill. hány versenyző által elért eredményről van szó. Egy versenyző, aki két kategóriában is értékelhető, két különböző csapatban is nevezhető.

8.14. Bajnoki versenyek díjazása

A díjakat és a díjazottak számát a rendező a versenykiírásban határozza meg. A díjazottaknak a díjkiosztón a versenyzőruhában való megjelenés kötelező, mely alól a rendező adhat felmentést. A szabályt megszegőket pénzbírsággal kell sújtani. Mértéke alkalmanként legalább egy futam nevezési díja.

9. AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG ÉVES ÉRTÉKELÉSE

9.1. Egyéni értékelés

A Gokart Országos Bajnokságban mindazon versenyzők teljesítményét értékelni kell, akik a részvétellel jogosultak, a 3.9. pont szerint.

Nemzeti kategóriák bajnokságaként csak az a kategória kerül kiértékelésre, ahol legalább 8 értékelhető bajnoki futamban a bajnoki év során legalább 10 versenyző szerzett bajnoki pontot. Nemzetközi kategóriák bajnokságaként csak az a kategória kerül kiértékelésre, ahol legalább 6 értékelhető bajnoki futamban a bajnoki év során legalább 8 versenyző szerzett bajnoki pontot.(kivételek ICC) Ellenkező esetben – mind nemzeti mind nemzetközi kategóriák esetén - a géposztály legeredményesebb versenyzője címet nyeri el az első helyezett.

Az egyéni sorrend megállapítása az OGB fordulónak futamain elért bajnoki pontszámok összesítése alapján, történik, olyan módon, hogy a versenyző a számára legelőnytelenebb versenyen elért eredményét az értékelésből minuszolhatja:

- 4 - 6 bajnoki futam esetén a versenyek száma –1
- 7 - 11 bajnoki futam esetén a versenyek száma –2
- 12 - 14 bajnoki futam esetén a versenyek száma –3

Kivételek: ha a versenyzőt valamely futamból kizárták. Ebben az esetben a kizárás eredményét 0 ponttal kötelezően figyelembe kell venni.

Egy adott kategóriában A Magyar Köztársaság Bajnoka címét nyeri az a versenyző, aki a fentiek alapján a legtöbb pontszámmal rendelkezik.

A további helyezéseket a pontszámok csökkenő sorrendje határozza meg.

Azonos bajnoki pontszám (holtverseny) esetén a több jobb helyezés dönt. Ha ezek után is holtverseny alakul ki, úgy a versenyzők azonos helyezettek, de az utánuk következők helyezését úgy kell megállapítani, mintha holtverseny nem is lett volna.

9.2. Csapatbajnokság értékelése

A csapatverseny értékelésekor minden nevezőnek, az összes benevezett versenyzője által a bajnoki forduló futamaiban elért eredményt kell figyelembe venni. A több géposztályban induló versenyző minden futambeli eredményét figyelembe lehet venni. Egy csapat maximálisan 4 főből állhat.

Egy csapat eredményét a következő tényezők alapján kell megállapítani:

- a csapatba nevezett versenyzők közül a 3 legjobb versenyző eredményét kell az értékelésnél figyelembe venni, azaz a versenyzők helyezési pontszámait kell összegezni, a futamban nem értékelhető csapattag helyezési pontszáma a versenyző futamában utolsó helyezett versenyző elért versenyző helyezési pontszáma, plusz egy pont.
- a sorrendet az így kiszámított eredmények alapján, kell megállapítani, úgy hogy a legkevesebb pontszámmal rendelkező csapat az első, a további helyek a helyezési pontok növekvő sorrendje szerint;
- holtverseny esetén a csapatok azonos helyezettek,
- a versenyen elért helyezésekért a csapatok az egyéni versenynél ismertett bajnoki pontokat kapják.

Egy versenyzőnek több géposztályban történő indulása esetén az összes eredményét értékelhetőként kell figyelembe venni, viszont max. 3 eredmény vehető figyelembe függetlenül attól, hogy hány géposztályból ill. hány versenyző által elért eredményről van szó. Egy versenyző, aki két kategóriában is értékelhető, két különböző csapatban is nevezhető.

9.3. Éves bajnokság díjazása

Az egyes géposztályok részére kiírt bajnokságokban, 10 értékelhető esetén az első három, 10 értékelhető felett az első hat helyezett tiszteletdíjban részesül.

A csapatbajnokság első három helyezettje szintén tiszteletdíjban részesül.

Külön díjakat csak a GOB előzetes engedélyével lehet kiadni.

Az Év gokart versenyzőjét felnőtt, junior és kadett korosztályban a GOB határozza meg.

9.4. Dokumentumok, határidők

A versenyek helyszínén az eredeti versenydokumentumokat nyilvántartásba kell venni és azt a rendezvény felügyelő testületének át kell adni. A felügyelő testület vezetője kötelezett e dokumentumokat az MNASZ titkárságára a rendezvényt követő 48 órán belül eljuttatni. A felügyelői testület megbízhat a rendezvény hivatalos személyei közül más is a feladat elvégzésével, de ezen döntést rögzíteni kell a felügyelői testületi jelentésben és a jelentéshez csatolni kell a dokumentumokról készült nyilvántartási jegyzék másolatát.

Az esemény hivatalos végeredményét az MNASZ közleményben teszi közzé.

Jelen szabálypontban nem érintett kérdésekben az MNASZ Általános szabályai VIII. fejezete szerint kell eljárni.

10. VERSENYZŐKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

A versenyzőnek az edzések és a futamok során az előírt védőöltözetet és bukósisakot kell viselnie. Futam közben a bukósisak levétele a verseny egyértelmű feladását jelenti.

A versenyző semmilyen körülmények között sem hajthat az előírt menetiránnyal szemben.

A versenyző az időmérés és a futam során semmilyen külső segítséget nem vehet igénybe, a gyorsdepó területét kivéve, melyet szabályos körülmények között kell elérnie. Futam közben tilos szerszámot vagy alkatrészt a meghibásodott gép versenyzője részére átadni. Futam közben (a rajtelőkészítő lezárásától a zárt parkoló feloldásáig) a versenygép cseréje tilos.

A futam során meghibásodott versenygépet a versenyző köteles haladéktalanul a pálya vonalától biztonságos távolságra eltávolítani. Amennyiben a versenyző képtelen a veszélyes helyről gépét elmozdítani, úgy a pályaellenőröknek kell a szükséges segítséget megadni. A versenyzőnek a futam leintéséig a versenygépe mellett kell maradnia, majd a mérlegetéshez és a zárt parkoló területére kell azt juttatni.

Versenyzés céljára kizárólag a kijelölt útvonal használható. A pálya szándékos lerövidítése, előnyszerzés céljából történő elhagyása, tilos. A vétség elkövetőjét utolsó figyelmeztetéssel vagy kizárással kell büntetni. Pályaelhagyásnak a gokart teljes terjedelmével (mind a négy kerék) történő pályán kívülré kerülése értendő. A versenypálya határait jelző felfestés a pálya részének minősül. Nem számít pályaelhagyásnak az olyan letérés, amelyből egyértelműen nem származik előny a versenyző részére, vagy egy baleset elkerülése miatt történt.

Előzés céljára az útvonal jobb, vagy bal oldala egyaránt igénybe vehető. Tilos a versenyzőtársak szándékos akadályozása a gyorsabb haladásban (kígyózó vonalú haladás, vagy retesz alakzat). Súlyos vétségnek minősül a pályáról való szándékos kiszorítás, az erőszakos lökdösdés és ütközés. Tilos a versenyzőtársak bármilyen veszélyeztetése. A lassú tempóban haladó versenyzőt a futamból ki kell inteni. Amikor egy versenyző valamilyen oknál fogva a versenyről kiállni kényszerül, úgy ezt a szándékát egyik kezének feltartásával köteles jelezni. Ügyelnie kell azonban arra, hogy a kiállással ne okozzon veszélyt versenyző társainak.

A versenyzőknek a verseny ideje alatt tilos a gokartot tolni kivéve, az újraindítást, és amennyiben biztonságos helyre kell a gokartot vinni!

A verseny, vagy kijelölt melegítőpálya területén kívül szigorúan tilos gokartozni. A versenyző nem hagyhatja el a depót, ill. a gyorsdepót a depóbíró engedélye nélkül.

A felügyelő testületnek jogában áll kizárni a versenyzőt a futamból amennyiben az a sport-, technikai vagy sportszerűségi szabályokat megszegi.

Ki kell inteni a versenyzőt a futamból verseny közben bekövetkezett műszaki hiba esetén. Ebben az esetben a versenyző a hiba elhárítását követően folytathatja a versenyt. A javítást szerelői segítség igénybevételével, a gyors depóban, -amely területet motor erővel kell elérni,- lehet elvégezni.

11. BÜNTETÉSEK

11.1. Általános szabályok

A sport vagy technikai szabályok megsértéséért az elkövetett vétségek súlyossága szerint az alábbi büntetések róhatók ki:

- figyelmeztetés (sportfelügyelő),
- pénzbüntetés, melynek mértékét az MNASZ díjtábla tartalmazza (sportfelügyelő),
- kizárás (sportfelügyelő),
- felfüggesztés (MNASZ Intéző Bizottság, GOB),
- eltiltás (MNASZ Intéző Bizottság, GOB).

A büntetést az elkövetett vétség szabályszerű kivizsgálása alapján lehet kiróni. Az érintett személy részére lehetőséget kell biztosítani, hogy védekezését személyesen előterjeszthesse, ugyanakkor az MNASZ szabályzatban rögzített jogorvoslati lehetőségek is megilletik.

Büntetés szabható ki minden rendezőre, nevezőre, versenyzőre és a segítő személyzet tagjára. A pénzbüntetés felső határát az MNASZ díjtáblázat tartalmazza. A bírságot az MNASZ számlájára, a jogerős határozat kézhezvételétől számított 15 napon belül kell befizetni. A felsorolt büntetések mindegyikét írásban kell közölni az érintett versenyzővel és nevezőjével. A versenyek helyszínén alkalmazott büntetéseket a verseny hivatalos hirdető tábláján is ki kell függeszteni.

Pénzbüntetéssel sújthatók pl. az alábbi vétségek:

- gokartozás a pályán kívül,
- az időtervben megadott időn kívüli pályahasználat,
- rajtszám táblára vonatkozó előírás megszegése,
- az öltözék előírásától eltérő, vagy hiányos viselése,
- a depórend megszegése (dohányzás, szemetelés stb.),
- versenyzői eligazításról való távolmaradás,
- a kötelező csend megsértése, stb.

Az egyes futamokból az elkövető versenyzőt a következő vétségek miatt ki kell zárni:

- pályaelhagyás előnyszerzés céljából,
- szándékos akadályozás, ütközés vagy egyéb veszélyeztetés,
- futam közbeni gépcsere,
- idegen segítség igénybevétele,
- zászlójelzés ismételt figyelmen kívül hagyása,
- sportszerűtlen viselkedés,
- hivatalos mérlegelés elmulasztása, vagy súlyhiány.

Az egész versenyből ki kell zárni az elkövetőt az alábbi szabálytalanságokért:

- túrérszint feletti zajsztint,
- alkoholszonda pozitív eredménye,
- üzemanyagra vonatkozó előírás megszegése,
- zárt parkolóra vonatkozó szabály megsértése,
- utolsó figyelmeztetés után elkövetett szabálytalanság.

A megengedetttől eltérő, vagy félrevezető szándékú változtatás végrehajtása a gokarton a versenyből való kizárást vonja maga után.

A szándékos és jogtalan előnyszerzésre irányuló technikai szabálytalanság miatt kizárás büntetésre ítélt versenyzőt, a szakági bizottság a büntetés jogerőre emelkedését követő 15 napon belül további egy bajnoki futamon való indulástól eltilthatja. Az eltiltás maximum egy évig tarthat. Amennyiben a technikai szabálytalanságról bebizonyosodik, hogy korábbi versenyeken is fennállt, akkor a versenyzőt visszamenőleg is meg kell fosztani az eredményétől.

11.2. Szakági büntetések alkalmazása

A szakági bizottság jogosult a sportszabályokban leírt tételes büntetéseken túl egyéb büntetést is kiszabni rendezőre, nevezőre és versenyzőre, amennyiben valamelyikük tevékenységével, megnyilvánulásaival az MNASZ testületeinek, vagy a szakágnak az érdekeit sérti, tekintélyét és megítélését kedvezőtlenül befolyásolja. A büntetések kiszabása csak szakági bizottsági ülés keretében szabható ki, melyre az adott kérdés tárgyalásához az érintetteket meg kell hívni. Az érintettek távolmaradása esetén is kiszabható a büntetés. A így kiszabott büntetéseket írásban kell az érintettekkel közölni, akik ez ellen az MNASZ IB-hez fellebbezhetnek a kézhezvételtől számított 7 napon belül. A kiszabott büntetések nyilvánosságra hozhatók.

11.3. Verseny rendezőre kiszabható büntetések

Írásbeli figyelmeztetés, pénzbüntetés, rendezési jog megvonása, rendezvény versenynaptárból való törlése, rendezői licenc felfüggesztése. A pénzbüntetés mértéke nem haladhatja meg a nevezői licenc tízszeresét.

11.4. Versenyzőkre kiszabható büntetések

Írásbeli figyelmeztetés, pénzbüntetés, indulási jog megvonása egy rendezvényre, versenyzői licenc felfüggesztése max 12 hónapra, külföldi rajtengedély kiadásának megtagadása. A pénzbüntetés mértéke nem haladhatja meg a versenyzői licenccij ötszörösét.

12. ÓVÁSOK, FELLEBBEZÉSEK

12.1. Óvások rendje

Óváshoz csak a nevezőnek, vagy írásban felhatalmazott megbízottjának van joga. Minden óvást írásban kell benyújtani, az óvási díj egyidejű befizetése mellett. Az óvást a versenyigazgatónak kell átadni. A kérdéses futam eredményének kifüggesztését követő 30 percen belül lehet óvni.

Időmérés ellen óvásnak nincs helye.

Az óvási díjakat az MNASZ díjtáblázat is tartalmazza. Helybenhagyott óvás díját az óvó fél részére vissza kell fizetni. Elutasított óvási díj a rendezőt illeti.

A benyújtott óvás ügyében a verseny felügyelő testülete hivatott dönteni. Az óvást haladéktalanul ki kell vizsgálni. Lehetőség szerint az óvásban érintetteket meg kell hallgatni, esetleges tanúikkal együtt. Az érintett, vagy tanújának távolléte nem akadályozhatja a felügyelői testületet a döntés meghozatalában.

12.2. Technikai óvás

MNASZ Általános Szabályai szerint.

Az óvás alá vont versenygép megbontásánál csak az óvott fél nevezője és szerelője, valamint a felügyelő testület, a versenyigazgató, a technikai felügyelő és a technikai ellenőrök lehetnek jelen. A megbontás végén a felek kötelesek elhagyni a zárt parkoló területét.

A verseny technikai felügyelője a megbontásos vizsgálat megállapításait sorszámmal ellátott jegyzőkönyvben rögzíti, és javaslatot tesz a felügyelői testületnek a további eljárásra vonatkozólag. A döntést a felügyelői testület hozza meg. A döntésről haladéktalanul értesíteni kell az érdekelteket.

A fellebbezési idő lejártáig az óvott eszköznek a zárt park területén kell maradnia. A technikai óvás díját az MNASZ díjtáblázat tartalmazza. A versenygép megbontatása esetén az óvó fél szerelési díj fizetésére kötelezhető, melynek maximuma a nevezési díj tízszerese lehet. A szerelési díj mértékét a sportfelügyelő határozza meg. Megalapozatlan óvás szerelési díja az óvott felet illeti meg.

12.3. Fellebbezés

MNASZ általános szabályai szerint.

12.4. Óvási díjak

MNASZ díjtáblázata szerint

13. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

A fenti szabályzat hatálya 2003. december. 31-ig van érvényben és az év során az MNASZ által esetlegesen kiadott és sorszámmal ellátott módosításokkal együtt érvényes.

Minden olyan kérdésben, amelyben a jelen szabályzat nem rendelkezik, az CIK-FIA, az FIA Sportkód valamint az MNASZ általános szabályai foglaltak előírásait kell alkalmazni.

II. FEJEZET

1. ÁLTALÁNOS ELNEVEZÉSEK ÉS MEGHATÁROZÁSOK.

Az alábbiakban felsorolt elnevezések, meghatározások hivatottak értelmezni az ellenőrzéseknél, vizsgálatoknál, méréseknél, és egyéb kérdésekben a követendő eljárást.

1.1. Gokart meghatározása

A gokart olyan karosszériával rendelkező vagy anélküli földi jármű, melynek 4 kereke van. Kettő kormányzott, kettő pedig hajtott. Főbb részei az alváz (beleértve a karosszériát), a gumik és a motor.

1.2. Adatgyűjtés

Minden memóriával rendelkező vagy memória nélküli gokarra szerelt rendszer, amely lehetővé teszi a versenyző részére az adatok olvasását, megszerzését, regisztrálását, továbbítását, tájékoztatását a verseny alatt vagy után.

1.3. Telemetria

Egy mozgó gokart és egy külső egység közötti adatátvitel.

1.4. Homologizáció

Az a hivatalos igazolás, amelyet a CIK-FIA, nemzeti homologizáció esetén az ASN, ad ki arról, hogy egy adott modellhez tartozó gokart – alváz, motor, berendezések – elkészítése a sorozatgyártás feltételei között elegendő számban megtörtént ahhoz, hogy besorolható legyen a szabályzatban szereplő kategóriákba.

A homologizáció kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles az FIA felé benyújtani, amelyben a homologizálandó eszközt gyártották és ehhez egy homologizációs forma nyomtatványt kell kitölteni. Nemzeti homologizáció esetén az illetékes ASN vonatkozó szabályait kell betartani.

CIK-FIA homologizációs eljárás esetén a CIK-FIA vonatkozó szabályzatát kell alkalmazni.

CIK-FIA géposztályokban lejárt (érvénytelen) homologizációval rendelkező eszköz használata nem megengedett. (ICA, ICC, ICA-Junior)

1.5. Homologizációs okmány

Az a hivatalos igazolás, melyet a CIK-FIA ad ki arról, hogy egy adott termék modell megfelel az érvényes Nemzetközi Gokart Szabályzatban leírt kritériumoknak.

A jóváhagyás kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles az FIA felé benyújtani, amelyben a terméket gyártották és ehhez egy jóváhagyási technikai forma nyomtatványt, kell kitölteni

Ezt a CIK-FIA jóváhagyási szabályzatának megfelelően kell megtenni, valamint a gyártónak, aki saját modelljét szeretné jóváhagyásra előterjeszteni szintén ezen szabályzat rendelkezéseit kell megtartani.

1.6. Homologizációs formanyomtatványok

Minden a CIK-FIA illetve az ASN által homologizált modellről – alváz, motor, berendezések – részletes, leíró formanyomtatványt, u.n. homologizációs forma-nyomtatványt kell kitölteni, amelyen az összes azonosításhoz szükséges adatot fel kell tüntetni.

A formanyomtatványok bemutatását a gépátvételnél és, vagy a rendezvény egész ideje alatt a Tisztségviselők kérhetik, akiknek jogukban áll az adott versenyző részvételét megtiltani, amennyiben a nyomtatványt nem mutatják be.

A gyártó köteles termékeihez a megfelelő homologizációs formanyomtatványt kiadni, melynek az alábbiakat kell tartalmazni:

- 1) Alapformája az alapmodellről ad ismertetést.
- 2) További számozott oldalak, amelyen a homologizációs kiterjesztések szerepelnek.

1.7. Mechanikus alkatrészek

Minden olyan szükséges tartozék – akár mozgó, akár nem – ami a meghajtás, felfüggesztés, kormányzás vagy fékezés normális üzemeléséhez szükséges.

1.8. Eredeti vagy széria alkatrészek

Olyan alkatrészek, amely az illető gokart konstruktőre által előírányzott és végrehajtott valamennyi gyártási fázison átestek, és azokat a gokarra eredetileg felszerelték.

1.9. Kompozit

Több különböző összetevőből álló olyan anyag, amelyek társítása olyan tulajdonsággal ruházza fel, hogy abból semelyik sem választható külön.

1.10. Maximum

Egy változó mennyiség által elérhető legnagyobb érték; legmagasabb határ.

1.11. Minimum

Egy változó mennyiség által elérhető legkisebb érték; legkisebb határ.

1.12. Alváz

A gokart azon szerkezeti eleme, amelyre a mechanikus elemek és a karosszéria fel van építve, beleértve minden olyan elemet, amely kapcsolatban áll ezen szerkezetekkel.

1.12.1. Alvázkeret

Az alváznak egy darabból álló fő eleme, amelyre építik a fő és kiegészítő alkatrészeket.

1.13. Motor

1.13.1. Hengerűrtartalom (V)

A hengerben (hengerekben), a dugattyú (dugattyúk) felfelé illetve lefelé irányuló mozgása által meghatározott térfogat.

A térfogatot köbcéntiméterben kell megadni, ahol a „pi” értéke kizárólag 3.1416 lehet.

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$$

ahol: d = furat, l = löket, n= hengerek száma.

1.13.2. Csatornák

Olyan hengeres vagy hengeres-kúpos elemek, amelyek a gázok áramlását teszik lehetővé függetlenül ezen elemek hosszától vagy állásától.

A felömlő csatornák száma: A tényleges felömlő csatornák száma megegyezik azon hengeres vagy hengeres-kúpos elemek darabszámával, melyek gázokat szállítanak a forgattyús házaktól a dugattyúk tetejéhez.

Szívó csatorna mely gázokat szállít a henger külső falától a beömlőnyíláshoz.

Kipufogó csatorna a kiömlő nyílástól a hengeröntvény külső faláig terjed.

1.13.3. Beömlő illetve kiömlőnyílás

A nyílás a henger élének valamint a beömlő illetve kiömlő csatorna találkozásánál keletkezik. Ezen nyílás nyitva illetve zárva van a dugattyú mozgása által.

1.13.4. Fojtószelep

„Fojtószelep” alatt azon rendszert értjük, amely mechanikusan képes a normál átömlő nyílást szabályozni vagy az átáramló gázok normál áramlását, változtatni a dugattyú és az átáramló nyílás előtt bármikor, mialatt a motor üzemel.

1.14. Hűtő

Ez egy speciális hőcserélő, amely lehetővé teszi valamely folyadék hűtését levegő segítségével. Folyadék/Levegő hőcserélő.

1.15. Üzemanyagtartály

Bármilyen üzemanyagot tartalmazó tartály, amelyből az üzemanyag a motorhoz áramolhat.

1.16. Kerék

Tárcsa és a pneumatikus gumibroncs, amely a gokart meghajtásához és vezetéséhez szükséges.

2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

2.1.

A gokartnak valamint az azon végrehajtott módosításoknak meg kell felelni a kategória előírásainak, amelybe a gokart be lett nevezve, valamint az Általános Előírásoknak.

2.2. Általános Előírások alkalmazása

Az általános előírásokat kell figyelembe venni, kivéve, ha az adott kategóriára léteznek szigorúbb előírások.

2.3. A nevező felelősége.

Minden nevező saját felelősége, hogy bizonyítsa a technikai ellenőrök, valamint a felügyelők felé, hogy gokartja teljes mértékben megfelel a szabályok előírásainak a verseny egésze alatt.

2.4. Módosítások

Mindennemű módosítás tilos. Módosítások alatt azon beavatkozásokat értjük, amely megváltoztatja egy eredetileg homologizált alkatrész alapvető méreteit, külső megjelenését.

2.5. Alkatrészek, anyagok beszerelése

Minden olyan alkatrész vagy anyag fel-beszerelése, melyekre jelen szabályzat valamely cikkelye nem ad kifejezett engedélyt, tilos. Egyszer már eltávolított alkatrészeket nem lehet újra használni. Az alvázkeret geometriájának újraépítéséhez - egy balesetet követően - a szükséges alkatrészek beszerelése (hegesztéshez szükséges toldalék fém használata stb.) engedélyezett; más elhasználdott vagy sérült alkatrészek javítása különböző elemek rögzítésével, toldásával tilos. Kivéve, ha erre jelen szabályzat valamely cikkelye lehetőséget ad.

3. GOKART FELÉPÍTÉSE

3.1.Általános követelmények

3.1.1.

A gokart az alvázkeretből (a karosszériával vagy nélküle), a kerekekből valamint a motorból tevődik össze, melynek az alábbi feltételeknek kell eleget tenni.

3.1.2.

Vezetési pozíció: az ülésben ülve, előre mutató lábakkal.

3.1.3.

Gumiabronccsal felszerelt kerekek száma: 4

3.1.4.

Felszerelések: az alvázon titán alkalmazása tilos.

4. ALVÁZ

4.1. Az alváz alkatrészeinek leírása

Az alváz áll:

- alváz keretből
- főbb részekből
- kiegészítő alkatrészekből: annak érdekében, hogy a gokart stabilitása növekedjen, speciális kiegészítő alkatrészek beszerelése engedélyezett. Ugyanakkor ez a beavatkozás nem jelenthet veszélyt a vezető és más versenyzők számára.

4.2. Módosítások és azonosítás

A homologizált alvázon végrehajtott bármilyen módosítás tilos, kivéve, ha az a homologizációs formanyomtatvány vagy a technikai szabályzat rendelkezéseivel nem ellenkezik.

4.3. Alvázkeret

4.3.1. Funkciói

- A gokart legfőbb hordozó eleme
- Az alváz főbb részeinek szilárd rögzítését valamint a kiegészítő elemek beépítését biztosítja
- A gokart merevségéért felelős a mozgás közbeni erőhatások ellen

4.3.2. Leírása

Az alvázkeret a központi és hordozó eleme az egész gokartnak. Megfelelően ellenállóknak kell lennie, hogy elviselje a mozgás közben keletkező erőhatásokat. (Lásd 5.sz. melléklet.)

4.3.3. Követelmények

„Mágneses” acél csőszerkezet egy hengeres szekcióval. Egy darabból álló hegesztett szerkezet, amelyet nem lehet szétszerelni.

- csatlakozók nélkül (1,2 vagy 3 tengelyirányban mozgatható).
- Az alvázkeret flexibilitása összhangban van a csőszerkezet rugalmassági határértékével

4.3.4. Anyaga

Mágneses szerkezeti acél vagy szerkezeti acél ötvözet.

4.4. Az alváz főbb részei

4.4.1. Funkciói

A pálya erőhatásainak közvetítése az alvázkeret felé kizárólag a kerekeken keresztül.

4.4.2. Leírás (1.sz. technikai ábra)

Minden olyan alkatrész, amely a pálya erőhatásait közvetíti az alvázkeret felé kizárólag a gumibroncsra keresztül:

- keréktárcsák
- hátsó tengely
- tengely csomk
- függő csapszeg
- első és hátsó tengely rögzítések
- első és hátsó csatlakozó alkatrészek (amennyiben van ilyen) lehetséges.

4.4.3. Követelmények

Az alváz minden főbb részét egymáshoz vagy magához az alvázhoz mereven kell rögzíteni.

Merev rögzítést kell alkalmazni, csuklókat alkalmazni tilos.

Csuklós rögzítések használata csak a kormánymánél valamint a kormány csukló rögzítésénél engedélyezett.

Az 1, 2 vagy 3 tengelyirányban való mozgatáshoz más rögzítések használata tilos.

A rezgés elnyelése érdekében hidraulikus vagy pneumatikus eszközök használata tilos.

A hátsó tengely maximális külső átmérője 50 mm, a minimális falvastagság 1.9 mm minden pontban.

A hátsó tengely vastagsága minden pontban (kivéve reteszhornyoknál) minimálisan:

A külső átmérő függvényében megadott értékek.

Max. külső átmérő min. vastagság

50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2
45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
28	tömör
27	tömör
26	tömör
25	tömör

4.5. Az alváz kiegészítő alkatrészei

4.5.1. Meghatározás

Minden olyan elem, amely hozzájárul a kart megfelelő működéséhez, valamint minden olyan választható alkatrész, amely megfelel a szabályzat előírásainak, és nem tartozik az alváz főbb alkatrészei közé.

A kiegészítő alkatrészek szerepe nem lehet a pálya erőhatásainak közvetítése az alvázkeret felé.

4.5.2. Leírása a rögzítéseknek.

A fékek, motor, kipufogó, kormánymű, ülések, pedálok, lökhárító valamint a hangtompító rögzítése.

- Ballaszt (súlyok) rögzítése
- minden műszer és azok rögzítései
- minden lemez és rugó
- egyéb rögzítési pontok
- merevítő csövezés és cserélhető szekciók
- fékek, féktárcsák
- stb.

4.5.3. Követelmények

A kiegészítő alkatrészeket szilárdan kell felfogatni ugyanakkor rugalmas rögzítés alkalmazása engedélyezett. Minden olyan elemnek, amely a kart normál működéséhez hozzájárul meg kell felelni a szabályzat előírásainak. Ezeket úgy kel beszerezni, hogy a gokart mozgása közben ne essenek le.

4.5.4. Méretek és tömegek

4.5.4.1. Technikai specifikációk

Tengelytáv:	minimum 101 cm, maximum 127 cm.
Nyomtáv:	az alkalmazott tengelytáv minimum 2/3.
Teljes hosszúság:	maximum 182 cm
Teljes szélesség:	maximum 140 cm kivéve ICA Junior 136 cm
Magasság:	maximum 65 cm a földtől mérve, az ülés nélkül.

A gokart semelyik része sem nyúlhat a kerekek és a lökhárítók által alkotott négyszögön túl. Kivéve vizes verseny esetén, amikor az oldalelemek túlnyúlása engedélyezett.

4.5.4.2. Tömeg

A megadott tömegértékek abszolút minimumok, amely a verseny folyamán bármikor ellenőrizhetők, úgy, hogy a vezető verseny kész öltözetben legyen (sisak, szemüveg, kesztyű valamint cipő). Ezen próba ellenőrzések során feltárt szabálysértések büntetése minden esetben a versenyző és/vagy nevező versenyből, selejtezőből, időmérő edzésből történő kizárása.

4.5.4.3. Ballaszt (pótsúly)

Engedélyezett a gokart tömegének egy vagy több ballasztal történő kiegészítése feltéve, hogy ezek erős és egységes tömbökből állnak, számszámok segítségével rögzíthetők az alvázhhoz vagy az üléshez legalább két minimum 6mm átmérőjű csavarral.

4.5.5. Lökhárító

Ezek első, hátsó és oldalsó védőelemek. Az oldalsó védő elem nem nyúlhat túl az első és hátsó kerekek által meghatározott oldalsó külső síkon, úgy, hogy az első kerekek egyenesen állnak.

A lökhárítókat mágnesezhető fémből kell készíteni.

Első lökhárító:

Földtől mért távolság: minimum 20 cm. Párhuzamosan az első alvázelem fölé kell beépíteni. A lökhárítónak egy vagy több összehegesztett 15 mm átmérőjű csőből kell állnia. A lökhárítót úgy kell kialakítani, hogy az lehetővé tegye a kötelező, homologizált első légterelő burkolat rögzítését.

Hátsó lökhárító:

Használata kötelező, minimum 15 mm átmérőjű oldalvédelmet szolgáló rúdból vagy egy azzal megegyező darabból valamint egy minimum 19 mm átmérőjű felső védelmet biztosító rúdból vagy egy azzal megegyező darabból kell álljon, melyet a földtől minimum 20 mm-re kell elhelyezni.

Ezt az egységet minimum 2 pontban kell az alvázkerethez rögzíteni lehetőleg rugalmasságot biztosító rendszer alkalmazásával.

Oldal lökhárító:

A talajtól való távolsága nem haladhatja meg a hátsó tengelyét.

A lökhárítók minimális átmérője 15mm.

4.5.6. Padlólemez

A padlólemezt merev anyagból kell készíteni, mely az alvázkeret középső merevítőjétől az elejéig ér.

Minden oldalán szegélynek – vagy csővel vagy, peremmel megoldva – kell lenni, mely megvédi a versenyző lábát a padlólemezről történő lecsúszás veszélyétől. Amennyiben a padló lemez perforált, a lyukak nem lehetnek 1 cm-nél nagyobb átmérőjűek. Az egymástól mért távolságuk nem lehet kevesebb az átmérőjük négyszeresénél.

4.5.7. Karosszéria

4.5.7.1. Definíció

A karosszériát alkotja minden olyan elem, amelyet a külső légáramlatok érnek. A karosszériának teljes mértékben befejezettek kell lenni, semmi esetben sem félkész állapotúnak valamint nem lehetnek éles élek rajta. A szögek, sarkok minimum sugara 5mm.

4.5.7.2. Karosszéria

A karosszéria áll két oldal panelből, egy első légterelő burkolatból valamint egy elülső panelből. A karosszériának a CIK-FIA által homologizálnak kell lenni, valamint minden kategóriában kötelező. (Lásd 4.sz. melléklet.)

4.5.7.3. Anyaga

Félfém, kevlar, üvegszál, szénszál anyagok használata tilos. Minden kategóriában, amennyiben műanyagot használnak, annak szilánkmentesen kell törni.

4.5.7.4. Oldalpanelek

Semmilyen esetben sem lehet az első és hátsó kerekek teteje által meghatározott sík fölé helyezni, valamint nem nyúlhatnak túl az első és hátsó kerekek által meghatározott síkon – az első kerék egyenes állása mellett- kivéve vizes verseny esetén. Az utóbbi esetben, a víz behatolását az oldalpanelekbe meggátoló eszköz felszerelése megengedett. Az oldalpanelek földtől mért távolsága minimum 2.5 cm kell hogy legyen.

A panelek felülete egységes és sima kell legyen, rajta nem lehetnek lyukak, vágások kivéve a rögzítéshez szükségesek, valamint ICA-Junior kategóriában a külső indító részére kialakított hely.

A távolság a panel és az első, hátsó kerekek között legalább 2 cm, függetlenül a kerekek pozíciójától.

A panel semelyik része sem fedheti a vezető bármelyik testrészét, miközben normál versenypozíciójában ül. A panel minimális szélessége elől 12, hátul 18 cm.

Az oldalpaneleket nem lehet a kerekek külső éleit metsző vertikális síknál 4 cm-rel beljebb elhelyezni.

4.5.7.5. Első panel

A CIK-FIA által homologizálnak kell lennie. Nem lehet a kormánykerék tetejét metsző síknál magasabbra helyezni, valamint minimum 5 cm résznek kell lenni a panel és a kormány között. Nem nyúlhat túl az első lökhárítón, nem zavarhatja a pedálok normál működését, valamint nem fedheti a lábak semelyik részét, azok normál vezetési pozíciójában. A szélessége 25cm +/- 5 % lehet.

4.5.7.6. Rögzítés

Az oldal paneleknek a CIK-FIA által homologizálnak kell lennie. Az alvázkeretre kell a paneleket biztonságosan rögzíteni. Az első panelt szilárd rögzítéssel kell az első lökhárítók alsó részéhez rögzíteni vagy az alvázkeret elülső részéhez, felül a rögzítést vagy egy független rúddal kell megoldani vagy a kormánymű kormányoszlop támasztékához, kell azt erősíteni.

4.5.7.7. Rajtszámok

Mind az oldalpaneelen, mind az első panelen egy megfelelő felületet kell a rajtszámoknak kialakítani. Ennek az oldalpanelen a hátsó kerékhez kell közel lennie a külső függőleges oldalon.

4.5.7.8.

A karosszéria semelyik részét nem lehet üzemanyag tárolására vagy ballaszt szállítására használni.

4.5.7.9. Első légtelítő

A CIK-FIA által homologizált első légtelítő használata kötelező (2.sz. technikai ábra)

Első lökhárító: rögzítése maximum 2 pontban. A karosszérián belüli merevítő vagy támaszték használata tilos. Gyors rögzítést kell alkalmazni.

Méreték: Semmi esetben sem lehetnek az első kerekek tetejét keresztező sík felett vagy nyúlhatnak túl az első kerekek külseje által meghatározott síkon, mikor a kerekek egyenes állásban állnak.

4.5.7.10 Kivágások

Az oldalpanelek kivágása engedélyezett abban az esetben, ha ez a hűtő és/vagy szívásajcsökkentő beszerelését szolgálja az alábbi megkötésekkel:

- a) a kivágás mérete és alakja a beépítendő elem mérete plusz maximum 25 mm lehet.
- b) a panelt nem lehet több mint, két oldalán megvágni.

Az első fékek hűtéséhez a karosszéria elülső részének kivágása kötelező.

5. ERŐÁTVITEL

Mindig a hátsó kerékhez kell kapcsolni. A módszert szabadon lehet megválasztani, de bármilyen típusú differenciál használata tilos.

6. HAJTÓLÁNC / HAJTÓSZÍJ / VÉDŐ

Használata kötelező, megfelelően le kell fednie a láncereket és a tányérkereket egészen a tányérkerék tengely középpontjáig. Továbbá magában kell foglalnia megfelelő oldalvédelmet.

7. FELFÜGGESZTÉS

Minden fajta felfüggesztés használata - legyen az rugalmas vagy csuklós – tilos.

8. FÉK

A fék rendszernek hatékonyaknak kell lenni és legalább mindkét hátsó kereket kell egyidejűleg fékezniük.

A kapcsolatot (összeköttetés a pedál és a főfékhenger között) meg kell duplázni (bowden használata esetén minimum 1,8 mm átmérőjűt kell alkalmazni, biztonságosan kell rögzíteni).

Intercontinental C kategóriában induló gokartoknál a féknek mind a négy kereket kell fékezni, valamint az első és hátsó fékrendszernek egymástól függetlenül kell működni. Amennyiben az egyik rendszer meghibásodik, a másiknak kell az első vagy hátsó kerekek fékezését biztosítani. Hidraulikus féket kell alkalmazni.

9. KORMÁNYZÁS

A kormányzást kör alakú kormánykerékkel kell kontrolálni. A kormánykeréknek állandó kerületűnek kell lennie. Semmilyen kormánykerékre szerelt eszköz nem nyúlhat a kerék síkján túl több, mint 20 mm-rel, és nem lehetnek éles élei (Lásd 10.sz. melléklet.).

Flexibilis – kábeles vagy láncos – kormánymű használata tilos.

A kormánymű rögzítését oly módon kell megoldani, hogy az maximális biztonságot nyújtson (sassoc, önzáró anya és átmenőcsavar alkalmazásával).

10. ÜLÉSEK

Az ülést úgy kell kialakítani, hogy az megakadályozza a versenyző az ülésben való elcsúszását kanyarban vagy fékezéskor.

11. PEDÁLOK

Függetlenül a pedálok pozíciójától, azok nem nyúlhatnak túl az alvázon, beleértve a lökhárítót. A pedálokat a főfékhenger elé kell elhelyezni.

12. GÁZPEDÁL

A fojtószelepet egy visszanyomó rugóval rendelkező pedállal kell vezérelni. A karburátor és a pedál között mechanikus összeköttetést kell alkalmazni.

13. MOTOR

13.1. Általános szabályok

Motor alatt a hajtó egységet értjük. Amely működési sorrendben áll egy hengertest, dugattyú, forgattyúház, - lehetséges – váltóműből, gyújtószerkezetből, karburátorból és hangtompítóval ellátott kipufogó rendszerből.

Befecskendező rendszer használata tilos. Benzintől eltérő egyéb termék porlasztása tilos. A motor nem tartalmazhat kompresszort vagy feltöltőt. Intercontinental A és Intercontinental C kategóriákban lég vagy folyadékűtésű rendszer (100 cm³ esetén kizárólag a henger és a hengerfej részére) használata engedélyezett. Folyadékűtés esetén csak víz használata engedélyezett.

Intercontinental A, Intercontinental A Junior, Intercontinental C kategóriákban a motoroknak szerepelni kell a gyártói katalógusban és a CIK-FIA által elkészített minta alapján kiállított u.n. homologizációs formanyomtatvány tárgyat kell, hogy képezze.

A homologizációs formanyomtatványt a CIK-FIA-nak le kell pecsételni, valamint aláírással el kell látni.

13.2 Hengerek

Minden 100 cm³-es motor esetében a hengernek vagy a perselynek felületkezelés nélküli öntött vasból kell lennie (króm, nikasil stb. használata tilos).

Nem perselyezett motoroknál, a hengerek javítása az eredeti anyagok felhasználásával engedélyezett de más alkatrészeket beépíteni nem lehet.

Hengerfej: a gyújtógyertya menetét „heli-coil” menetjavítóval lehet javítani.

13.3. Vízhűtés

100 cm³-es motor esetében a hengerre, a hengerfejre és egyetlen hűtőre vonatkozik, melynél egy pumpát valamint egy szimpla kört lehet alkalmazni, minden más kombináció kizárva.

Minden vízhűtést használó kategóriánál, a hűtőt az alvázkeret fölé kell helyezni, maximum 50 cm-es magasságba, maximum 55 cm-rel a hátsó tengely elé továbbá nem zavarhatja az ülést. A csöveket 150 Celsius fok hőmérsékletnek és 10 bar nyomásnak ellenálló anyagból kell készíteni. A hőmérséklet kontrolálásához a hűtő elé vagy mögé maszkrendszert lehet helyezni (ragasztószalagot kizárva). Ez a rendszer lehet elmozdítható, de olyan módon megoldva, hogy azt ne lehessen leszerelni, miközben a gokart mozgásban van, továbbá nem tartalmazhat veszélyes elemeket. Mechanikus áteresztő (termosztát típusú) rendszer használata engedélyezett.

13.4. Vízpumpa

A vízpumpának a motortól függetlennek kell lennie, továbbá a hátsó kerekek tengelyének kell azt mechanikusan meghajtani.

13.5. Karburátor

Bármilyen befecskendező rendszer használata tilos. A benzinen kívül egyéb anyag porlasztása tilos.

Intercontinental A, Intercontinental A junior kategóriákra vonatkozóan lásd: 3-as számú technikai ábra.

Intercontinental C kategóriára lásd: 7-es számú technikai ábra.

13.6. Gyújtás

Minden kategóriában a motorok gyújtásánál a CIK-FIA által homologizált analóg típusú gyújtást kell alkalmazni. Egyéb gyújtószerkezet (késleltetés, progresszív szerkezet) használata tilos. Minden olyan elektromos rendszer használata tilos, mely lehetővé teszi a gokart motorjához tartozó paraméterek mozgás közbeni automatikus változtatását.

A Felügyelők döntése alapján lehetőség van a Versenyzők által alkalmazott gyújtószerkezetek cseréjére a MNASZ gokart bizottsága által biztosított szerkezetre (azonos homologizációjú modell esetén).

A homologizált gyújtószerkezetek gyártóinak lehetőségükben áll a csatlakozók kicserélésére az állórész és a tekercs között, abban az esetben, ha a CIK-FIA és az ASN erre vonatkozó jóváhagyását megkapták.

14. SZÍVÁSZAJCSÖKKENTŐ

Kötelező a CIK-FIA által engedélyezett és regisztrált szívás zajcsökkentő használata.

15. KIPUFOGÓ

Homologizált kipufogót kell alkalmazni. Minden kategóriában a kipufogó rendszert a versenyző mögött kell elvezetni, továbbá az nem lehet a földtől mérve 45 cm-nél magasabban. A kipufogó hangtompítójának kivezetése, melynek átmérője 3 cm-nél nagyobb kell, hogy legyen, és nem haladhatja meg a méretek és tömegek szabálypont által meghatározott határértékeket, továbbá keresztirányban kell elhelyezni.

A kipufogó nem keresztezheti a versenyző normál ülőpozíciója által meghatározott síkot.

Minden fajtászelepes rendszer alkalmazása tilos.

16. ZAJ

16.1. Decibel ellenőrzés

A zaj csökkentése érdekében hatékony kipufogó hangtompító használata kötelező.

Az érvényben lévő maximális zaj értékhatar 103 db/A, beleértve a környezeti befolyásokat és tűréseket. A mérést a motor 10,000-es fordulátán +/- 500 rpm kell elvégezni, mialatt a gokart megfelelő szerelőállványon van elhelyezve.

Az ellenőrzést a verseny folyamán bármikor el lehet végezni. Az ellenőrzés során észlelt minden szabálysértést jelenteni kell a Felügyelőknek.

16.2. A zajmérésre vonatkozó előírások

ASN technikai bizottsága által kidolgozott mérési módszer szerint.

17. ÜZEMANYAGTARTÁLY

Biztonságosan az alvázhöz kell rögzíteni. Úgy kell megtervezni, hogy se a benzincsőveknél (melyeknek kötelezően rugalmas anyagból kell készülni), se a tartálynál ne jelentkezhessen a szivárgás veszélye a verseny folyamán. Gyors rögzítés alkalmazása erősen ajánlott. A tartály alakja semmi esetben sem szolgálhat, mint aerodinamikai elem. A tartály kizárólag normál légköri nyomás mellett üzemelhet.

A tartály kapacitásának minimum 8 liternek kell lennie. A kimeneti nyílás átmérője nem lehet 5mm-nél nagyobb.

18. ÜZEMANYAG

Jelen szabály pont előírásainak célja megakadályozni bármilyen speciális teljesítménynövelő kémia adalék alkalmazását, ugyanakkor biztosítani olyan üzemanyag használatát, melynek összetevői megtalálhatók a normál kereskedelmi forgalomban lévő üzemanyagban.

18.1. Használandó üzemanyag

A versenykiírásban előírtaknak kell megfelelnie.

18.1.2 Az üzemanyag összetétele

Az előírt üzemanyag összetételét adalék anyag hozzáadásával megváltoztatni tilos. Ez a megkötés vonatkozik azon kenőanyagokra egyaránt, melyek nem változtathatják meg az üzemanyagpárlat összetételét.

18.1.3 A kétütemű motoroknál használt keverék

Az üzemanyagot kétütemű motorok számára csak a CIK által engedélyezett kenőanyaggal kell keverni.

Dielektromos teszt (DT 15 Ray Godman berendezéssel mérve): A kenőanyag nélküli üzemanyag dielektromos értékéhez viszonyítva, a kenőanyag hozzáadásával kapott érték nem haladhatja meg az eredeti értéket 40 egységnél többel.

18.2. Kenőanyag

Alkalmazható kenőanyagok listáját lásd a 3.sz. mellékletben.

18.2.1 Kenőanyag karakterisztikák

A kenőanyag semmi esetben sem növelheti az üzemanyag alábbi összetevőit:

- oktánszám (kompresszió tőrés)
- MTBE
- aromás anyagok tartalma

18.3. Levegő

Kizárólag környezeti levegőt lehet üzemanyaggal keverni.

19. KERÉK: TÁRCSA + GUMIABRONCS

A tárcsákra pneumatikus gumiabroncsokat kell szerelni (belsővel vagy a nélkül). A kerekek száma négy.

Kizárólag a kerekek lehetnek, a földel kapcsolatban, mikor a versenyző a gokartban ül. Egy garnitúra gumiabroncs alatt két első és két hátsó gumiabroncsot értünk, egyéb kombinációk tiltottak. Különböző gyártmányú gumik vagy slick és esőgumi egyidejű használata a gokarton minden körülmények között tilos. A kerekek tengelyhez történő rögzítésénél egy biztonsági megoldást kell alkalmazni (pl.: sasszeg, önzáró anya, biztosítógyűrű stb.).

19.1. Keréktárcsák

A CIK-FIA előírásainak (lásd technikai ábra) megfelelő keréktárcsák használata kötelező (Lásd: 7.sz. melléklet.):

1. A gumiabroncsok rögzítésének átmérője:
5 collos tárcsáknál: a rögzítő kúp kerülete 126.2 mm +/- 1.2 mm lehet, csavarokkal történő rögzítés esetén -1mm.
2. A gumiház szélessége: minimum 10 mm.
3. Külső átmérő 5 collos keréktárcsáknál: minimum 136.2 mm.
4. A keréktárcsa belsejében, a gumi kiegyensúlyozásához szükséges felület 8 mm lehet.
5. A szerelésnél használt maximális nyomás 4 bar lehet.
6. Folyadékkal történő repesztési teszténél a nyomás 8 bar lehet.
7. A keréktárcsa gyártását a mellékelt 4-es számú technikai ábra szerint kell végezni.
A keréktárcsa átmérője maximum 5 coll lehet.

19.2. Gumiabroncs

A kategóriákra vonatkozó gumiszabályok által meghatározott gumiabroncson módosításokat végrehajtani tilos. Az összes kategóriában a gumik melegítése, hűtése bármilyen módszer alkalmazásával továbbá azok futózása, kezelése bármilyen kémia anyaggal tilos. Radiál vagy aszimmetrikus típusú abroncsok használata tilos.

1.) 5 collos abroncsok

Az első kerekek külső átmérője maximum 280 mm lehet, a hátsó kerekek esetében maximum 300 mm. A hátsó kerék maximális szélessége 215 mm, az első kerék maximális szélessége 135 mm lehet. Intercontinental A-junior kategóriában a hátsó kerék maximális szélessége 185 mm lehet.

19.3. Gumiabroncs elhasználódási mutatója

Mind az első, mind a hátsó kerekeknél kell alkalmazni, a gumiabroncson minimum 3 bemélyedésnek kell lenni.

20. MOTORINDÍTÁS

A motor beindítására használt rendszer szabadon választható. Intercontinental A Junior kategóriában száraz kuplungot kell alkalmazni.

21. RAJTSZÁMOK

A rajtszámoknak sárga alapon feketének, 15 cm magasnak 2 cm szélesnek kell lenni. Ariel, vagy ahhoz hasonló betűtípust kell alkalmazni. A számot legalább 1 cm szélességű sárga háttér kell, hogy körülvegye. A számokat a hivatalos szabadedzést megelőzően a karosszéria elejére és hátuljára valamint hátrafelé haladva mindkét oldalra fel kell helyezni.

A hátulra szerelt rajtszám tartók felületének síknak kell lenni valamint 22 cm-es oldalainak sarkait le kell kerekíteni (a lekerekített sarkok átmérője 15-25 mm).

A tartóknak rugalmasnak, nem átlátszó műanyagból készültek, valamint mindig láthatónak kell lenni (nem cserélhető rögzítést kell alkalmazni).

Magyar Gokart Bajnokságban a versenyző nevét valamint nemzeti zászlóját a gokart oldaldoboz külső oldalának felső részén elöl kell elhelyezni. A zászló valamint a versenyző neve betűinek magassága 4cm. Az ASN reklámokat helyezhet el a magyar gokart bajnokság futamain gokart elülső részén, valamint az elülső légtérrel burkolaton kötelező jelleggel. Minden verseny esetében kizárólag a Rendező egységes reklámjának elhelyezése engedélyezett; ebben az esetben a Rendező köteles biztosítani a reklámokat. A reklám nem lehet 5 cm-nél magasabb és kizárólag a rajtszám tartó alsó részénél lehet elhelyezni.

A versenyzők kötelessége biztosítani, hogy a számok tisztán láthatóak legyenek az időmérők és tisztségviselők számára.

22. AZONOSÍTÁS ÉS ELLENŐRZÉS

a) Motor

A homologizációs nyomtatványban szereplő technikai leírások (fotók, rajzok, méretek) alapján a motornak és tartozékainak azonosíthatónak kell lenni.

Az ellenőrzésnél az alábbi eltérések engedélyezettek:

- hajtókar, hajtórúd: +/- 0.2 mm
- dugattyúöket összeépített motornál: +/- 0.2 mm
- dugattyúöket bontott motornál: +/- 0.1 mm
- gyújtás, motor: +/- 2°
- homologizált sebesség-váltószekrény):
a főtengely 3 fordulót követően kapott érték: +/- 3°

Méretek:	< 25 mm	25 – 60mm	>60 mm
Megmunkált alkatrészek esetén	+/- 0.5mm	+/-0.8mm	+/-1.5mm
Nyers vagy hegesztett alkatrészek esetén	+/- 1mm	+/-1.5mm	+/-3mm

A méréseknél a tízes mértérendszerrel kell használni:
cm, mm, kg, ° fok, stb.

b) Eltérések nem engedélyezettek:

Maximális hengerűrtartalom: 100 cm³, 125 cm³,

A karburátor ventúri átmérőjénél. (Lásd 6.sz. melléklet.)

c) Szívó és kipufogó nyílások nyitó szögeinek mérése:

A mérés pontosabbá tételének érdekében egy 0.20 mm vastag és 10 mm széles, egyik végén kiécsélt lemezt kell használni a mérés kezdetének és végének meghatározásához. A lemezt mindkét nyílás hűrtengelyénél be kell fogni a szegmens vagy a dugattyú felső része, valamint a nyílás élével való találkozásuk között. A lemezt az ellenőrzéshez szükséges pozícióba lehet állítani a henger belsején keresztül vagy a nyílás csatornáján keresztül. A szög mérésének kezdete és vége az a pozíció, ahol a 20 mm-es lemez befogása a legnagyobb szöveget teszi lehetővé. Nem kötelező a lemezt horizontális vagy vertikális pozícióba állítani. A mérések leolvasását egy minimum 200 mm átmérőjű beszkálázott tárcsával vagy egy kódoló által működtetett digitális kijelzővel rendelkező mérőműszerrel kell végrehajtani. A lemezt oly módon kell kialakítani, hogy csak 10 mm-nél nagyobb szakaszokkal rendelkező nyílásokat lehessen megmérni.

d) Alvázkeret

A homologizált alváznak a homologizációs nyomtatványon szereplő technikai leírás (fotók, rajzok, méretek stb.) alapján azonosíthatónak kell lenni.

e) Műanyag karosszéria elemek

A homologizált méretekhez képest +/- 5% eltérés engedélyezett.

f) Gumiabroncs

A homologizált gumiabroncsnak a homologizációs nyomtatványon szereplő technikai leírás (fotók, rajzok, méretek stb.) alapján azonosíthatónak kell lenni.

g) Módosítások

Lásd Általános Előírások.

h) Égéstér űrtartalmának meghatározása

A motort el kell távolítani az alvázból.

Meg kell várni a motor kihűlését.

El kell távolítani a gyújtógyertyát és a hengerfejet (ellenőrizni kell a 18.5 mm-t.)

A dugattyú felső részét valamint a henger peremét (külső részét) zsírral vízhatlanná kell tenni.

Helyezzük a dugattyút a felső holtpontra és rögzítsük a főtengelyt.

Óvatosan távolítsuk el a zsírfelüleletet.

Helyezzük vissza a hengerfejet és húzzuk le a gyártó által ajánlott nyomtatékkal.

A gyertya betétet (Lásd 9.sz. melléklet) csavarjuk be a gyújtógyertya helyére.

Laboratóriumi beosztású bürettával (mechanikus vagy elektromos), töltjük fel az égéskamrát (50% olaj, 50% üzemanyag keverék) a gyertya betét felső élének tetejéig.

Ily módon a mért érték kivonva a gyertya betétet (2cm³) nem lehet kevesebb a homologizációs okmányon előírt értéknél.

Technikai ábrák

- 1- Alváz keret és főbb alváz alkatrészek
- 2- Rövidpályás karosszéria: Oldal panelek, elülső panel, elülső karosszéria
- 3- Karburátor
- 4- 5 collos keréktárcsa
- 5- ICA-J kategóriában a 18mm átmérőjű szűkítő beszerelése
- 6- Gyertya betét ICC kategóriában az égéskamrához.
- 7- Dell'Orto VHSB 30 karburátor

23. IDŐMÉRŐ BERENDEZÉSEK ÉS TELEMETRIA

23.1. Elektronikus időmérés és körszámlálás

Magyar bajnokságban kötelező az AMB típusú vagy azzal megegyező elektronikus időmérés és körszámláló használata. A körszámláláshoz a hagyományos kézi működtetésű rendszert is meg kell tartani, és vita esetén alkalmazni kell.

A mérőberendezések használatának költsége nem jelentkezik a nevezők terhére. Minden lehetséges letétet, a műszerek (transponder + rögzítés) megfelelő állapotban történő visszaszolgáltatásakor vissza kell téríteni teljes mértékben.

23.2. Telemetria (kétoldalú kapcsolat)

Bármilyen telemetrikus rendszer alkalmazása, mely a versenyben lévő gokart és a technikai személyzet között jön létre szigorúan tilos.

23.3. Adatgyűjtés

Kizárólag az alábbiak leolvasása engedélyezett, függetlenül attól, hogy a rendszer rendelkezik-e memóriával vagy nem:

- motor fordulatszám
- 2 hőmérséklet érték
- egyik kerék sebessége
- Z/Y gyorsulásmérő
- Köridő

23.4. Rádió

Bármilyen rádió kapcsolat, mely a pályán lévő versenyző és bármilyen más személy között jön létre tilos.

24. AKKUMULÁTOR

Indítómotorokhoz száraz vagy zselés akkumulátor használata engedélyezett. (savas akkumulátor használata tilos)

25. BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

1) A gokart biztonsága

Kizárólag az a gokart engedhető versenyre, amelyik a biztonsági szabványoknak, előírásoknak és a sportszakmai szabályoknak megfelel. A gokartokat úgy kell megtervezni és karbantartani, hogy az megfelelően a szabályoknak ne jelentsen semmilyen veszélyt a versenyző és más versenyzők számára.

2) Biztonsági ruházat

A vezető köteles az alábbiakat viselni:

- FIA szabványoknak megfelelő, törhetetlen szemvédővel rendelkező sisak. Minden nemzetközi kategóriában és a TOP 100, KA, KB kategóriákban a sisakoknak meg kell felelni a CIK-FIA előírásainak:
 - Snell Foundation, 1995-SA, K-98 és SA2000 (USA),
 - British Standards Institution A-type és A/FR-Type BS 6658-85, beleértve a módosításokat (Nagy Britannia),
 - SFI Foundation Inc., Spec. SFI 31.1 és 31.2 (USA).
 - A fenti listával kapcsolatos módosítások a CIK-FIA bulletinben jelennek meg.
 - A sisakok súlyát, mely nem lehet több 1800 g-nál, junioroknál 1550 g-nál a verseny folyamán bármikor ellenőrizhetik.
 - Meg kell jegyezni, hogy egyes sisakokat nem lehet hagyományos módon befesteni, vagy arra matricát ragasztani.
- Egy pár kesztyű, mely a kéz teljes egészét befedi.
 - A CIK-FIA által homologizált ruházatban látható helyen szerepelnie kell a homologizációs számnak. A ruházatnak a test egészét beleértve a lábakat és a karokat is be kell fedni.
 - A FIM által meghatározott szabványoknak megfelelő bőr ruházatot is lehet viselni.
 - A cipőknek takarni és védeni kell a bokákat.

26..ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

26.1. Alváz

Minden alvázkeretnek az adott kategória szabályainak kell hogy megfeleljen. Minden alváznak homologizációs okmánnyal kell rendelkeznie. Az alvázkereteket háromévente 6 éves érvényességre homologizálják.

A homologizációs kiterjesztéseket a Homologizációs Szabályok szerint kell engedélyezni.

26.2.Motor

Intercontinental A és Intercontinental C osztályokban kizárólag rezgőszelepes szívónyílást lehet alkalmazni. Intercontinental A Junior osztályban dugattyú vezérléses szívónyílást kell alkalmazni.

Minden osztályban:

A homologizált motor eredeti alkatrészeinek meg kell felelnie és azonosnak kell lenni a homologizációs nyomtatványon szereplő képekkel, rajzokkal és fizikai méretekkel.

Engedélyezett módosítások:

A homologizált motoron történő módosítások engedélyezettek kivéve az alábbiakat:

- a) a motor belsejében:
 - löket,
 - furat (a maximális határokon túl),
 - hajtórúd hossza,
 - felömlő nyílások és szívónyílások száma a hengerben és a forgattyúházban,
 - kipufogó nyílások a csatornák száma,

Új kipufogó nyílások és csatornák kialakítása tilos.

- speciális szabályoknak megfelelő szűkítők.

b) a motoron kívül:

- karburátorok száma és a fojtás átmérője,
- a beszerelt motor külső karakterisztikája (a külső karakterisztika módosítását kérelmezni kell, mint homologizációs kiterjesztést).

A külső megjelenés módosítása nem vonatkozik a karburátor, a gyújtás, a kipufogó, a kuplung vagy magának a motornak a rögzítésére, amennyiben a homologizációs pozíció nem lett módosítva.