

GOKART ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2007. évi ALAPKIÍRÁSA



*Készítette: a Gokart Szakági Bizottság
Jóváhagyta: az MNASZ Intéző Bizottság
Kiadja: az MNASZ Titkárság*

TARTALOMJEGYZÉK

I. FEJEZET	9
1. MAGYARORSZÁGI GOKARTVERSENYEK ÁLTALÁNOS FELTÉTELEI	9
1.1.....	9
1.2 GOKART SPORT SZERVEZETEI	9
1.3. HIVATALOS SZEMÉLYEK.....	10
1.4. HIVATALOS SZEMÉLYEK JOGAI ÉS KÖTELESSÉGEI	10
1.4.1. Sportfelügyelők /Felügyelő Testület/.....	10
1.4.2. Versenyigazgató	11
1.4.3. Versenyvezető (indítóbíró)	11
1.4.4. Általános részvételi feltételek.....	12
1.5 ÁLTALÁNOS VERSENYRENDEZÉSI ELŐÍRÁSOK	12
1.6. MÉDIA JOGOK	12
1.7. RENDEZŐ ÁLTAL ELŐÍRT REKLÁM	12
1.8. VAGYONI ÉRTÉKŰ JOGOK HASZNOSÍTÁSÁNAK SZABÁLYAI	12
2. VERSENY KIÍRÁS.....	12
2.1 VERSENYKIÍRÁS TARTALMAZZA	13
3. LICENCEK.....	13
3.1. VERSENYZŐI IGAZOLVÁNY (LICENC)	13
3.2. NEVEZŐI LICENC	14
3.3. RENDEZŐI LICENC.....	14
3.4. EGYÉB ELŐÍRÁSOK.....	14
3.5. VERSENYZŐI LICENC FOKOZATOK.....	14
3.6. NEMZETKÖZI MINŐSÍTÉSŰ LICENC	15
3.6.1 «INT. A» licenc.....	15
3.6.2. «INT. B» licenc.....	15
3.6.3. «INT. C» Junior licenc.....	15
3.6.4. «INT. C» Senior licenc.....	16
3.7. NEMZETI LICENC	16
3.7.1. «Kadet» licenc.....	16
3.8. BAJNOKSÁG KIÍRÁSA	16
A OGB KATEGÓRIÁI AZ ALÁBBIK:	17
3.8.4. Csapatbajnokság	17
4. OGB VERSENYEIN HASZNÁLHATÓ GOKARTOK, FELSZERELÉSEK	17
4.1. VERSENYZŐK FELSZERELÉSE	17
4.2. GOKARTOK.....	18
4.2.1. Általános előírások.....	18
4.2.2. Gumiabroncs.....	19
4.2.3. Gumihaszználási szabályok	19
4.2.4. Üzemanyag	19
4.2.5. Üzemanyag mintavétel.....	20
4.2.6. Karosszéria elemek.....	20
4.2.7. Azonosítás és ellenőrzés	20
4.2.8. GÉPOSZTÁLYOK ÉS AZOK MEGHATÁROZÁSA	21
ROTAX MINI MAX FR 125 OSZTÁLY	22
ROTAX MAX JUNIOR FR 125 osztály.....	23
ROTAX MAX SENIOR FR 125 osztály	24
MAX DD2 125 osztály.....	25

K-100 OSZTÁLY	26
SWF (SUPER WORLD FORMULA) OSZTÁLY	27
5. PÁLYAELŐÍRÁSOK	31
5.1. ÁLTALÁNOS BIZTONSÁGI SZABÁLYOK.....	31
5.2. EDZÉS	33
5.3. PARC FERMÉ (ZÁRT PARKOLÓ)	33
5.4. PÁLYÁRA TÖRTÉNŐ BELÉPÉS	34
5.5. KÖRNYEZETRE VONATKOZÓ ELŐÍRÁSOK.....	34
5.6. PÁLYA LICENC.....	34
5.7. TECHNIKAI ÉS BIZTONSÁGI FELTÉTELEK.....	34
5.7.1.....	34
5.7.2. <i>Beléptető rendszer</i>	34
6. NEVEZÉS	35
6.1. EGYÉNI NEVEZÉS	35
6.2 NEVEZÉSI DÍJ REGISZTRÁCIÓS DÍJ	35
6.3. CSAPATNEVEZÉS	35
7. ADMINISZTRATÍV ÉS TECHNIKAI ÁTVÉTEL	36
7.1. LEBONYOLÍTÁS RENDJE	36
7.2. ADMINISZTRATÍV ÁTVÉTEL ALAKLMAVAL ELLENŐRIZENDŐ DOKUMENTUMOK:.....	36
7.3 TECHNIKAI GÉPÁTVÉTEL, TECHNIKAI ÉS ADMINISZTRATÍV ELLENŐRZÉSEK	36
7.4. GÉPÁTVÉTEL	37
8. VERSENYFUTAMOK, SZABAD ÉS MÉRT EDZÉSEK	38
8.1. RÉSZVÉTELI FELTÉTELEK.....	38
8.2. KÖTELEZŐ SZABADEDZÉS	38
2. A GYERMEK KATEGÓRIA NEM VONHATÓ ÖSSZE MÁS OSZTÁLYOKKAL.	38
8.3. IDŐMÉRÉS (mért edzés)	38
8.4. MÉRLEGELES.....	39
8.5.ZAJELLENŐRZÉS	39
8.6. VERSENYZŐI ELIGAZÍTÁS (BRIEFING)	39
8.6.1. <i>Utasítások és versenyzők tájékoztatása</i>	40
8.7.VERSENYFUTAMOK	40
8.7.1. <i>Futamok összevonása</i>	40
8.7.2. <i>Reményfutamok</i>	40
8.7.3. <i>A futamok távolsága</i>	41
8.8. A VERSENYEK RAJT RENDJE	41
8.8.1. <i>Rajtpozíció</i>	41
8.8.2. <i>Általános rajtszabályok</i>	42
8.8.3. <i>Állórajt</i>	43
8.8.4. <i>Gördülőrajt</i>	43
8.8.5. <i>Rajt lebonyolítása</i>	44
8.8.6. <i>Cél</i>	45
8.8.7. <i>Incidensek</i>	45
8.9. ZÁSZLÓJELZÉSEK.....	46
8.10. VERSENY VAGY EDZÉS LEÁLLÍTÁSA	47
8.11. VERSENY ÚJRAINDÍTÁSA.....	47
8.12. VERSENY FUTAMOK ÉRTÉKELÉSE.....	48
8.12.1. <i>Futamok eredménye</i>	48
8.12.2. <i>Versenyfutamok eredménye</i>	49
8.13. CSAPATVERSENY ÉRTÉKELÉSE	49

8.14. BAJNOKI VERSENY DÍJAZÁSA	50
8.15. DOKUMENTUMOK, HATÁRIDŐK	50
9. AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG ÉVES ÉRTÉKELÉSE	50
9.1. EGYÉNI ÉRTÉKELÉS	50
9.2. CSAPATBAJNOKSÁG ÉRTÉKELÉSE	50
9.3. ÉVES BAJNOKSÁG DÍJAZÁSA	50
10. VERSENYZŐKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK.....	51
11. BÜNTETÉSEK.....	52
11.1. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK	52
11.2. SZAKÁGI BÜNTETÉSEK ALKALMAZÁSA	53
11.3. VERSENY RENDEZŐIRE KISZABHATÓ BÜNTETÉSEK.....	53
11.4. VERSENYZŐKRE KISZABHATÓ BÜNTETÉSEK.....	53
12. ÓVÁSOK, FELLEBBEZÉSEK	53
12.1. ÓVÁSOK RENDJE	53
12.2. TECHNIKAI ÓVÁS	54
12.3. FELLEBBEZÉS	54
12.4. ÓVÁSI DÍJAK	54
14. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK	54
II. FEJEZET	55
1. ÁLTALÁNOS ELNEVEZÉSEK ÉS MEGHATÁROZÁSOK	55
1.1. GOKART MEGHATÁROZÁSA.....	55
1.2. ADATGYŰJTÉS	55
1.3. TELEMETRIA	55
1.4. HOMOLOGIZÁCIÓ	55
1.5. HOMOLOGIZÁCIÓS OKMÁNY	55
1.6. HOMOLOGIZÁCIÓS FORMANYOMTATVÁNYOK	56
1.7. MECHANIKUS ALKATRÉSZEK	56
1.8. EREDETI VAGY SZÉRIA ALKATRÉSZEK.....	56
1.9. KOMPOZIT	56
1.10. MAXIMUM	56
1.11. MINIMUM	56
1.12. ALVÁZ	56
1.12.1. ALVÁZKERET	56
1.13. MOTOR	56
1.13.1. Hengerűrtartalom (V)	56
1.13.2. Csatornák.....	57
1.13.3. Beömlő illetve kiömlőnyílás.....	57
1.13.4. Fajtószelep.....	57
1.14. HŰTŐ	57
1.15. ÜZEMANYAGTARTÁLY.....	57
1.16. KERÉK	57
2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	57
2.1.....	57
2.2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK ALKALMAZÁSA	57

2.3. A NEVEZŐ FELELŐSÉGE.....	57
2.4. MÓDOSÍTÁSOK.....	58
2.5. ALKATRÉSZEK, ANYAGOK BESZERELÉSE	58
3. GOKART FELÉPÍTÉSE.....	58
3.1. ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK.....	58
4. ALVÁZ	58
4.1. AZ ALVÁZ ALKATRÉSZEINEK LEÍRÁSA	58
4.2. MÓDOSÍTÁSOK ÉS AZONOSÍTÁS	58
4.3. ALVÁZKERET.....	58
4.3.1. <i>Funkciói</i>	58
4.3.2. <i>Leírása</i>	59
4.3.3. <i>Követelmények</i>	59
4.3.4. <i>Anyaga</i>	59
4.4. AZ ALVÁZ FŐBB RÉSZEI.....	59
4.4.1. <i>Funkciói</i>	59
4.4.2. <i>Leírás (1.sz. technikai ábra)</i>	59
4.4.3. <i>Követelmények</i>	59
4.5. AZ ALVÁZ KIEGÉSZÍTŐ ALKATRÉSZEI.....	60
4.5.1. <i>Meghatározás</i>	60
4.5.2. <i>Leírása a rögzítéseknek</i>	60
4.5.3. <i>Követelmények</i>	60
4.5.4. <i>Méreték és tömegek</i>	61
4.5.4.1. <i>Technikai specifikációk</i>	61
4.5.4.2. <i>Tömeg</i>	61
4.5.4.3. <i>Ballaszt (pótsúly)</i>	61
4.5.5. <i>Lökhárító</i>	61
4.5.6. <i>Padlólemez</i>	62
4.5.7. <i>Karosszéria</i>	62
4.5.7.1. <i>Definíció</i>	62
4.5.7.2. <i>Karosszéria</i>	62
4.5.7.3. <i>Anyaga</i>	62
4.5.7.4. <i>Oldalpanelek</i>	62
4.5.7.5. <i>Első panel</i>	62
4.5.7.6. <i>Rögzítés</i>	63
4.5.7.7. <i>Rajtszámok</i>	63
4.5.7.8.....	63
4.5.7.9. <i>Első légtelítő</i>	63
4.5.7.10 <i>Kivágások</i>	63
5. ERŐÁTVITEL.....	63
6. HAJTÓLÁNC / HAJTÓSÍJ / VÉDŐ	63
7. FELFÜGGESZTÉS	63
8. FÉK.....	63
9. KORMÁNYZÁS.....	64
10. ÜLÉSEK.....	64

11. PEDÁLOK	64
12. GÁZPEDÁL	64
13. MOTOR	64
13.1. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK	64
13.2. HENGEREK	65
13.3. VÍZHÚTÉS	65
13.4. VÍZPUMPA	65
13.5. KARBURÁTOR	65
13.6. GYÚJTÁS	65
14. SZÍVÁSZAJCSÖKKENTŐ	65
15. KIPUFOGÓ	66
17. ÜZEMANYAGTARTÁLY	66
18. ÜZEMANYAG	66
18.1. HASZNÁLANDÓ ÜZEMANYAG	66
18.1.1. <i>Az üzemanyag összetétele</i>	66
18.1.2. <i>A kétütemű motoroknál használt keverék</i>	66
18.2. KENŐANYAG	66
18.2.1 <i>Kenőanyag karakterisztikák</i>	66
18.3. LEVEGŐ	66
19. KERÉK: TÁRCSA + GUMIABRONCS	67
19.1. KERÉKTÁRCSÁK	67
19.2. GUMIABRONCS	67
19.3. GUMIABRONCS ELHASZNÁLÓDÁSI MUTATÓJA.....	67
20. MOTORINDÍTÁS	67
21. RAJTSZÁMOK	68
22. AZONOSÍTÁS ÉS ELLENŐRZÉS	68
23. IDŐMÉRŐ BERENDEZÉSEK ÉS TELEMETRIA	70
23.1. ELEKTRONIKUS IDŐMÉRÉS ÉS KÖRSZÁMLÁLÁS	70
23.2. TELEMETRIA (KÉTOLDALÚ KAPCSOLAT)	70
23.3. ADATGYÚJTÁS	70
23.4. RÁDIÓ	70
24. AKKUMULÁTOR	70
25. BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK	70
26. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	71
26.1. ALVÁZ	71

26.2.MOTOR	71
MELLÉKLETEK (külön file-ban)	
- Vortex ROK 125ccm motor homologizációs lapja	69
- Vortex ROK JUNIOR 125ccm motor homologizációs lapja	75

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) 2007. Általános szabályi (4. fejezet) és Műszaki Szabályok (6. fejezet)**
- **FIA NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK, H,L,O FÜGGELÉKEK**
- **MNASZ ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI 2007**
- **GOKART ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2007. ÉVI ALAPKIÍRÁSA**
- **MNASZ ÁLTAL JÓVÁHAGYOTT VERSENYKIÍRÁS, A VÉGREHAJTÁSI UTASÍTÁS(OK)**
- **MNASZ HIVATALOS KÖZLEMÉNYEIBEN KÖZZÉ TETT UTASÍTÁSOK.**
- **ROTAX MOJO MAX CHALLENGE Sport Szabályok 2007**
- **ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL műszaki szabályok 2007**

A versenykiírások és a végrehajtási utasítás(ok) a felsorolt szabályzatokkal nem lehetnek ellentétesek.

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 AUTÓSPORT 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 versenynaptárában tüntet fel és hoz nyilvánosságra.

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

1.3. Hivatalos személyek

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

- a rendezvény Felügyelő Testülete
- a versenyigazgató,
- a rajter (indítóbíró),
- a rendezvény titkára,
- az időmérők vezetője,
- a versenyfelelős (főrendező)
- a technikai felügyelő,
- a technikai ellenőrök
- a pályaellenőrök,

1.4. Hivatalos személyek jogai és kötelességei

1.4.1. Sportfelügyelők /Felügyelő Testület/

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

Funkciójuk alapján csak az MNASZ Intéző Bizottság felé tartoznak felelősséggel. A felügyelő testületnek 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 szakágvezetőnek, 1 példányt a MNASZ Titkárságának is meg kell küldeni.

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

A Felügyelő testületnek jogában áll:

- a büntetések jellegéről dönteni,
- a kiírás egyes rendelkezéseit megváltoztatni (kivételes esetben),
- pénzbüntetéseket kiróni,
- kizárásokat kimondani,
- a helyezések tekintetében változtatásokat végrehajtani,
- versenyzőnek, vagy versenygépnek 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.
- Ellenőriztetni a versenyzőket és a versenygépeket.
- Engedélyezi a futamok indítását.
- Javaslatot tesz a sportfelügyelőnek az esetleges programváltozásokról, jelenti a versenyzők által elkövetett szabálytalanságokat.
- Átveszi az óvásokat, 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. leinti 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 (**szabályismereti** vizsga),
- d. **NS Versenyengedély;**

1.5 Általános versenyrendezési előírások

Országos gokart bajnokság kereteibe tartozó versenyt, az MNASZ **szabályzatainak** 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 média és vagyon értékű jogok tekintetében a mindenkor hatályos MNASZ szabályokat kell alkalmazni.

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 rajtszámtáblán 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.

1.9 Tiltott versenyek

Lásd MNASZ Általános Szabályai Az 1.8 és 1.9. pontokban hivatkozott előírások betartása minden MNASZ tisztségviselőre, rendezőre és versenyzőre nézve kötelező, az ott leírt fegyelmi felelősségre vonás terhe mellett.

2. VERSENY KIÍRÁS

A verseny kiírást 45 nappal a rendezvény előtt a 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
- **Technikai Bizottság vezetője részére, MNASZ 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 az adminisztratív átvétel kezdete előtt csak a szakág vezető, azt követően a verseny felügyelő testülete engedélyezhet;

A versenykiírást meg 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

3. LICENCEK

3.1. Versenyzői igazolvány (licenc)

A licenc kiadásának általános feltételei:

- A versenyzőtálya előírásainak megfelelő életkor. Az életkor meghatározásakor a tárgyévben betöltött életkort kell figyelembe venni. **Kivétel a Rotax géposztályok: lásd Rotax szabályzat.** Indokolt esetben, kormeghatározás 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.

Sporttörvény előírásainak alkalmazása: köztartozások (VPOP-APEH) igazolása, az éves nevezői és versenyzői licencek kiadásának feltétele.

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 GB 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 bármilyen visszaélés a licenc bevonásával járhat.(Lásd: MNASZ Tiltott versenyekre vonatkozó szabályzását.)

Minden versenyző, köteles az MNASZ általános szabályai szerinti **szabályismereti** vizsgát tenni.

A vizsgán adnak számot a versenyzők a mindenkorai GOB alapkiírásában lefektetett sportszabályok ismeretéről. A **szabályismereti** vizsga az első licenc kiadásának feltétele. Minden versenyzőnek kétévenként ismételt **szabályismereti** vizsgát kell tenni. **Ismételt és súlyos szabályszegés esetén a verseny felügyelő testülete vagy a gokart bizottság a versenyzőt ismételt vizsgára utasíthatja.**

3.5. Versenyzői licenc fokozatok

Az MNASZ Elnöksége által kiírt országos bajnokságban, 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 **GB** 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.

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,
- **2006**_os Gokart Országos Bajnokságban bármelyik 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:

- 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.

3.8. Bajnokság kiírása

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 2007. évre az alábbi kategóriák nemzeti bajnokságát írja ki:

14 Futamos lebonyolítási rendszerben résztvevő kategóriák:

K100, Rotax Minimax, KA Comer 80, Rotax Junior, Rotax Max, DD2 Rotax, SWF 20 LE négyütemű, melynek előkészítésével és lebonyolításával az MNASZ szerződéses formában az MGSZ-t bízta meg.

**2 Futamos lebonyolítási rendszerben résztvevő kategóriák:
Intercontinental A**

6 Futamos rendszerben lebonyolítandó kategóriák:

Rok 125, Rok Junior125, F 125, F250 Négyütemű, Gyermek Parilla
A kettő illetve a 6 futamos rendszerű kategóriák bajnokságának előkészítésével és lebonyolításával az MNASZ szerződéses formában a G-Kart Team egyesületet bízta meg.

A OGB kategóriái az alábbiak:

SENIOR VERSENYEK: K-100
ROTAX MAX SENIOR 125 cc
MAX DD2
SWF (Super World Formula)
Rok 125
F 125
F 250 négyütemű
ICA

Ifjúsági,utánpótlás versenyek :

Kadett 80
Rotax MINI MAX
Rotax Junior 125
ROK Junior 125
Gyermek Parilla

CSAPATVERSENYEK: *Az összes résztvevő géposztály részére nevezés alapján.*

3.8.4. Csapatbajnokság

A csapatbajnokság a Gokart OB keretében rendezett versenyek alapján.

Résztételre jogosult versenyzők:

Az egyéni versenyen indulási jogosultsággal rendelkező versenyzők, akik azonos nevezői licenc-el rendelkeznek.

3..9. AZ OGB versenyekre nevezhető versenyzők:

- **MNASZ licenccel rendelkező versenyzők;**

4. OGB VERSENYEIN HASZNÁLHATÓ GOKARTOK, FELSZERELÉSEK

4.1. Versenyzők felszerelése

Minden versenyző az alábbiakat köteles viselni a verseny során:

- A CIK-FIA előírásoknak megfelelő bukósisakot, zárt ruházatot, mely a karokat, lábakat is fedi. Az FIA homolog sisak helyett a legalább E szabványjellel ellátott bukósisak használata megengedett a nemzeti kategóriákban. A versenyruházaton fel kell tüntetni a versenyző nevét és vércsoportját.

- Versenyzésre alkalmas cipőt, a kezek védelmére megfelelő szilárdságú zárt kesztyűt.
- A CIK-FIA homolog versenyruha a nemzetközi osztályokban kötelező, a többinél ajánlott. **(MNASZ Internet oldal)**
A felszerelést a gépátvételnél külön felszólítás nélkül be kell mutatni
- **A Kadett és Junior géposztályok versenyzőinek, kötelező nyakvédőt és borda (gerinc) védőt viselni a futamok alatt!**

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. **(Rotax géposztályoknál lásd Rotax Szabályzat.)**

A GOB futamain, amennyiben jelen alapkiírás másképpen nem rendelkezik, a CIK által 2000-óta homologizált vázak akkor is alkalmazhatók, ha a homologizációjuk már lejárt. Az ilyen vázaknak azonban meg kell felelniük az eredeti homologizációs feltételeknek.

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

Az ICA géposztályra az alábbi korlátozásokat kell alkalmazni:

1. A rendezvényen a versenyzők kizárólag a nevezési lapjukon feltüntetett és a gépátvétel során átvett alvázat és motorokat vehetik igénybe. A fentiekben fel nem sorolt alkatrészek, a verseny során, szabadon használhatók. Egy versenyző a kötelező edzéseken, az időméréseken, a versenyfutamok alatt, csak a gépátvételen átadott és megjelölt két motort és a megjelölt alvázak közül büntetés nélkül egyet használhat. Amennyiben az időmérés alkalmával használt alvázat lecserélik, az érintett versenyző helyezési pontszámát 10 ponttal növelni és az így elért helyezésnek megfelelő bajnoki pontok számát 10 ponttal a cserélt eszközzel teljesített futamban, illetve futamokban csökkenteni kell. Az éves értékelésben a bajnoki pontokat előjel helyesen kell összegezni.
2. Az alváz cseréjét az érintett nevező a technikai felügyelőnek írásban, legkésőbb 15 perccel a futam indítását megelőzően köteles bejelenteni. A technikai felügyelő a bejelentést a pontos idő feltüntetésével ellen jegyzi és továbbítja a versenyigazgatónak. Az egyszer már cserélt eszköz nem cserélhető vissza. Az eszköz csere miatti bejelentésekre való hivatkozással az érintett futamok rajtja nem késleltethető.
3. A bejelentés nélküli eszközcsere esetén az érintett versenyzőt a fordulóból, azaz mindkét futamból ki kell zárni függetlenül attól, hogy melyik futamban történt a csere.

4.2.2. Gumiabroncs

A gumiabroncsra a kategória előírásai vonatkoznak. A szabályzatban előírt méretektől való eltérés tilos.

4.2.3. Gumihasználati szabályok

Egy versenyen egy garnitúra és egy db (első vagy hátsó) tartalék száraz (slick) gumiabroncs használható. Versenyen, minden kategória számára kötelező a rendező által biztosított és a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokat használni! Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A esős gumik darab száma nem korlátozott. Amikor a versenyigazgató esősnek nyilvánítja a versenyt, a versenyző dönti el, hogy milyen gumival versenyez. A kerekek felszerelésére, valamint a futómű beállítására legalább 30 percet kell biztosítani. A szerelést semmilyen körülmények között sem lehet a pályán végezni. A gokarton az esős és a száraz abroncsok egyidejű használata tilos. Száraznak minősített versenyen, illetve időmérésen, kizárólag száraz (slick) gumik használata engedélyezett

4.2.4. Üzemanyag

Amennyiben a versenykiírás másképpen nem rendelkezik!

Az OGB futamain csak kereskedelmi forgalomban kapható 95 oktán számú ólommentes üzemanyagot lehet használni. A Rok 125, Rok Junior 125, Gyermek Parilla és ICA géposztályok versenyein a 98 oktán számú ólommentes üzemanyag használata megengedett. A 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 CIK géposztályoknál benzinhez keverhető engedélyezett olajok listáját lásd a 3. sz. mellékleten.

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

A felügyelői testület engedélyével a versenyigazgató elrendelheti bármely versenyző részére a rendező által biztosított üzemanyag használatát.

Az érintett versenyzők ebben az esetben kötelesek az üzemanyag árát a rendezőnek megtéríteni.

A versenykiírásban az üzemanyagra vonatkozó szabályok változhatnak, különös tekintettel az üzemanyag rajtelőkészítőben való tárolására illetően.

4.2.5. Üzemanyag mintavétel

Minden esetben, az üzemanyagtartályban minimum 0.3 liter üzemanyagnak kell lenni, amennyiben a mintavételt azért nem lehet végrehajtani, mert a szabályok szerinti mennyiség nem áll rendelkezésre a versenyző ki kell zárni 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 laboratóriumban kell megvizsgálni**. 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.

4.2.6. Karosszéria elemek

Az Országos Bajnokság futamain minden **géposztály** részére kötelező az CIK-FIA előírásoknak (rövid pályás) megfelelő karosszéria elemek használata. A CIK géposztályokban, a tárgyévben érvényes homologizáció szerinti karosszériaelemek használata kötelező. A CIK-FIA által előírt hátsó alsó ütköző használata a nemzeti géposztályokban is kötelező. (Lásd még! II. fejezet 4.5.7.)

A rajtszámot és a versenyző nevét az oldalsó paneleken fel kell tüntetni.

Engedélyezett, a gokart tömegének egy vagy több ballasztal történő kiegészítése feltéve, hogy ezek erős és egységes tömbökből állnak, szerszámok segítségével rögzíthetők az alvázhhoz vagy az üléshez, legalább két, minimum 6mm átmérőjű csavarral. A pótsúlyt a gépátvétel alkalmával ellenőrizni és plombálni kell.

4.2.7. Azonosítás és ellenőrzés

A motorok és az alváz megjelölését olyan módon kell megoldani, hogy a verseny egész ideje alatt a benevezett eszköz azonosítását minden kétséget kizáróan biztosítani lehessen. (PI plomba) (Az alváz ill. a motor megjelöléséhez festéket használni tilos.)

Az azonosító jelzést a gépátvételen a technikai ellenőr helyezi el a verseny eszközökön. Meglétét a futam előtt, a rajtelőkészítő területén a technikai

ellenőrök ellenőrzik. Az azonosító eszköz sérülését vagy elvesztését a technikai **felügyelőnek** haladéktalanul jelenteni kell.

Lehetőség van a motorok megbontására, ellenőrzésére, javítására, de alkatrészek cseréje csak technikai ellenőr jelenlétében a zárt park területén engedélyezett! Az ily módon ellenőrzött cserék tényéről a technikai bizottság a versenyigazgatót haladéktalanul tájékoztatja.

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

4.2.8.. GÉPOSZTÁLYOK ÉS AZOK MEGHATÁROZÁSA

- **KADET 80 (KA)**
- **K-100 (K100)**
- **ROTAX MINI MAX**
- **ROTAX MAX SENIOR**
- **ROTAX MAX JUNIOR**
- **MAX DD2**
- **SWF**
- **Intercontinental A (ICA)**
- **ROK 125**
- **Rok Junior 125**
- **Gyermek Parilla**
- **F125**
- **F250 négyütemű**

Kadett A

Életkor:	7-13 éves sportolók részére
Alváz:	Feleljen meg a CIK-FIA előírásainak. Saját készítésű alváz használata megengedett. Az saját készítésű alvázat a versenyidény előtt, az ATB-nek kell hitelesítenie. (hitelesítés ára: lásd Díjtáblázat Bukóketrec certifikát) A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A szélesített hátsó ütköző használata kötelező.
Motor:	COMER gyártmányú, K80, vagy S80 típusú motor, zsákos hengerrel, európai dugattyúval. Maximális hengerűrtartalom: 81 cm ³ . A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.
Sűrítési térfogat:	Min: 9.5 cm ³
Porlasztó:	TILLOTSON gyártmányú, legfeljebb Ø 16 mm-es torokátmérőjű. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.
Zajcsökkentő:	Az eredeti levegőszűrő használata kötelező.
Gyújtás:	Kötelező az eredeti típus használata

Kipufogó:	Kötelező az eredeti típus használata (doboz)
Tengelykapcsoló:	Kötelező az eredeti típus használata
Gumiabroncs:	Mérete 5"; a megengedett legnagyobb szélesség az első keréknél 135 mm, a hátsó keréknél 185 mm. A száraz abroncs kizárólag HEIDENAU RKS típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. Az esős gumi típusa szabadon választható. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 95kg.
Figyelem!	A KA kategória, jelen kiírásban szereplő Comer 80-as motorral, 2008 december 31.-ig használható!!!

ROTAX MINI MAX FR 125 OSZTÁLY

Életkor:	7-13 éves sportolók részére Alváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A lejárt homologizációjú spoilerok használata is engedélyezett.
Nyomtáv:	A hátsó keréknél max: 1250 mm, az első keréknél max: 1150 mm a legnagyobb szélesség.
Motor:	FR 125 Mini Max. egyhengeres folyadékhűtésű, Power-szelep nélküli motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm ³ , sebességváltó nélkül, kuplunggal. A maximális teljesítmény 10 KW, amit a szűkítők behelyezésével érnek el! A MOTORNAK KÖTELEZŐEN TARTALMAZNI KELL A KIPUFOGÓBAN LÉVŐ SZŰKITŐT, ÉS KARBURÁTORBAN LÉVŐ SZŰKITŐT IS. A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviselőtől beszerzett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max

	Challenge által kiállított, méretezett, homolog dokumentáció alapján történik.
Sűrítési térfogat:	1,20 mm – 1,80 mm
Porlasztó:	Dellorto, WHSB 34 típusú.
Zajcsökkentő:	Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.
Gyújtás:	Eredeti gyújtás kötelező
Kipufogó:	Eredeti kipufogó használata kötelező
Tengelykapcsoló:	Eredeti típus használata kötelező
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D1 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A esős gumi típusa kizárólag MOJO W1 , mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 120 kg

ROTAX MAX JUNIOR FR 125 osztály

Életkor:	13-15 éves sportolók részéreAlváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A lejárt homologizációjú spoilerok használata is engedélyezett.
Motor:	FR 125 Junior Max, egyhengeres folyadékűtésű, Power-szelep nélküli motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm ³ , Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 15 KW. A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviselőtől beszerzett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homolog dokumentáció alapján történik.
Sűrítési térfogat:	1,20 mm – 1,80 mm

Porlasztó:	Dellorto, WHSB 34 típusú.
Zajcsökkentő:	Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.
Gyújtás:	Eredeti gyújtás kötelező
Kipufogó:	Eredeti kipufogó használata kötelező
Tengelykapcsoló:	Eredeti típus használata kötelező
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D1 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felnível együtt) a két verseny közötti időszakokra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A esős gumi típusa kizárólag MOJO W1 , mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 145 kg

ROTAX MAX SENIOR FR 125 osztály

Életkor:	15 év feletti sportolók részére.
Alváz:	CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.
Motor:	FR 125 Max, egyhengeres folyadékhűtésű, Powerszelepes motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm ³ , Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 21 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviselőtől beszerezett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homológ dokumentáció alapján történik.
Sűrítési térfogat:	0,90 mm – 1,50 mm
Porlasztó:	Dellorto, WHSB 34 típusú.
Zajcsökkentő:	Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.

Gyújtás:	Eredeti gyújtás kötelező
Kipufogó:	Eredeti kipufogó használata kötelező
Tengelykapcsoló:	Eredeti típus használata kötelező
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D1 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A vizes gumi típusa kizárólag MOJO W1 , mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 165 kg

MAX DD2 125 osztály

Életkor:	15 év feletti sportolók részére Alváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A lejárt homologizációjú spoiler használata is engedélyezett.
Motor:	Rotax Max 125 DD2, egyhengeres folyadékűtésű, 2 sebesség fokozattal és kuplunggal elátott, Powerszelep nélküli motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm ³ , Sebességváltóval, kuplunggal. Maximális teljesítmény 24 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviselettől beszerzett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homolog dokumentáció alapján történik.
Sűrítési térfogat:	1,20 mm – 1,80 mm
Porlasztó:	Dellorto, WHSB 34 típusú.
Zajcsökkentő:	Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.
Gyújtás:	Eredeti gyújtás kötelező
Kipufogó:	Eredeti kipufogó használata kötelező
Tengelykapcsoló:	Eredeti típus használata kötelező

Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D1 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A esős gumi típusa kizárólag MOJO W1 , mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 175 kg

K-100 OSZTÁLY

Életkor:	15 év feletti sportolók részére. Alváz: Feleljen meg az CIK-FIA előírásainak. Kizárólag az ehhez a kategóriához gyártott Pénzes-kart K-100 típusú, az MNASZ technikai bizottsága által homologizált alváz használható. A hátsó tengely hossza max. 1000 mm. Az alváz alkatrészeit a felnik 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 cm ³ , sebességváltó nélkül. Az MNASZ technikai bizottsága által homologizált motor. A motoron mindennemű változtatás, (polírozás is) tilos.
Sűrítési térfogat, présnyomat:	Min: 12 cm ³ , 1,2mm
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

Gumibroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag HEIDENAU RKS típusú lehet. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felnivel együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. Az esős gumi típusa szabadon választható. AGOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumibroncs használható.
Áttétel:	Szabadon választott.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 135 kg.

SWF (SUPER WORLD FORMULA) OSZTÁLY

Életkor:	15 év feletti sportolók részére.
Alváz:	Feleljen meg a CIK-FIA World Formula kategóriához kiírt előírásoknak. Kizárólag az ehhez a kategóriához gyártott Pénzes-kart SWF-1 típusú, az MNASZ Technikai Bizottsága által homologizált alváz használható. Az alváz alkatrészeit a felnik kivételével más gyártmányokra cserélni tilos! Az CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A szélesített (görgős) hátsó ütköző használata megengedett, de nem kötelező.
Motor:	Piaggio gyártmányú, M/201 típusú, egyhengeres, folyadékhűtésű, négyütemű, négyselepes motor, keményfém bevonatú hengerrel, sebességváltó nélkül. Feltöltő alkalmazása Tilos! Befecskendező használata, illetve benzinen kívül, más anyag bejuttatása a motorba, Tilos! Elektromos indítóberendezés és kuplung használata megengedett. Maximális hengerűrtartalom 201 cm ³ . Az MNASZ Technikai Bizottsága által homologizált motor. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos. A motorok plombálása kötelező! A plombálást, kizárólag a Visuál SE (2013 Pomáz, Béke út 5) és a Pénzes ASE(2381 Táborfalva, Hunyadi út 44) által megbízott szakemberek végezhetik
Sűrítési térfogat:	Min: 17cm ³

Porlasztó:	Kötelező az eredeti típus használata. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.
Zajcsökkentő:	Kötelező az eredeti típus használata.
Gyújtás:	Kötelező az eredeti típus használata.
Kipufogó:	Kötelező az eredeti típus használata.
Tengelykapcsoló:	Kötelező az eredeti típus használata mindennemű változtatás nélkül
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag HEIDENAU RKS típusú lehet. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felnível együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. Az esős gumi típusa HEIDENAU HSC , mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 175 kg.

Intercontinental A

Alváz:	CIK –FIA homologizált
Életkor:	15 év feletti versenyzők részére
Motor:	Vízhűtéses vagy természetes légáramlattal történő léghűtéses, sorozatgyártott, egyhengeres, rezgőselepes szívónyílású (membrán-vezérlésű), sebváltó nélküli, a CIK-FIA által homologizált és a jelen Technikai Szabályzatnak megfelelő motor. Maximális hengerűrtartalom: 100 cm ³ Lökét: minimum 48.5 mm – maximum 54.5 mm Kipufogó maximum nyitó szöge 177 ⁰ (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik). A benzín levegő keveréket szállító felömlő csatornák száma: 3 (három)
Kipufogó:	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 előtti 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 versenyzővel együtt minimum tömege (üzemanyag nélkül): 65 kg.
- Gumik: 5"-os, **CIK homolog médium**
Hátsó gumiabroncs max.szélessége 215 mm.
A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm.
Az első gumiabroncs maximális szélessége 135 mm.

Rok 125

- Életkor: 15. életévet betöltött sportolók részére
- Motor: Vortex gyártmány, lásd melléklet
- Alváz: A CIK adott kategóriának megfelelő homolog kivitel. Az 1998-tól homolog vázok használata megengedett.
A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm.
- Gumi: Mérete: 5"-os, **Brigstone CIK Homológ Médium**
Hátsó gumiabroncs max.szélessége 210 mm.
Az első gumiabroncs maximális szélessége 135 mm.
- Tömeg: Versenyzővel együtt 160 kg

F250 négyütemű

- Életkor: 15 év feletti sportolók részére
- Alváz: feleljen meg a CIK/FIA előírásainak. Kizárólag az ehhez a kategóriához gyártott, MAC MINARELLI RACING KART, az ATB által homologizált alváz használható. Kizárólag csak azon alváz alkatrészek cserélhetők más gyártmányokra, amelyeket az ATB homologizáció nem tartalmaz. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.
- Motor: BILAND gyártmányú SA 250 típusú, kéthengeres, 4ütemű, vízhűtéses motor, maximális hengerűrtartalom 250ccm, sebességváltó nélkül. Az ATB által homologizált típusú motor. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.
- Porlasztó: A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használata kötelező.
- Zajcsökkentő: A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használata kötelező.
- Gyújtás: A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használata kötelező.
- Kipufogó: A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használata kötelező.
- Tengelykapcsoló: A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használata kötelező.

Gumiabroncs:mérete 5", a száraz abroncs kizárólag VEGA XS(medium) gyártmányú lehet. A megengedett legnagyobb szélesség az első keréknél 135mm, a hátsó keréknél 215mm. Az esőgumi kizárólag VEGA W4 típus lehet.

Áttétel: Az ATB homologizáció tartalmazza.

ROK Junior 125

Életkor: 13. életkort betöltött sportolók részére

Motor: Vortex gyártmány. (Lásd melléklet.)

Alváz: A CIK adott kategóriának megfelelő homológ kivitel. Az 1998-tól homológ vázak használata megengedett.

A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm.

Kipuffogó: A gyári homologizációnak megfelelő "Junior modell"

Gumi: Mérete: 5"-os **Brigestone CIK Homológ Médium**.

Hátsó gumiabroncs max.szélessége 210 mm.

Az első gumiabroncs maximális szélessége 135 mm.

hátul:7.10x11-5

Tömeg: Versenyzővel együtt 160 kg

F125

Életkor: 13 év feletti sportolók részére

Alváz: feleljen meg a CIK-FIA előírásainak. Kizárólag az ehhez a kategóriához gyártott, EXTREME KART, az ATB által homologizált alváz használható. Kizárólag csak azon alváz alkatrészek cserélhetők más gyártmányokra, amelyeket az ATB homologizáció nem tartalmaz. A CIK/FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.

Motor: Comer gyártmányú W125 típusú, egyhengeres, 2ütemű, levegőhűtésű motor, maximális hengerűrtartalom 125 cm³, sebességváltó nélkül. Az ATB által homologizált típusú motor. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Porlasztó: TILLOTSON HL 304 típusú, pillangószelepes a motorhoz az ATB által homologizált típus. A Venturi legfeljebb 22.8 mm lehet. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Zajcsökkentő:CIK által homologizált típus használata kötelező (Hom. szám:9/SA/09)

Gyújtás: A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használata kötelező.

Kipufogó: A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használata kötelező.

Tengelykapcsoló:

A motorhoz gyártott eredeti az ATB által homologizált típus használat kötelező.

Gumiabroncs:mérete 5",a száraz abroncs kizárólag VIA RACE gyártmányú lehet. A megengedett legnagyobb szélesség az első keréknél 135mm, a hátsó keréknél 215mm. Az esőgumi kizárólag VEGA W4 típus lehet.

Áttétel: Az ATB homologizáció tartalmazza.

Gyermek Parilla

- Életkor:** 7-13 éves sportolók részére
- Alváz:** feleljen meg a gyártó előírásainak
- Motor:** IAME gyártmányú Gazelle Free típusú 60 cm³-es dugattyúvezérlésű önindítóval és centrifugál kuplungal ellátott léghűtéses motor. Motoron az IAME gyár által gyártott Z10 és Z11-es fogaskerék használata megengedett. Kipufogó a motorhoz gyártott eredeti használata kötelező.
- Gyújtás:** elektronikus és generátorral ellátott eredeti használata a kábelek csatlakoztatásával kötelező.
- Karburátor:** TILLOTSON HL 334 B átmérő 19,8 mm zajsökkentő a motorhoz homologizált kötelező. Szívócső hossza: 97 mm átmérő: 22 mm a motoron és a porlasztón mindennemű változtatás tilos (polírozás is) meg kell felelnie a homologizációs okmányon feltüntetett méretekkel és típus adataival
- Gumiabroncs:** Vega gyártmányú SL típusú. **Márkamegkötés nélkül Médium** Mérete 5 coll a megengedett legnagyobb szélessége elől 135 mm, hátul 185 mm az esőgumi szabadon választható
- Tömeg:** versenyzővel együtt minimum 100 kg

4.2.9. Nemzeti technikai előírások

Az MGSZ által szerződött kategóriák nemzeti homologizációját az MGSZ által 2007. március 05-ig rendelkezésre bocsátott dokumentáció alapján az MNASZ 2007. március 15.-ig teszi közzé.

5. PÁLYAELŐÍRÁSOK

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, kötelező 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. Leszámítva 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 leszámítva a munkájukat végző pályabírókat, rendezőket, valamint a versenyzőket, akik gokartjukat vezetik vagy tolják.

H. A kötelező 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 parkolóból a gokartot csak a technikai ellenőr engedélyével lehet kivinni.

M. A tisztségviselők utasításait a Sportkódban vagy jelen alapkiírásban 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 kötelező szabad edzés, időmérő edzés, időmérő selejtezők és a versenyek során a versenyzőnek 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.

Az OGB versenyeket érvényes nemzeti licenc-elrendelkező pályán lehet megrendezni. A nemzeti pálya licenc feltételeinek meghatározására és kiadására az MNASZ kizárólagos jogosultsággal rendelkezik.

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 időmérésen és versenyen anélkül, hogy legalább egy kötelező szabad edzésen legalább egy kört ne teljesített volna”

C. A versenyigazgatónak jogában áll az edzést megszakítani olyan gyakran és hosszán, 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 óvást 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 kivitelezni 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 biztosítani 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 célvonalától 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 mérlegelő 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 lejártá után adható ki. A zárt parkban lévő gépeket csak a felügyelői testület engedélyével lehet elhagyni. Az óvás, 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 bokszt területén dohányozni, valamint egyéb tűzveszélyt jelentő tevékenységet folytatni szigorúan tilos.

A fenti előírások megszegéséért az elkövetőt pénzbírsággal kell sújtani.

5.6. Pálya licenc

Lásd az MNASZ idevonatkozó szabályát: IV fejezet 4.1 pont.

A verseny megkezdése előtt a versenyigazgató köteles megvizsgálni a pályának a licencben és kiegészítéseiben foglaltakkal történő egyezőségét. Eltérés esetén köteles a Felügyelő Testületet tájékoztatni.”

5.7. Technikai és biztonsági feltételek

5.7.1.

A rendezőnek a verseny zavartalan lebonyolítása érdekében biztosítani 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 biztosítani 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, regisztrációs díj

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

A GOB rendezője jogosult a regisztrációs díj beszedésére. Ezt a díjat az MNASZ főtitkára főtitkári körlevélben teszi közzé. A regisztrációs díjat a nevező és versenyző tartozik megfizetni és a rendező szabadon felhasználhatja.

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

6.3. Csapatnevezés

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

Csapat nevezési zárlat az időmérés kezdete. A csapat nevezéseket a versenytitkárnál kell leadni.

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.

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 tényt 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 alakmával ellenőrizendő dokumentumok:

- versenyzői licenc
- személyi azonosságot igazoló okmány
- **Rotax ID kártya**
- **kitöltött nevezési lap az esedékes díjak befizetésének igazolásával**

„Az átvétel során legalább egy fő sportbíróat kell alkalmazni, aki a versenyző okmányainak sportszabályok szerint megfelelőségét vizsgálja. Beosztásában a versenyigazgató hatáskörébe tartozik. Az átvétel után más beosztásba küldhető. Feladata a kategóriánkénti adminisztratív átvételi lista összeállítása, a technikai átvételi listával történő egyeztetése és a versenyigazgatónak történő átadása. Az adminisztratív átvételi lista a verseny hivatalos dokumentumai, közé tartozik.

7.3 Technikai Gépátvétel, **Technikai** és Adminisztratív Ellenőrzések

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 beszo

G. Minden olyan gokartot, amelyen, a gépátvételt követően bármilyen 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. A **technikai** gépátvételt és ellenőrzéseket 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 **jelentéseket**. Ezen dokumentáció nem tartalmazhat semmilyen speciális adatot kivéve az üzemanyag teszt **eredményét és a technikai szabályzatban foglaltak megszegésére vonatkozókat**.

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 ismételt be kell mutatni, hogy a bejegyzést töröljék. Amennyiben a bejegyzést bármely ok miatt nem törölték, úgy a kifogásolt gép nem vehet részt a versenyen.

A technikai bizottság a gépátvételt követően a kötelező szabadedzés ideje alatt az esetleges eszköz cserék ellenőrzésére ügyeletet tart. Az észlelt cserék tényéről írásos jelentést ad a versenyigazgatónak.

7.4. Gépátvétel

Ezt az ellenőrzést, a **verseny futamok előtt** kell végrehajtani.

A rajtot megelőzően egy tisztségviselő ellenőrzi az azonosító jel meglétét. A versenyprogram ideje alatt és a második futamot követően a versenyző saját maga köteles az azonosító jel épségét ellenőrizni. Amennyiben az megsérült, vagy elveszett, a versenyzőnek azonnal értesíteni kell a technikai ellenőrt, aki kicseréli azt egy újra. Fent említett cserét kizárólag a zárt parkban lehet

elvégezni. Amennyiben a kötelező edzés, az időmérő edzés, a selejtezők, döntők vagy az első és második verseny rajtja előtt észlelik az azonosító jel 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 motorokat cserélnek egymás között **előzetes bejelentés nélkül**. Mindkét vétkes felet, azt is aki adja, azt is aki kapja a verseny eszközt, ki kell zárni a versenyből. Amennyiben egy nevező szabálytalanul használ azonosító jelet, büntetése 12 hónapos eltiltás 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. Résztvételi feltételek

A kötelező szabad és időmérő edzéseken kizárólag a benevezett és az adminisztratív átvételen megfelelt versenyzők vehetnek részt.

8.2. Kötelező szabadedzés

1. A rendezvény hivatalos időtervében kötelező szabadedzés csak az adott kategória adminisztratív átvétel befejezését követően kezdődhet.

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.

2. A gyermek kategória nem vonható össze más osztályokkal.

8.3. IDŐMÉRÉS (mért edzés)

Az időmérést versenyzőnként kell megrendezni a kiírásban megadott géposztály-sorrend szerint. Egy osztályon belül a versenyzők résztvételi sorrendjét előre meg kell állapítani és az időmérés előtt 1 órával a hivatalos hirdetőtáblán közzé kell tenni. Az időmérés géposztályonként külön történik. A segítők a gokart beindításakor nem tolhatják át a gépet a rajtvonalon. Az időmérés repülőrajttal történik. A mérés során az utolért versenyző köteles gyorsabb társa haladását elősegíteni. A hátráltatott versenyzőnek kézfeltartással kell jeleznie az akadályozást.

Az időmérés géposztályonként minimum 10 perc. A versenyen érvényes időintervallumot a versenykiírásban kell meghatározni. A mérés kezdetét a nemzeti színű zászlóval kell a versenyző részére jelezni. A versenyző rajtidejét a legjobb mért köre határozza meg. A rajtfelállítás sorrendjét az elért rajtidők alapján kell megállapítani úgy, hogy a legkisebb idővel rendelkező kapja az 1. rajthelyet, az utána következő a 2. rajthelyet és így tovább. Azonos rajtidők esetén a holtversenyben lévők gyengébbik köridejét is figyelembe kell venni. Az a versenyző, aki bármilyen okból nem rendelkezik mért rajtidővel, a versenyen (vagy selejtezőn) az utolsó rajtkockából indulhat. Az engedélyt a versenyigazgatónak kell megadnia.

Az időmérés alatt, a gyorsdepó használata nem megengedett. Aki mégis igénybe veszi és kiállni kényszerül, az nem állhat vissza mégegyszer. Az általa elért eredmény, az addig megtett körök legjobb ideje alapján állapítható meg. Ez alól kivételt képez, ha a Versenyigazgató rendeli el a versenyző kiállítását, pl. az időmérő berendezés, vagy a jeladó hibája miatt. Az időmérés közben leesett jeladó miatt, nem adható további lehetőség a mérésre.

A Kadet A kategória időmérését követően, az első három helyezett gépnek, a Parc Fermében kell maradnia, a futam kezdetéig. Ezen idő alatt, a gépeken javítást eszközölni, csak a Technikai Felügyelő engedélyével, a helyszínen lehet. A javítás alatt, egy Technikai felügyelő jelenléte szükséges.

8.4. Mérlegelés

Az időmérés, a selejtező- valamint a versenyfutamok leintését követően a versenyzők haladéktalanul kötelesek versenygéppükkel 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.ZAJELLENŐRZÉS

CIK-FIA által kidolgozott mérési módszer szerint.

A zaj csökkentésére megfelelő kipufogó dobok használata kötelező. Minden géposztályban a hanglimit felső határa 100 dBA, amit az adott motor, maximális fordulatszámának 60 %-os értékén (+500 fordulat) kell mérni a CIK-FIA szerinti állványon. +3 dBA tolerancia megengedett. Zajellenőrzésre bármikor sort lehet keríteni a verseny ideje alatt. A szabályostól eltérő mérés eredménye a versenyző kizárásához vezethet. Mérőműszer csak az ATB által elfogadott hiteles mérőeszköz lehet.

Környezeti zajhatásokat bele kell venni a mérési módszerbe. A mérőműszert statikus módon kell elhelyezni 1 méterrel hátrébb és 45 fokot bezáróan a kart kipufogójához. A műszert a Parc Ferme-ben kell fölállítani. Mivel a mikrofon olyan közel van elhelyezve a kart kipufogójához, ezért a mért érték igen pontos, nem szabad összehasonlítani egy országúti autó mérési eredményével. Az adatokat nem szabad korrigálni. A mérés eredményét át kell adni a felügyelő testületnek, akik a szükséges szankciót kihirdetik. Azt a versenyzőt akinek a mérés több mint 103 dBA-t mutatott ki, ki kell zárni a versenyből.

8.6. Versenyzői eligazítás (Briefing)

A. Versenyzői és nevezői eligazítás egy olyan a versenyigazgató által megszervezett tájékoztatás, 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 50 %, amely az MNASZ-t illeti. Két részvételi ívet kel aláírni, egyet a nevezőknek, egyet a versenyzőknek

E. . Kiskorú (15 év alatti) versenyzők esetében a versenyző képviselőjének is jelen kell lennie az eligazításon!

8.6.1. Utasítások és versenyzők tájékoztatása

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

8.7. Versenyfutamok

8.7.1. Futamok összevonása

Amennyiben egy géposztályban a nevezett versenyzők létszáma kevesebb mint 10 fő, a géposztály futamai **a hasonló menetteljesítményű (idő eredmények alapján)** géposztályok futamaival összevonhatók, ha az összevonást követően a versenyzők összlétszáma nem haladja meg a pályalicenben 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:

Junior más kategóriákkal

Gyermekek, más kategóriákkal

8.7.2. Reményfutamok

Az egyes géposztályok futamrendszerét a versenykiírásban kell meghatározni. Az egy futamban indítható versenyzők száma legfeljebb 34 fő (a 700 méternél rövidebb pályákon 26 fő) lehet. Ezt meghaladó létszám esetén reményfutamot kell rendezni.

„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 26 főben határozza meg, akkor a 20. rajtidő feletti versenyzők vesznek részt a remény futamon.

A reményfutamban 1-6. helyezettek 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.

8.7.3. A futamok távolsága

- Kadet és gyermek osztályban 15 km
- Junior osztályban 20 km
- Felnőtt osztályokban 25 km

8.8. A versenyek rajt rendje

Amennyiben egy rendezvény keretében két önálló verseny kerül lebonyolításra:

1. Versenyfutamban

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

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 26 fő

1-20. rajtpozíció az időmérés eredményével megegyezően

20-26. rajtpozíció a remény futam befutási sorrend szerinti 1-6. helyezett.

2. Versenyfutamban

Az előző futam eredménye határozza meg a rajt felállást.

Amennyiben egy rendezvény keretén belül csak egy verseny kerül lebonyolításra, úgy az első versenyfutamban leírt szabályt kell alkalmazni.

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

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 pozíciót” 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 Felügyelők Testületének jóváhagyásával, kivételes esetekben, lehet a rajtelőkészítőbe történő behajtását lehetővé tenni.

G. Az a versenyző, aki gokartjával a rajtelőkészítőben megjelenik a meghatározott időtartalon 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 kúppal 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 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 rajt pozíciójukat. A Versenyigazgató (vagy helyettese) a rajtvonalon áll felemelt piros zászlóval. A rajtlámpa egyik fénye sem világít addig, amíg a versenyzők nem foglalják el rajtpozíciójukat.

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 állva marad és nem tud elrajtolni, gokartjában kell maradnia és kézfeltevással 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 fényeinek 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 felfestett 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 rajtfelállásnak 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 a felügyelő testület döntése alapján 3 helyezési pont vagy 10 másodperc időbüntetés 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 négyzetrácsos 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 befejezettnek 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 befejezettnek 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 gokart, oda szállítását.

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 tényt vagy tények sorozatát kell érteni, melynek egy vagy több versenyző a részese.

Az incidens felelőségre vonható részvevője, az aki:

- előidézte egy verseny megállítását
- 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 pályaellenőri ponton kell alkalmazni, mozdulatlan helyzetben. A jelzést követően a versenyzőknek egy újabb formációs kör 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 veszélyzóna 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 pályaellenőr 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 pályaellenőrnek 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 égret 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 gyors 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 leállítása

Amennyiben a versenyt vagy az edzést le kell állítani, mert baleset következtében a pálya, versenyzésre alkalmatlan, vagy az időjárási 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 rajtrácson 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 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	9. helyezett 7 pont
2. helyezett 20 pont	10. helyezett 6 pont
3. helyezett 16 pont	11. helyezett 5 pont
4. helyezett 13 pont	12. helyezett 4 pont
5. helyezett 11 pont	13. helyezett 3 pont
6. helyezett 10 pont	14. helyezett 2 pont
7. helyezett 9 pont	15. helyezett 1 pont
8. helyezett 8 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 az időmérés eredménye 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

Adott forduló csapatverseny eredménye csak akkor értékelhető és kihirdethető, ha a csapatversenybe legalább 3 csapat benevezett.

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 futamon elért pontszámait, kell összegezni.
- a sorrendet az így kiszámított eredmények alapján, kell megállapítani, úgy hogy a legmagasabb pontszámmal rendelkező csapat az első, a további helyek a helyezési pontok csökkenő sorrendje szerint;
- holtverseny esetén a csapatok azonos helyezettek,
- a versenyen elért helyezésekért a csapatok az egyéni versenyénél ismertetett bajnoki pontokat kapják.

Egy versenyzőnek több géposztályban történő indulása esetén az összes eredményét értékelhetőként kell figyelembe venni, viszont max. 2 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 verseny 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.

8.15. Dokumentumok, határidők

A versenyek helyszínén az eredeti versenydokumentumokat a verseny titkárnak kell nyilvántartásba venni. A nyilvántartás másolatát a Felügyelő testület vezetőjének is át kell adni aki azt csatolja jelentéséhez.

Az esemény hivatalos végeredményét az MNASZ közleményben teszi közzé. Jelen szabálypontban nem érintett kérdésekben az MNASZ Általános szabályai VIII. fejezete szerint kell eljárni.

9. AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG ÉVES ÉRTÉKELÉSE

9.1. Egyéni értékelés

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

Ifjúsági, utánpótlás és Senior kategóriákban, a Magyar Köztársaság Gokart Bajnoka címét nyeri az a versenyző, aki a Gokart Országos Bajnokság megnevezésű verseny fent nevezett kategóriáiban a legmagasabb pontszámmal rendelkezik.

A további helyezéseket a pontszámok csökkenő sorrendje határozza meg. Azonos bajnoki pontszám (holtverseny) esetén, az időmérésen elért jobb eredmény 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

Magyar Köztársaság Gokart Csapat Bajnoka címét nyerik, akik a Gokart Országos Bajnokság megnevezésű versenyen a fentiek alapján a legtöbb pontszámmal rendelkeznek.

9.3. Éves bajnokság díjazása

Az egyes géposztályok részére kiírt versenysorozatban, 5-15 értékelhető esetén az első három, 15-25 értékelhetőig az első hat, 25 feletti értékelhető eredmény esetén az első tíz helyezett tárgyi díjazásban részesül. A Kadet és Junior kategóriákban 5-12 értékelhető esetén az első három, 12-20 értékelhetőig az első hat, 20 feletti értékelhető eredmény esetén az első tíz helyezett tárgyi díjazásban részesül. A csapatverseny első három helyezettje szintén tiszteletdíjban részesül. A ROTAX SENIOR MAX és a MAX DD2-es géposztályok éves értékelésénél a 40 éven felüli versenyzők részére a

Rotax Magyarország kiírja a MASTERS értékelést amit az év végén, az első 3 legjobb helyen végzett kap meg, ugyancsak tárgyi díj formájában.

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 mérlegeléshez 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 kívülre 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 (kigyózó vonalú haladás, vagy retesz alakzat). Súlyos vétségnek minősül a pályáról való szándékos kiszorítás, az erőszakos lökdösődés és ütközés. Tilos a versenyzőtársak bármilyen veszélyeztetése. A lassú tempóban haladó versenyzőt a futamból ki kell inteni.

Amikor egy versenyző valamilyen oknál fogva a versenyből 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 érdekelt 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,
- rajtszámtáblára vonatkozó előírás megszegése,
- az öltözék előírástól 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
- utolsó figyelmeztetés után elkövetett szabálytalanság.

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

- túrérszint feletti zajszint,
- alkoholszonda pozitív eredménye,
- üzemanyagra vonatkozó előírás megszegése,

A megengedettől 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 fordulón való indulástól eltilthatja. Ezen eltiltást a szakági bizottság az eset kivizsgálását követően határozatban mondja ki. 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 csak szakági bizottsági eljárás 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 rendezőire 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 licenccdíj 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 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.

A helyszínen nem elbírálható óvások illetve fellebbezés esetében a kérdéses futam eredményét kihirdetni nem lehet. A verseny felügyelő testülete az

érintett futam(ok) eredményét az eljárás végéig felfüggeszti és meghatározza a további teendőket. Ezen döntését (döntéseit) határozatban teszi közzé.

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 az óvott fél nevezője, és szerelője 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.

Amennyiben az óvás elbírálásához a versenygép különböző alkatrészeinek szétszerelése szükséges, az óvást benyújtó köteles az óvási díj mellett kauciót befizetni. A kaució mértékét a technikai felügyelő javaslata alapján a felügyelő testület határozza meg

Amennyiben a helyszínen nem végezhető el az óvás, vagy technikai ellenőrzés – időhiány, vagy felszerelés, sorszám hiány miatt – úgy a felügyelő testületnek jogában áll, ezt egy későbbi időpontra és másik helyszínre halasztani. Ebben az esetben, gondoskodni kell a motor(ok) zárható ládában történő elszállításáról. A ládában el kell helyezni a benne található eszközök listáját, a sorozatszámok feltüntetésével és az érintett felek aláírásával. Ezután a ládát, a felek és tanúk jelenlétében le kell plombálni, minimum 2 db sorszámozott plombával. A plombák számát is tartalmaznia kell a jegyzőkönyvnek. A plombált ládák vizsgálati laboratóriumba történő szállításáról a verseny Technikai felügyelője gondoskodik.

Megalapozatlan óvás esetén az óvott fél és az eljárás költségei az óvást benyújtót terhelik. Ha ez a kauciót meghaladja, a különbözetet az óvó félnek be kell fizetnie. Ha a költségek alacsonyabbak a kaució mértékénél a különbözet visszatérítésre kerül.

Megalapozott óvás esetén az óvási díj és a kaució is visszatérítésre kerül.

12.3. Fellebbezés

MNASZ általános szabályai szerint.

12.4. Óvási díjak

MNASZ díjtáblázata szerint

14. ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

A fenti szabályzat hatálya 2007. 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 szabályaiban 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. Telemetry

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 kritériumnak.

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, un. 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 előirányzott 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

Általánosságban mindennemű módosítás tilos. Módosítások alatt azon beavatkozásokat értjük, amely megváltoztatja egy eredetileg homologizált alkatrész alapvető méreteit, külső megjelenését, **felületét**, valamint az alkatrész működését.

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:

- a) alváz keretből
- b) főbb részekből
- c) 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, kiéve, 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 gumibroncson keresztül:

- keréktárcsák
- hátsó tengely
- tengely csonk
- 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 alvázhhoz mereven kell rögzíteni.

Merev rögzítést kell alkalmazni, csuklókat alkalmazni tilos.

Csuklós rögzítések használata csak a kormányműnél 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 kell 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, szerszámok 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 padlólemez 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 padlólemeztől 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 légtelítő 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, üvegszálás, szénszálás anyagok használata tilos. Minden kategóriában, amennyiben műanyagot használnak, annak szilánkmentesen kell történi.

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 légterelő

A CIK-FIA által homologizált első légterelő 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 szívászajcsökkentő 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 / HAJTÓSÍJ / VÉDŐ

Használata kötelező, megfelelően le kell fednie a lánckereket 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 (sasszeg, 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, forgattyús ház, - 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 un. homologizációs formanyomtatvány tárgyát 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 maszkrendszerrel 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 (késleltető, 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 tekerecs 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 az méretek és tömegek szabálypont által meghatározott határértékeket, továbbá keresztirányban kell elhelyezni.

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

Minden fojtószelepes rendszer alkalmazása tilos.

17. ÜZEMANYAGTARTÁLY

Biztonságosan az alvázhhoz 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 lenni. A kimeneti nyílás átmérője nem lehet 5mm-nél nagyobb. Gyermek kategóriák üzemanyag tartálya lehet kevesebb űrtartalmú is.

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.

18.1.1. Az üzemanyag összetétele

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

18.1.2. A kétütemű motoroknál használt keverék

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

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 tesztnél 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. Arial, 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 készülnnek, 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 elől kell elhelyezni. A zászló valamint a versenyző neve betűinek magassága 4cm. Az ASN reklámokat helyezhet el a magyar gokart bajnokság futamain gokart elűső részén, valamint az elűső 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: +/- 2⁰
- homologizált sebesség-váltószeletrény):
a főtengely 3 fordulattal követően kapott érték: +/- 3⁰

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 kiélesített lemezt kell használni a mérés kezdetének és

végének meghatározásához. A lemezt mindkét nyílás húrtengelyénél be kell fogni a szegmens vagy a dugattyú felső része, valamint a nyílás élével való találkozása 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 szöget 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 zsírfölösleget.

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

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

Laboratóriumi beosztású bürettával (mechanikus vagy elektromos), töltsük 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 nemzetközi kategóriákban a vezető köteles az alábbiakat viselni:

- FIA-CIK szabványoknak megfelelő, törhetetlen szemvédővel rendelkező sisak. Minden nemzetközi kategóriában a sisakoknak meg kell felelni a CIK-FIA előírásainak. (lásd MNASZ Internet oldal)
 - 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.
 - A nemzeti kategóriákra vonatkozó szabályzást lásd I. Fejezet 4.1. szabálypontját

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.

Herczeg Lajos
szakágvezető