

# ***MNASZ***

## ***DRIFT BAJNOKSÁG*** ***ALAPKIÍRÁSA ÉS TECHNIKAI SZABÁLYZATA 2019.***



***Budapest, 2019. március***

# TARTALOMJEGYZÉK

1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK: .....	4
1.1 Hivatalos személyek:.....	5
1.1.1 A Rendezvények tisztségviselői:.....	5
2. NEVEZÉS:.....	6
2.1 Nevezési díj:.....	6
2.2 Licence szerzés, elvesztés, visszavonás: .....	6
2.3 Nevezhető gépkocsik: .....	6
2.4 Csapat nevezése: .....	7
3. GÉPÁTVÉTEL: .....	7
4. MÉDIA JOG: .....	8
4.1 Reklámok: .....	8
5. BIZTOSÍTÁS:.....	8
6. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL: .....	9
7. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA:.....	9
7.1 Versenyzői eligazítás: .....	9
7.2 Rajtoltatás:.....	10
7.2.1 Késés, időkérés:.....	10
7.2.2 Gumiabroncsok: .....	10
7.2.3 Technikai meghibásodás, sérülés, javítás:.....	10
7.2.4 Ütközés:.....	11
7.2.5 Rajt előkészítő:.....	12
7.3 Zászló jelzések: .....	12
7.4 Kvalifikáció:.....	12
7.5 Top 8 – 4 – Döntő (KO rendszer, OB III. kategória):.....	13
7.6 Top 32/24/16–8–4–Döntő (Tsuiso, OB II. és OB I. kategória): .....	13
7.7 Eredményhirdetés:.....	14
8. PONTOZÁS.....	14
8.1 A Kvalifikáció és a KO rendszer értékelése: .....	14
8.1.1 Szög:.....	14
8.1.2 Ív: .....	15
8.1.3 Sebesség:.....	15
8.1.4 Összkép: .....	15
8.1.5 0 pontos kör és kizárás: .....	15
8.2 Tsuiso értékelése: .....	16
8.2.1 Az elől haladó feladata .....	16
8.2.2 A követő feladata .....	16
8.2.3 Pontlevonás .....	16
8.2.4 Terhelésváltás.....	17
8.2.5 Megforgás.....	17
8.2.6 Előzés .....	17
8.2.7 Ütközés.....	17
8.2.8 Szándékos akadályozás .....	18
9. TEAM DRIFT SHOW .....	18
9.1 Team Drift értékelése:.....	18
9.1.1 Drift technika: .....	18
9.1.2 Összkép: .....	18
10. TECHNIKAI ÓVÁS ÉS KIFOGÁS .....	19
10.1 Technikai óvás: .....	19

10.2	Kifogás:	19
11.	BAJNOKI PONTSZÁMOK	20
11.1	Holtverseny a bajnokságban:	21
11.2	Csapat pontszámok:	21
12.	DRIFTAXI, ÉLMÉNYAUTÓZÁS:	21
13.	RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE:	21
14.	BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS:	21
14.1	Pontlevonás 5 pont:	22
14.2	Pontlevonás 10 pont:	22
14.3	Pontlevonás 15 pont:	22
14.4	Halmazott pontlevonások szankciója:	22
15.	FOKOZOTT FIGYELEMMEL A BIZTONSÁGÉRT:	22
16.	IMIDZS ÉS JÓ HÍRNÉV:	23
17.	EGYÉB INFORMÁCIÓK:	23
18.	IMPRESSZUM:	23
19.	Technikai szabályok	24
19.1.1	Karosszéria:	24
19.1.2	Motor, erőátvitel, hajtáslánc:	25
19.1.3	Üzemanyag rendszer:	25
19.1.4	Kipufogó rendszer:	25
19.1.5	Hűtő rendszer:	25
19.1.6	Szélvédők és ablakok:	26
19.1.7	Ülések és biztonsági övek:	26
19.1.8	Bukóketrec („Bukócső”):	27
19.1.9	Fékrendszer, felfüggesztés, kormány szerkezet:	27
19.1.10	Keréktárcsa és gumibroncs:	28
19.1.11	Elektromosság:	28
19.1.12	Tűzoltó készülék:	29
19.1.13	Bukósisak:	29
19.1.14	Ruházat:	29
20.	MELLÉKLETEK:	30
20.1	Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak	30
20.2	Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete	30
20.3	Hármas számú melléklet: Kötelező matricák	31
20.4	Négyes számú melléklet: Faszervezet	32
20.4.1	KO rendszer faszerkezet	32
20.4.2	Tsuiso rendszer faszerkezetei	32

# 1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK:

A drift autósport lényegének rövid összefoglalása: hátsó kerék hajtású autókkal egy rövid, többnyire néhány kanyar kombinációjából álló szilárd burkolatú (beton, aszfalt, stb.) pályán úgy kell végig haladni, hogy az autó túlkormányzása miatt, a hátsó kerekek folyamatos kipörgetésével a pálya vonalvezetéséhez képest folyamatosan keresztbe csússzon az autó.

A versenysorozat célja a kulturált, sportszerű drift versenyzés elterjesztése, és népszerűsítése a versenyzők között. A bajnokság pontgyűjtő rendszerbe kerül lebonyolításra, a versenyzők az elért eredményeik alapján kerülnek rangsorolásra, mely alapja az év végi értékelésnek és a díjazásnak. Az éves országos bajnokságot a Magyar Nemzeti Autósport Szövetség (MNASZ; 1146 Budapest, Istvánmezei út 1-3.) írja ki, és a Drift Szakági Bizottság felügyeli. A bajnoki futam olyan az MNASZ versenynaptárban szereplő versenykiírással rendelkező, egy- vagy többnapos országos bajnoki esemény, amely csak egy rendezvény keretében, a jelen szabályok szerint bonyolítható le OB I., OB II. és OB III. kategóriákban. Az egyes futamok rendezője az MNASZ által megbízott gazdasági társaság vagy sportegyesület.

## A rendezvény lebonyolításának elemei:

- technikai és adminisztratív átvétel
- versenyzői eligazítás
- edzés
- kvalifikáció
- TOP32/16/8, és döntők
- díjkiosztó

A versenyek keretén belül betétprogramként vagy társrendezvényként más versenyek is lebonyolíthatók. A bajnokság minden futamának versenykiírással kell rendelkeznie, amelyet a mellékletként megtalálható minta versenykiírás szerint kell elkészíteni, és az MNASZ Drift Szakágának a versenyt megelőző 30 nappal jóváhagyásra megküldeni. A kiírás a jóváhagyás után válik hivatalossá és azután publikálható.

## A versenyen való részvétel feltételei a következők:

- Nevezés (nevezési lap kitöltésével és aláírásával)
- Nevezési díj befizetése
- Érvényes vezetői engedély megléte („B” kategória) vagy a versenyzői múlt hitelt érdemlő igazolása

A verseny rendezői az egyes versenyeken és az edzéseken jelen szabályzat alapján járnak el. **A versenyzők a nevezésükkel tudomásul veszik, és elfogadják, valamint magukra nézve kötelező érvényűnek tekintik, az érvényben lévő szabályzat minden pontját, és rendelkezését. A versenyzők alapvetően törekedjenek a biztonságos vezetésre, és a sportszerű versenyzésre!**

## **1.1 Hivatalos személyek:**

A Rendezvények teljes időtartama alatt minden hivatalos személy a Szabályzat szigorú betartásával köteles eljárni, és a Rendezvény rangjához méltóan viselkedni. Hivatalos személyek a Bajnokságban, illetve ezen belül az egyes Rendezvényeken a Nemzetközi Sportkódex-szel összhangban, és azt kiegészítve a tisztségviselők, és a közreműködők.

### **1.1.1 A Rendezvények tisztségviselői:**

Tisztségviselők a Bajnokságban, illetve ezen belül az egyes Rendezvényeken:

- Felügyelő Testület vezetője
- Felügyelő Testület tagjai (nem kötelező)
- Versenyigazgató
- Versenyigazgató helyettes(ek) (nem kötelező)
- Vezető Technikai Ellenőr

Az eddig felsorolt tisztségviselők csak az MNASZ Sporttanácsa által minden év elején kiadott listájában szereplő személyek lehetnek.

További tisztségviselők a:

- Pályabírók vezetője
- Technikai gyorsbeavatkozó szolgálat vezetője, és személyzete
- Gépátvétel vezetője (aki lehet egy személyben a Vezető Technikai Ellenőr is) és beosztottai
- Versenyorvos, és egészségügyi személyzete
- Sportbírók, ténybírók és pontozó bírók
- Médiafelelős (nem kötelező)
- Szakági megfigyelő

Szakági megfigyelő:

Valamennyi versenyre a Drift Bizottság delegálhatja, a Felügyelőkkel azonos mozgási feltételeket kell részére biztosítani. Részt vehet a Felügyelő Testület ülésein, de felügyelőként nem működhet. A verseny értékelését az MNASZ megfigyelők részére kiadott szempontok és értékelőlap szerint végzi. Jelentését a verseny befejezését követő egy héten belül köteles elküldeni a Drift Bizottság vezetőjének. Költségeit a Drift Bizottság téríti.

Versenyigazgató-helyettes:

a Drift Bizottság döntése alapján a Pályabírók vezetője is lehet.

## 2. NEVEZÉS:

A versenyekre nevezni, személyesen és elektronikus úton, az internet-en keresztül lehetséges ([www.drifting.hu](http://www.drifting.hu)). A személyi és csapat nevezést legkorábban a verseny kiírásakor, legkésőbb pedig a kvalifikáció megkezdése előtt 1 órával lehet megtenni. Az interneten történő, elektronikus előnevezés a kvalifikáció előtti napon 12:00h-ig lehetséges, de csak a nevezési díj utalásának igazolásával együtt érvényes! Az internetes nevezés nem helyettesíti a Nevezési lapot! Azt minden esetben ki kell tölteni, alá kell írni, és legkésőbb a kvalifikáció megkezdése előtt 1 órával le kell adni a verseny rendezőjének.

### 2.1 Nevezési díj:

A versenyek, és edzések nevezési díját, az **1. számú melléklet** tartalmazza.

### 2.2 Licence szerzés, elvesztés, visszavonás:

A versenyzői licence megszerzésének menetét a **2. számú melléklet, díjtételeit az MNASZ aktuális díjtáblázata** tartalmazza. A OB I. licence érvényessége 1 év, mely aktív versenyzés esetén automatikusan meghosszabbodik még 1 évvel, tehát ha a versenyző megszerezte a OB I. licence-t, és az év során **minimum két versenyen értékelhető kvalifikációs kört futott**, akkor a OB I. licence automatikusan érvényes a következő esztendőre is. A OB I. licence automatikus meghosszabbodása, nem mentesít az éves licence díj befizetése alól! Amennyiben a megszerzést nem követi, a leírtak szerinti aktív versenyszereplés, vagy a versenyző kihagy egy teljes évet, úgy a OB I. licence érvényét veszíti! Megszerzése újabb OB I. vizsgán történhet. A licence a szabályzatban felsorolt esetekben visszavonható. Ehhez a versenyző veszélyt okozó, súlyos gondatlan vagy szándékos magatartása szükséges. Minden olyan esetben vissza kell vonni a licence-t amikor a versenyző szándékosan balesetet és/vagy kárt illetve személyi sérülést okoz, ittasan, vagy kábító hatású szer hatása alatt vezet, vagy ha magaviselete sportemberhez és versenyzőhöz méltatlan vagy bármilyen más módon megbotránkoztató. **OB I. licence-vel rendelkező pilóta nem indulhat OB III. kategóriájú versenyen. Adott versenynapon egy pilóta csak egy kategóriában nevezhet.**

### 2.3 Nevezhető gépkocsik:

A versenyeken B-kategóriájú jogosítvánnyal vezethető, hátsókerék hajtású, széria gyártású gépkocsik, illetve az ezek átalakításával létrehozott versenyautók vehetnek részt. (Isd. „Karosszéria” résznél) Egy autóval csak egy versenyző nevezhet, és egy versenyző legfeljebb két autóval nevezhet. A második autó nevezési díja, a teljes nevezési díj fele. A verseny során bekövetkezett komolyabb sérülés, vagy a használatot kizáró meghibásodás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező versenyző átengedheti a gépátvételen megfelelt autóját a meghibásodott autó pilótájának. (A rendező a körülmények figyelembe vételével, igyekezzen lehetőséget biztosítani egy soron kívüli, extra kör megtételére, a használatba vett csereautóval.) Amennyiben a kölcsönadó és a kölcsönvevő versenyző a későbbiekben - a Tsuiso során - egy párba kerülnek, úgy a kölcsönadó (autó tulajdonosa) csata nélkül, automatikusan tovább jut.

## 2.4 Csapat nevezése:

Az egyéni nevezéseken túl, lehetőség van csapat nevezésre is. Ennek lényege, hogy a pilóták egyéni értékelésén túl, a két versenyző külön-külön elért pontszámát összeadva, a csapatok is értékelésre kerüljenek. A csapatot minden esetben csak és kizárólag két fő, érvényes nevezéssel rendelkező versenyző alkothatja. A csapat nevezésének tényét az egyéni Versenyzői Regisztrációs Lapon kell jelezni. A csapat neve szabadon választható, amennyiben nem megbotránkoztató, nem ütközik a közérkölcsebe, valamint nem politikai vagy vallási jellegű. A fenti esetekben a névválasztás elutasítható, és a csapat új név megadására szólítható. A csapat nevezési díj meghatározását **az 1. számú melléklet tartalmazza.**

## 3. GÉPÁTVÉTEL:

Minden esetben a verseny előtt, a tervezett időbeosztás és kiírás alapján történik. A versenyen kizárólag olyan autó vehet részt mely a gépátvételen megfelelt. A résztvevő autót annak vezetője vagy meghatalmazott képviselője köteles bemutatni a gépátvételen. A gépátvételt csak a MNASZ által kijelölt technikai ellenőr végezheti. A gépátvétel során a biztonságos üzemeltetéshez szükséges minimum követelmények kerülnek ellenőrzésre, nem jelent teljes körű műszaki vizsgálatot. Az autó műszaki hibájából, vagy meghibásodásából eredő károkozásért teljes mértékben az autó üzemeltetője és/vagy tulajdonosa felel. **Sikertelen gépátvétel esetén a nevezési díj nem jár vissza!** Mindegyik autohoz külön gépátvételi lap készül, melyet a versenyző és a technikai ellenőr is aláír, és rögzítik rajta az átvétel pontos időpontját (év-hónap-nap, óra-perc). A sikeres átvétel után az adott év első regisztrációja során a versenyző megkapja a rajtszámot. A rajtszámok tetszés szerint szabadon választhatók, a még ki nem adottak közül. A rajtszámot az adott szezonon belül a versenyző nem változtathatja, köteles azt jó állapotban, olvasható módon az autón megőrizni. **A gépátvétel után az autón semmilyen technikai módosítás nem végezhető!** Ez alól kivételt jelent: a gumi és kerék csere, (a 19.1.10 pontban szabályozott rendelkezések keretei között), az üzemanyag utántöltés, a kenőanyagok valamint a gépjármű rendeltetésszerű használatához szükséges folyadékok és gázok utántöltése, valamint a motorvezérlő számítógép programozása. Bármilyen más módosítás, ideértve a sérülésekből adódó javításokat és alkatrészcsereket is, kizárólag a technikai ellenőr jóváhagyásával történhet! **A technikai ellenőr tudta nélküli módosítás a 14.3 szerinti pontlevonást, súlyosabb esetben pedig az említett pontlevonást és azonnali kizárást von maga után!** A sikeresen átvett autó és annak pilótája a rendezvény során bármikor, külön indoklás nélkül adminisztrációs és technikai ellenőrzésre hívható. Az ellenőrzés megtagadása kizárást von maga után. Az ellenőrzés során felfedezett hiányosságok és engedély nélküli módosítások esetén a versenyző a fent említett pontlevonással és/vagy kizárással sújtható. A gépátvétel a **19. pontban** leírt Technikai szabályok alapján történik.

## 4. MÉDIA JOG:

Az MNASZ által kiírt és a **Premier Events Hungary Kft.** (1035 Budapest, Szentendrei út 17. 10. em. 94. website: [www.drifting.hu](http://www.drifting.hu)) által rendezett versenyeken, rendezvényeken, valamint ezek keretében zajló eseményeken, kereskedelmi értékesítésre alkalmas, vagy arra szolgáló, **videó felvételek, és fotók készítése, és ezek nyilvános bemutatása kizárólag a Premier Events Hungary Kft. írásos engedélyével lehetséges!** A versenyzők adatait, a róluk és autóikról készült fotókat és videó felvételeket a **Premier Events Hungary Kft.** szabadon, időbeli és területi korlátozás nélkül jogosult felhasználni, melyhez a versenyzők a nevezéssel kifejezett hozzájárulásukat adják.

### 4.1 Reklámok:

A verseny rendezője a gépátvétel során jelzi, a gépjárművön kötelezően elhelyezendő reklám anyagok (matricák) pontos számát és helyét. **(3. számú melléklet)** Törekedni kell arra, hogy az autón már meglévő, illetve a rendezvény idejére felkerülő reklám anyagok megfelelően érvényesüljenek, és lehetőség szerint ne zavarják egymást. A versenyzők reklámok és hirdetések bármely fajtáját elhelyezhetik a saját autójukon, amennyiben azok nem balesetveszélyesek, tartalmuk pedig nem megbotránkoztató, nem ütközik a közérkölcshöz, valamint nem politikai vagy vallási jellegűek. A kötelező reklámok felhelyezésének megtagadása, esetén a versenyző pályára hajtása megtagadható, és a versenyből kizárható!

**Minden egyéb kereskedelmi és/vagy reklámtevékenység, mint például: molinók kihelyezése, hostessek alkalmazása, szórólaposztás, matricázás, ingyenes kóstoltatás, árusítás, videó és audió szolgáltatás, stb... csak és kizárólag előzetes egyeztetést követően, a rendezők írásos engedélyével történhet! Az engedély nélküli tevékenység rendező általi megszüntetése mellett, az érintett/érdekelte versenyző pályára hajtása megtagadható, és a versenyből kizárható! A versenyjármű, a versenyző ruházata, valamint a szervizsátor tetszés szerint dekorálható, a fent leírt szabályok szigorú betartásával.**

A versenyből történő, fentiek szerinti kizárás esetén a nevező a nevezési díjat elveszti, az megíusulási kötbérként funkcionál.

## 5. BIZTOSÍTÁS:

Minden versenyzőnek kötelező megkötnie az **Éves Baleset Biztosítást** és a **Felelősség biztosítást.** (harmadik félnek okozott kárért) A rendezőnek az országos bajnoki fordulókra **Rendezvény biztosítást kell kötnie.** A biztosítások költségét az aktuális MNASZ díjtáblázat tartalmazza.

**A rendezvényen való részvételével valamennyi nevező hivatalosan lemond minden kártérítési jogáról, bármilyen balesettel kapcsolatban, amely**



**megtörténhet a nevezővel, vagy segítőjével az edzés, a verseny vagy a depóból történő ki- és be-állítás során.**

## **6. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL:**

A rendezvények során, a versenypályán kívül – akár a depóban, akár a parkolóban vagy a pálya közelében lévő közutakon - köteles minden versenyző körültekintően és megfelelő sebesség megválasztása mellett közlekedni! Amennyiben a versenyző a versenypálya elhagyása után tovább folytatja a driftelést (szervizparkban, depóban, parkolóban, stb...) vagy egyéb balesetveszélyes magatartást tanúsít, azonnal kizárható a versenyből! A pályán kívül megengedett **legnagyobb sebesség: 20km/h**. Megsértése esetén a versenyző **14.3 szerinti pontlevonással sújtható!**

## **7. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA:**

Tájékoztatásképpen közöljük a versenynap eseményeit, kronológiai sorrendben:

1. Kijelölt depó, illetve szerviz park elfoglalása
2. Gépátvétel
3. Versenyzői eligazítás
4. Szabad edzés
5. Kvalifikáció
6. Top 8 – 4 – Döntők (KO rendszer, OB III. kategória) vagy  
Top 32/24/16 – 8 – 4 – Döntők (Tsuiso, OB II. és OB I. kategória)
7. Eredmény hirdetés

### **7.1 Versenyzői eligazítás:**

Versenyzői eligazítás egy olyan a versenyigazgató által megszervezett tájékoztatás, megbeszélés, amelyen minden a versenybe benevezett versenyzőnek **KÖTELEZŐ** a részvétel. Kiskorú (18 év alatti) versenyzők esetében a versenyző törvényes képviselőjének is jelen kell lennie az eligazításon! Ha a versenyző nem vesz részt az eligazításon, sem Technikai óvással, sem Kifogással nem élhet, rendszeres előfordulás esetén (min. 2 alkalom) pedig **14.1 pontlevonással sújtható, súlyosabb esetben a versenyen történő részvétele is megtagadható**. Az eligazítás célja, a Versenykiírásban a futam megrendezésével kapcsolatos különleges pontokra való figyelemfelhívás, általános és az adott pályára vonatkozó különösen fontos biztonsági szabályok ismertetése, valamint a verseny során elvárt versenyzői produkció, és a pontozóbírói elvárások ismertetése, bemutatása. A versenykiírásában szereplő időpontot az eligazítás kezdetének kell tekinteni és a helység, illetve terület ki-be járatát ezen időponttól kezdődően az eligazítás végéig zárva kell tartani. Az eligazítást mindig az edzés vagy verseny előtt kell megtartani. A rendező szükség esetén, több eligazítást is tarthat.

## 7.2 Rajtoltatás:

A versenyzőket a rajtbíró engedi fel a pályára. Az első rajtolási sorrend (kvalifikáció) a rajtszámok szerint, növekvő sorrendben történik. Az ezt követő rajtsorrend a KO rendszer és a Tsuiso beosztás alapján folytatódik.

### 7.2.1 Késés, időkéres:

A rajthelyről történő **5 percet** meghaladó késés esetén, a versenyző nem hajthat fel a pályára, és az elmaradt köreire 0 pontot kap. Időkéresre van lehetőség, egy versenynap során összesen **két alkalommal 5-5 (összesen 10) perc erejéig, amennyiben azt előre jelzik!** A korlátozás alól a Versenyigazgató adhat felmentést.

### 7.2.2 Gumiabroncsok:

**A versenynapok során a kvalifikációtól a döntőig, kapjon kiemelt figyelmet a megfelelő gumiabroncsok kiválasztása és előkészítése.** A gumiabroncsok nem megfelelő állapotából eredő problémák, ugyanolyan technikai hibának minősülnek, mint az autó bármelyik más alkatrészének meghibásodása. Ezért megkezdett pontozott körön (kvalifikáció, KO rendszer, Tsuiso) - ide értve a gumimelegítést is - bekövetkezett abroncs meghibásodás esetén a kerék ill. az abroncs cseréje csak az 5 perces időkéres terhére lehetséges!

A Tsuiso-k során, már az első visszahívás előtt is lehet gumit cserélni. Amennyiben mindkét versenyzőnek csak az abroncs túlmelegedése jelent problémát, úgy igénybe vehetnek 1-1 hűtő kört a gumicsere helyett.

Defektes abronccsal nem kezdhető meg egyetlen kör sem. Ezért ha a rajtban, vagy a gumimelegítés közben derül ki, hogy defektes az abroncs, akkor csak az említett 5 perc időkéres terhére történhet a kerékcseré. Ennek túllépése esetén az adott körre 0 pontot kap a versenyző. (Tsuiso esetén 10:0-ra veszít)

Felhívjuk a versenyzők figyelmét arra, hogy a várakozási idő a Top 8, a Top 4, az Elődöntők, és a Döntők során sem hosszabbodhat meg, ezért a Top 8-tól, minden csata előtt **KÖTELEZŐ** a min. 2 pár (4db) szerelt, versenyzésre alkalmas csere kerék megléte. Ennek elmulasztása esetén a **14.1 pontlevonással sújtható a versenyző!**

### 7.2.3 Technikai meghibásodás, sérülés, javítás:

A kvalifikációhoz, és azt követő csatákhoz (Tsuiso és KO rendszer) történő **rajthoz hívás előtt** előforduló meghibásodás esetén a **7.2.1. fejezet** szerinti időkéresre van lehetőség. Mivel a pontozott körökhöz szorosan kapcsolódik az azokat megelőző gumimelegítés is, ezért az ott bekövetkezett meghibásodások ugyan olyan megítélés alá esnek, mint a pontozott körön történtek! A fentiek értelmében tehát, csata alatt a bemelegítő kört (gumimelegítés) és a két pontozott kört (futás) értjük.

A **rajthoz hívás után** bekövetkezett meghibásodás esetén a következő szabályok érvényesek. Amennyiben az autó saját erejéből nem tud eljutni a rajtvonalig, (rajtelőkészítőbe) úgy a pilótának és a szerelőjének (tehát összesen max. 2fő / versenyautó) **5 perc** áll rendelkezésére az autó beindítására, és a rajtba juttatására. A javításhoz bármilyen szerszámot és eszközt használhatnak, szem előtt tartva a **3.**

**Gépátvétel** fejezetben javítással, alkatrész cserével kapcsolatban leírtakat. Ha ezt követően sem üzemképes az autó, akkor a versenyző és a versenyautó is kizárásra kerül, tehát sem a versenyző, sem a versenyautó, nem folytathatja a versenyt. **A kocsi cserére csak a rajthoz hívásig van lehetőség, azt követően már nincs!**

A fentiek alól kivételt képez a kerékcsavarok meghúzása, valamint a guminyomás ellenőrzése és csökkentése. Ezt a versenyző saját szerelője, megkülönböztető láthatósági mellény viselése esetén, a rajt előkészítőben végezheti el. Fontos, hogy a rendezvény gördülékeny lebonyolítását ne akadályozzák a fenti beavatkozások, ezért azok elvégzésére max. **2 perc** áll rendelkezésre. Ennek túllépése esetén a versenyző azonnal kizárható! Hosszabb beavatkozás csak a Versenyigazgató jóváhagyásával lehetséges.

Figyelem, a technikai meghibásodások közé sorolandó minden olyan alkatrész sérülése, kopása, elhasználódása, és/vagy kifogyása, stb... mely az autó üzemeltetéséhez szükséges! A teljesség igénye nélkül: gumikopás, defekt, üzemyanyag kifogyása, hűtőfolyadék-, olaj kifogyása, akkumulátor lemerülése, stb...

#### **7.2.4 Ütközés:**

A futamok során bekövetkezett ütközésekben megsérült autók pilótái a következők szerint folytathatják a versenyzést. Amennyiben az ütközés a második körben történt, úgy a bírók – az ütközés körülményeit is figyelembe véve – a két kör együttes értékelése alapján, a szokásos módon döntenek a továbbjutóról és a kiesőről. Ha az ütközés az első körben történt, akkor a következők szerint folytatódhat a csata. Mivel a döntéshez ideális esetben két értékelt kör szükséges, ezért lehetőség szerint a második kört is teljesíteni kell. A második kör, a Versenyigazgató engedélyével legkésőbb a verseny aktuális szakaszának végéig halasztható. (pl.: kvalifikáció végéig, vagy Top 16 végéig, stb...) A javításhoz minden esetben használható külső segítség és eszköz, de csak a depóban vagy a rajtelőkészítőben végezhető.

**Amennyiben mindkét autó megsérült**, úgy a Versenyigazgató döntése alapján a verseny aktuális szakaszának végéig javíthatók vagy cserélhetők az autók. (pl.: a kvalifikáció végéig, vagy a Top 16 végéig, stb...)

Ha a balesetben **csak a vétlen versenyző autója sérült meg**, akkor a már leírtak szerint a verseny aktuális szakaszának végéig javítható vagy cserélhető az autó.

Amennyiben **csak az ütközésben vétkes versenyző autója sérült meg**, úgy a javításra **5 perc** áll rendelkezésre, és autó cserére nincs lehetősége! Ha elkészült rajthoz állhat és befejezik a csatát, ha nem készült el, vagy a Versenyigazgató döntése alapján nem biztonságos a megjavított autó, úgy nem állhat rajthoz, így a csatát az egyetlen kör teljesített része alapján értékelik a bírók.

Amennyiben a **vétlen versenyző** elkészül a javítással a verseny aktuális szakaszának végéig, vagy csere autóval folytatja a versenyt, úgy lefutják a megmaradt köröket, és befejezik a csatát.

Ha a javítással nem készültek el, és csere autót sem sikerült szereznie, úgy a bírók a kör teljesített része alapján döntést hoznak. Azonban ha a sérült autó pilótája jut

tovább, akkor a következő csatáját automatikusan elveszti, hiszen az autója a rendelkezésre álló idő alatt nem készült el, csere autót pedig nem kapott.

A külső elháríthatatlan erő (vis major) hatására bekövetkezett balesetek (pl.: leszakadó faág, állat a pályán, stb...) vagy tipikus versenybalesetek során, amennyiben egyik fél sem, vagy mindkét fél ugyan olyan mértékben vétkes, úgy a szerelésre, javításra mindkét pilótának a verseny aktuális szakaszának végéig van lehetőség. Amennyiben egyik autó sem készül el, és a Tsuiso teljesített része sem értékelhető, úgy a magasabb kvalifikációs pontot elért versenyző jut tovább.

### 7.2.5 Rajt előkészítő:

Szerepe hogy a Top 16-tól kezdődően, a továbbjutott autóknak egy elkülönített parkolót és rajt előkészítő területet biztosítson. Így a Top 16-ba jutott autók és pilóták a Top32-ben megnyert csatáik után már nem a depóba térnek vissza, hanem a Rajt előkészítőbe. Ide **kizárólag csak a versenyző, és két fő megkülönböztető láthatósági mellényt viselő kijelölt szerelője léphet be.** Az autó biztonságos üzemeltetéséhez szükséges alap szászámok, és felszerelések valamint max. 8db szerelt kerék bevihető. Ettől eltérő igényt a Versenyzői összekötőnek vagy a Versenyigazgatónak kell jelezni. A Rajt előkészítő engedély nélküli elhagyása a **14.2 pontlevonással büntetendő, súlyosabb esetben, vagy ismétlődés esetén a versenyző kizárásra kerül.**

### 7.3 Zászló jelzések:

A pályán tartózkodó versenyzőket a pályabírók irányítják három különböző színű zászlóval:

**Zöld zászló:** indítás, újraindítás, veszélyhelyzet vége. Lengetése esetén a versenyző megkezdheti vagy szabadon folytathatja a félbeszakadt körét.

**Sárga zászló:** figyelmeztetés veszélyforrásra. Lengetése esetén a versenyzőnek abba kell hagynia a driftelést, és további jelzésig körültekintően, alacsony sebességgel kell haladnia a pályán. Kisebb veszély vagy fennakadás esetén használatos.

**Piros zászló:** a verseny félbeszakítása. Baleset, ember a pályán, vagy egyéb veszélyhelyzet esetén használatos. Lengetésekor a versenyző azonnal kezdjen intenzív, de körültekintő lassításba, elkerülendő a további (ráfutásos) baleseteket! Lassítás és/vagy megállás után a versenyző kommunikáljon (beszéd, vagy jelzés) a pályabíróval. Az újraindulás csak és kizárólag a megállást elrendelő bírósági jelzése alapján történhet!

**A versenyzőnek a zászlójelzésekkel, kapcsolatban semmilyen mérlegelési lehetősége nincs, azokat minden esetben késlekedés nélkül végre kell hajtania! A zászló jelzések figyelmen kívül hagyása 14.1-2 szerinti pontlevonással, súlyosabb esetben (piros zászló) kizárással büntethető!**

### 7.4 Kvalifikáció:

Célja, hogy tudásuk, és aktuális teljesítményük alapján sorba rendezze a pilótákat. A verseny következő fázisát (OB I. és OB II. kategóriában a nevezett versenyzők számától függően: Top 32/24/16/8, OB III. kategóriában Top 8) a kvalifikációs sorrend alapján meghatározott párosítás szerint kell teljesíteniük a versenyzőknek. Tehát a legjobb 32/24/16/8 eredményt elért versenyző folytathatja a küzdelmet, az

eddig illetve az ez után kieső versenyzőket pedig a kvalifikációs eredményük alapján rangsorolják. A kvalifikáción a versenyzők külön-külön, egyesével hajtanak a pályára. A gumimelegítés után mindegyik versenyző 2 értékelt kört tehet meg, de csak a jobbik eredménye számít a versenybe. A kvalifikáció sorrendje a rajtszámok szerint növekvő sorrendbe történik, tehát először az 1. számú versenyző futja az első körét, majd a 2. versenyző az első körét és így tovább. Miután az utolsó versenyző is teljesítette az első körét, újra indul a sor, és az 1. számú versenyző megfutja a második körét, majd a többiek is követik, a már kialakított sorrendben. Amennyiben a OB II. és OB I. kategóriában a regisztrált versenyzők száma nem éri el a 8-8 főt, úgy a kvalifikációjukat és a versenyüket is együtt futják.

### **7.5 Top 8 – 4 – Döntő (KO rendszer, OB III. kategória):**

A kvalifikáción kialakult sorrend alapján a legjobb 8 eredményt elért versenyző újra a pályára hajthat a következő szabályok szerint. A pilóták a Top 8 faszerkezet alapján párokba rendeződnek úgy, hogy az 1. a 8.-kal, a 2. a 7.-kel, a 3. a 6.-kal, stb... alkosson egy párt. Innentől kezdve a faszerkezet határozza meg a továbbjutók párosítását. A versenyző párok tagjai egyesével hajtanak a pályára (elsőként a „felső ágon” elhelyezkedő), ahol teljesítik egy-egy pontozott körüket. A párból a jobb eredményt elért versenyző jut tovább, a gyengébbik kiesik. A Top 8 eredménye alapján kialakul a Top 4, amiből a vesztes pilóták az Elődöntőbe, a győztesek a Döntőbe jutnak. Előbbi eldönti a 3. és a 4. hely sorsát, utóbbi pedig az 1. és 2. helyét. Amennyiben a kvalifikáció után versenyben maradt pilóták száma 7 fő vagy annál kevesebb, úgy a faszerkezet nem kerül feltöltésre, az eredményhirdetés a kvalifikációs eredmények alapján történik! **A KO rendszer TOP8 –as fa szerkezetét az 4. számú melléklet tartalmazza.**

### **7.6 Top 32/24/16–8–4–Döntő (Tsuiso, OB II. és OB I. kategória):**

A kvalifikációban kialakult sorrend alapján a legjobb 32/24/16 eredményt elért versenyző újra a pályára hajthat a következő szabályok szerint. A pilóták az alábbi faszerkezetek (6. számú melléklet) alapján párokba rendeződnek (pl. Top16 esetén az 1. a 16.-kal, a 2. a 15.-kel, a 3. a 14.-kel, stb. alkosson egy párt). Innentől kezdve a faszerkezet határozza meg a továbbjutók párosítását. Amennyiben a kvalifikáció után versenyben maradt pilóták száma 7fő vagy annál kevesebb, úgy a faszerkezet nem kerül feltöltésre, az eredményhirdetés a kvalifikációs eredmények alapján történik! A két versenyző a gumimelegítés után egymást szorosan követve kezd neki az értékelt páros futamoknak. Az első körben a faszerkezetben "felső ágon" elhelyezkedő versenyző kezdi a tsuiso csatát elől haladóként, míg az "alsó ágon" lévő pilótáé az követő szerep, majd a második körben fordítva. Így összesen két értékelt kört teljesítenek a következő szabályok szerint. Az értékelt pályarész előtti rágyorsító szakaszon az elől haladó autónak kell az első kanyarhoz képesti külső ívre helyezkednie, a rajtoltatás is ennek megfelelően történik. Ezen a szakaszon mindkét versenyző feladata, hogy az esetleges erő- és tapadásbeli különbségek ellenére, egyenletes és folyamatos gyorsítással megoldják, hogy szorosan együtt, érkezzenek a pontozott szakasz elejéhez. A megengedett maximális távolság a drift megkezdésének sebességétől függ, ezért pályánként változhat, de nagyságrendileg 0,8 mp. idő különbség a két autó között. A hátul haladó autónak a vezető autó első lökhárítójának vonalától minimum fél autó hossz távolsággal hátrébb kell elhelyezkednie (a B oszlop és az első lökhárító vonalát viszonyítják a bírók), és nem maradhat le 0,8mp-nél többel, ellenkező esetben a bírók újrahívják az adott kört.

Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az elől haladó autó, gyorsítási szakasz végére elért sebessége („beesési” sebesség) nem éri el a kvalifikáción rögzített sebességének a 85%-át. Amennyiben az elől- vagy hátul haladó nem tesz eleget annak, hogy a meghatározott távolságon belül érkezzenek a pontozott szakaszhoz (szándékosság v. figyelmetlenség okán), akkor a felelős versenyző első alkalommal figyelmeztetésben részesül, második alkalommal pedig a csata azon körének lefolytatása nélkül 0:10-re elveszíti azt. Ugyanez vonatkozik az elől haladóra is, túl alacsony beesési sebesség esetén (min. 85%). A rágyorsítást a 8.2.8. alfejezetben leírt további szabályoknak megfelelően kell végrehajtani. Az elől haladó autó pilótájának az a feladata, hogy minél nagyobb szögben és sebességgel, a kvalifikáción elvárt íven drifteljen. A követő autó pilótájának feladata, hogy az elől haladó autó mozgását a lehető legnagyobb szögön lemásolva a lehető legközelebb haladjon, és helyezkedjen úgy a pályán, hogy a terhelésváltásokat minél jobb ritmusban, eltávolodás nélkül végezhesse. **A Tsuiso TOP32/24/16 – os fa szerkezetét a 4. számú melléklet tartalmazza.**

## **7.7 Eredményhirdetés:**

A rendező a fordulók (versenyek) végén köteles eredményt hirdetni. Amennyiben a **OB II. vagy a OB III. kategóriában a regisztrált versenyzők száma 4 vagy annál kevesebb, úgy csak az első helyezett kerül díjazásra.** 5 vagy több versenyző esetén, az első három helyezett kerül díjazásra. Amennyiben egy forduló bármilyen okból (pl.: vis major) félbeszakad, akkor a még versenyben lévő pilóták rangsorolása a faszerkezet kvalifikációs eredményekkel történő végigtöltése által szünetlik meg. Az éves bajnokság utolsó fordulója után végeredményt kell hirdetni. Ennek részleteiről a rendező adhat bővebb felvilágosítást, de ügyelni kell arra, hogy az éves bajnokság rangjához méltó, színvonalas rendezvényen kerüljön rá sor.

## **8. PONTOZÁS**

A versenyeken a pontozást három bíró végzi egyszerre, és az általuk összesített pontszámok határozzák meg a versenyzők eredményeit. Az értékelés a pályán belül kijelölt, az úgynevezett „pontozott szakaszon” történik. A következőkben a Kvalifikációs és a KO rendszerben történő értékelést, majd a Tsuiso csaták elbírálását részletezzük.

### **8.1 A Kvalifikáció és a KO rendszer értékelése:**

Az elérhető legmagasabb pontszám: **100 pont.** A kvalifikáció és a KO rendszer során futott köröket a bírók a következő **4 szempont** alapján értékelik.

#### **8.1.1 Szög:**

A sportág jellegéből adódóan az egyik fő értékelési szempont. Azt pontozzák a bírók, hogy a pályán való sodródás során az autó hossz tengelye a haladás irányával milyen szöget zár be. Fontos, hogy a pontozott szakasz teljes hosszán minél nagyobb szöget tartson fenn a versenyző, és azt egyenletesen (korrigálás, ingadozás nélkül) kontrollálja, ill. hogy a kanyarok közötti terhelésváltásokat

pontosan, és kellő agresszivitással/gyorsasággal hajtja végre. A szög értékelésében elérhető legmagasabb pontszám: **30 pont**.

### 8.1.2 Ív:

Az ív értékelésekor figyelembe veszik, hogy a pontozott szakaszon a pálya teljes szélességét kihasználva a versenyző, milyen vonalon halad az elvart vonalvezetéshez képest. A pályán kihelyezett érintési pontok (belső ill. külső) megközelítése nagyobb súllyal értékelt az ívválasztásban. Emellett ezen pontok összekötését is értékeli a bírók, ahogy a terhelésváltások kivitelezésének helyét is. Az érintési pontokon elhelyezett "apex" bóják jelölik a pályán a teljesítendő vonalvezetés és a kanyarok belső ill. külső ívének metszéspontját. Tökéletes ívválasztás és terhelésváltás esetén az elérhető legmagasabb pontszám: **30 pont**.

### 8.1.3 Sebesség:

A sebesség értékelésekor fontos tényező a pontozott szakasz kezdeténél mért sebesség, az úgynevezett „beesési sebesség”. Ez alapvetően meghatározza a teljes drift lendületét és dinamikáját. Emellett a pontozott szakaszon végig figyelik és értékeli a kanyarok be- és kilépési sebességét, és a teljes kör tempóját. A sebességre adható legmagasabb pontszám: **30 pont**. Fontos megemlíteni, hogy két versenyző közötti kvalifikációs pontegyezőség – ide értve a nullás kört teljesítőket is - esetén a gyengébb kvalifikációs kör figyelembevételével születik meg a döntés. Amennyiben ezek is egyenlőséget mutatnak, úgy a magasabb „beesési sebesség” alapján rangsorolnak a pontozóbírók.

### 8.1.4 Összkép:

A részletek pontozása után itt kerül értékelésre a teljes produkció összhatása, és a bírókra tett – akár szubjektív (!) – benyomása is. Figyelik a megjelenést, kisugárzását és az esetleges show-elemeket is. A teljesség igénye nélkül a fontosabb elemek: a füst mennyisége, a motor fordulatszámja és annak ingadozása, a motor és a kipufogó hangja, valamint az autó esztétikai állapota, megjelenése, és egyedisége. A legjobb összképre adható: **10 pont**.

### 8.1.5 0 pontos kör és kizárás:

A megforgás vagy a huzamosabb ideig történő alulkormányozottság vagy nem driftelés esetén 0 pontot kap az adott körére a versenyző. Szintén 0 pontos a kör, ha egyszerre legalább két kerék elhagyja a pályát, vagy ha a kijelölt érintési pontot (bóját) felborítja, vagy azt az eredeti helyéről ellöki. **Amennyiben a kvalifikáció során mindkét kör nullás eredménnyel zárul, az indulók számától függetlenül a versenyző nem kerül be a fába, kiesik a versenyből.** Fontos különbséget tenni a nullás és az értékelhetetlen kvalifikáció között. Nullás a kör, ha a driftelés közben súlyos hibát vét a versenyző, pl.: huzamosabb ideig egyenes vonalban halad, beforog, stb... **Értékelhetetlen a kvalifikáció, ha a versenyző folyamatosan egyenes vonalban halad, és kísérletet sem tesz a driftelésre. Ez utóbbi automatikusan kizárást von maga után, tehát a bajnoki pontoktól is elesik a versenyző, még akkor is ha például az indulók kis száma miatt, egyébként pontszerző helyen végezne.**

**A versenyző 14.1-14.3 szerinti pontlevonással, vagy kizárással sújtható, ha: figyelmetlenül vagy balesetveszélyesen vezet, figyelmen kívül hagyja a pályabírók zászló jelzéseit, menet közben kinyúl, vagy kihajol az autóból, szándékosan balesetveszélyes helyzetet, vagy kárt okoz. Kizárás esetén a versenyző adott fordulón elért ponteredményét törölni kell.**

## **8.2 Tsuiso értékelése:**

A tsuiso értékelésekor a két versenyző 5:5 pontról indul neki a körnek, ahol az egyiktől levont ill. megszerzett pontokat a másik eredményéhez adják hozzá ill. vonják le, így a pilóták értékelése egymáshoz képest történik, és a két versenyző összesített pontszáma minden esetben 10 pont (pl. 6:4 vagy 5,5:4,5, stb.). Két értékelt kört kell a pilótáknak teljesíteniük, a tsuiso csaták rendszerének megfelelően a pozíciókat (elől haladó ill. követő versenyző) megcserélve az egyes körökben. A csatát az nyeri, akinek a két körben elért összesített pontszáma magasabb. Abban az esetben, ha a versenyzők eredményeit összesítve pontegyenlőség áll fenn (pl. 6:4, 4:6), akkor a bírók visszahívást kérnek, és a párosnak újra csatázni kell egymással. **A visszahívás után (azaz a második csata után) a bírók mindenképpen döntést hoznak a pilóták két csatában nyújtott összteljesítménye alapján.** A tsuiso csatában a versenyzők értékelése nem egy „abszolút skálán”, hanem egymáshoz viszonyítva történik. A csaták során az érintési pontokat "apex" bójákkal nem jelölik. **A csatát követő eredményhirdetés során a pontozóbírók csak a továbbjutó illetve a kieső pilóta nevét közlik, a pontszámokat nem.**

### **8.2.1 Az elől haladó feladata**

Az elől haladó autó pilótájának az a feladata, hogy **minél nagyobb szögben** és sebességgel a kvalifikáción **elvárt vonalvezetésen** drifteljen. Pontelőnyre tehet szert, ha az előbb leírt feltételek mellett sikerül eltávolodnia a követő autótól, vagy ha szintén ezen feltételekkel mellett a hátul haladó versenyző csak kisebb szögben tudja azonos sebességgel lekövetni, vagy lemaradását behozni. Az elől haladónak a rágyorsítási szakasz végén mért beesési sebességét is figyelik a bírók, és páronként egymáshoz viszonyítva értékelik. Ezért, valamint a kvalifikációs körhöz viszonyított „85%-os szabály” miatt célszerű a minél magasabb „beesési sebesség” elérésére törekedni a csaták során.

### **8.2.2 A követő feladata**

A követő autó pilótájának feladata, hogy az elől haladó autó mozgását „lemásolva” (a mozgás szinkronjára, összhangjára értendő!) a lehető legközelebb és minél nagyobb szögben haladjon, és helyezkedjen úgy a pályán, hogy a terhelésváltásokat minél jobb ritmusban, eltávolodás nélkül végezhesse.

### **8.2.3 Pontlevonás**

Pontlevonás jár a nem egyenletes driftért, alulkormányzásért, eltávolodásért, a kisebb szögben, vagy rosszabb íven történő driftelésért. Szintén pontot veszít az a versenyző, aki a pontozott szakaszon belül a driftet később kezdi meg és/vagy hamarabb fejezi be, mint a másik. Ezen kívül pontlevonás jár még a pálya szélét és a



kanyaríveket jelző bóják feldöntéséért. A pontokat még befolyásolják a továbbiakban részletezett manőverek.

#### 8.2.4 Terhelésváltás

Terhelésváltás időzítése, végrehajtásának technikája, agresszivitása és szöge is számít az értékelésben. A követő autó előnyre tehet szert, ha hamarabb vagy egyidejűleg viszi véghez a terhelésváltást. Ennek azonban hátulütője lehet, hogy a következő kanyar bejáratára túl szűk íven érkezik meg, vagy túl sok sebességet veszít a kanyar kezdetéhez érve.

#### 8.2.5 Megforgás

Az egyik autó megforgása esetén a pontjait automatikusan a másik autó pilótájának adják, így az eredmény 10:0 lesz. Abban az esetben, ha az elől haladó forog meg, a követő pilótának elsősorban a baleset elkerülésére kell törekednie, a driftet abbahagyhatja, hogy a megforgott autó előzését biztonságosan végrehajthassa. Ezt követően már nem kötelező driftelnie, de ha megteszi és közben megforog, az eredmény 0:0 lesz! Megengedett a hátul haladó autó megforgása, ha szükséges az ütközés elkerüléséhez. Fordított esetben, ha a hátul haladó autó forog meg, akkor az elől haladó pilótának folytatnia kell a driftet végig a pálya pontozott szakaszán. Abban az esetben, ha eközben ő is megforog, a kör eredménye döntetlen (0:0).

#### 8.2.6 Előzés

**A tsuiso során az előzés az esetek túlnyomó részében a hátul haladó hibájának számít.** Ha az elől haladó megfelelően driftel, akkor a hátsó előzésre való törekvése nem célszerű, a kivitelezésével könnyen hátrányba kerülhet. A követő versenyző feladata inkább az, hogy megoldja a helyzetet, ha gyorsabb is tudna lenni az előtte haladónál („elrontott” ív választással, nagyobb szöggel, különböző drift technikákkal). **A páros futam elsődleges célja az, hogy szorosan együtt maradjanak az autók,** így a fölényt ennek megfelelően érdemes használnia. Előzést végrehajtani leginkább abban az esetben érdemes, ha az első autó pilótája hibázik, (pl.: lecsúszik az ideális ívről, vagy indokolatlanul lassan halad). Abban az esetben, ha az aktuális tempó fölényéből adódóan a követő versenyző mégis előzést hajt végre, akkor az csak akkor jelent értékelhető előnyt, ha az elől haladóhoz viszonyítva nagyobb vagy ugyanakkora, vagy nem jelentősen kisebb szögben haladva tudja teljesíteni, és emellett a manőver biztonságosan, az elől haladó zavarása, akadályozása nélkül kivitelezhető! Itt emeljük ki, hogy a fentieknek megfelelően az elől haladó sportszerű magatartása is szükséges az előzéshez, és a manőver értékelésébe ez is, illetve ennek hiánya is beleszámít!

#### 8.2.7 Ütközés

A csata során előfordulhat, hogy a két autó egymáshoz ér. Amennyiben ez nem befolyásolja a csatát (az autók mozgását), és mindkét versenyző folytatni tudja a párbajt (a sportszerű magatartás hiánya itt is befolyásolhatja az értékelést!), akkor az ütközésért felelős versenyző (\*) az ütközés mértékének megfelelően pontlevonással büntethető. Amennyiben az ütközés súlyosabb, vagy gondatlanságból, esetleg szándékosan történt, úgy az okozó versenyző 14.1-14.3 szerinti pontlevonással sújtható.

*\*: az ütközésért felelős versenyző az esetek túlnyomó részében az követő versenyző - az ő feladata másolni az elől haladó mozgását -, csak abban az esetben nem, ha az elől haladó hibája (esetleges sportszerűtlensége) eredményezi az ütközést, és a követő nem tudja azt elkerülni.*

## 8.2.8 Szándékos akadályozás

A tsuiso csatákban előtérbe lép az egymáshoz képest történő helyezkedés. Az elől haladó pilótának nem kötelező figyelnie a követő helyezkedését. Ennek ellenére bármilyen manőver, amit a bírók úgy ítélnek meg, hogy a követő szándékos akadályozására irányult, azt az elől haladó versenyző hibájának számítják. Ilyenek lehetnek az indokolatlan lassan haladás, túlfékezés ill. indokolatlan "ballábfék" használat, vagy a belső ívet lezáró, szűk helyezkedés. A rágyorsító szakaszon történő akadályozás is következményeket von maga után, különösképpen az indokolatlan gázelvétel, vagy fékezés. A bírók figyelik a nem folyamatos/egyenletes kigyorsítást, ill. az elől haladó szűken a belső ívre történő helyezkedését is. A gyorsító szakaszon történő szabálytalanság első alkalommal figyelmeztetéssel és az adott kör újrahívásával jár, második alkalommal pedig a csata azon körének azonnali elvesztésével (10:0).

## 9. TEAM DRIFT SHOW

A Team Drift lényege, hogy a pilóták a megszokottól eltérően, most nem egyedül küzdenek a másik versenyző, illetve a pálya jelentette kihívások ellen, hanem az elsajátított és begyakorolt drift technikákat, választott társukkal együtt, közösen mutatják be. Így **egymást segítve**, még látványosabb autózást és még több show elemet tartalmazó produkciót mutathatnak be. A csapatok kettő autóból állhatnak, és két alkalommal 2 kör áll rendelkezésükre, hogy a legjobbjukat mutassák. A csapatok a nevezés sorrendjében megteszik az első két kört, majd másodszor is a pályára hajtanak, és teljesítik a második két kört is. A bírók mindkét alkalommal pontozzák a produkciót, de itt is csak a magasabb pontszám számít a versenybe.

### 9.1 Team Drift értékelése:

A Team Drift pontozását két bíró végzi, akik egyenként maximálisan **50** pontot adhatnak egy csapat adott körére, így a körönként elérhető legmagasabb pontszám **100 pont**.

#### 9.1.1 Drift technika:

A bírók a versenyzők által kivitelezett **szög és sebesség** mértékétől függően, az **ívválasztást** is figyelembe véve **0-20 pont** között értékelhetik a csapat adott körét. A három említett kritérium kivitelezésével szemben támasztott követelményeket a **8.1. pontban** már ismertettük.

#### 9.1.2 Összkép:

Ezen belül három szempontot értékelnek a bírók, ezek: **a távolság, a szinkron és a show elemek**. A távolság és a szinkron értékelése egyértelmű: minél közelebb és minél inkább együtt és egyszerre mozognak az autók – különös tekintettel a

terhelésváltásokra – annál értékesebb a produkció. Show elemként pontozzák a bírók például: a kanyaríveken végrehajtott előzéseket, a csapatok megjelenését, és az általuk produkált gumifüstöt is. Az összképet a bírók **0-30 pont** között értékelik.

**A fent leírtakból kiderül, hogy a Team Drift Show meglehetősen veszélyes! Ezért nyomatékosan felhívjuk a versenyzők figyelmét, hogy csak felkészült, és komoly gyakorlattal rendelkező pilóták vállalják a show-t, és ők is csak olyan autóval melynek műszaki felkészítése hibátlan, és bukócsővel felszerelt! (Isd. 19.4.8. Bukóketrec („Bukócső”))**

## 10. TECHNIKAI ÓVÁS ÉS KIFOGÁS

A verseny során történő szabálytalanságok, esetleges bírói tévedések, és egyéb vitatható helyzetek orvoslására a következő eszközök állnak rendelkezésre:

### 10.1 *Technikai óvás:*

Technikai vagy adminisztratív kifogás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező versenyző, vagy a verseny bármely tisztségviselője, óvást nyújthat be a **Versenyszervezőnek**. Az óvás benyújtásával, az óvó az összes ide vonatkozó rendelkezést magára nézve kötelező érvényűnek ismeri el. Az óvási szándékot a szabálytalanság észlelése után haladéktalanul jelezni kell, a Versenyszervezőnek. Az óvást a részeredmények kifüggesztését követően 10 percig, kizárólag írásban lehet benyújtani. Az óvás díját az MNASZ Díjtételek tartalmazza, mely a verseny rendezőjét illeti. Az óvásnak tartalmaznia kell az óvást benyújtó személyes adatait, az érintett versenyző nevét, a versenyautó típusát és rajtszámát, valamint a kifogás rövid leírását. Az óvott fél autóját elkülönített parkolóba kell helyezni, és azon a vizsgálat lezárásáig semmilyen módosítás nem végezhető. A vizsgálat során minden érintett felet, és azok esetleges tanúit is meg kell hallgatni. Amennyiben bebizonyosodik az óvás tárgyát képező szabálytalanság megléte, az óvó fél visszakapja az óvás díját. Ha az óvást alaptalannak ítélik meg, vagy ha annak benyújtása után azt visszavonják, a befizetett óvási díj, vagy annak egy része sem fizethető vissza. Ha az óvást részben megalapozottnak ítélik, az óvási díj részben visszafizethető. Ha kiderül, hogy az óvást benyújtó rosszhiszeműen járt el, akkor az óvás díja nem fizethető vissza. Sikeres óvás esetén a versenyző kizárásra kerül. Az óvás elbírálását a Felügyelő(k) végzi(k). Minden óvás csak egy adott kifogást tartalmazhat. Több kifogás esetén vagy több versenyzőt érintő kifogás esetén több óvást kell benyújtani. **Bírói döntés, pontszám illetve pontlevonás ellen óvás nincs!**

### 10.2 *Kifogás:*

Ez a fórum, lehetőséget biztosít arra, hogy a versenyző felhívja a pontozóbírók figyelmét egy olyan fontos tényre, vagy történésre, melyről a pontozóbíróknak nincs tudomása. Teheti mindezt annak reményében, hogy számára kedvezőbb döntés születne. **FIGYELEM! A benyújtott kifogás nem jelenti automatikusan a bírói döntés megváltoztatását!** Csupán lehetőséget biztosít arra, hogy a versenyző

felhívja a pontozóbírók figyelmét egy olyan tényre, mely elkerülhette a figyelmüket. Amennyiben a pontozóbírók már birtokában voltak a kérdéses információnak, úgy döntésüket helybenhagyják. Amennyiben a kifogás során, valóban új információhoz jutottak a pontozóbírók, úgy döntésüket fölülbírállhatják, vagy helybenhagyhatják.

Érvényes nevezéssel rendelkező, és még versenyben lévő versenyző, versenynaponként egyszer, kifogást nyújthat be, bármely bírói döntés ellen, melynek hibás tartalma, saját magára, illetve verseny eredményére nézve negatív hatással van, és a hiba egyértelműen és megdönthetetlenül bizonyítható. (jellemzően videó felvétellel, esetleg az autókon keletkezett sérülésekkel, stb...) **Nem nyújthat be kifogást az a versenyző aki nem vett rész a versenyzői eligazításon! A kifogás tényét a pilótának még a pálya elhagyása előtt, jeleznie kell, valamelyik sportbírónak.** A kifogást ezt követően írásban kell benyújtani legkésőbb 10 perccel a reklamált esemény után, a bizonyítékokkal együtt, a Versenyzői Összekötőnek, vagy a Versenyigazgatónak. Ennek hiányában, vagy a 10 percet meghaladó késedelem esetén a kifogás elutasításra kerül. A kifogásnak tartalmaznia kell a reklamáló személyes adatait, az érintett versenyző nevét, az érintett versenyautók típusát és rajtszámát, valamint az eset rövid leírását. A kifogás elbírálása során a Vezető Pontozóbíró, köteles az összes bemutatott bizonyítékot megtekinteni. A bizonyítékok hitelességét és azok súlyát a Vezetőbíró szabadon mérlegeli. A bizonyítékok mérlegelése után a Vezető Pontozóbíró, kikérheti a többi pontozóbíró véleményét, konzultálhat a Versenyigazgatóval, a pályabírókkal, és a másik érintett pilótával is, majd ezek után végleges döntést hoz a vitatott kérdésben. **Ezt követően további kifogásnak helye nincs!**

## 11. BAJNOKI PONTSZÁMOK

Az egyes versenyeken elért helyezések alapján a versenyzők a következő pontszámokat kapják:

- 1. helyezett: 40 pont
- 2. helyezett: 36 pont
- 3. helyezett: 32 pont
- 4. helyezett: 28 pont
- 5. helyezett: 24 pont
- 6. helyezett: 22 pont
- 7. helyezett: 20 pont
- 8. helyezett: 18 pont
- 9. helyezett: 16 pont
- 10. helyezett: 15 pont
- 11. helyezett: 14 pont
- 12. helyezett: 13 pont
- 13. helyezett: 12 pont
- 14. helyezett: 11 pont
- 15. helyezett: 10 pont
- 16. helyezett: 9 pont
- 17. helyezett: 8 pont
- 18. helyezett: 7 pont
- 19. helyezett: 6 pont
- 20. helyezett: 5 pont
- 21. helyezett: 4 pont
- 22. helyezett: 3 pont
- 23. helyezett: 2 pont
- 24. helyezett: 1 pont

**Amennyiben a OB II. vagy OB III. kategóriában a regisztrált versenyzők száma négy vagy annál kevesebb, akkor a bajnoki pontok felét kapják a versenyzők.** A fordulónként összegyűjtött pontszámának összege adja meg a versenyzők éves bajnokságban elért összesített pontszámát. Értelemszerűen, a legtöbb pontot összegyűjtő versenyző az első helyezett, az öt követő a második, majd a harmadik, és így tovább. A versenyzők díjazása az elért eredményük függvényében történik. Az első három helyezettet kötelezően díjazni kell, ennek részleteiről a szervező adhat bővebb felvilágosítást.

## **11.1 Holtverseny a bajnokságban:**

A bajnokság végeredményének meghatározásakor a legtöbb pontot szerzett versenyző elnyeri az **MNASZ Országos Drift Bajnoka** címet. Az azonos pontszámot szerzett versenyzők között a holtverseny eldöntése a bajnokság során szerzett nagyobb számú, értékeesebb helyezés alapján történik. Amennyiben ez is egyezőséget mutat, úgy a korábban szerzett értékeesebb helyezések döntenek el a sorrendet.

## **11.2 Csapat pontszámok:**

A nevezett csapat pontszáma a két csapattag elért pontszámának összege. Amennyiben valamelyik versenyző elért pontszáma 0, tehát 25. vagy annál rosszabb helyen végzett, technikai hiba miatt kiesett, vagy a versenyből kizárták, úgy a csapat pontjuk is 0. Tehát a csapat összesített pontszámához mindkét versenyzőnek hozzá kell járulnia, máskülönben a csapat pontszáma, csak az egyik versenyző teljesítményét tükrözné. A csapatok rangsorolása a fent leírt egyéni sorba rendezéssel megegyező módon történik.

## **12. DRIFTAXI, ÉLMÉNYAUTÓZÁS:**

**A rendező döntése és jóváhagyása esetén** a verseny szüneteiben, lehetőség van a versenyautókba utasként beülve, személyesen is megtapasztalni a drift autózás élményvilágát. Drift-taxi –zást a rendező által előzetesen kijelölt, és a Top 8-ba jutott tapasztalt OB I. és OB II. licence-s pilóták végezhetnek. (Kvalifikáció előtt az előző fordulók első négy helyezettjei!) A rendező külön engedélyével lehetőség biztosítható olyan igazolható drift versenyzői múlttal rendelkező pilóták részére is, akik az aktuális versenyen nem indultak, vagy nem jutottak be a Top 8-ba. A Driftaxi ideje alatt, csak az utast szállító autók hajthatnak a pályára. Ezen idő alatt nem lehetséges az utas nélküli edzőkör, vagy az autók tesztelése. Az utasok kiválasztása és sorba rendezése a rendező feladata. A Driftaxi-t teljesítő versenyző utas nélkül kell, hogy a Rajt előkészítőhöz hajtson, ahol a rendező által megbízott személyzet gondoskodik az utas szakszerű beültetéséről, a biztonsági öv becsatolásáról, valamint a bukósisak megfelelő viseléséről. A versenyző minden esetben ellenőrizze utasa bukósisak és biztonsági öv használatát, és szükség esetén azonnal korrigálja az esetleges rendellenességet! **Driftaxi –zás csak és kizárólag bukócsővel, homológ, vagy lejárt homológ versenyüléssel és versenyövvvel ellátott autóval, valamint alul-felül hosszú, zárt, nem műszálas öltözkben, bukósisak viselésével lehetséges! (Isd. „Bukóketrec („Bukócső”)” résznel)**

## **13. RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE:**

A drift versenyekre való felkészülés érdekében a szervező rendszeres edzéslehetőségeket biztosít. Az edzések biztonsága és a megfelelő színvonal érdekében az edzéseken is ezen szabályzat rendelkezései szerint járnak el.

## **14. BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS:**

A fenti szabályok (összességében: Szabályzat) be nem tartása büntetést von maga után! Ennek módjáról és mértékéről, az adott verseny versenyigazgatója dönt, mely a

figyelmeztetéstől kezdve, a pontlevonáson át, a kizárásig terjedhet. Amennyiben szándékosan, vagy gondatlanságból, a vétkesnek felróható módon, keletkezett anyagi kár, akkor annak okozójától kártérítés követelhető. **A résztvevők minden harmadik személynek a szabályzat be nem tartása miatt okozott bármilyen káresemény kapcsán, tárgyi vagy személyi sérülés esetén, amelyekért együttesen vagy külön-külön felelősek, felmentik a szervezőt és a rendezőt, a rendezvény hivatalos tisztségviselőit, azok alkalmazottait, valamint képviselőit mindennemű felelősség alól. A szervező és a rendező semmilyen felelősséget nem vállal a rendezvény területén őrizetlenül hagyott felszerelésekért és tárgyakért.**

#### **14.1 Pontlevonás 5 pont:**

Enyhébb vétség illetve szabálytalanság esetén **5 pont** levonásra kerül a versenyző éves összesített pontjaiból. A versenyző aznapi pontjait, és így elért eredményét nem befolyásolja a büntetés.

#### **14.2 Pontlevonás 10 pont:**

Súlyosabb vétség illetve szabálytalanság esetén **10 pont** levonásra kerül a versenyző éves összesített pontjaiból. A versenyző aznapi pontjait, és így elért eredményét nem befolyásolja a büntetés.

#### **14.3 Pontlevonás 15 pont:**

Kirívó vétség illetve szabálytalanság esetén **15 pont** levonásra kerül a versenyző éves összesített pontjaiból. A versenyző aznapi pontjait, és így elért eredményét nem befolyásolja a büntetés.

#### **14.4 Halmozott pontlevonások szankciója:**

Az a versenyző akinek az éves, halmozott pontlevonása eléri a **20 pontot**, csak abban az esetben folytathatja bajnoki szereplését, ha egy szóbeli szabályismereti vizsgán tanúbizonyságát adja felkészültségének, és szabályismereteinek. Ellenkező esetben a versenyző a bajnokságból kizárható.

### **15. FOKOZOTT FIGYELEMMEL A BIZTONSÁGÉRT:**

**Az autósportok - így a drift is - jellegükből adódóan balesetveszélyesek, jogilag pedig veszélyes üzemnek minősülnek, így fönn áll az objektív felelősség jellege! Megkérünk minden résztvevő pilótát, hogy minden körülmények között törekedjen a balesetmentes, biztonságos vezetésre, és a sportszerű versenyzésre!**

## 16. IMIDZS ÉS JÓ HÍRNÉV:

Rendezvényeinken a versenyző magatartásával saját és társai megítélését, az MNASZ, a Premier Events Hungary Kft. valamint a **www.drifting.hu** jó hírnevét, sőt az egész drift sportág imidzsét építheti, vagy rombolhatja. Ezért minden érintettet megkérünk, hogy a fentieket szem előtt tartva, a drift-hez, és általában a sporthoz méltóan viselkedjen! **Előre is köszönjük megértő együttműködését!**

## 17. EGYÉB INFORMÁCIÓK:

A szabályzat esetleges változásait, és a legfrissebb aktualításokat megtalálják a [www.mnasz.hu](http://www.mnasz.hu) és a [www.drifting.hu](http://www.drifting.hu) honlapokon. Az Országos Bajnokság hivatalos internetes oldala (website) a: [www.mnasz.hu](http://www.mnasz.hu) és a [www.drifting.hu](http://www.drifting.hu). A <http://drifting.hu/kozlemenyek> oldalon szereplő információk hivatalos tájékoztatásnak minősülnek. A szervező és a rendezők által, a pilóták megadott e-mail címére küldött tájékoztató levél hivatalos közleménynek minősül!

## 18. IMPRESSZUM:

A Szabályzat megalkotásáért külön köszönet illeti: Nyitrai Attilát, Honvéd Attilát, ifj. Mester Jánost, Béres Szabolcsot, és Angyal Pétert.

## 19. Technikai szabályok

### 19.1.1 Karosszéria:

**Az autónak alapvetően jó műszaki és esztétikai állapotban, a fő teherviselő elemeknek korróziómentesnek és látható hibáktól mentesnek kell lennie.** Egységes, sorozatgyártott, homológ karosszériával kell rendelkeznie. (min. 2500 szériagyártott darab!) Cabrio karosszéria használata esetén, **kötelező** a minősített hegesztő által készített tanúsítvánnyal (műbizonylat) rendelkező, homológ bukóketrec beépítése. Ennek hiányában az autó nem indulhat a versenyen. **Csővázas karosszéria nem megengedett!** A gyári karosszéria teherviselő elemei az első és hátsó tornyok között nem módosíthatók, kivéve a motortér, és a benne található tornyok. Amennyiben a motortér és/vagy a tornyok átalakításra kerülnek, úgy az a következő szabályok betartásával történhet: az „A”, „B”, „C” oszlopok és a küszöbök, nem módosíthatók. Az első és hátsó nyúlványok nem vághatók, gyári kialakításuk nem módosítható! (erősítés, pl.: „lemezelés” engedélyezett) Amennyiben a motor módosításai szükségessé teszik, úgy a bölcső módosítható. Az összes módosítás esetén alapelv, hogy az átalakítás során a kialakított konstrukció - és így az egész karosszéria - erősebbé váljon, mint a gyári kialakítás. Ezért az átalakításhoz csak szabályos kör keresztmetszetű hidegen húzott, varratmentes, szénacél csövek használhatók! A minimum cső méretek az alábbiak lehetnek: 50mm\*3mm; 45mm\*3,5mm; 40\*4mm. (átmérő\*falvastagság) A csöveket hidegen kell hajlítani, a hajtási sugár nem lehet kisebb, mint a cső átmérőjének háromszorosa. A hajlítás közbeni torzulás aránya a kisebb és nagyobb átmérő között legalább 0,9 kell legyen. A hajlított részeknek simának kell lennie, hullámosodás és repedések nélkül. Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lenni. A csövek csatlakozási pontjainál, az anyagot, teljes átolvadás mellett, a teljes kerületén körbe kell hegeszteni. Kizárólag védőgázos hegesztési eljárás alkalmazható, ügyelve az anyag-specifikus utasítások betartására. A hegesztéseket kizárólag minősített hegesztő végezheti, a felhasznált anyagok méretezése és minősége pedig meg kell feleljen a fenti minimum elvárásoknak. Az autó tulajdonosa/üzemeltetője kérésre köteles igazolni az elvégzett átalakítások minőségét, és szakszerűségét! (igazolás, számla, stb...) **Ennek hiányában az autó nem kerül átvételre.** Az autóról komplett karosszéria elem nem hiányozhat kivéve a külső műanyag dekorációs és/vagy légtérrelő elemek. (pl.: spoiler, szárny, stb) A motorháztető, valamint az első, és hátsó lökhárítók a rendező **külön engedélyével**, ideiglenesen eltávolíthatók. Műanyag karosszéria elemek alkalmazhatók. Visszapillantó tükrök (min.2db) és ablaktörlő (min.1db) megléte kötelező. Az ablaktörlőnek a vezető előtti ablak felületet tökéletesen kell törölnie. Levegőbeömlő nyílások, légtérrelők, szárnyak, tetszés szerint alkalmazhatók, feltéve, hogy szakszerűen, és biztonságosan szerelték fel, és nem jelentenek veszélyforrást. Vonószem, vagy megjelölt vontatási pont elől hátul kötelező! A jelölés min. 10cm hosszúságú az autó alapszínétől elütő színű nyíllal történjen. A vonószem sem elől, sem hátul, nem lehet magasabban a gyárilag szerelt lökhárítók felső vonalánál. A motorháztetőn túl nyúló utólagosan szerelt vonószem NEM megengedett. A karosszéria gyári, vagy átalakított (szélesített) alakján és határoló lemezein (kasztzni) semmilyen alkatrész nem nyúlhat túl! Egyedül kivételt képeznek ez alól a hátsó légtérrelő szárnyak.



### 19.1.2 Motor, erőátvitel, hajtáslánc:

A motor szabadon választható, és módosítható, feltöltő használata engedélyezett. A motor és a karosszéria gyártója eltérhet egymástól. Az erőátvitel és a hajtáslánc, értsd ez alatt, sebességváltó, tengelykapcsoló, osztómű, differenciálmű, kardán- és féltengely, szabadon választható és módosítható. A motor, az erőátvitel, és a hajtáslánc módosításait, szakszerűen kell elvégezni, úgy hogy működésük biztonságos legyen! **Az autót a gépátvétel során a vezetőülésben ülve, külső segítség nélkül be kell tudni indítani, és a gépátvevőnek be kell mutatni, hogy képes az önerőből történő helyváltoztatásra!**

### 19.1.3 Üzemanyag rendszer:

Javasolt a gyári üzemanyagtartály és tartozékainak használata. Ezek módosítása megengedett, de minden esetben különös körültekintéssel és szakmai alapossággal kell eljárni! Az átalakítás után a teljes üzemanyag rendszer az eredeti rendeltetését és funkcióját a gyárhoz képest ugyanolyan, vagy magasabb szinten kell, hogy ellássa. Amennyiben az üzemanyagtartály nem a gyári helyére kerül, akkor csak a csomagtartóba szerelhető, **minimum 30cm-re a gyárilag szerelt hátfaltól!** Ebben az esetben a csomagtartót el kell választani a vezetőfülkétől, egy tűzbiztos válaszfallal! Ennek szivárgásmentesnek és tűzállónak kell lennie, hogy megakadályozhassa az üzemanyag utastérbe jutását. Amennyiben az üzemanyag vezeték részben vagy egészben az utastérbe kerül, úgy gondoskodni kell annak tűzálló, és külső mechanikai hatásoktól védő borításáról. Javasolt a nyomásálló, fémborítású üzemanyag cső (fémhálós benzincső) használata. A gyári rendszer átalakítás esetén javasolt, hogy az új üzemanyagrendszer minden eleme FIA homológ legyen!

### 19.1.4 Kipufogó rendszer:

Minden esetben tartalmaznia kell a következő elemeket: leömlő, kipufogócső, végdob. (Műszakilag kifejezetten indokolt esetben a végdob elhagyható, de a rendszer zajszintje, így sem haladhatja meg a 100dB-t.) A rendszer szabadon választható, és módosítható a következő megkötésekkel. Egyetlen eleme sem lehet részben vagy egészben az utastérben vagy a csomagtérben. Hátsó és oldalsó végződés megengedett, de ennek minden esetben az első kerekek vonala mögött kell elhelyezkednie, és min. 2cm-el túl kell lógnia a karosszéria vonalán. Side-pipe, nem megengedett, tehát a kipufogórendszer csővezése nem futhat a küszöb alatt, annak legalább 30cm-el beljebb kell lennie, a küszöb külső vonalától. A megengedett zajszint határ 100dB. A mérést „lassú” állásban, 45 fokos szögben, a kipufogónylástól 50cm-re, 4500 1/min motorfordulatszámra kell elvégezni. Amennyiben az adott helyszínre zajkorlátozás érvényes, úgy a verseny rendezője, alacsonyabb zajszint határt is meghatározhatnak. A kipufogó rendszer gépátvétel után történő szándékos módosítása a **14.3 szerinti pontlevonással jár!**

### 19.1.5 Hűtő rendszer:

Típusa és kapacitása szabadon választható, módosítható és további hűtőventillátorokkal és hőcserélőkkel bővíthető. A hőcserélők elhelyezése tetszőleges, de sem részben sem teljes terjedelmében nem lehet, a vezetőfülkében. Amennyiben a hűtőrendszer csövei a vezetőfülkén keresztül haladnak, akkor azokat

teljes terjedelmükben védőborítással kell ellátni úgy, hogy védje a csöveket a mechanikai sérülésektől, és a pilótát illetve utasát, a forró hűtőfolyadék és gőz esetleges kiáramlásától. Ha csomagterbe kerül a hőcserélő, akkor azt átfolyás mentesen el kell választani az utastértől.

**Az autó egészére, különös tekintettel, annak motorjára, erőátvitelére és hajtásláncára, üzemanyag-, hűtő-, fék-, és szervó rendszerére igaz, hogy semmilyen csepegés, vagy folyás nem megengedhető! Első ilyen alkalommal a versenyző figyelmeztetésben részesül és nem hajthat fel a pályára, második alkalommal kizárható a versenyből! Az autó felkészítése során kapjon különös figyelmet, hogy az üzemeltetéshez szükséges folyadékok ne kerülhessenek ki a tartályaikból!**

#### **19.1.6 Szélvédők és ablakok:**

Az autónak hiánytalan, zárt, sérülésmentes üvegezésűnek kell lennie. Az oldalablakoknak minden esetben a helyükön kell lenniük, ablak hálóval NEM helyettesíthetők, de maximum 5cm-el leengedhetők. Sötétítő és biztonsági fóliák a következő szabályok szerint alkalmazhatók: Az első szélvédők nem sötétíthetők. A jobb- és baloldali első ablakok a KRESZ szabályai szerint sötétíthetők. A hátsó ablakok tetszés szerint sötétíthetők. Az első szélvédők többrétegű ragasztott biztonsági üvegből kell hogy készüljenek. A többi ablak biztonsági üvegből, vagy min. 3mm vastag polikarbonát műanyagból készülhet. A tetőablakot, zárva kell tartani.

#### **19.1.7 Ülések és biztonsági övek:**

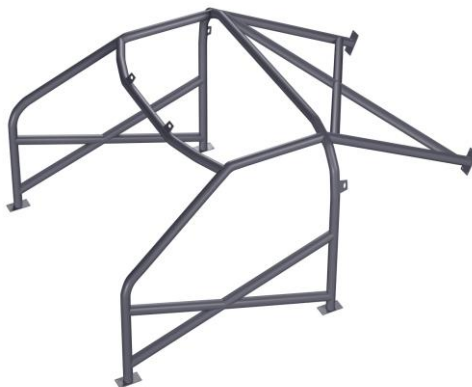
Homológ, vagy lejárt homológ versenyülés használata a OB I. és OB II. kategóriában kötelező, a OB III. kategóriában javasolt. A OB III. kategóriában a gyárilag szerelt ülés elfogadható, kicserélése esetén a beszerelt üléssel szembeni minimum elvárás az „E”- jelölés. (Európai megfelelőségi jelzés) A versenyülés fémvázaz vagy műanyag- illetve carbon-héjú lehet, és fejtámlával kell rendelkeznie. A versenyülést min. 4 ponton kell rögzíteni a karosszériához, legalább 8mm átmérőjű 8.8 anyagminőségű csavarokkal. Versenyülés használata esetén kötelező a min. 4 pontos verseny öv használata. (részleteket lásd lent.)

Homológ vagy lejárt homológ, min. 2” széles 4 pontos biztonsági verseny öv használata a OB I. és OB II. kategóriában kötelező, a OB III. kategóriában javasolt. (5 vagy 6 pontos ajánlott). A OB III. kategóriában használt biztonsági övvel szembeni minimum elvárás az „E”- jelölés. (Európai megfelelőségi jelzés) Gyárilag szerelt ülés használata esetén kötelező a gyári szerelésű biztonsági öv használata. A versenyülés és a versenyöv rögzítése különböző pontokon történjen. A versenyöv mindegyik rögzítési pontját külön-külön kell a karosszériához vagy a bukócsőhöz rögzíteni. A beszerelésnek szakszerűnek, a rögzítési pontoknak megfelelően erősnek, a beszerelt eszközöknek pedig szerkezetileg épnek, működésüknek pedig hibátlannak kell lenniük.

Egyszerre csak egy utas szállítható az autóban, de csak abban az esetben, ha az autó homológ vagy lejárt homológ ülésekkel, és biztonsági övekkel van felszerelve, és bukócsővel is rendelkezik! **A biztonsági öv és „E” jelölésű bukósisak használata minden esetben kötelező! A szabály be nem tartása azonnali kizárást von maga után!**

### 19.1.8 Bukóketrec („Bukócső”):

Olyan csőszerkezet, amely az utastéren belül a karosszériához közel van beépítve, és amelynek feladata, ütközés vagy borulás esetén a karosszéria deformációjának csökkentése. **Használata a OB I. és OB II. kategóriában kötelező**, a OB III. kategóriákban javasolt! **Amennyiben OB III. kategóriában az utastér határoló elemei** (padlólemez, küszöbök, A-B-C oszlop, ajtók, tető) **módosításra kerülnek, úgy a Bukócső beépítése kötelező**. Módosítás nélküli gyári karosszéria használata esetén a Bukócső nem kötelező. Bukócsővel szerelt autókban minden esetben kötelező a versenyülés és a versenyöv használata. (Isd.: Ülések és biztonsági övek) A bukócsővek elemeinek egy darabból kell állniuk. Szilárdnak kell lenniük, egyenetlenségek, repedések nélkül. Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lennie. A csövek csatlakozási pontjainál, az anyagot, teljes átvadás mellett, a teljes kerületén körbe kell hegeszteni. Kizárólag védőgázos hegesztési eljárás alkalmazható. Ha a karosszéria nem acélból készült, tilos bármilyen hegesztés a bukócső és a karosszéria között, a rögzítést ebben az esetben csavarozással kell megoldani. Csavarozott konstrukciók esetén minden rögzítési ponton minimum 3db 10mm átmérőjű 8.8 anyagminőségű csavarral kell a rögzítő lemezt (csőtalp) a karosszériához rögzíteni. A bukócső vizsgálatokor, ideértve: az anyagválasztást, a megmunkálást – különös tekintettel a hegesztési varratok minőségét – a beépítés pontosságát, a csőszerkezet térbeli felépítését és elhelyezkedését, alapvetően az MNASZ 2008.02.16-i rendelkezéseit tartjuk irányadónak: - [FIA Technikai Szabályok 253.fejezet: Biztonsági felszerelések \(Gr.N,A,B,SP\)](#) mely az MNASZ hivatalos honlapjáról [letölthető.](#) ([www.mnasz.hu](http://www.mnasz.hu)) A szükséges merevség és védelem elérése érdekében a bukócső térbeli szerkezetével szembeni **minimális** elvárást a következő ábra szemlélteti:



1. ábra: 6 pontos, „3X-es” bukócső  
A fenti ábrához képest a bukóketrec tetszés szerint további elemekkel erősíthető.

### 19.1.9 Fékrendszer, felfüggesztés, kormányrendszer:

Kötelező egy pedállal működtethető kétkörös fékrendszer megléte. Fékerő rásegítők, szabályzók és elosztók alkalmazhatók. Kézi működtetésű hidraulikus fék

engedélyezett, feltéve, hogy a meglévő üzemi fékek biztonságos használatát nem akadályozza. A kormánymű és annak áttétele módosítható. **A fékrendszer a felfüggesztés és a kormány szerkezet minden eleme szabadon változtatható és erősíthető feltéve, hogy az eredeti rendeltetését és funkcióját ugyanolyan, vagy magasabb szinten látja el. A változtatásoknak szakszerűnek, a beszerelt eszközöknek szerkezetileg épnek, működésüknek hibátlannak kell lenniük. Ezen alkatrészek hibás vagy nem megfelelő működése közvetlen balesetforrást jelent, ezért átalakításuk során különös gondossággal kell eljárni! Módosítás után is teljesen üzembiztosnak, és verseny körülmények között is abszolút megbízhatónak kell lenniük! Az átalakításhoz csak „E” jelölésű alkatrészek használhatók.**

#### 19.1.10 Keréktárcsa és gumibroncs:

A felnik és a gumibroncsok szabadon választhatók és kombinálhatók feltéve, hogy megfelelnek a következőknek: egy tengelyen azonos méretű és típusú keréktárcsák (felnik) használhatók. Az első és a hátsó tengelyeken használt kerekek között +/- 2” eltérés megengedett. A kerékről minden olyan alkatrészt el kell távolítani, amely tartósan nem egyesített azzal (pl.: dísz tárcsa, kupak). Könnyűfém ötvözet és acél felni egyaránt használható. Ezeket minden esetben a gyártó által kialakított összes rögzítési ponton speciális kerékcsavarral kell rögzíteni. (pl:5 lyukas felnit 5 csavarral) Töcsavarozás, nyomtávcsélesítő és osztókör módosító megengedett, feltéve hogy egy darabból készültek, és anyaguk: vas(acél) vagy erre a célra alkalmas könnyűfém ötvözet. Bármilyen közúti közlekedésre alkalmas „utcai” gumibroncs használható. **„S” jelölésű verseny abroncs (slick) nem használható! Újra futózott abroncs kizárólag a rendező engedélyével használható.** (A rendező a beszerezhető engedélyek és tanúsítványok alapján dönt.) Az utcai gumibroncsok ellenőrzése a következők alapján történik: E-jel, valamint az abroncs méretezésének ellenőrzése. (pl: 225/45 R17) A drift sport jellegéből adódóan bevett gyakorlat a használt gumibroncsok alkalmazása. Ez engedélyezett, de az abroncsok nem lehetnek sérültek! (szálszakadt, levált futófelület, stb.) Az egy tengelyen lévő abroncsok mérete azonos kell, hogy legyen, és javasolt, hogy márkájuk, típusuk és mintázatuk is megegyező legyen. **A megengedett legnagyobb abroncs szélesség: lásd versenykiírás.**

#### 19.1.11 Elektromosság:

A rendszer névleges feszültsége nem változtatható (pl.: 12V). Relék, biztosítékok, valamint új berendezések beszerelése, és a kábelek átkötése, módosítása megengedett. Az autón a következő lámpáknak kifogástalanul kell működniük: helyzetjelzők, tompított fényszórók, féklámpák, irányjelzők, és az elakadásjelző. A távolsági fényszórók, ködlámpák, szélesség jelzők, tolató lámpák, eltávolíthatók. Kiegészítő lámpák szabadon felszerelhetők, de kapjon kiemelt figyelmet, a pontos és szakszerű beállításuk. A kibocsátott fénysugár nem zavarhatja az előtte vagy mögötte haladó autó pilótáját. Az akkumulátor tetszés szerint cserélhető, kapacitása és mérete változtatható. Amennyiben nem a gyári helyére kerül, úgy gondoskodni kell a megfelelően erős rögzítéséről, és olyan védő borításáról, mely megakadályozza az akkusav borulás esetén történő kifolyását.(kivétel zselés akkumulátor) Javasolt a teljesen zárt rendszerű, „gondozásmentes” akkumulátor használata. Külső és belső áramtalanító kapcsoló beépítése a OB I. és OB II. kategóriában kötelező, a OB III. kategóriában javasolt! A belső áramtalanító kapcsoló

olyan helyre kerüljön, hogy a versenyző a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. (Javasolt a műszerfalon vagy a középső konzolon, elhelyezni.) A külső áramtalanító kapcsoló az első szélvédő jobb vagy bal alsó sarkához kerüljön, olyan módon, hogy az acél huzal a karosszérián át, kerüljön kivezetésre, és megfelelően stabilan legyen rögzítve. Jól látható módon, az autó alapszínétől elütő színnel legyen jelölve! (kék alapon piros villám) A külső áramtalanító kapcsoló működtetheti a belső kapcsolót, vagy egy attól független, önálló áramtalanító rendszert is! Az áramtalanító akkor elfogadható, ha leválasztja az akkumulátort az autó elektromos hálózatáról, leállítja az autó motorját és az üzemanyag szivattyúját is!

#### **19.1.12 Tűzoltó készülék:**

Minden autóban kötelező legalább 1db, min. 2kg töltőszúlyú, működőképes, érvényes ellenőrzést igazoló címkével ellátott, kézi tűzoltó készülék. Ezt úgy kell elhelyezni, hogy a versenyző a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. Gondoskodni kell a megfelelően stabil rögzítéséről, de olyan módon, hogy a tűzoltó készüléket a versenyző egyik kezének használatával is magához tudja venni. (pl.: „békazár”) Beépített automata tűzoltó rendszer javasolt. **Tűzoltó készülék hiányában az autó nem kerül átvételre, illetve a nélkül nem hajthat a pályára! A tűzoltó készülék gépátvételt követő eltávolítása kizárást von maga után!**

#### **19.1.13 Bukósisak:**

„E”- jelölésű (Európai megfelelőségi jelzés) bukósisak használata a kijelölt pálya vonalán minden esetben kötelező a pilótának és utasának egyaránt! (A címkének ellenőrizhetőnek kell lennie!) A bukósisakot használat során megfelelően rögzíteni kell (becsatolás) Utast csak a versenyen érvényes versenykiírásban rögzített feltételek szerint lehet az autóba ültetni. **Az utas helyes, rendeltetészerű bukósisak, és biztonsági öv használatáért a versenyző felel!** A versenyző addig ne induljon el az autóval, illetve azonnal álljon meg, ha utasa nem, vagy nem megfelelően, használja a bukósisakot vagy a biztonsági övet! **A fenti szabályok betartását kiemelten ellenőrzik, be nem tartásuk azonnali kizárást von maga után!**

#### **19.1.14 Ruházat:**

A OB I. és OB II. kategóriában kötelező a homolog vagy a rendeltetésnek megfelelő lejárt homolog tűzálló overall használata. **Nem megfelelő az úgynevezett „gokart ruhák”, használata.** Továbbá javasolt a homolog vagy lejárt homolog tűzálló kesztyű, és cipő használata. Magas szárú bőr cipő használata kötelező. A OB III. kategóriában kötelező a teljesen zárt ruházat, és a magas szárú bőr cipő használata! (Javasolt a homolog vagy lejárt homolog ruházat és kiegészítők viselése.) Kerülendő a laza, bő ruházat, mely beakadhat, vagy egyéb módon korlátozhatja viselője mozgását. A viselt ruházat ne legyen olajos vagy más módon erősen szennyezett. Kerülendő a nylon és műszálas anyagok viselése, helyettük javasolt a tűzálló ruházat használata. (akár alsóruházat is!)

## 20. MELLÉKLETEK:

### 20.1 Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak

A OB I. versenyeken történő indulás feltétele, a OB I. licence megléte!

### **A versenyeken és edzéseken alkalmazott díjak:**

A licence díjtételeit az MNASZ aktuális díjtáblázata tartalmazza.

Az edzés, edzőtábor, és verseny nevezési díjait az adott versenykiírás tartalmazza.

A csapat nevezési díját az adott versenykiírás tartalmazza.

Fenti információk megtalálhatók a [www.drifting.hu](http://www.drifting.hu) és a [www.mnasz.hu](http://www.mnasz.hu) oldalakon.

### 20.2 Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete

A OB I. versenyeken történő indulás feltétele, a OB I. licence megléte!

### **A Licenc szerzés menete:**

A versenynapokon, a kvalifikáció előtt kerül sor a licence vizsgára. Kérjük tudomásul venni, hogy alkalmanként és helyszínenként eltérő módon, és korlátozott számban van rá lehetőség, ezért az előregisztráció minden esetben kötelező.

#### ***A OB I. licence megszerzésének menete:***

- A OB I. vizsga napján, a regisztráció során le kell adnia a kitöltött Licence igénylő lapot, és igazolni kell a befizetett licence díjat.
- A OB I. vizsga szerzés menete megegyezik, a már ismert kvalifikációs futamával, amikor is **két pontozott kört kell teljesíteni** a kijelölt pályán, egy háromfős bírói testület előtt. A két vizsga kör a szervező döntése alapján az érintett pilóta tájékoztatását követően az edzés során is teljesíthető.
- A OB I. vizsga alkalmával pontozási kritériumként a versenyeken használt pontozási rendszer változatlan formában kerül alkalmazásra.

## **OB I.**

- A OB I. licence megszerzéséhez, **mind a két kört, külön-külön minimum 60%-osan** kell teljesíteni.
- A OB I. vizsga teljesítésére, egy versenyző, egy rendezvényen belül 2 kísérletet tehet.
- A OB I. licence megszerzése után, a versenyző **CSAK** akkor indulhat a **OB I.** kategóriájú versenyen, ha a versenyautója rendelkezik az aktuális Szabályzatba leírt biztonsági felszerelésekkel.
- OB I. licenccel rendelkező versenyző nem indulhat OB III. kategóriájú versenyen!

Mindenkinek sikeres versenyzést kívánunk!

## **20.3 Hármás számú melléklet: Kötelező matricák**

A jelen mellékletben lévő rajtszámok, és matricák felhelyezése kötelező!  
Felragasztásuk hiányában a rajtengedély megtagadható, de pénzzel kiváltható, melynek összege 100.000.- Ft!

### **Kötelező matricák:**

- **RAJTSZÁM:** versenyző előző évi eredménye, vagy vizsgája alapján kiosztva. Elhelyezése: a gépkocsi mindkét oldalán az első ajtók első harmadába, megközelítőleg az ajtó középvonalára, vagy attól kissé felfelé helyezendő! (külön engedéllyel az oldalsó hátsó ablakokra, vagy az első sárvédőkre)
- **SZÉLVÉDŐCSÍK:** elhelyezése az első szélvédő felső részére. Szélvédőcsík helyettesítése 2db 20x60cm-es első sárvédőkre vagy első ajtók felső harmadára ragasztott matricával lehetséges.
- A többi kötelező matricáról a versenyzői eligazításon adunk bővebb információt.

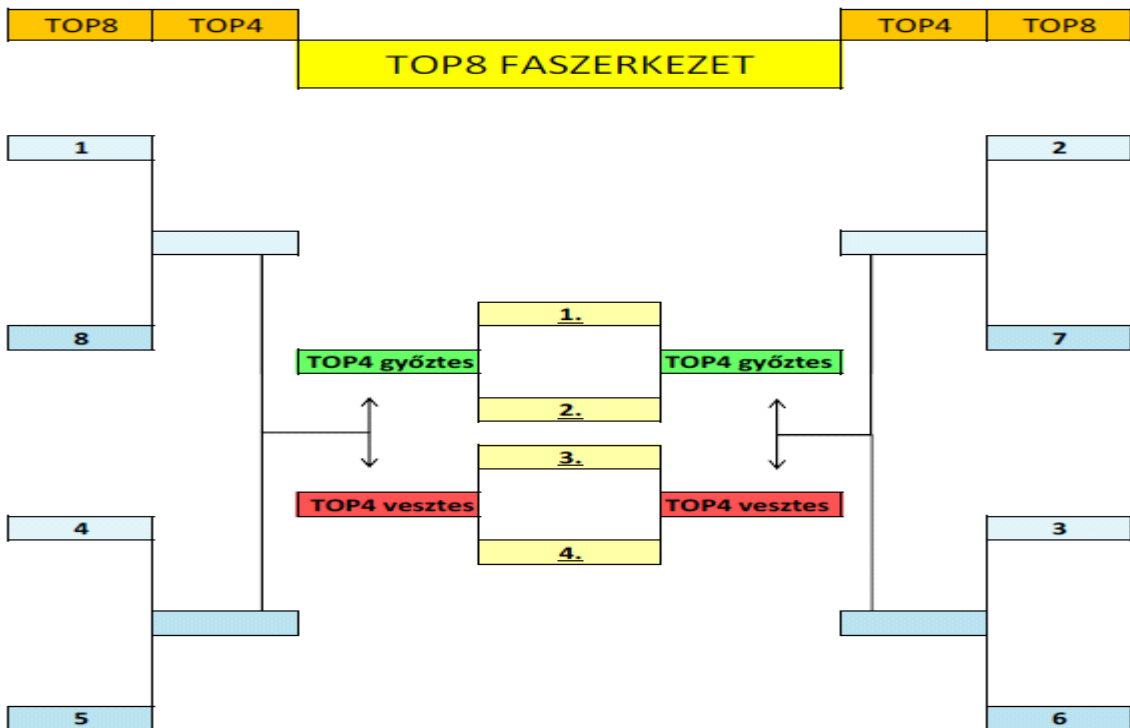
### ***Kötelező matricák pótlása:***

- rajtszámok (2db) pótlása: 2.500.- / 2db
- szélvédőcsík pótlása : 2.500.- / db
- szélvédőcsíkot helyettesítő 2 db nagy drifting matrica pótlása 2.500.- / 2db

Mindenkinek sikeres versenyzést kívánunk!

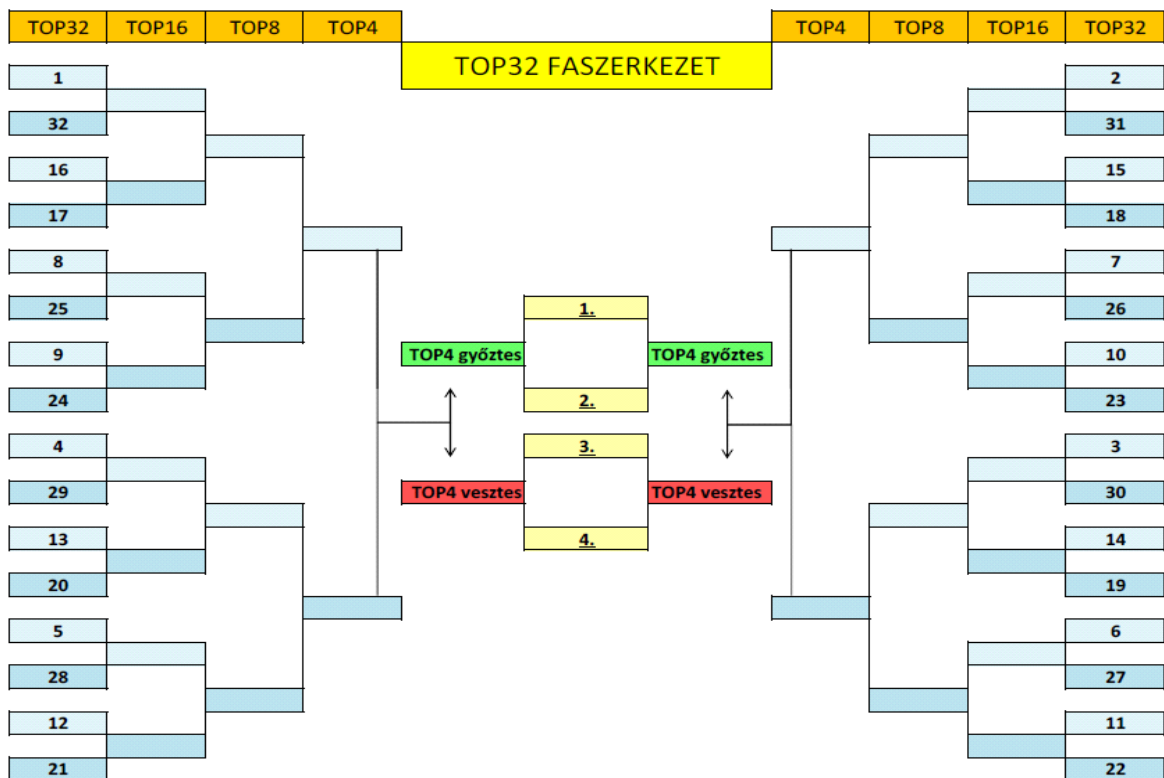
## 20.4 Négyes számú melléklet: Faszerkezet

### 20.4.1 KO rendszer faszerkezet



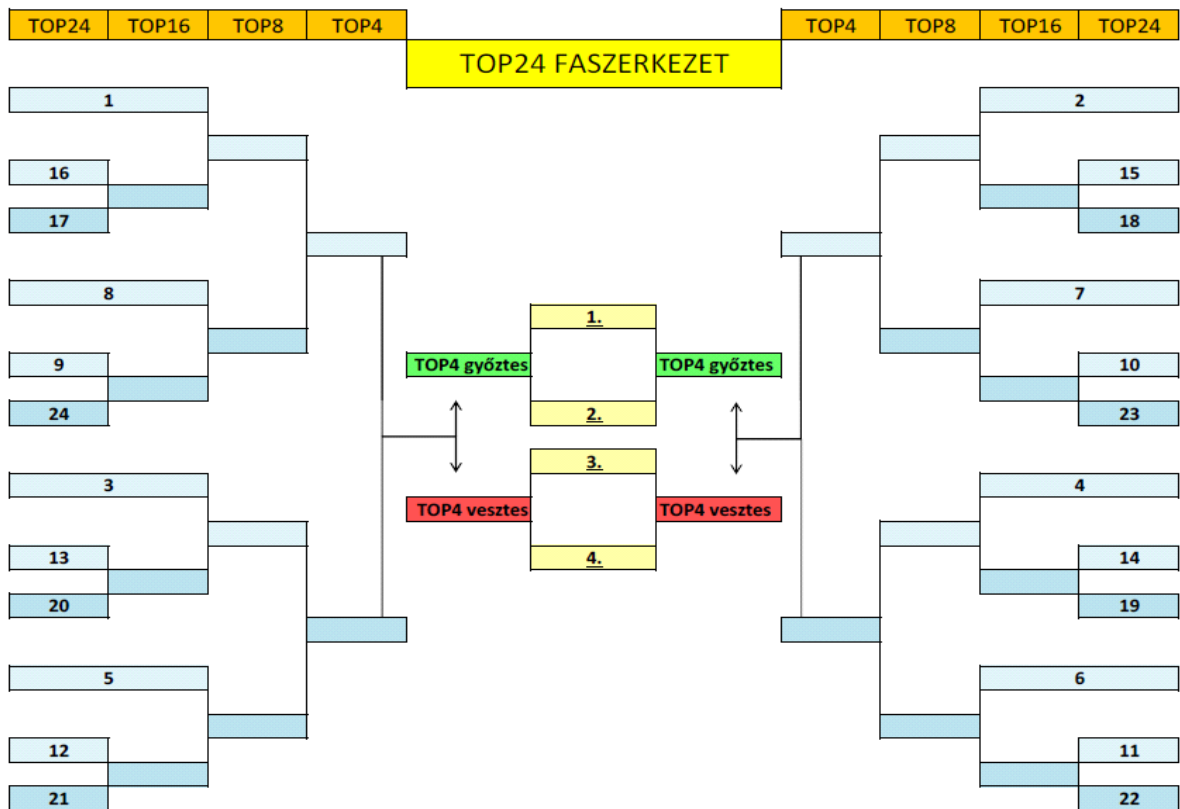
TOP 8 Faszerkezet

### 20.4.2 Tsuiso rendszer faszerkezetei

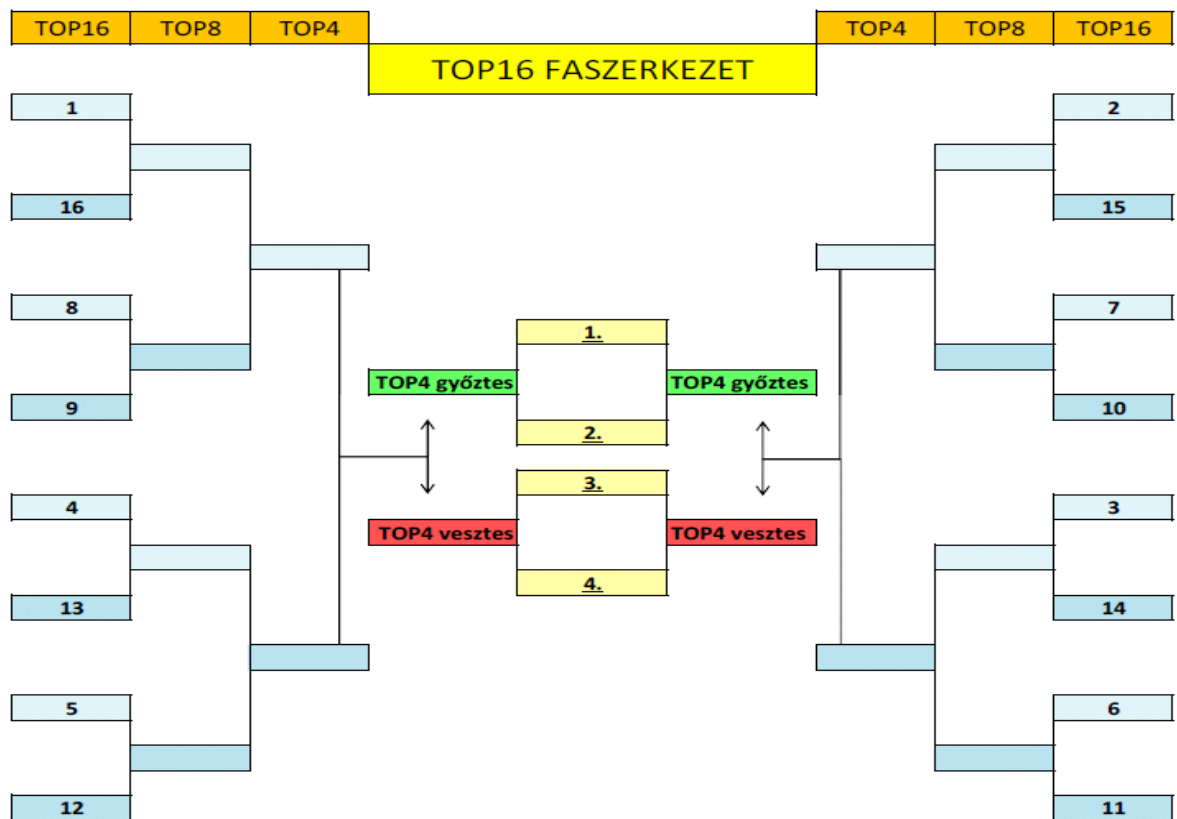


TOP 32 Faszerkezet





TOP 24 Faszerkezet



TOP 16 Faszerkezet