



Magyar Gyorsulási Szövetség

Központi iroda: 7100 Szekszárd, Keselyűsi út 3. Városi Sport és Szabadidőközpont
Tel.: +3674315733/150 mellék Fax: +3674315733 Mobil: +36309765458
Bírósági nyilv.szám: 64071. IHRA tagnyilv.szám: 42862. Adószám: 18449376-1-05.
SWIFT: MKKB HU HB Bankszámlaszám: 10300002-10315500-49020017



FIGYELMEZTETÉS!

A versenyzés veszélyes sport! Olyan, hogy biztonságos verseny nem létezik. A versenyzés mindig magában hordozza a súlyos vagy halálos sérüléssel járó baleset kockázatát. Ez a veszély mindig része volt és része lesz ennek a sportnak. A minél nagyobb biztonságra történő törekvés ellenére, a technika fejlődésével a kockázat is egyre nagyobb. A Magyar Gyorsulási Szövetség folyamatosan fejleszti a biztonságra vonatkozó szabályokat, mely előírások betartása növeli a sportrendezvény biztonságát, de a kockázat ezzel nem szűnik meg. A résztvevők minden versenyen saját felelősségükre vesznek részt, s ezzel elfogadják az ebben rejlő kockázatokat, akár hanyagságnak, akár műszaki hibának vagy bármi másnak az eredményei. **Amennyiben a versenyző nem fogadja el a kockázatot, nem vehet részt a versenyben.**

DRIFT-TRIKE VERSENYSZABÁLYZAT!



DRIFT-TRIKE BAJNOKSÁG TECHNIKAI, ÉS VERSENY SZABÁLYZATA

1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK:

A versenysorozat célja a kulturált, sportszerű drift versenyzés elsajátítása és népszerűsítése már gyermekkortól. 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 bajnokság kiírója a **Magyar Gyorsulási Szövetség**.

A drift sportág lényegének rövid összefoglalása: A Drift fogalom egy sodródó csúsztatáson alapuló vezetéstechnikát és egy sportágot takar. A vezető szándékosan túlkormányozza a járművet, hogy a hátsó kerekek tapadását elveszítve haladjon a kanyarokban, mialatt tökéletesen uralja azt megtartva a magas tempót a kanyarokból kifelé. Folyamatos gázadagolással tartja kontroll alatt a jármű hátulját, és próbál minél gyorsabb maradni. Akkor driftel egy jármű, amikor a hátsó csúszási szög nagyobb az első csúszási szögnél a kanyar vágási csúcán (apex - clipping point), az első kerék ellenkező irányba mutat a kanyarodás ívétől, és a sofőr kontrollálja ezeket a faktorokat. A drift versenyen a Drift-Trike-kal egy rövid, többnyire néhány kanyar kombinációjából álló szilárd burkolatú (beton, aszfalt, stb..) pályán úgy kell végig haladni, hogy a Trike túlkormányozása miatt, a hátsó kerekek folyamatos kipörgetésével a pálya vonalvezetéséhez képest folyamatosan keresztbe csússzon a Trike.

2. NEVEZÉS:

A Drift-Trike versenyekre nevezni személyesen, vagy elektronikus úton, az interneten keresztül a bajnokság hivatalos oldalán lehetséges. A személyi és csapat nevezést legkorábban a verseny kiírásakor, legkésőbb pedig a kvalifikáció megkezdése előtt 2 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 előnevezés nem helyettesíti a Nevezési lapot! Azt minden esetben ki kell tölteni, alá kell írni, és legkésőbb a kvalifikáció megkezdése előtt 2 órával le kell adni a verseny rendezőjének. A 2011. évi CXII. törvény alapján a versenyzők személyes adatait a sportágot üzemeltető Magyar Gyorsulási Szövetség kezeli. Amennyiben a versenyző hozzájárul adatainak a rendező által történő kezeléséhez, akkor a hozzájárulást külön fel kell tüntetni a nevezési lapon.

2.1 Nevezési díj:

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

2.2 Licence szerzés, elvesztés, visszavonás:

A versenyzői licencet a 2004. évi I. törvény 3. § alapján a Magyar Gyorsulási Szövetség adja ki a sportszervezeten keresztül. A versenyzői licenc megszerzésének menetét, és díjazását a **2. számú melléklet** tartalmazza. A licenc érvényessége 1 év, mely aktív versenyzés esetén automatikusan meghosszabbodik még 1 évvel. Tehát ha a pilóta megszerezte a licence-t, és az év során **minimum két versenyen értékelhető kvalifikációs kört futott**, akkor a licence automatikusan érvényes a következő esztendőre is. A licence automatikus meghosszabbítása, nem mentesít az éves licenc díj befizetése alól! Azonban ha a megszerzést nem követi, a leírtak szerinti aktív versenyszereplés, vagy a versenyző „kihagy” egy teljes évet, úgy a licenc érvényét veszíti! Megszerzése újabb licenc vizsgán történhet. A licenc szélsőséges esetben visszavonásra is kerülhet. Ehhez a pilóta veszélyt okozó, súlyos gondatlan vagy szándékos magatartása szükséges. A szövetség minden olyan esetben visszavonja a licencet amikor a pilóta 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. **A fenti magatartások megítélése minden esetben a Főbíró joga, a Főbíró döntése a versenyző részéről nem vitatható!**

2.3 Nevezhető Drift-Trike:

A versenyeken kizárólag az MGYSZ gépkönyvvel rendelkező Drift-Trike-ok vehetnek részt. A verseny során bekövetkezett komolyabb sérülés, vagy a használatot kizáró meghibásodás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező pilóta átengedheti a gépátvételen megfelelt Trike-t a meghibásodott Trike pilótájának. (A szervező a körülmények figyelembe vételével, igyekszik lehetőséget biztosítani kettő soron kívüli, extra kör megtételére, a használatba vett csere Trike-val.) Amennyiben a kölcsönadó és a kölcsönvevő pilóta a későbbiekben egy párba kerül, úgy a kölcsönadó csata nélkül, automatikusan tovább jut.

3. GÉPÁTVÉTEL:

Minden esetben a verseny előtt, a tervezett időbeosztás és kiírás alapján történik. A versenyen kizárólag olyan Drift-Trike vehet részt mely a gépátvételen megfelelt. A résztvevő Trike-t annak vezetője vagy meghatalmazott képviselője köteles bemutatni a gépátvételen. A gépátvételt csak a szövetség által kijelölt a rendező által biztosított technikai ellenőr végezheti. A gépátvétel során a biztonságos üzemeltetéshez szükséges minimum követelmények kerülnek ellenőrzésre, nem jelent teljes körű műszaki vizsgálatot. A Trike műszaki hibájából, vagy meghibásodásából eredő károkozásért teljes mértékben a Trike üzemeltetője és/vagy tulajdonosa felel. **Sikertelen gépátvétel esetén a nevezési díj nem jár vissza!** Mindegyik Trike-hoz külön gépátvételi lap készül, melyet a pilóta és az ellenőr is aláír, és rögzítik rajta az átvétel pontos időpontját (év- hónap-nap, óra-perc). A sikeres átvétel után a versenyző megkapja a rajtszámot. A rajtszámok nem választhatók szabadon, kiosztásuk az előző évi bajnokságban elért helyezések alapján történik. (Az 1-es szám az előző évi első helyezetté, a 2-es a másodiké, stb...) Az új indulók, az utolsó helyezett utáni rajtszámokat kapják, a jelentkezés szerint, egyesével növekvő sorrendben. A rajtszámot a Trike-on erre a célra az első villatartón kialakított helyre kell ragasztani. **A gépátvétel után a Trike-on semmilyen technikai módosítás**

nem végezhető! Ez alól kivételt jelent: a gumi és kerék csere, (a 3.10 pontban szabályozott rendelkezések keretei között), az üzemanyag utántöltés, a kenőanyagok valamint a gépjármű rendeltetésszerű használatához szükséges folyadékok és gázok utántöltése, valamint az esetleges motorvezérlő számítógép programozása. Bármilyen más módosítás, ideértve a sérülésekből adódó javításokat és alkatrészcsereket is, kizárólag a szervező és a technikai ellenőr jóváhagyásával történhet! Ezt követően a gépátvételt meg kell ismételni! **A Főbíró és a technikai ellenőr tudta nélküli módosítás pontlevonást, súlyosabb esetben pedig az említett pontlevonást és azonnali kizárást von maga után!** A sikeresen átvett jármű 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 pilóta a fent említett pontlevonással sújtható. A gépátvétel a következő előírások és szabályok alapján történik:

3.1 Karosszéria:

A Trike-nak alapvetően jó műszaki és esztétikai állapotban kell lennie. MGYSZ gépkönyv hiányában a jármű nem indulhat a versenyen. Műanyag karosszéria elemek alkalmazhatók. Visszapillantó tükrök (min.2db) megléte kötelező. Levegőbeömlő nyílások, légterelő, szárnyak, tetszés szerint alkalmazhatók, feltéve, hogy szakszerűen, és biztonságosan szerelték fel, és nem jelentenek veszélyforrást.

3.2 Motor, erőátvitel, hajtáslánc:

A motor szabadon választható, és módosítható, feltöltő használata engedélyezett. A motor és a váz gyártója eltérhet egymástól. Az erőátvitel és a hajtáslánc szabadon választható és módosítható. A motor, az erőátvitel, és a hajtáslánc módosításait, szakszerűen kell elvégezni úgy hogy működésük biztonságos legyen. A Trike-t a gépátvétel során a vezetőülésben ülve, külső segítség nélkül be kell indítani, és a gépátvevőnek be kell mutatni, hogy képes az önerőből történő helyváltoztatásra.

3.3 Üzemanyag rendszer:

Javasolt a gyári üzemanyagtartály és tartozékainak használata. Ezek módosítása megengedett, de minden esetben különös körültekintéssel és szakmai alaposággal kell eljárni! Az átalakítás után a teljes üzemanyag rendszer az eredeti rendeltetését és funkcióját a gyárhoz képest ugyanolyan, vagy magasabb szinten kell, hogy ellássa. Szívárgásmentesnek és tűzállónak kell lennie. Amennyiben az üzemanyag vezeték részben vagy egészben a vezetőülés alá kerül, úgy gondoskodni kell annak tűzálló, és külső mechanikai hatásoktól védő borításáról. Javasolt a nyomásálló, fémborítású üzemanyag cső (fémhálós benzincső) használata.

3.4 Kipufogó rendszer:

Műszakilag a végdob elhagyható, de a rendszer zajszintje nem haladhatja meg a 100dB-t. A rendszer szabadon választható, és módosítható a következő megkötésekkel. Egyetlen eleme sem lehet részben vagy egészben 20 cm-nél közelebb a vezetőüléshez. A megengedett zajszint határ 100dB. A mérést 45 fokos szögben, a kipufogónyílástól 50cm-re, középfordulaton kell elvégezni. Amennyiben az adott helyszínre zajkorlátozás érvényes, úgy a Főbíró, vagy a verseny rendezője

alacsonyabb zajsint határt is meghatározhatnak. A kipufogó rendszer gépátvétel után történő szándékos módosítása **pontlevonással jár!**

3.5 Hűtő rendszer (amennyiben a Trike vízhűtéses motorral szerelt)

Típusa és kapacitása szabadon választható, módosítható és további hűtőventilátorokkal és hőcserélőkkel bővíthető. A hőcserélők elhelyezése tetszőleges, de sem részben sem teljes terjedelmében nem lehet a vezetőülés oldalától számított 10 cm-nél közelebb. Amennyiben a hűtőrendszer csövei a vezetőülés alatt haladnak, akkor azokat teljes terjedelmükben védőborítással kell ellátni úgy, hogy védje a csöveket a mechanikai sérülésektől, és a pilótát a forró hűtőfolyadék és gőz esetleges kiáramlásától.

A Trike egészére, különös tekintettel annak motorjára, erőátvitelére és hajtásláncára, üzemanyag-, hűtő és fék rendszerére igaz, hogy semmilyen csepegés, vagy folyás nem megengedhető! Első ilyen alkalommal a pilóta figyelmeztetésben részesül, második alkalommal kizárható a versenyből!

3.6 Ülés:

Gyári szerelésű ülés használata megengedett. Versenyülés használata javasolt. A versenyülés fémvázaz vagy műanyag- illetve carbon-héjú lehet. A versenyülést min. 4 ponton kell rögzíteni a vázhoz, legalább 8mm átmérőjű 8.8 anyagminőségű csavarokkal. A beszerelésnek szakszerűnek, a rögzítési pontoknak megfelelően erősnek, a beszerelt eszközöknek pedig szerkezetileg épnek, működésüknek pedig hibátlannak kell lenniük. **A szabályok be nem tartása azonnali kizárást von maga után! Tandem Trike-val utas szállítható, de csak abban az esetben, ha a Trike utas ülése biztonsági övvel van felszerelve!**

3.7 Fékrendszer, felfüggesztés, kormány szerkezet:

Kötelező egy pedállal és egy kormányra szerelt kézzel működtethető fékrendszer megléte. Fékerő rásegítők, szabályzók és elosztók alkalmazhatók. Kézi működtetésű hidraulikus fék engedélyezett, feltéve, hogy a meglévő üzemi fékek biztonságos használatát nem akadályozza. A kormány 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!**

3.8 Keréktárcsa és gumiabroncs:

A felnik és a gumiabroncsok szabadon választhatók és kombinálhatók feltéve, hogy a hátsó tengelyen azonos méretű és típusú keréktárcsák (felnik) használhatók. Könnyűfém ötvözet és acél felni egyaránt használható. Ezeket minden esetben a gyártó által kialakított összes rögzítési ponton speciális kerékcsavarral kell rögzíteni.

3.9 Elektromosság:

A rendszer névleges feszültsége nem változtatható (pl.: 12V). Relék, biztosítékok, valamint új berendezések beszerelése, és a kábelek átkötése, módosítása megengedett. 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.

3.10 Tűzoltó készülék:

Minden Trike-n kötelező legalább 1db, min. 2kg töltősúlyú, működőképes, érvényes ellenőrzést igazoló címkével ellátott, kézi tűzoltó készülék. Ezt úgy kell elhelyezni, hogy a pilóta a vezető ülésben ülve is elérje. Gondoskodni kell a megfelelően stabil rögzítéséről. Beépített automata tűzoltó rendszer javasolt. **Tűzoltó készülék hiányában a Trike nem kerül átvételre, illetve a nélkül nem hajthat a pályára! A tűzoltó készülék gépvételt követő eltávolítása pontlevonást von maga után!**

3.11 Bukósisak:

„E”- jelölésű (Európai megfelelőségi jelzés) bukósisak használata a kijelölt pálya vonalán minden esetben kötelező a pilótának és tandem Trike esetén utasának egyaránt! (A címkének ellenőrizhetőnek kell lennie!) A bukósisakot használat során megfelelően rögzíteni kell (becsatolás) **Az utas helyes, rendeltetésszerű bukósisak használatáért a pilóta felel!** A pilóta addig ne induljon el a Trike-val, illetve azonnal álljon meg, ha utasa nem, vagy nem megfelelően, használja a bukósisakot! **A fenti szabályok betartását kiemelten ellenőrzik a szervezők, be nem tartásuk azonnali kizárást von maga után!**

3.12 Ruházat:

Kötelező a teljesen zárt overall és a magas szárú bőr cipő használata! (Javasolt a homológ vagy lejárt homológ darabok 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 műszál anyagok viselése, helyettük javasolt a tűzálló darabok használata. (akár alsóruházat is!)

4. BIZTOSÍTÁS:

A verseny rendezője minden résztvevőnek javasolja a versenyzői baleset biztosítás megkötését.

5. 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 pilóta 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: 10km/h**. Megsértése esetén a versenyző **pontlevonással sújtható!**

6. 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
7. Eredmény hirdetés

6.1 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 beosztás alapján folytatódik.

6.1.1 Késés, időkérés:

A rajthelyről történő **5 percet** meghaladó késés esetén, a versenyző nem hajthat fel a pályára, és az elmaradt köreire 0 pontot kap. Időkérésre van lehetőség, de azt minden esetben legalább **10 perccel a tervezett rajthoz állás előtt**, indoklással együtt kell jelezni Versenyigazgatónak, aki a késés elfogadásáról vagy elutasításáról dönt. A versenyzőnként kérhető idő versenyenként összesen **max.15 perc**. A korlátozás alól a Versenyigazgató adhat felmentést.

6.1.2 Technikai meghibásodás, sérülés, javítás, kizárás:

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

A **rajthoz hívás után** bekövetkezett meghibásodás esetén a pilótának és szerelőinek **5 perc** áll rendelkezésére a jármű beindítására, és a rajtba juttatására. A javításhoz bármilyen szerszámot és eszközt használhatnak, szem előtt tartva a **Gépátvétel** fejezetben javítással, alkatrész cserével kapcsolatban leírtakat. Ha ezt követően sem üzemképes a Trike, akkor a versenyző és a Trike is kizárásra kerül, tehát sem a pilóta, sem a jármű, nem folytathatja a versenyt. A Trike cserére csak a rajthoz hívásig van lehetőség, azt követően már nincs! Amennyiben a technikai meghibásodás a Trike rajtvonalától történő elindulása után következik be/derül ki (tehát a Trike már megkezdte a mozgást) úgy a javításra már **NINCS** lehetőség, a csatát a meghibásodott Trike pilótája elveszti, kvalifikációs kör esetén pedig 0 pontot kap.

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

A külső elháríthatatlan erő (vis major) hatására bekövetkezett balesetek után, (pl.: leszakadó faág, állat a pályán, stb...) a pilótának és a szerelőknak, a verseny aktuális szakaszának végéig van lehetősége szerelni.

6.2 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 pilóta azonnal kezdjen intenzív, de körültekintő lassításba, elkerülendő a további ráfutásos baleseteket! Lassítás és/vagy megállás után a pilóta kommunikáljon (beszéd, vagy jelzés) a pályabíróval. Az újraindulás csak és kizárólag a megállást elrendelő bírónak, újbóli 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 pontlevonással, súlyosabb esetben (piros zászló) pontlevonással, és kizárással büntethető!

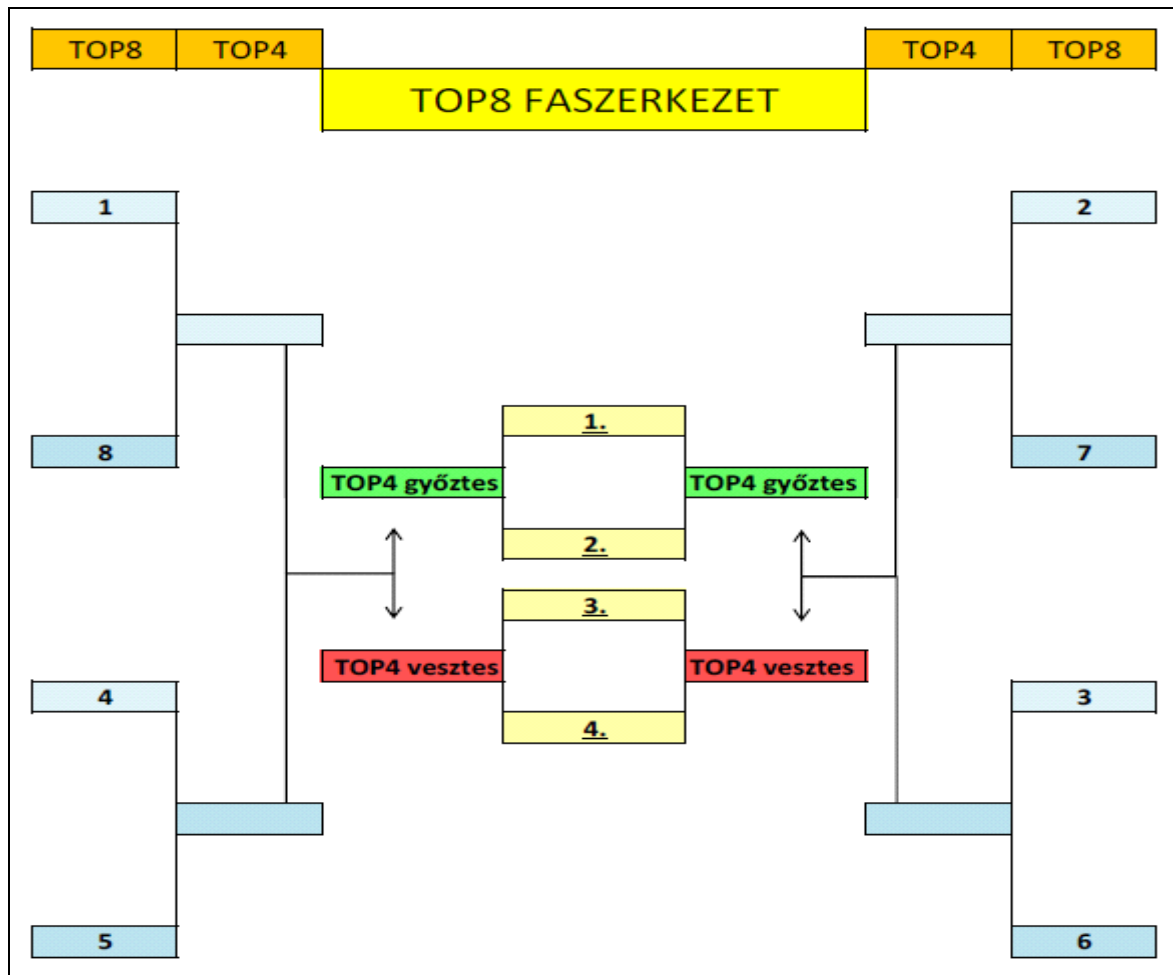
6.3 Kvalifikáció:

Célja, hogy tudásuk, és aktuális teljesítményük alapján sorba rendezze a pilótákat. A verseny következő fázisát (Top 8) a kvalifikációs sorrend alapján meghatározott párosítás szerint kell teljesíteniük a versenyzőknek. Tehát a legjobb 8 eredményt elért pilóta 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. Egy bemelegítő kör után mindegyik pilóta 2 értékelt kört tehet meg, és csak a jobbik eredménye számít a versenybe. A kvalifikáció sorrendje a rajtszámok szerint növekvő sorrendbe történik, tehát először az 1.számú versenyző, majd a 2. és így tovább.

6.4 Top 8 – 4 – Döntő (KO rendszer):

A kvalifikáción kialakult sorrend alapján a legjobb 8 eredményt elért pilóta újra a pályára hajthat a következő szabályok szerint. A pilóták a Top 8 faszerkezet (1. ábra) 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 a bemelegítő és két pontozott kört. A kvalifikációhoz hasonlóan, csak a magasabb pontszámú kör számít a versenybe. A

párból csak a jobb eredményt elért pilóta 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 szervező dönthet arról, hogy a faszerkezet nem kerül feltöltésre. Ebben az esetben az eredményhirdetés a kvalifikációs eredmények alapján történik meg!



1. ábra: TOP 8 Faszerkezet

6.5 Eredményhirdetés:

A rendező a fordulók (versenyek) végén köteles eredményt hirdetni. Amennyiben egy forduló bármilyen okból (pl.: vis major) félbeszakad, akkor a még versenyben lévő pilóták rangsorolása a faszerkezet kvalifikációs eredményekkel történő végigtöltése által születik 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.

7. PONTOZÁS

A versenyeken a pontozást három bíró végzi egyszerre. Az általuk összesített pontszámok határozzák meg a versenyzők eredményeit. Az értékelés a pályán belül kijelölt, úgynevezett „pontozott szakaszon” történik.

7.1 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.

7.1.1 Szög:

A sportág jellegéből adódóan az egyik fő értékelési szempont. Ennél gyakorlatilag azt pontozzák a bírók, hogy a pályán való sodródás során a Trike hossz tengelye a haladás irányával milyen szöget zár be. (A legnagyobb mértéket pályán történő lassító szakaszoknál tudjuk elérni.) 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 hajtsa végre. A szögön elérhető legmagasabb pontszám: **30 pont**.

7.1.2 Ív:

Az ív értékelésekor figyelembe veszik, hogy a pontozott szakaszon a pálya teljes szélességét kihasználva a pilóta, milyen vonalon halad az elvárt vonalvezetéshez képest. A pályán kihelyezett érintési pontok (belső ill. külső) megközelítése nagyobb súllyal értékelték az ívválasztásban. Emellett ezen pontok összekötését is értékelik 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: **30pont**.

7.1.3 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 értékelik a kanyarok be- és kilépési sebességét, és a teljes kör tempóját. A sebességre adható legmagasabb pontszám: **30pont**.

7.1.4 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 a Trike esztétikai állapota, megjelenése, és egyedisége. A legjobb összképre adható: **10pont**.

7.1.5 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.

A pilóta pontlevonással sújtható, ha: figyelmetlenül vagy balesetveszélyesen vezet, figyelmen kívül hagyja a pályabírók zászló jelzéseit, szándékosan balesetveszélyes helyzetet, vagy kárt okoz. Kizárás esetén a versenyző ponteredményét törölni kell, és a pilóták rangsorát újra meg kell határozni!

8. BAJNOKI PONTSZÁMOK

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

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

A versenyzők fordulónként összegyűjtött pontszámának összege adja meg a éves bajnokságban elért összesített pontszámát. Értelmszerűen, a legtöbb pontot összegyűjtő pilóta az első helyezett, az őt 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.

8.1 Holtverseny a bajnokságban:

A bajnokság végeredményének meghatározásakor, az azonos pontszámot szerzett versenyzők között a holtverseny eldöntése a bajnokság során szerzett több első, második, harmadik, stb... helyezés alapján történik.

9. RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE:

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

10. BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS:

A fenti szabályok (összességében: Szabályzat) be nem tartása büntetést von maga után! Ennek módjáról és mértékéről a Főbíró 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 rendezőt, a rendezvény lebonyolításában részt vevő sportszakembereket mindennemű felelősség alól. A rendező semmilyen felelősséget nem vállal a rendezvény területén őrizetlenül hagyott felszerelésekért és tárgyakért.**

10.1 Pontlevonás 5 pont:

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

10.2 Pontlevonás 10 pont:

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

10.3 Pontlevonás 15 pont:

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

10.4 Halmozott pontlevonások szankciója:

Az a pilóta akinek az éves, halmozott pontlevonása eléri a **30 pontot**, csak abban az esetben folytathatja bajnoki szereplését, ha egy szóbeli szabályismereti vizsgán tanúbizonyosságát adja felkészültségének, és szabályismereteinek. Ellenkező esetben a pilóta a bajnokságból kizárható.

11. FOKOZOTT FIGYELEMMEL A BIZTONSÁGÉRT:

A technikai sportok - így a drift is - jellegükből adódóan balesetveszélyesek, jogilag pedig veszélyes üzemnek minősülnek, így fõn áll az objektív felelõsség jellege!

11.1Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak:

A versenyeken történõ indulás feltétele, a Street licence megléte!

A versenyeken és edzéseken alkalmazott díjak:

START licenc

- A licenc éves díja: 10.000- Ft .
- A licence megszerzésének díja az első alkalommal: 10.000- Ft. (tartalmazza az első éves díjat)
- Sikertelen licencszerzés esetén 5.000- Ft mindegyik újabb kísérlet.
- A licenc megszerzésére tett kísérletek száma, nem korlátozott.

11.2 Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete:

A versenyeken történő indulás feltétele, a Start licenc megléte!

A Licenc szerzés menete:

A versenyzői licenc megszerzésére a Bajnokság hivatalos rendezője a bajnokság első fordulója előtt biztosít lehetőséget. Ezt követően az egyes fordulók előtt lesz lehetőség a licenc megszerzésére, megfelelő számú jelentkező esetén! A versenyzői licenc megszerzése alkalmanként csak korlátozott számban lesz biztosított elő regisztrációt követően.

A Start licenc megszerzésének menete:

- A licence szerzés napján, legkésőbb 10:00h-ig le kell adnia a kitöltött Regisztrációs lapot, a licenc igénylőt, és igazolni kell a licenc díjnak a Magyar Gyorsulási Szövetség 10300002-10315500-49020017 számú számlájára történő befizetését.
- A licenc szerzés menete megegyezik, a már ismert kvalifikációs futaméval, amikor is **két pontozott kört kell teljesíteni** a kijelölt pályán egyedül, egy háromfős bírói testület előtt.
- A licence szerzés alkalmával pontozási kritériumként a versenyeken használt pontozási rendszer változatlan formában kerül alkalmazásra.