



Magyar Gyorsulási Szövetség

Központi iroda: 7100 Szekszárd, Keselyűsi út 3. Városi Sport és Szabadidőközpont
Tel.: +3674315733/150 mellék Fax: +3674315733 Mobil: +36309765458
Bíróági 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 VERSENYSZABÁLYZAT! 2013. PRO kategória



TARTALOMJEGYZÉK

1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK:	4
2. NEVEZÉS:	4
2.1 Nevezési díj:	5
2.2 Licenc szerzés, elvesztés, visszavonás:	5
2.3 Nevezhető gépkocsik:	5
2.4 Csapat nevezése:	6
3. GÉPÁTVÉTEL:	6
3.1 Karosszéria:	7
3.2 Motor, erőátvitel, hajtáslánc:	7
3.3 Üzemanyag rendszer:	8
3.4 Kipufogó rendszer:	8
3.5 Hűtő rendszer:	8
3.6 Szélvédők és ablakok:	9
3.7 Ülések és biztonsági övek:	9
3.8 Bukóketrec („Bukócső”):	9
3.9 Fékrendszer, felfüggesztés, kormányszerkezet:	10
3.10 Keréktárcsa és gumiabroncs:	10
3.11 Elektromosság:	11
3.12 Tűzoltó készülék:	11
3.13 Bukósisak:	11
3.14 Ruházat:	12
4. MÉDIA JOG:	12
4.1 Reklámok:	12
5. BIZTOSÍTÁS:	13
6. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL:	13
7. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA:	13
7.1 Rajtoltatás:	13
7.1.1 Késés, időkérs:	13
7.1.2 Gumiabroncs szabály:	13
7.1.3 Technikai meghibásodás, sérülés, javítás, kizárás:	14
7.1.4 Parc Fermé:	15
7.2 Zászló jelzések:	15
7.3 Kvalifikáció:	16
7.4 Top 32/24/16 – 8 – 4 – Döntő (Tsuiso, PRO kategória):	16
7.5 Eredményhirdetés:	19
8. PONTOZÁS	19
8.1 A Kvalifikáció értékelése:	19
8.1.1 Szög:	19
8.1.2 Ív:	19
8.1.3 Sebesség:	19
8.1.4 Összkép:	20
8.1.5 0 pontos kör és kizárás:	20
8.2 Tsuiso értékelése:	20
8.2.1 Az elől haladó feladata	20
8.2.2 A követő feladata	21
8.2.3 Pontlevonás	21
8.2.4 Terhelésváltás	21
8.2.5 Megforgás	21

8.2.6	Előzés	21
8.2.7	Ütközés	22
8.2.8	Szándékos akadályozás	22
9.	TEAM DRIFT SHOW	22
9.1	Team Drift értékelése:	23
9.1.1	Drift technika:	23
9.1.2	Összkép:	23
10.	TECHNIKAI ÓVÁS ÉS KIFOGÁS	23
10.1	Technikai óvás:.....	23
10.2	Kifogás:	24
11.	BAJNOKI PONTSZÁMOK.....	24
11.1	Holtverseny a bajnokságban:	25
11.2	Csapat pontszámok:.....	25
12.	DRIFTAXI, ÉLMÉNYAUTÓZÁS:	25
13.	RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE:.....	26
14.	BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS:.....	26
14.1	Pontlevonás 5 pont:.....	26
14.2	Pontlevonás 10 pont:.....	26
14.3	Pontlevonás 15 pont:.....	26
14.4	Halmazott pontlevonások szankciója:.....	26
15.	FOKOZOTT FIGYELEMMEL A BIZTONSÁGÉRT:	26
16.	IMIDZS ÉS JÓ HÍRNÉV:	27
17.	EGYÉB INFORMÁCIÓK:	27
18.	IMPRESSZUM:	27
19.	MELLÉKLETEK:.....	27
19.1	Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak:.....	27
19.2	Kettes számú melléklet: Licenc szerzés menete:	28



TECHNIKAI, ÉS VERSENY SZABÁLYZAT PRO KATEGÓRIA

1. ÁLTALÁNOS INFORMÁCIÓK:

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 versenyrendszer 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 csúcsán (apex - clipping point), az első kerék/kerekek ellenkező irányba mutatnak a kanyarodás ívétől, és a sofőr kontrollálja ezeket a faktorokat. A drift versenyen hátsó kerék hajtású autókkal egy rövid, többnyire néhány kanyar kombinációjából álló szilárd burkolatú (beton, aszfalt, stb..) pályán úgy kell végig haladni, hogy az autó túlkormányozása miatt, a hátsó kerekek folyamatos kipörgetésével a pálya vonalvezetéséhez képest folyamatosan keresztbe csússzon az autó.

A versenyen való részvétel feltételei a következők:

- **PRO licence megléte** (ld:2.2.Licence szerzés)
- **Nevezés** (nevezési lap kitöltésével és aláírásával)
- **Nevezési díj befizetése**
- **Érvényes vezetői engedély megléte** („B” kategória)
- **Vagy a versenyzői múlt hitelt érdemlő igazolása**
- **Magyar állampolgárság**

A rendező külön engedélyével, külföldi személyek is részt vehetnek a sorozatban.

A 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 adott évre érvényes versenyszabályzatot, valamint a Magyar Gyorsulási Szövetség sportszakemberekre, versenyzőkre vonatkozó Eikai Kódexét.**

2. NEVEZÉS:

A versenyekre nevezni személyesen, vagy elektronikus úton, az interneten keresztül lehet. 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 sportágat 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 rendező sportszervezeten keresztül. A versenyzői licenc megszerzésének menetét, és díjazását a **2. számú melléklet** tartalmazza. A licence 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 licence 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 megbotráncoztató. **A fenti magatartások megítélése minden esetben a Főbíró joga, a Főbíró döntése a versenyző részéről nem vitatható!**

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 pilóta nevezhet, és egy pilóta 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 pilóta átengedheti a gépátvételen megfelelt autóját a meghibásodott autó pilótájának. (A rendező a körülmények figyelembe vételével, igyekszik lehetőséget biztosítani kettő soron kívüli, extra kör megtételére, a használatba vett csereautóval.) Amennyiben a kölcsönadó és a kölcsönvevő pilóta 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 pilóta külön-külön elért pontszámát összeadva, a csapatok is értékelésre kerüljenek. A csapatot minden esetben csak és kizárólag két fő, érvényes nevezéssel rendelkező PRO pilóta alkothatja. A csapat nevezését a kvalifikáció megkezdése előtt az egyéni nevezésekkel együtt kell leadni. A csapat neve szabadon választható, de ha a kiválasztott név reklámhatással bír, és ez ütközik a rendezvény vagy a rendező reklám és/vagy marketing érdekeivel, úgy a névválasztás elutasítható, és a csapat új név megadására szólítható. Sikertelen névválasztás esetén a csapat nevezési díj visszajár. 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 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. 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 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 helyezés 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 az autó első szélvédőjének jobb (jobb kormány esetén a bal) felső sarkába kell ragasztani úgy, hogy a pilótát ne zavarja a szabad kilátásban. A rendező a gépátvétel megkezdéséig más felragasztási pontot is megjelölhet. **A gépátvétel után az autón 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 a motorvezérlő számítógép programozása. Bármilyen más módosítás, ideértve a sérülésekből adódó javításokat és alkatrészcsereket is, kizárólag a rendező és a technikai ellenőr jóváhagyásával történhet! Ezt követően a gépátvételt meg kell ismételni! **A Főbíró és 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 pilóta a fent említett pontelvonnással sújtható. A gépátvétel a következő előírások és szabályok alapján történik:

3.1 Karosszéria:

Az autónak alapvetően jó műszaki és esztétikai állapotban kell lennie. Egységes, sorozatgyártott, homolog karosszériával kell rendelkeznie. (min. 2500 szériagyártott darab!) Cabrio karosszéria használata esetén, **kötelező** a minősített hegesztő által készített tanúsítvánnyal (műbizonylat) rendelkező bukókeret, vagy 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 vágathatók, 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 kizárásra kerül! Az autóról komplett karosszéria elem nem hiányozhat kivéve a külső műanyag dekorációs és/vagy légterelő elemek. (pl.: spoiler, szárny, stb) A gépháztető, valamint az első, és hátsó lökhárítók a **Főbíró 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, légterelők, 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 légterelő szárnyak.

3.2 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, 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 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 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.

3.4 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. Side-pipe, nem megengedett, tehát a kipufogórendszer csövezése nem futhat a küszöb alatt, annak legalább 30cm-el beljebb kell lennie, a küszöb külső vonalától. A megengedett zajszint határ 100dB. A mérést 45 fokos szögben, a kipufogónyílástól 50cm-re, 4500 1/min fordulaton kell elvégezni. Amennyiben az adott helyszínre zajkorlátozás érvényes, úgy a Főbíró, vagy a verseny rendezője alacsonyabb zajszint határt is meghatározhat. A kipufogó rendszer gépátvétel után történő szándékos módosítása a **14.3 szerinti pontlevonással jár!**

3.5 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 csomagtérbe 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 pilóta figyelmeztetésben részesül, második alkalommal kizárható a versenyből! Az autó felkészítése során kapjon különös figyelmet, hogy az üzemeltetéshez szükséges folyadékok ne kerülhessenek ki a tartályaikból!

3.6 Szélvédők és ablakok:

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

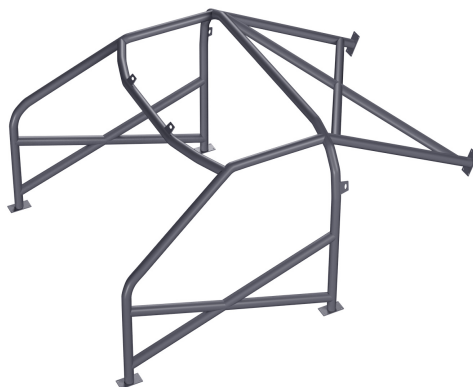
3.7 Ülések és biztonsági övek:

Homológ, vagy lejárt homológ versenyülés használata a PRO kategóriában kötelező. A versenyülés fémvázaz, műanyag- illetve carbon-héjú lehet, és fejtámlával kell rendelkeznie. A versenyülést min. 4 ponton kell a karosszériához rögzíteni, min. 8mm átmérőjű 8.8 anyagminőségű csavarokkal. Homológ vagy lejárt homológ, min. 2" széles 4 pontos biztonsági verseny öv használata kötelező. (5 vagy 6 pontos, 3"-os ajánlott!). 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 hibátlanoknak 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 használata minden esetben kötelező! A szabály be nem tartása azonnali kizárást von maga után!**

3.8 Bukóketrec és bukókeret:

Olyan csőszerkezet, amely az utastéren belül a karosszériához közel van beépítve, és amelynek feladata, ütközés vagy borulás esetén a karosszéria deformációjának csökkentése. A bukókeret egy középső kapuból, két hátsó merevítőből és a merevítőket összekötő ún. „andrás keresztből” áll. A bukókeret anyaga melegen hengerelt, varrat nélküli MSZ31, MSZ61, MSZ500, MSZ17779, MSZ17789, DIN17210, DIN17200, DIN17100, vagy DIN17211 acélminőségű szabványnak megfelelő acélcső, melynek minimális átmérője 1,5 hüvelyk (38,1 mm), falvastagsága minimum 2 mm. Az MNASZ előírásai szerinti anyagból készült bukókeret, vagy bukóketrec elfogadott. Varratos csövet beépíteni tilos. Használata a PRO kategóriában kötelező! Bukókerettel, vagy bukóketrecel szerelt autókban minden esetben kötelező a versenyülés és a versenyöv használata. (ld.:3.7. Ülések és biztonsági övek) A bukócsövek elemeinek egy darabból kell állniuk. Szilárdnak kell lenniük, egyenetlenségek, repedések nélkül. Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lenni. A csövek csatlakozási pontjainál, az anyagot, teljes átolvadás mellett, a teljes területén körbe kell hegeszteni. Kizárólag védőgázos hegesztési eljárás alkalmazható. A hegesztési varratoknak salak- és porozitás menteseknek kell lenniük. A hegesztési varratok csiszolása nem megengedett. 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 szükséges merevség és védelem elérése érdekében a bukókeretec térbeli szerkezetével szembeni **minimális** elvárást a következő ábra szemlélteti, melynek alapja a bukókeret:



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

3.9 Fékrendszer, felfüggesztés, kormány szerkezet:

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!**

3.10 Keréktárcsa és gumiabroncs:

A felnik és a gumiabroncsok 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) Tőcsavarozás, nyomtávszélesítő 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” gumiabroncs használható. **„S” jelölésű verseny abroncs (slick) nem használható! Újra futózott**

vagy bármilyen más módon felújított abroncs nem használható. Az utcai gumiabroncsok ellenőrzése a következők alapján történik: E-jel, és DOT szám megléte, és az abroncs méretezésének ellenőrzése. (pl: 225/45 R17) A drift sport jellegéből adódóan bevett gyakorlat a használt gumiabroncsok 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.

3.11 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 PRO kategóriában kötelező! A belső áramtalanító kapcsoló olyan helyre kerüljön, hogy a pilóta a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. (Javasolt a műszerfalra vagy a középső konzolra, 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! A külső áramtalanító kapcsoló működtetheti a belső kapcsolót, vagy egy attól független, önálló áramtalanító rendszert is! Az áramtalanító akkor elfogadható, ha leállítja az autó motorját és az üzemanyag szivattyúját is!

3.12 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 pilóta a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. Gondoskodni kell a megfelelően stabil rögzítéséről, de olyan módon, hogy a tűzoltó készüléket a pilóta egyik kezének használatával is magához tudja venni. 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 14.3 szerinti pontlevonást, von maga után!**

3.13 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) **Az utas helyes, rendeltetésszerű bukósisak használatáért a pilóta felel!** A pilóta addig nem indulhat el az autóval, ha utasa nem, vagy nem

megfelelően, használja a bukósisakot! **A fenti szabályok betartását kiemelten ellenőrzik a sportbírók, be nem tartásuk azonnali kizárást von maga után!**

3.14 Ruházat:

A PRO kategóriában kötelező a tűzálló overall, és magas szárú bőr cipő használata, továbbá javasolt tűzálló kesztyű, és cipő használata. Nem használható laza, bő ruházat, mely beakadhat, vagy egyéb módon korlátozhatja viselője mozgását. A viselt ruházat nem lehet olajos vagy más módon erősen szennyezett. Alsó ruházként nem ajánlott a nylon és műszálas anyagok viselése, helyettük tűzálló darabok használata javasolt.

4. MÉDIA JOG:

A drift versenyrendszer keretében zajló eseményeken, kereskedelmi értékesítésre alkalmas, vagy arra szolgáló, videó felvételek, és fotók készítése, és ezek nyilvános bemutatása kizárólag a rendező írásos engedélyével lehetségesek, mely alól a sportág versenyrendszerét üzemeltető Magyar Gyorsulási Szövetség kivételt képez! A szövetség a rendező részére lemond a 2004. évi I. törvény 36. §-ban megfogalmazott vagyoni értékű jogokról (kivéve a bajnokságra vonatkozó kizárólagossági szerződések megkötését), így a versenyzőkről, autóikról készült fotókat és videó felvételeket a rendező 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, valamint a tiltott reklámok listáját. 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 közérkölcsebe, valamint nem politikai vagy vallási jellegűek, továbbá nem szerepelnek az aktuális tiltólistán. A kötelező reklámok felhelyezésének megtagadása, és a tiltott reklámok fent hagyása esetén a pilóta 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 rendező írásos engedélyével történhet! Az engedély nélküli tevékenység rendező általi megszüntetése mellett, az érintett/érdektelt pilóta pályára hajtása megtagadható, és a versenyből kizárható!

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

5. BIZTOSÍTÁS:

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

6. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL:

A rendezvények során, a versenypályán kívül – akár a depóban, akár a parkolóban vagy a pálya közelében lévő közutakon - minden versenyző körültekintően és megfelelő sebesség megválasztása mellett köteles 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 **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 32/24/16 – 8 – 4 – Döntők (Tsuiso, PRO kategória)
7. Eredmény hirdetés

7.1 *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 Tsuiso beosztás alapján folytatódik.

7.1.1 Késés, időkérés:

A rajthelyről történő **5 perccel** 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 a Főbírónak, aki a késés elfogadásáról vagy elutasításáról dönt. A versenyzőnként kérhető idő versenyenként összesen **max.15 perc**. A korlátozás alól a Főbíró adhat felmentést.

7.1.2 Gumiabroncs szabály:

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, Tsuiso), ide érve annak bemelegítő körét is, bekövetkezett abroncs meghibásodás esetén a kerék ill. az abroncs cseréjére már nincs lehetőség! Tsuiso-k esetében, az első visszahívás előtt NEM lehet gumit

cserélni. Indokolt esetben, mindkét pilóta mehet 1-1 hűtő kört a pályán, de azt nem hagyhatják el. A visszahívás rajtja előtt lehetőség van az abroncsok nyomásának csökkentésére. (lásd: 7.1.3. Technikai meghibásodások, sérülés, javítás, kizárás fejezetben) A második visszahívás előtt szükség esetén engedélyezett a gumicsere. Defektes abronccsal nem kezdhető meg egyetlen kör sem. Ezért ha a rajtban, vagy a melegítő kör közben derül ki, hogy defektes az abroncs, akkor az technikai hibának minősül, így az adott körre 0 pontot kap a versenyző. (Tsuiso esetén 10:0-ra veszít)

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 pilóta!**

7.1.3 Technikai meghibásodás, sérülés, javítás, kizárás:

A kvalifikációhoz, és azt követő csatákhoz (Tsuiso) történő **rajthoz hívás előtt** előforduló meghibásodás esetén a **7.1.1. fejezet** szerinti 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 következő szabályok érvényesek. Amennyiben az autó saját erejéből nem tud eljutni a rajtvonalig, (rajtelőkészítőbe) úgy a pilótának és a szerelőinek (összesen max. 3fő / 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 pilóta, sem a versenyautó, nem folytathatja a versenyt. **A kocsi cserére csak a rajthoz hívásig van lehetőség, azt követően már nincs!** Amennyiben a technikai meghibásodás az autó rajtvonaltól történő elindulása után következik be/derül ki (tehát az autó már megkezdte a mozgást) úgy a javításra már **NINCS** lehetőség, a csatát a meghibásodott autó pilótája 10:0-ra elveszti, kvalifikációs kör esetén pedig 0 pontot kap.

A kerékcsavarok meghúzását, valamint a guminyomás ellenőrzését és csökkentését (növelését nem!) a pilóta saját szerelője (1fő), megkülönböztető láthatósági mellény viselése esetén, a rajt előtt, a rajt előkészítőben is elvégezheti. A guminyomás ellenőrzése, és csökkentése csak és kizárólag, a visszahívások során, azokat megelőzően lehetséges. Fontos, hogy a rendezvény gördülékeny lebonyolítását ne akadályozzák a fenti beavatkozások, ezért azok elvégzésére max. **3 perc** áll rendelkezésre. Ennek túllépése esetén a pilóta azonnal kizárható! Hosszabb beavatkozás csak a Főbíró jóváhagyásával lehetséges.

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, üzemanyag kifogyása, hűtőfolyadék-, olaj kifogyása, akkumulátor lemerülése, stb...

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 Főbíró 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 Parc Fermé –ben végezhető. Amennyiben mindkét autó megsérült, úgy a Főbíró döntése alapján a verseny aktuális szakaszának végéig javíthatók vagy cserélhetők az autók. (pl.: kvalifikáció végéig, vagy Top 16 végéig, stb...) Ha a balesetben csak a vétlen pilóta autója sérült meg, akkor a már leírtak szerint a verseny aktuális szakaszának végéig javítható vagy cserélhető az autó. Amennyiben az ütközésben csak a vétkes pilóta autója sérült meg, úgy a javításra **10 perc** áll rendelkezésére, és autó cserére nincs lehetősége! Ha elkészült rajthoz állhat és befejezik a csatát, ha nem készült el, vagy a Főbíró 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 pilóta 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 során, (pl.: leszakadó faág, állat a pályán, stb...) amennyiben egyik fél sem vétkes, úgy a szerelésre, javításra mindkét pilótának a verseny aktuális szakaszának végéig van lehetőség. Amennyiben egyik autó sem készül el, úgy a magasabb kvalifikációs pontot elért pilóta jut tovább.

7.1.4 Parc Fermé:

Szerepe hogy a Top 8-tól kezdődően, a bejutott autóknak egy külön zárt parkoló és rajt előkészítő területet biztosítson. Így a Top 8-ba jutott autók és pilóták a Top16-ban megnyert csatáik után már nem a depóba térnek vissza, hanem a Parc Fermé-be. Ide kizárólag csak a pilóta, és egy fő megkülönböztető láthatósági mellényt viselő kijelölt szerelője léphet be. Az autó biztonságos üzemeltetéséhez szükséges alap szerszámok, és felszerelések valamint max. 16 db szerelt kerék bevihető. Ettől eltérő igényt a Főbírónak kell jelezni. A Parc Fermé engedély nélküli elhagyása a **14.2 pontlevonással büntetendő, súlyosabb esetben, vagy ismétlődés esetén a versenyző kizárásra kerül.**

7.2 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 14.1-2 szerinti pontlevonással, súlyosabb esetben (piros zászló) 14.3 szerinti pontlevonással, és/vagy kizárással büntethető!

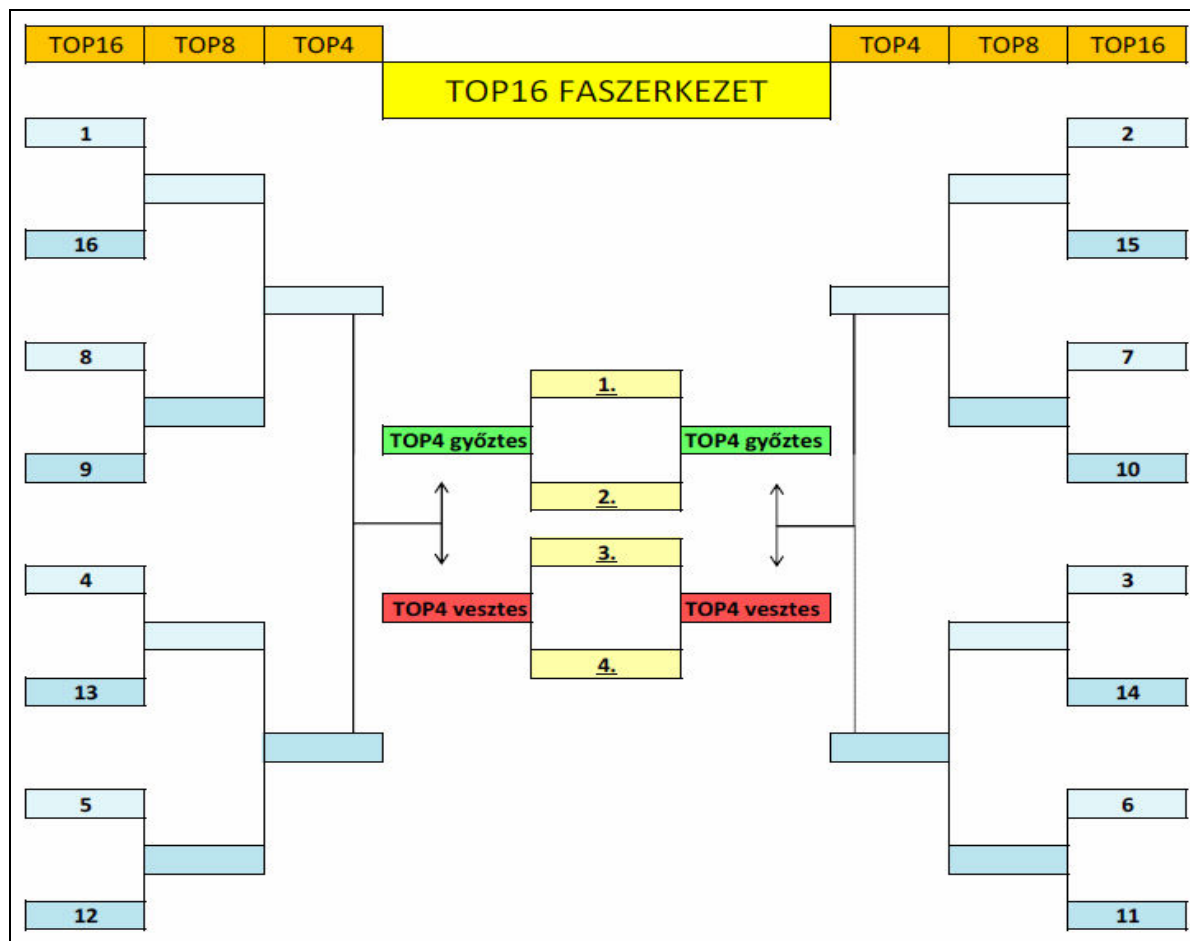
7.3 Kvalifikáció:

Célja, hogy tudásuk, és aktuális teljesítményük alapján sorba rendezze a pilótákat. A verseny következő fázisát (PRO kategóriában a nevezett versenyzők számától függően: Top 32/24/16) a kvalifikációs sorrend alapján meghatározott párosítás szerint kell teljesíteniük a versenyzőknek. Tehát a legjobb 32/24/16 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.

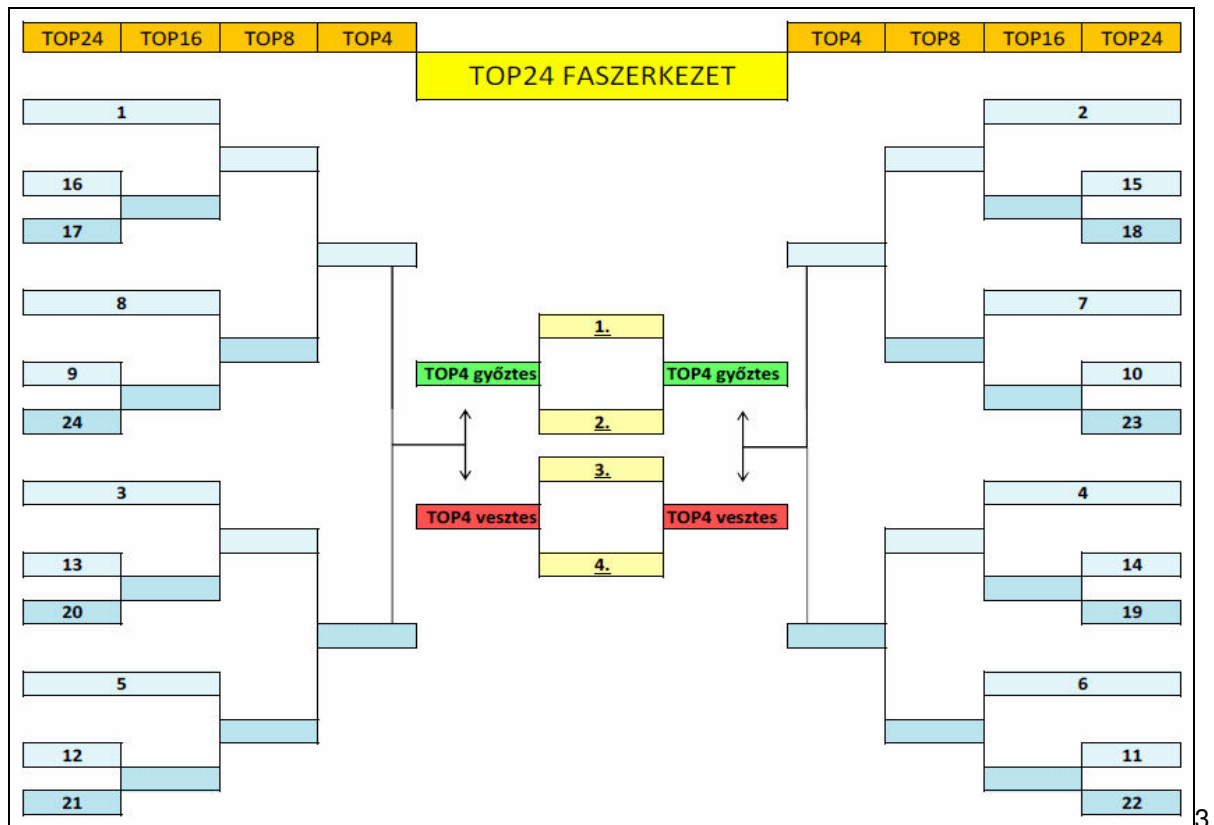
7.4 Top 32/24/16 – 8 – 4 – Döntő (Tsuiso, PRO kategória):

A kvalifikációban kialakult sorrend alapján a legjobb 32/24/16 eredményt elért pilóta újra a pályára hajthat a következő szabályok szerint. A pilóták az alábbi faszerkezetek (3.-5. ábrák) 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 pedig a kvalifikációs eredmények alapján történik meg! A két pilóta egy bemelegítő kör 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 ezt megfordítva. 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 pilóta 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 újraráhívják 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

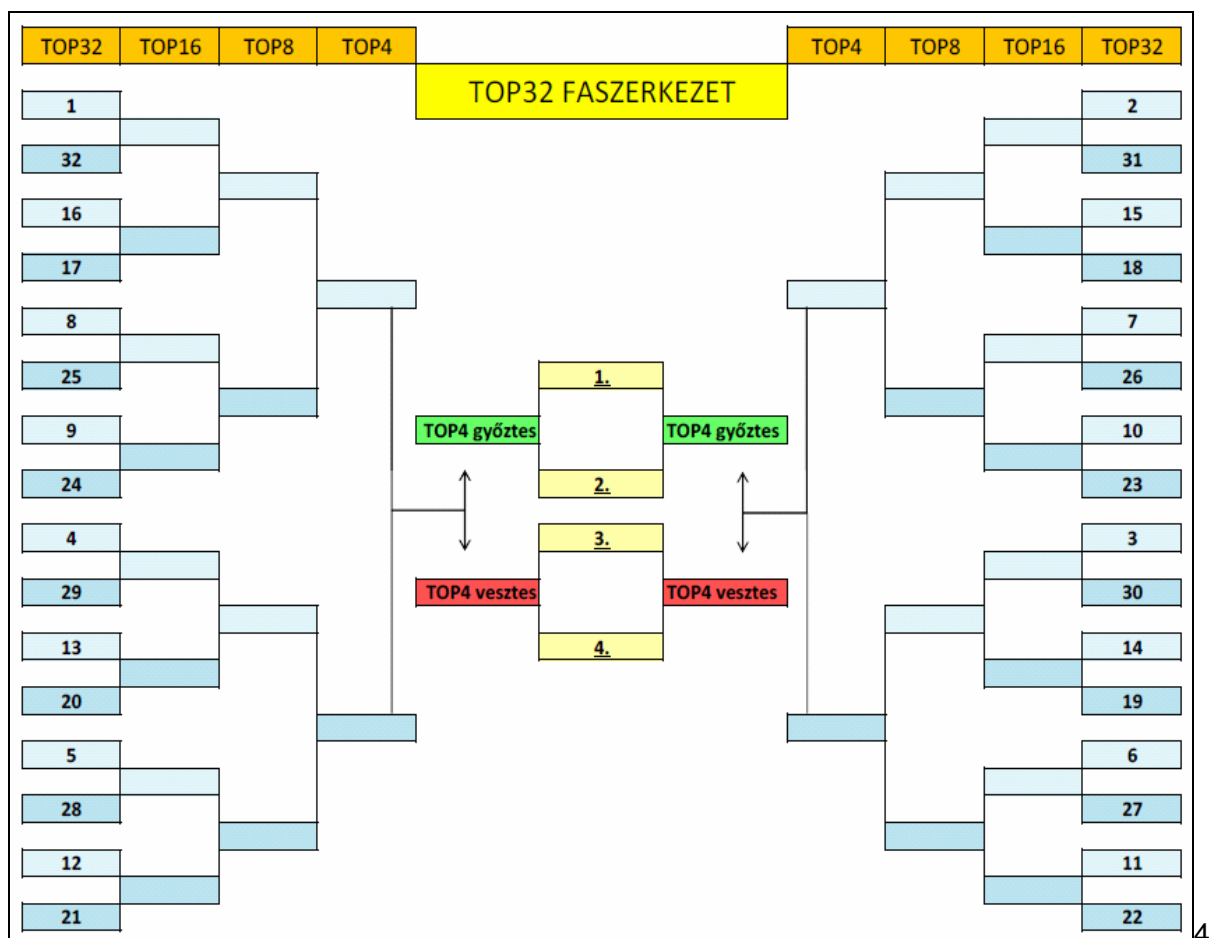
haladó nem tesz eleget annak, hogy a meghatározott távolságon belül érkezzenek a pontozott szakaszhoz (szándékosság v. figyelmetlenség okán), akkor a felelős pilóta első alkalommal figyelmeztetésben részesül, második alkalommal pedig a csata azon körének lefolytatása nélkül 0:10-re elveszíti azt. Ugyanez 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.



2. ábra: TOP 16 Faszerkezet



ábra: TOP 24 Faszerkezet



ábra: TOP 32 Faszerkezet

7.5 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 kitöltése 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.

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 értékelést, majd a Tsuiso csaták elbírálását részletezzük.

8.1 A Kvalifikáció értékelése:

Az elérhető legmagasabb pontszám: **100 pont**. A futott köröket a bírók a következő **4 szempont** alapján értékelik.

8.1.1 Szög:

A sportág jellegéből adódóan az egyik fő értékelési szempont. Gyakorlatilag azt pontozzák a bírók, hogy a pályán való sodródás során az autó 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**.

8.1.2 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**.

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

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

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 fordulatszáma és annak ingadozása, a motor és a kipufogó hangja, valamint az autó esztétikai állapota, megjelenése, és egyedisége. A legjobb összképre adható: **10pont**.

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.

A pilóta 14.1-14.3 szerinti pontlevonással 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 ponteredményét törölni kell, és a pilóták rangsorát újra meg kell határozni!

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 pilóta összesített pontszáma minden esetben 10 pont (pl. 6:4 vagy 7:3,...). Két értékelt kört kell a pilótáknak teljesíteniük, a tsuiso csaták rendszerének megfelelően a pozíciókat (elől haladó ill. követő pilóta) 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 jeleznek, és a párosnak újra csatázni kell egymással. A második visszahívás után (azaz a harmadik csata után) a bírók mindenképpen döntést hoznak a pilóták három 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!

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 pilóta 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 pilóta, 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, az 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 5:5 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 (5:5).

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 pilóta feladata inkább az, hogy megoldja a helyzetet, akkor is, ha gyorsabb tudna lenni az előtte haladónál („elrontott” ívválasztással, nagyobb szöggel, különböző drift technikákkal). A páros futam elsődleges célja az, hogy szorosan együtt maradjanak az autók, így a főlényét 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 főlényéből adódóan a követő pilóta 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 pilóta (*) az ütközés mértékének megfelelően pontlevonással büntethető. **Amennyiben az ütközés súlyosabb, vagy gondatlanságból, esetleg szándékosan történt, úgy az okozó pilóta 14.1-14.3 szerinti pontlevonással sújtható.**

**: az ütközésért felelős pilóta 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 pilóta 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).

A pilóta 14.1-14.3 szerinti pontlevonással 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 ponteredményét törölni kell, és a pilóták rangsorát újra meg kell határozni!

9. TEAM DRIFT SHOW

A Team Drift lényege, hogy a pilóták a megszokottól eltérően, most nem egyedül küzdenek a másik pilóta, 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 az autók felkészítése

után 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. 3.8. 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 Főbíróknál. 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 Főbíróknak. Az óvást a részeredmények kifüggesztését követően 10 percig, kizárólag írásban lehet benyújtani. Az óvás díja 20.000.- HUF 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 egy háromtagú testület végzi, amelynek tagjai: a Főbíró, 1 fő a gépátvételi személyzetből, 1 fő a rendező képviselőjeként. Minden óvás csak egy adott kifogást tartalmazhat. Több kifogás esetén vagy több versenyzőt érintő kifogás esetén több óvást kell benyújtani. Adminisztratív óvások esetében nincs óvási díj. Bírói döntés, pontszám illetve pontlevonás ellen óvás nincs!.

10.2 Kifogás:

Ez a fórum, lehetőséget biztosít arra, hogy a pilóta felhívja a pontozóbírók figyelmét egy olyan fontos tényre, vagy történésre, melyről a pontozóbíróknak nincs tudomása. Teheti mindezt annak reményében, hogy számára kedvezőbb döntés szülessen. **FIGYELEM! A benyújtott kifogás nem jelenti automatikusan a bírói döntés megváltoztatását!** Csupán lehetőséget biztosít arra, hogy a pilóta felhívja a pontozóbírók figyelmét egy olyan tényre, mely elkerülte 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 pilóta, 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 pilóta aki nem vett részt a versenyzői eligazításon! **A kifogás tényét a pilótának még a pálya elhagyása előtt, jeleznie kell, a rajtbírónak.** A kifogást ezt követően írásban kell benyújtani legkésőbb 10 perccel a reklamált esemény után, a bizonyítékokkal együtt, a Főbírónak. 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 Főbíró, kikérheti a pontozóbírók véleményét, konzultálhat 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

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 rendező adhat bővebb felvilágosítást.

11.1 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.

11.2 Csapat pontszámok:

A nevezett csapat pontszáma a 2 csapattag elért pontszámának összege. Amennyiben valamelyik pilóta 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 pilóta 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 PRO licence-s pilóták végezhetnek. (Kvalifikáció előtt az előző forduló első négy helyezettje!) 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 pilóta utas nélkül kell, hogy a rajtvonalhoz hajtszon, ahol a rendező által megbízott személyzet gondoskodik az utas szakszerű beültetéséről és bekötéséről. A pilóta minden esetben ellenőrizze utasa bukósisak és biztonsági öv használatát, és szükség esetén azonnal korrigálja az esetleges rendellenességet! **Driftaxizás csak és kizárólag bukócsővel, versenyüléssel és versenyövvvel ellátott autóval lehetséges! (Isd. Bukóketrec-bukókeret részénél)**

13. RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE:

A drift versenyekre való felkészülés érdekében a rendező 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 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.**

14.1 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.

14.2 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.

14.3 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.

14.4 Halmozott pontlevonások szankciója:

Az a pilóta akinek az éves, halmozott pontlevonása eléri a **40 pontot**, csak abban az esetben folytathatja bajnoki szereplését, ha egy szóbeli szabályismereti vizsgán tanúbizonyságát adja felkészültségének, és szabályismereteinek. Ellenkező esetben a pilóta 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:

A versenyző magatartásával saját és társai megítélését, a Magyar Gyorsulási Szövetség a drift sportág imidzsét építheti, vagy rombolhatja, ezért minden versenyzőnek, sportszakembernek kötelessége, hogy a fentieket szem előtt tartva, a drift-hez, és általában a sporthoz méltóan, az Etikai Kódexben leírtaknak megfelelően viselkedjen.

17. EGYÉB INFORMÁCIÓK:

A versenyrendszerben elért hivatalos végeredményeket a Magyar Gyorsulási Szövetség teszi közzé a www.mgysz.hu weboldalon, illetve a versenysorozat futamainak rendezője saját weboldalán. A rendező weboldalán szereplő információk hivatalos tájékoztatásnak minősülnek. A rendező által, a pilóták megadott e-mail címére küldött tájékoztató levél hivatalos közleménynek minősül!

18. IMPRESSZUM:

Jelen szabályzat ide értve annak minden mellékletét és kiegészítését a Magyar Gyorsulási Szövetség közgyűlése 2013. február 9. napján egyhangú határozattal elfogadta. A szabályzat versenyzők részére szabadon letölthető, de annak másolása, sokszorosítása, vagy a szövetség által kiírt versenyrendszeren kívüli felhasználása tiltott. A szabályzat megalkotásáért külön köszönet illeti: Nyitrai Attilát, Honvéd Attilát, ifj. Mester Jánost, Béres Szabolcsot, és Angyal Pétert.

19. MELLÉKLETEK:

19.1 Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak:

A PRO versenyeken történő indulás feltétele, a PRO licence megléte!

A versenyeken és edzéseken alkalmazott díjak:

PRO licence

- A licenc éves díja: 15.000.- Ft
- A licence megszerzésének díja az első alkalommal: 15.000.- Ft. (tartalmazza az első éves díjat)
- Sikertelen licenszszerzés esetén 10.000.- Ft mindegyik újabb kísérlet.
- A licenc megszerzésére, egy versenyző, egy éven belül 3 kísérletet tehet.

EDZÉS díjak

Rendező által meghatározva

19.2 Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete:

A versenyeken történő indulás feltétele, a Pro licence megléte!

A Licenc szerzés menete:

A versenyzői licenc megszerzésére a versenyrendszer adott futamának 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 előregisztrációt követően.

A Pro licenc megszerzésének menete:

- A licenc 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 licenc szerzés alkalmával pontozási kritériumként a versenyeken használt pontozási rendszer változatlan formában kerül alkalmazásra.

PRO

- A licenc megszerzéséhez, **mind a két kört, külön-külön minimum 70%-osan** kell teljesíteni.
- A licenc megszerzésére, egy versenyző, egy éven belül 3 kísérletet tehet.
- A licenc megszerzése után, a versenyző **CSAK** akkor indulhat a **PRO** kategóriájú versenyen, ha a versenyautója rendelkezik a 2013 évi szabályzatba leírt biztonsági felszerelésekkel.
- PRO licenccel rendelkező pilóta nem indulhat STREET kategóriájú versenyen!

Egyhangú határozattal megszavazta a Magyar Gyorsulási Szövetség közgyűlése 2013. február 09. napján.