

MNASZ

DRIFT BAJNOKSÁG

ALAPKIÍRÁSA ÉS TECHNIKAI SZABÁLYZATA 2021.



Budapest, 2020. december

TARTALOMJEGYZÉK

1. ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK ÉS SZABÁLYOK:	4
1.1 A Drift autósport meghatározása	4
1.2 Szabályok hierarchiája	4
1.3 A versenynaptárban szereplő Drift versenyek	4
1.4 Drift verseny rendezésének feltételei	5
2. MEGHATÁROZÁSOK	5
3. HIVATALOS SZEMÉLYEK	5
3.1 MNASZ biztonsági megfigyelő	5
3.2 DSB megfigyelő	6
4. LICENCEK	6
4.1 Licenc szerzés, elvesztés, visszavonás:	6
4.2 Licence típusai	7
5. NEVEZÉS	7
5.1 Nevezhető gépkocsik:	7
5.2 Csapat nevezése:	8
5.3 Versenyzői kategóriák, és azok követelményei	8
6. GÉPÁTVÉTEL:	9
7. BIZTOSÍTÁS:	9
8. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL:	10
9. MÉDIA JOG:	10
9.1 Reklámok:	10
10. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA:	11
10.1 Versenyzői eligazítás:	11
10.2 Pályahasználat:	11
10.2.1 Késés, időkérs:	11
10.2.2 Gumiabroncsok előkészítése:	12
10.2.3 Technikai meghibásodás, sérülés, javítás:	12
10.2.4 Ütközés:	13
10.2.5 Rajt előkészítő:	13
10.3 Zászló jelzések:	14
10.4 Kvalifikáció:	14
10.5 Top 8 – 4 – Döntő (KO rendszer, Street kategória):	15
10.6 Top 32/24/16–8–4–Döntő (Tsuiso, PRO és PRO2 kategória):	15
10.7 Eredményhirdetés:	16
11. PONTOZÁS	16
11.1 A Kvalifikáció és a KO rendszer értékelése:	16
11.1.1 Szög:	16
11.1.2 Ív:	17
11.1.3 Stílus, összkép:	17
11.1.4 0 pontos kör és kizárás:	17
11.2 Tsuiso értékelése:	18
11.2.1 Az elől haladó feladata	18
11.2.2 A követő feladata	18
11.2.3 Levonás	18
11.2.4 Terhelésváltás	18
11.2.5 Megforgás	19
11.2.6 Előzés	19
11.2.7 Ütközés	19

11.2.8 Szándékos akadályozás	19
12. TEAM DRIFT SHOW	20
12.1 Team Drift értékelése:	20
12.1.1 Drift technika:	20
12.1.2 Összkép:	20
13. TECHNIKAI ÓVÁS	21
14. BAJNOKI PONTSZÁMOK	21
14.1 Holtverseny a bajnokságban:	22
14.2 Csapat pontszámok:.....	22
15. DRIFTAXI, ÉLMÉNYAUTÓZÁS:.....	22
16. RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE:	22
17. BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS:.....	23
17.1 Pontlevonás 5 pont:	23
17.2 Pontlevonás 10 pont:	23
17.3 Pontlevonás 15 pont:	23
17.4 Halmozott pontlevonások szankciója:.....	23
18. FOKOZOTT FIGYELEMMEL A BIZTONSÁGÉRT:.....	23
19. IMIDZS ÉS JÓ HÍRNÉV:.....	24
20. EGYÉB INFORMÁCIÓK:	24
21. IMPRESSZUM:	24
22. Technikai szabályok.....	25
22.1 Karosszéria:	25
22.2 Motor, erőátvitel, hajtáslánc:.....	26
22.3 Üzemanyag rendszer:	26
22.4 Kipufogó rendszer:	26
22.5 Hűtő rendszer:	27
22.6 Szélvédők és ablakok:	27
22.7 Ülések és biztonsági övek:	27
22.8 Bukóketrec („Bukócső”):	28
22.9 Fékrendszer, felfüggesztés, kormány szerkezet:	29
22.10 Keréktárcsa és gumibroncs:.....	30
22.11 Elektromosság:	30
22.12 Tűzoltó készülék:	31
22.13 Bukósisak:	31
22.14 Ruházat:.....	32
23. MELLÉKLETEK:	33
23.1 Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak.....	33
23.2 Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete.....	33
23.3 Hármas számú melléklet: Kötelező matricák.....	34
23.4 Négyes számú melléklet: Faszervezet.....	35
23.4.1 KO rendszer faszerkezet.....	35
23.4.2 Tsuiso rendszer faszerkezetei.....	36
23.5 Ötös számú melléklet: FIA Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles.	37
23.6 Hatos számú melléklet: MNASZ Bukócső tanúsítvány	37

1. ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK ÉS SZABÁLYOK:

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség (továbbiakban: MNASZ) versenynaptárában szereplő Drift Országos Bajnokság (továbbiakban: OB) versenyeket megrendezni és lebonyolítani, valamint ezen versenyeken részt venni csak a jelen Drift Versenyek Szabályai (továbbiakban: DVSZ) szerint lehet.

A DVSZ a Drift Szakági Bizottság (továbbiakban: DSB) sportszabályzata, és mellékleteivel együtt érvényes. Jelen szabályzat, hatályba lépését követően a korábban megjelent szabályzatot hatályon kívül helyezi.

Minden nevező, versenyző és hivatalos személy, valamint bárki, aki az MNASZ versenyrendszerében Drift versenyen részt vesz, vagy Drift versenyt rendez és lebonyolít, köteles megismerni és elfogadni az MNASZ szabályait.

A DVSZ az MNASZ versenynaptárában szereplő Drift Országos Bajnokság versenyekre kötelezően alkalmazandó. A Drift versenyek sportszabályainak és lebonyolításának meg kell felelnie az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírásokban leírtaknak, kivéve, ahol az DVSZ ettől eltérően rendelkezik.

1.1 A Drift autósport meghatározása

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

1.2 Szabályok hierarchiája

A Drift versenyek rendezésére, lebonyolítására, és a részvétel feltételeire az alábbi szabályok érvényesek:

- a) FIA Nemzetközi Sportkódexe és függelékei;
- b) FIA Általános Előírásai;
- c) FIA versenyek sportszabályzata (ahol alkalmazandó);
- d) FIA J függelék Drift autókra vonatkozó speciális szabályai (továbbiakban: FIA J DC 1)
- e) az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások, valamint egyéb szabályai;
- f) Jelen DVSZ
- g) a rendezői szerződés tartalma;
- h) az adott verseny versenykiírása;
- i) az adott verseny végrehajtási utasításaiban leírtak.

1.3 A versenynaptárban szereplő Drift versenyek

- a) Az FIA nevét viselő bajnoksághoz, MNASZ vagy a CEZ által engedélyezett nemzetközi bajnoksághoz tartozó Drift versenyek.
- b) Az MNASZ által meghirdetett vagy szerződéses formában engedélyezett Drift Országos Bajnokság versenyek.
- c) Nemzetközi és nemzeti meghívásos Drift versenyek.

1.4 Drift verseny rendezésének feltételei

- 1) a verseny rendezője, (csak külföldi rendezésű verseny esetén, hazai társrendezője) az adott versenyévadra érvényes, a rendezvénynek megfelelő minősítésű rendezői licenccel rendelkezik;
- 2) a verseny bejelentése az MNASZ – nemzetközi versenyek esetében az FIA vagy CEZ – szabályzataiban meghatározott feltételek teljesítése mellett megtörtént;
- 3) a DSB jóváhagyta a verseny megrendezését;
- 4) a verseny MNASZ engedélyszámmal vagy MNASZ hozzájárulással rendelkezik.

2. MEGHATÁROZÁSOK

A meghatározások az FIA Nemzetközi Sportkódex és függelékei, valamint az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások szerint értendők. Az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások tartalmazza az egyes eljárások általános szabályait, melyeket a jelen DVSZ-ben és az egyes alapkiírásokban foglaltak kiegészíthetnek.

3. HIVATALOS SZEMÉLYEK

A versenyeken az alábbi hivatalos személyek működnek:

- a) a Felügyelő Testület elnöke (vezető sportfelügyelő)
- b) a Felügyelő Testület két sportfelügyelő tagja (nem kötelező)
- c) a versenyigazgató
- d) a rendezőbizottság vezetője és tagjai
- e) a biztonsági szolgálat vezetője és tagjai
- f) a vezető technikai ellenőr, egyben lehet a gépátvétel vezetője (a költségek a szakági költségvetést terhelik)
- g) a versenyorvos és az egészségügyi személyzet
- h) a technikai gyorsbeavatkozó szolgálat vezetője és tagjai
- i) Sportbírók, ténybírók és pontozó bírók
- j) a vezetőbíró
- k) az MNASZ biztonsági megfigyelő
- l) az DSB megfigyelő
- m) a versenykiírásban szereplő más személyek, akik a rendező vagy az MNASZ felelősségi körébe tartoznak.

Egyes sportszakmai tisztségviselőknek helyettesük vagy asszisztensük is működhet.

3.1 MNASZ biztonsági megfigyelő

Valamennyi versenyre az MNASZ Biztonsági Bizottsága delegálhatja, részére a rendező köteles a sportfelügyelőkkel azonos mozgási feltételeket, és a versennyel kapcsolatos valamennyi információhoz való hozzáférést biztosítani.

Részt vehet a Felügyelő Testület ülésein, de sportfelügyelőként nem működhet. Feladatainak ellátása érdekében a rendező köteles részére a verseny hírláncához kapcsolódó rádiókészüléket biztosítani.

Amennyiben az MNASZ biztonsági megfigyelő a biztonsági tervtől eltérést tapasztal, illetve amennyiben a körülmények indokolják, jogosult kezdeményezni a

versenyigazgató felé az adott futam rajtjának késleltetését, a versenyzés megszakítását, illetve a verseny megállítást.

Jelentését a verseny befejezését követő két héten belül köteles elküldeni az MNASZ Titkársága részére. Díjazása a sportfelügyelőkre vonatkozó, az MNASZ díjtételekben meghatározottak szerint történik, mely az MNASZ Biztonsági Bizottság költségvetését terheli.

3.2 DSB megfigyelő

Valamennyi versenyre a DSB delegálhatja, részére a rendező köteles a sportfelügyelőkkel azonos mozgási feltételeket, és a versennyel kapcsolatos valamennyi információhoz való hozzáférést biztosítani. Részt vehet a Felügyelő Testület ülésein, de sportfelügyelőként nem működhet. Feladatainak ellátása érdekében a rendező köteles részére a verseny hírláncához kapcsolódó rádiókészüléket biztosítani. A verseny értékelését az MNASZ megfigyelők részére kiadott szempontok és értékelőlap szerint végzi. Jelentését a verseny befejezését követő két héten belül köteles elküldeni az MNASZ Titkárság részére. Szállás és utazási költségeit, valamint díjazását a sportfelügyelőkre vonatkozó, az MNASZ díjtételekben meghatározottak szerint az MNASZ DSB fizeti.

4. LICENCEK

Az MNASZ Licencek és Igazolványok szabályzat szerint.

4.1 Licenc szerzés, elvesztés, visszavonás:

A versenyzői licenc megszerzésének menetét a 2. számú melléklet, díjtételeit az MNASZ díjtáblázata tartalmazza.

A PRO/OBI. licenc érvényessége 1 év, mely aktív versenyzés esetén automatikusan meghosszabbodik még 1 évvel, tehát ha a versenyző megszerezte a PRO/OBI. licence-t, és az év során minimum két versenyen értékelhető kvalifikációs kört futott, akkor a licenc automatikusan érvényes a következő esztendőre is. **A PRO/OBI. licenc automatikus meghosszabbodása, nem mentesít az éves licenc díj befizetése alól!** Amennyiben a megszerzést nem követi, a leírtak szerinti aktív versenyszereplés, vagy a versenyző kihagy egy teljes évet, úgy a PRO/OB I. licence érvényét veszíti! Megszerzése újabb PRO/OBI. vizsgán történhet.

A licenc a szabályzatban felsorolt esetekben visszavonható. Ehhez a versenyző veszélyt okozó, súlyos gondatlan vagy szándékos magatartása szükséges. Minden olyan esetben vissza kell vonni a licenc-et amikor a versenyző szándékosan balesetet és/vagy kárt illetve személyi sérülést okoz, ittasan, vagy kábító hatású szer hatása alatt vezet, vagy ha magaviselete sportemberhez és versenyzőhöz méltatlan vagy bármilyen más módon megbotránkoztató.

PRO/OBI. licenc-el rendelkező pilóta nem indulhat Street kategóriájú versenyen. Adott versenynapon egy pilóta csak egy kategóriában nevezhet.

4.2 Licence típusai

Nemzetközi szerepléshez:

Nemzetközi „A” licenc

Országos Bajnokság OBI. / PRO kategória:

Nemzeti „B” licenc, hazai + szomszédos országok területén rendezett OB futamon történő részvételhez, 2021.01.01-től javasolt, 2022.01.01-től kötelező.

Országos Bajnokság OBII. / PRO2 kategória:

Nemzeti „C” licenc, hazai + szomszédos országok területén rendezett OB futamon történő részvételhez, 2022.01.01-től javasolt.

Külföldi pilótáknak:

Javasolt az idegen ASN által kiállított drift licenc.

5. NEVEZÉS

OB futamra nevezni a tárgyévre és a Drift szakágra érvényes nevezői licenccel rendelkező tagszervezetek versenyzői jogosultak, amennyiben PRO, vagy PRO2 Licenc-el rendelkeznek, valamint azok a külföldi versenyzők, akik saját (idegen ASN) által kiállított licenccel rendelkeznek. Külföldi versenyzők MNASZ licenc hiányában bajnoki pontot nem kapnak.

Minden rendező köteles versenyenként minimum 50db nevezést elfogadni.

Figyelembe véve a lent részletezett kivételeket, a rendező nem utasíthatja vissza olyan versenyző nevezését:

- a) aki értékelt versenyzőként szerepelt a tárgyévet megelőző évben az OB MNASZ által kiadott hivatalos eredménylistáján (kivéve ha a licenc vesztese megvalósult)
- b) aki a tárgyévben, a nevezésben megadott OB bármelyik korábbi versenyén bajnoki pontot szerzett.

A versenyekre nevezni, személyesen és elektronikus úton lehetséges. A személyi és csapat nevezést legkorábban a verseny kiírásakor, legkésőbb pedig a kvalifikáció megkezdése előtt 3 órával lehet megtenni. Az interneten történő, elektronikus előnevezés a kvalifikáció előtti napon 12:00h-ig lehetséges, de csak a nevezési díj utalásának igazolásával együtt érvényes! Az internetes nevezés nem helyettesíti a Nevezési lapot! Azt minden esetben ki kell tölteni, alá kell írni, és legkésőbb a kvalifikáció megkezdése előtt 3 órával le kell adni a verseny rendezőjének.

5.1 Nevezhető gépkocsik:

A hátsókerék hajtású, széria gyártású személygépkocsik, illetve az ezek átalakításával létrehozott versenyautók vehetnek részt. (Isd. „Karosszéria” résznél) Egy autóval PRO és PRO2 kategóriában egy versenyző nevezhet, Street kategóriában maximum 2 versenyző nevezhet. Egy versenyző legfeljebb két autóval nevezhet, a második autó nevezési díja, a teljes nevezési díj fele. Kettőnél több autóval nem lehet nevezni. Amennyiben a verseny során (értsd kvalifikáció és

csaták) a versenyző gépkocsit cserél, úgy azzal kell befejeznie a versenyt, az előző lecserélt gépkocsira nem válthat vissza.

A Street kategóriájú versenyek során bekövetkezett komolyabb sérülés, vagy a használatot kizáró meghibásodás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező versenyző átengedheti a technikai átvételen megfelelt autóját a meghibásodott autó pilótájának.

Amennyiben a kölcsönadó és a kölcsönvevő a későbbiekben a verseny során egy párba kerülnek, úgy a kölcsönadó (eredeti nevező) csata nélkül, automatikusan tovább jut. PRO és PRO2 kategóriában a versenyautók cseréje nem megengedett.

5.2 Csapat nevezése:

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

5.3 Versenyzői kategóriák, és azok követelményei

PRO / OBI:

- ✓ Komoly, több éves drift múlttal, és esetenként más szakágakban is tapasztalattal rendelkező nagy tudású versenyzőknek, az autó akrobatikus kezelése már készség szintű
- ✓ Jellemzően jelentősen átalakított versenyautóval
- ✓ Kategóriának megfelelő érvényes licence (A vagy B) és PRO vizsga megléte
- ✓ Külföldi állampolgár esetén javasolt az idegen ASN által kiállított drift licenc
- ✓ érvényes min „B” kat. vezetői engedély, ennek hiányában orvosi alkalmassági igazolás
- ✓ Minimum életkor 16 év

PRO2 / OBII:

- ✓ Jelentős drift tudással, és néhány év akrobatikus vezetési tapasztalattal rendelkező versenyzőknek
- ✓ Jellemzően kissé átalakított gépjárművel.
- ✓ Kategóriának megfelelő érvényes licence megléte 2022.01.01-től (A vagy C)
- ✓ Külföldi állampolgár esetén javasolt az idegen ASN által kiállított drift licenc
- ✓ érvényes min „B” kat. vezetői engedély
- ✓ 18-dik életévét be nem töltött és vezetői engedéllyel nem rendelkező versenyző esetében, a szülői felelősség vállalási nyilatkozat szükséges.
- ✓ Minimum életkor 14 év

STREET:

- ✓ Teljesen kezdő, vagy csekély drift tapasztalattal rendelkező pilótáknak
- ✓ Átalakítás nélküli, esetleg kissé módosított gépjárművel.
- ✓ Érvényes min „B” kat. vezetői engedély
- ✓ 18.-dik életévét be nem töltött és vezetői engedéllyel nem rendelkező versenyző esetében, a szülői felelősség vállalási nyilatkozat szükséges.
- ✓ A 14. életévét be nem töltött versenyző kizárólag Street kategóriába nevezhet!

6. TECHNIKAI ÁTVÉTEL:

Minden esetben a verseny előtt, a tervezett időbeosztás és kiírás alapján történik. A versenyen kizárólag olyan autó vehet részt mely a technikai átvételen megfelelt. A résztvevő autót annak vezetője vagy meghatalmazott képviselője köteles bemutatni a technikai átvételen. Az átvételt csak a versenykiírásban megjelölt technikai ellenőr végezheti. Az átvétel 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 technikai átvétel esetén a nevezési díj nem jár vissza!** Mindegyik autóhoz külön technikai átvételi lap készül, melyet a versenyző és a technikai ellenőr is aláír, és rögzítik rajta az átvétel pontos időpontját (év- hónap-nap, óra-perc). A sikeres átvétel után az adott év első regisztrációja során a versenyző megkapja a rajtszámot. A rajtszámok a még szabad rajtszámok közül tetszés szerint szabadon választhatók. A rajtszámot az adott szezonon belül a versenyző nem változtathatja, köteles azt jó állapotban, olvasható módon az autón megőrizni. **A technikai átvétel után az autón semmilyen technikai módosítás nem végezhető!** Ez alól kivételt jelent: a gumi és kerék csere, (a 22.10. pontban szabályozott rendelkezések keretei között), az üzemanyag utántöltés, a kenőanyagok valamint a gépjármű rendeltetésszerű használatához szükséges folyadékok és gázok utántöltése, valamint a motorvezérlő számítógép programozása. Bármilyen más módosítás, ideértve a sérülésekből adódó javításokat és alkatrészcsereket is, kizárólag a technikai ellenőr jóváhagyásával történhet! **A technikai ellenőr tudta nélküli módosítás a 17.3 szerinti pontlevonást, súlyosabb esetben pedig az említett pontlevonást és azonnali kizárást von maga után!** A sikeresen átvett autó és annak pilótája a rendezvény során bármikor, külön indoklás nélkül adminisztrációs és technikai ellenőrzésre hívható. Az ellenőrzés megtagadása kizárást von maga után. Az ellenőrzés során felfedezett hiányosságok és engedély nélküli módosítások esetén a versenyző a fent említett pontlevonással és/vagy kizárással sújtható. A technikai átvétel a **19. pontban** leírt Technikai szabályok alapján történik.

7. BIZTOSÍTÁS:

Az „MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások” szerint kell eljárni.

A rendezvényen való részvételével valamennyi nevező hivatalosan lemond minden kártérítési jogáról, bármilyen balesettel kapcsolatban, amely megtörténhet a versenyzővel, vagy segítőivel az edzés, a verseny vagy a depóból történő ki- és be-állás során.

8. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL:

A rendezvények során, a versenypályán kívül – akár a depóban, akár a parkolóban vagy a pálya közelében lévő közutakon - köteles minden versenyző körültekintően és megfelelő sebesség megválasztása mellett közlekedni! Amennyiben a versenyző az értékelt szakaszon kívül, vagy a versenypálya elhagyása után szervizparkban, depóban, parkolóban, stb... tovább drifttel, vagy egyéb balesetveszélyes magatartást tanúsít, a **17.3 szerinti pontlevonással sújtható illetve, azonnal kizárható a versenyből!** A pályán kívül megengedett **legnagyobb sebesség: 20km/h.** Megsértése esetén a versenyző **17.3 szerinti pontlevonással sújtható!**

9. MÉDIA JOG:

Az MNASZ által kiírt és a **Hunakamo Kft.** (2310 Szigetszentmiklós Rezeda utca 12.B. website: www.drifting.hu) által rendezett versenyeken, rendezvényeken, valamint ezek keretében zajló eseményeken, kereskedelmi értékesítésre alkalmas, vagy arra szolgáló, **videó felvételek, és fotók készítése, és ezek nyilvános bemutatása kizárólag a Hunakamo Kft. írásos engedélyével lehetséges!** A versenyzők adatait, a róluk és autóikról készült fotókat és videó felvételeket a **Hunakamo Kft.** szabadon, időbeli és területi korlátozás nélkül jogosult felhasználni, melyhez a versenyzők a nevezéssel kifejezett hozzájárulásukat adják.

9.1 Reklámok:

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

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

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

10. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA:

Tájékoztatásképpen közöljük a versenynap eseményeit, kronológiai sorrendben:

1. Kijelölt depó, illetve szerviz park elfoglalása
2. Adminisztratív átvétel / Regisztráció
3. Technikai átvétel
4. Versenyzői eligazítás
5. Szabad edzés
6. Kvalifikáció
7. Top 8 – 4 – Döntők (KO rendszer, Street kategória) vagy
Top 32/24/16 – 8 – 4 – Döntők (Tsuiso, PRO. és PROII. kategória)
8. Eredmény hirdetés

10.1 Versenyzői eligazítás:

Versenyzői eligazítás egy olyan a versenyigazgató által megszervezett tájékoztatás, megbeszélés, amelyen minden a versenybe benevezett versenyzőnek **KÖTELEZŐ** a részvétel. Kiskorú (18 év alatti) versenyzők esetében a versenyző törvényes képviselőjének is jelen kell lennie az eligazításon! Ha a versenyző nem vesz részt az eligazításon, Technikai óvással nem élhet, rendszeres előfordulás esetén (min. 2 alkalom) pedig **17.1 pontlevonással sújtható, súlyosabb esetben a versenyen történő részvétele is megtagadható.** Az eligazítás célja, a Versenykiírásban a futam megrendezésével kapcsolatos különleges pontokra való figyelemfelhívás, általános és az adott pályára vonatkozó különösen fontos biztonsági szabályok ismertetése, valamint a verseny során elvárt versenyzői produkció, és a pontozóbírói elvárások ismertetése, bemutatása. A versenykiírásában szereplő időpontot az eligazítás kezdetének kell tekinteni és a helység, illetve terület ki-be járatát ezen időponttól kezdődően az eligazítás végéig zárva kell tartani. Az eligazítást mindig az edzés vagy verseny előtt kell megtartani. A rendező szükség esetén, több eligazítást is tarthat. A versenyzők az eligazításon versenyzői overallban kötelesek részt venni. A versenyzőkön kívül más személy kizárólag a rendező külön engedélyével vehet részt az eligazításon.

10.2 Pályahasználat:

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

10.2.1 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, egy versenynap során összesen **két alkalommal 5-5 (összesen 10) perc erejéig, amennyiben azt a versenyigazgatónak előre jelzik!** A korlátozás alól a Versenyigazgató adhat felmentést.

10.2.2 Gumiabroncsok előkészítése:

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

A Tsuiso-k során, már az első visszahívás előtt is lehet gumit cserélni. Defektes abronccsal nem kezdhető meg egyetlen kör sem. Ezért ha a rajtban, vagy a gumimelegítés közben derül ki, hogy defektes az abroncs, akkor csak az említett 5 perc időkérés terhére történhet a kerékcseréje. Ennek túllépése esetén az adott körre 0 pontot kap a versenyző. (Tsuiso esetén 10:0-ra veszít)

Felhívjuk a versenyzők figyelmét arra, hogy a várakozási idő a Top 16, Top 8, a Top 4, az Elődöntők, és a Döntők során sem hosszabbodhat meg, ezért a Top 16-tól, minden csata előtt **KÖTELEZŐ** a min. 2 pár (4db) szerelt, versenyzésre alkalmas csere kerék megléte. Ennek elmulasztása esetén a **17.1 pontlevonással sújtható a versenyző!**

10.2.3 Technikai meghibásodás, sérülés, javítás:

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

A **rajthoz hívás után** bekövetkezett meghibásodás esetén a következő szabályok érvényesek. Amennyiben az autó saját erejéből nem tud eljutni a rajtvonalig, (rajtelőkészítőbe) úgy a pilótának és 2 szerelőjének (tehát 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 versenyző, sem a versenyautó, nem folytathatja a versenyt.

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

Figyelem, a technikai meghibásodások közé sorolandó minden olyan alkatrész sérülése, kopása, elhasználódása, és/vagy kifogyása, stb... mely az autó

üzemeltetéséhez szükséges! A teljesség igénye nélkül: gumikopás, defekt, üzemanyag kifogyása, hűtőfolyadék-, olaj kifogyása, akkumulátor lemerülése, stb...

10.2.4 Ütközés:

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

Amennyiben mindkét autó megsérült, úgy a szokásos **5 perc áll rendelkezésükre** a javításra, de a Versenyigazgató engedélye alapján a verseny aktuális szakaszának végéig javíthatók az autók. (pl.: a kvalifikáció végéig, vagy a Top 16 végéig, stb...)

Ha a balesetben **csak a vétlen versenyző autója sérült meg**, akkor a már leírtak szerint **5+5 percre**, illetve külön engedély esetén a verseny aktuális szakaszának végéig javítható az autó.

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

Amennyiben a **vétlen versenyző** elkészül a javítással a verseny aktuális szakaszának végéig, úgy lefutják a megmaradt köröket, és befejezik a csatát. Ha a **javítással nem készültek el**, úgy a bírók a kör teljesített része alapján döntést hoznak. Azonban ha a sérült autó pilótája jut tovább, akkor a következő csatáját automatikusan elveszti, így a versenyt nem folytathatja, hiszen az autója a rendelkezésre álló idő alatt nem készült el.

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

10.2.5 Rajt előkészítő:

Szerepe hogy a Top 16-tól kezdődően, a továbbjutott autóknak egy elkülönített parkolót és rajt előkészítő területet biztosítson. Így a Top 16-ba jutott autók és pilóták a Top32-ben megnyert csatáik után már nem a depóba térnek vissza, hanem a Rajt

előkészítőbe. Ide **kizárólag csak a versenyző, és két fő megkülönböztető láthatósági mellényt viselő kijelölt szerelője** léphet be. Az autó biztonságos üzemeltetéséhez szükséges alap szerszámok, és felszerelések valamint max. 8db szerelt kerék bevihető. Ettől eltérő igényt a Versenyzői összekötőnek vagy a Versenyigazgatónak kell jelezni. A Rajt előkészítő engedély nélküli elhagyása a **17.2 pontlevonással büntetendő, súlyosabb esetben, vagy ismétlődés esetén a versenyző kizárásra kerül.**

10.3 Zászló jelzések:

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

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

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

Piros zászló: a verseny félbeszakítása. Baleset, ember a pályán, vagy egyéb veszélyhelyzet esetén használatos. Lengetésekor a versenyző azonnal kezdjen intenzív, de körültekintő lassításba, elkerülendő a további (ráfutásos) baleseteket! Lassítás és/vagy megállás után a versenyző kommunikáljon (beszéd, vagy jelzés) a pályabíróval. Az újraindulás csak és kizárólag a megállást elrendelő bíró, 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 17.1-2 szerinti pontlevonással, súlyosabb esetben (piros zászló) kizárással büntethető!

10.4 Kvalifikáció:

Célja, hogy tudásuk, és aktuális teljesítményük alapján sorba rendezze a pilótákat. A verseny következő fázisát (PRO és PRO2 kategóriában a nevezett versenyzők számától függően: Top 32/24/16/8, Street kategóriában Top 8) a kvalifikációs sorrend alapján meghatározott párosítás szerint kell teljesíteniük a versenyzőknek. Tehát a legjobb 32/24/16/8 eredményt elért versenyző folytathatja a küzdelmet, az eddig illetve az ez után kieső versenyzőket pedig a kvalifikációs eredményük alapján rangsorolják. A kvalifikáción a versenyzők külön-külön, egyesével hajtanak a pályára. A gumimelegítés után mindegyik versenyző 2 értékelt kört tehet meg, de csak a jobbik eredménye számít a versenybe. A kvalifikáció sorrendje a rajtszámok szerint növekvő sorrendbe történik, tehát először az 1. számú versenyző futja az első körét, majd a 2. versenyző az első körét és így tovább. Miután az utolsó versenyző is teljesítette az első körét, újra indul a sor, és az 1. számú versenyző megfutja a második körét, majd a többiek is követik, a már kialakított sorrendben. Amennyiben a PRO és PRO2 kategóriában a regisztrált versenyzők száma nem éri el a 8-8 főt, úgy a kvalifikációjukat és a versenyt is együtt futják, és a Tsuiso csaták elhagyhatók.

10.5 Top 8 – 4 – Döntő (KO rendszer, Street kategória):

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

10.6 Top 32/24/16–8–4–Döntő (Tsuiso, PRO és PRO2 kategória):

A kvalifikációban kialakult sorrend alapján a legjobb 32/24/16 eredményt elért versenyző újra a pályára hajthat a következő szabályok szerint. A pilóták az alábbi faszerkezetek (6. számú melléklet) alapján párokba rendeződnek (pl. Top16 esetén az 1. a 16.-kal, a 2. a 15.-kel, a 3. a 14.-kel, stb. alkosson egy párt). Innentől kezdve a faszerkezet határozza meg a továbbjutók párosítását. Amennyiben a kvalifikáció után versenyben maradt pilóták száma 7 fő vagy annál kevesebb, úgy a faszerkezet nem kerül feltöltésre, az eredményhirdetés a kvalifikációs eredmények alapján történik! A két versenyző a gumimelegítés után egymást szorosan követve kezd neki az értékelt páros futamoknak. Az első körben a jobb kvalifikációs eredménnyel rendelkező versenyző kezdi a tsuiso csatát elől haladóként, míg a gyengébb követi, majd a második körben fordítva. Így összesen két értékelt kört teljesítenek a következő szabályok szerint. Az értékelt pályarész előtti rágyorsító szakaszon az elől haladó autónak kell az első kanyarhoz képesti külső ívre helyezkednie, a rajtoltatás is ennek megfelelően történik. Ezen a szakaszon mindkét versenyző feladata, hogy az esetleges erő- és tapadásbeli különbségek ellenére, egyenletes és folyamatos gyorsítással megoldják, hogy szorosan együtt, érkezzenek a pontozott szakasz elejéhez. A megengedett maximális távolság a drift megkezdésének sebességétől függ, ezért pályánként változhat, de nagyságrendileg 0-0,8 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 újra hívják az adott kört. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az elől haladó autó, gyorsítási szakasz végére elért sebessége („beesési” sebesség) nem éri el a kvalifikáción rögzített sebességének a 85%-át. Amennyiben az elől- vagy hátul haladó nem tesz eleget annak, hogy a meghatározott távolságon belül érkezzenek a pontozott szakaszhoz (szándékosság v. figyelmetlenség okán), akkor a felelős versenyző első alkalommal figyelmeztetésben részesül, második alkalommal pedig a csata azon körének lefolytatása nélkül 0:10-re elveszíti azt. Ugyanez vonatkozik az elől haladóra is, túl alacsony beesési sebesség esetén (min. 85%). A rágyorsítást a 8.2.8. alfejezetben leírt további szabályoknak megfelelően kell végrehajtani. Az elől haladó autó pilótájának az a feladata, hogy minél nagyobb szögben és sebességgel, a kvalifikáción elvárt íven drifteljen. A követő autó pilótájának feladata, hogy az elől haladó autó mozgását a lehető

legnagyobb szögön lemásolva a lehető legközelebb haladjon, és helyezkedjen úgy a pályán, hogy a terhelésváltásokat minél jobb ritmusban, eltávolodás nélkül végezhesse. **A Tsuiso TOP32/24/16 – os fa szerkezetét a 4. számú melléklet tartalmazza.**

10.7 Eredményhirdetés:

A rendező a fordulók (versenyek) végén köteles eredményt hirdetni. Amennyiben a **PRO2. vagy Street kategóriában a regisztrált versenyzők száma 4 vagy annál kevesebb, úgy csak az első helyezett kerül díjazásra.** 5 vagy több versenyző esetén, az első három helyezett kerül díjazásra. Amennyiben egy forduló bármilyen okból (pl.: vis major) félbeszakad, akkor a még versenyben lévő pilóták rangsorolása a faszerkezet kvalifikációs eredményekkel történő végigtöltése által 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.

11. PONTOZÁS

A versenyeken a pontozást három bíró végzi egyszerre, és az általuk összesített pontszámok határozzák meg a versenyzők eredményeit. A pontozóbírók kiválasztásának kritériumai: a Magyar OBI/PRO drift bajnokság éves végeredményében a legjobb 16 közötti szereplés, jelentős nemzetközi sorozatban elért hasonló eredmény, illetve nemzetközi pontozóbírói tapasztalat, és/vagy a FIA drift pontozóbírói tanfolyamának sikeres elvégzése. Az értékelés a pályán belül kijelölt, az úgynevezett „pontozott szakaszon” történik. A következőkben a Kvalifikációs és a KO rendszerben történő értékelést, majd a Tsuiso csaták elbírálását részletezzük.

11.1A Kvalifikáció és a KO rendszer értékelése:

Az elérhető legmagasabb pontszám: **100 pont.** Amennyiben a kvalifikáció során két vagy több pilóta között pontegyezőség alakulna ki, akkor az érintett pilóták gyengébb kvalifikációs körének figyelembevételével születik döntés. Amennyiben ezek is egyenlők, úgy a magasabb kezdési sebesség alapján dől el a sorrend. A kvalifikáció és a KO rendszer során futott köröket a bírók a következő **3 szempont** alapján értékelik.

11.1.1 Szög:

A pontozóbírók azt értékelik, hogy a pályán való sodródás során az autó hossz tengelye a haladás irányával milyen szöget zár be. Fontos, hogy a pontozott szakasz teljes hosszán minél nagyobb szöget tartson fenn a versenyző, és azt egyenletesen (korrigálás, ingadozás nélkül) kontrollálja, ill. hogy a kanyarok közötti terhelésváltásokat pontosan, és kellő agresszivitással/gyorsasággal hajtsa végre. A szög értékelésében elérhető legmagasabb pontszám: **30 pont.**

11.1.2 Ív:

Az ív értékelésekor figyelembe veszik, hogy a pontozott szakaszon a pálya teljes szélességét kihasználva a versenyző, milyen vonalon halad az elvárt vonalvezetéshez képest. A pályán kihelyezett érintési pontok (belső ill. külső) megközelítése nagyobb súllyal értékelt 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: **30 pont**.

11.1.3 Stílus, összkép:

A drift sport fejlődésének köszönhetően az utóbbi években a legfontosabb kritériummá vált. Itt kerül értékelésre a teljes produkció összhatása, és a bírókra tett – akár szubjektív (!) – benyomása is. A legfontosabb elemei, a **Megindítás**, annak helye, szöge (agresszivitása) sebessége, és az esetleges korrekciók mennyisége. **Folyamatosság**, mely a teljes futás egyenletességét és a terhelésváltások megfelelő összekapcsolását jelenti, valamint a nyomaték (gáz) adagolását, annak pontosságát és ezáltal a teljes nyomvonalon végig vitt lendületet. Fontos szempont a **vállalás és elkötelezettség**, mely alatt a drift megindítását, a folyamatos nyomaték (gáz) adagolást, és az érintési zónák, valamint a pálya szélének magabiztos megközelítését, támadását kell érteni. Értékelési kritérium még a pálya gyorsítási és lassítási pontjainak, lehetőségeinek helyes használata. Az elérhető legmagasabb pontszám: **40 pont**.

11.1.4 0 pontos kör és kizárás:

A következő hibák 0 pontos kört eredményeznek:

- sikertelen megindítás
- megforgás vagy a huzamosabb ideig történő alulkormányozottság
- nem driftelés, vagy ellentétes szögön történő driftelés
- két kerékkel történő pálya elhagyás
- kijelölt érintési pontot (bóját) felborítja, vagy azt az eredeti helyéről ellöki
- gépháztető, csomagterajtó, vagy ajtó kinyílik a futás során, vagy alkatrészt elhagy
- nem kontrolált befejezés

Amennyiben a kvalifikáció során mindkét kör nullás eredménnyel zárul, az indulók számától függetlenül a versenyző nem kerül be a fába, kiesik a versenyből.

A versenyző 17.1-17.3 szerinti pontlevonással, vagy kizárással sújtható, ha: figyelmetlenül vagy balesetveszélyesen vezet, figyelmen kívül hagyja a pályabírók zászló jelzéseit, menet közben kinyúl, vagy kihajol az autóból, szándékosan balesetveszélyes helyzetet, vagy kárt okoz. Kizárás esetén a versenyző adott fordulón elért ponteredményét törölni kell.

11.2 Tsuiso értékelése:

Két értékelt kört kell a pilótáknak teljesíteniük, a tsuiso csaták rendszerének megfelelően a pozíciókat (elől haladó ill. követő versenyző) megcserélve az egyes körökben. A csatát az nyeri, akinek a két körben elért összesített pontszáma magasabb. Abban az esetben, ha a versenyzők eredményeit összesítve pontegyenlőség áll fenn, akkor a bírók visszahívást kérnek, és a párosnak újra csatáznia kell egymással. **A visszahívás után (azaz a második csata után) a bírók mindenképpen döntést hoznak a pilóták két csatában nyújtott összteljesítménye alapján.** A tsuiso csatában a versenyzők értékelése nem egy „abszolút skálán”, hanem egymáshoz viszonyítva történik. A csaták során az érintési pontokat "apex" bójákkal nem jelölik. **A csatát követő eredményhirdetés során a pontozóbírók csak a továbbjutó illetve a kieső pilóta nevét közlik, a pontszámokat nem.**

11.2.1 Az elől haladó feladata

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

11.2.2 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.

11.2.3 Levonás

Levonás jár a nem egyenletes driftért, alulkormányzásért, eltávolodásért, a kisebb szögben, vagy rosszabb íven történő driftelésért. Szintén pontot veszít az a versenyző, aki a pontozott szakaszon belül a driftet később kezdi meg és/vagy hamarabb fejezi be, mint a másik. Ezen kívül levonás jár még a pálya szélét és a kanyaríveket jelző bóják feldöntéséért. Az értékelést még befolyásolják a továbbiakban részletezett manőverek.

11.2.4 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.

11.2.5 Megforgás

Az egyik autó megforgása esetén automatikusan a másik autó pilótája nyeri a kört. Abban az esetben, ha az elől haladó forog meg, a követő pilótának elsősorban a baleset elkerülésére kell törekednie, a driftet abbahagyhatja, hogy a megforgott autó előzését biztonságosan végrehajthassa. Ezt követően már nem kötelező driftelnie, de ha megteszi és közben megforog, az eredmény 0:0 lesz! Megengedett a hátul haladó autó megforgása, ha szükséges az ütközés elkerüléséhez. Fordított esetben, ha a hátul haladó autó forog meg, akkor az elől haladó pilótának folytatnia kell a driftet végig a pálya pontozott szakaszán. Abban az esetben, ha eközben ő is megforog, a kör eredménye szintén 0:0 lesz. Amennyiben a pilóták mindkét körükben 0-0 teljesítenek mindketten kiesnek a versenyből.

11.2.6 Előzés

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

11.2.7 Ütközés

A csata során előfordulhat, hogy a két autó egymáshoz ér. Amennyiben ez nem befolyásolja a csatát (az autók mozgását), és mindkét versenyző folytatni tudja a párbajt (a sportszerű magatartás hiánya itt is befolyásolhatja az értékelést!), akkor az ütközésért felelős versenyző (*) az ütközés mértékének megfelelően pontlevonással büntethető. Amennyiben az ütközés súlyosabb, vagy gondatlanságból, esetleg szándékosan történt, úgy az okozó versenyző 17.1-17.3 szerinti pontlevonással sújtható.

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

11.2.8 Szándékos akadályozás

A tsuiso csatákban előtérbe lép az egymáshoz képest történő helyezkedés. Az elől haladó pilótának nem kötelező figyelnie a követő helyezkedését. Ennek ellenére bármilyen manőver, amit a bírók úgy ítélnek meg, hogy a követő szándékos akadályozására irányult, azt az elől haladó versenyző hibájának számítják. Ilyenek

lehetnek az indokolatlan lassan haladás, túlfékezés ill. indokolatlan "ballábfék" használat, vagy a belső ívet lezáró, szűk helyezkedés, stb. 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.

12. TEAM DRIFT SHOW

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

12.1 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**.

12.1.1 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.

12.1.2 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.

Nyomatékosan felhívjuk a versenyzők figyelmét, hogy csak felkészült, és komoly gyakorlattal rendelkező pilóták vállalják a show-t.

13. TECHNIKAI ÓVÁS

Technikai vagy adminisztratív kifogás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező versenyző, vagy annak meghatalmazottja óvást nyújthat be a Versenyigazgatónál, akadályoztatása esetén bármely másik Tisztségviselőnél. **Nem nyújthat be óvást az a versenyző, illetve meghatalmazottja, aki nem vett részt az eligazításon!** Az óvás benyújtásával, az óvó az összes ide vonatkozó rendelkezést magára nézve kötelező érvényűnek ismeri el. Az óvási szándékot a szabálytalanság észlelése után haladéktalanul, de legfeljebb 30 percen belül jelezni kell, a Versenyigazgatónak. Az óvást kizárólag írásban lehet benyújtani. Az óvás díját az MNASZ Díjtételek tartalmazza, mely a verseny rendezőjét illeti. Az óvásnak tartalmaznia kell az óvást benyújtó személyes adatait, az érintett versenyző nevét, a versenyautó típusát és rajtszámát, valamint a kifogás rövid leírását. Az óvott fél autóját elkülönített parkolóba kell helyezni, és azon a vizsgálat lezárásáig semmilyen módosítás nem végezhető. A vizsgálat során minden érintett felet, és azok esetleges tanúit is meg kell hallgatni. Amennyiben bebizonyosodik az óvás tárgyát képező szabálytalanság megléte, az óvó fél visszakapja az óvás díját. Ha az óvást alaptalannak ítélik meg, vagy ha annak benyújtása után azt visszavonják, a befizetett óvási díj, vagy annak egy része sem fizethető vissza. Ha az óvást részben megalapozottnak ítélik, az óvási díj részben visszafizethető. Ha kiderül, hogy az óvást benyújtó rosszhiszeműen járt el, akkor az óvás díja nem fizethető vissza. Sikeres óvás esetén a versenyző kizárásra kerül. Az óvás elbírálását a Felügyelő(k) végzi(k). Minden óvás csak egy adott kifogást tartalmazhat. Több kifogás esetén vagy több versenyzőt érintő kifogás esetén több óvást kell benyújtani. **Bírói döntés, pontszám illetve pontlevonás ellen óvás nincs!**

14. BAJNOKI PONTSZÁMOK

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

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| • 1. helyezett: 40 pont | • 12. helyezett: 25 pont | • 23. helyezett: 14 pont |
| • 2. helyezett: 38 pont | • 13. helyezett: 24 pont | • 24. helyezett: 13 pont |
| • 3. helyezett: 36 pont | • 14. helyezett: 23 pont | • 25. helyezett: 12 pont |
| • 4. helyezett: 34 pont | • 15. helyezett: 22 pont | • 26. helyezett: 11 pont |
| • 5. helyezett: 32 pont | • 16. helyezett: 21 pont | • 27. helyezett: 10 pont |
| • 6. helyezett: 31 pont | • 17. helyezett: 20 pont | • 28. helyezett: 9 pont |
| • 7. helyezett: 30 pont | • 18. helyezett: 19 pont | • 29. helyezett: 8 pont |
| • 8. helyezett: 29 pont | • 19. helyezett: 18 pont | • 30. helyezett: 7 pont |
| • 9. helyezett: 28 pont | • 20. helyezett: 17 pont | • 31. helyezett: 6 pont |
| • 10. helyezett: 27 pont | • 21. helyezett: 16 pont | • 32. helyezett: 5 pont |
| • 11. helyezett: 26 pont | • 22. helyezett: 15 pont | |

Amennyiben a PRO vagy PRO2 kategóriában a regisztrált versenyzők száma négy vagy annál kevesebb, akkor a bajnoki pontok felét kapják a versenyzők. A fordulónként összegyűjtött pontszámának összege adja meg a versenyzők éves

bajnokságban elért összesített pontszámát. Értелеmszerűen, a legtöbb pontot összegyűjtő versenyző 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 helyezetten kötelezően díjazni kell, ennek részleteiről a szervező adhat bővebb felvilágosítást.

14.1 Holtverseny a bajnokságban:

A bajnokság végeredményének meghatározásakor a legtöbb pontot szerzett versenyző nyeri el a **Drift Bajnok** címet. Az azonos pontszámot szerzett versenyzők között a holtverseny eldöntése a bajnokságban szerzett nagyobb számú értékesebb helyezés alapján történik. Amennyiben ez is egyezőséget mutat, úgy a korábban szerzett értékesebb helyezések döntenek el a sorrendet.

14.2 Csapat pontszámok:

A nevezett csapat pontszáma a két csapattag elért pontszámának összege. Amennyiben valamelyik versenyző elért pontszáma 0, tehát 33. vagy annál rosszabb helyen végzett, technikai hiba miatt kiesett, vagy a versenyből kizárták, úgy a csapat pontjuk is 0. Tehát a csapat összesített pontszámához mindkét versenyzőnek hozzá kell járulnia, máskülönben a csapat pontszáma, csak az egyik versenyző teljesítményét tükrözné. A csapatok rangsorolása a fent leírt egyéni sorba rendezéssel megegyező módon történik.

15. DRIFT TAXI, ÉLMÉNYAUTÓZÁS:

A rendező döntése és jóváhagyása esetén a verseny szüneteiben, lehetőség van a versenyautókba utasként beülve, személyesen is megtapasztalni a drift autózás élményvilágát. Drift taxizást a rendező által előzetesen kijelölt, és a Top 8-ba jutott tapasztalt PRO és PRO2 licenc-el rendelkező pilóták végezhetnek. (Kvalifikáció előtt az előző forduló első négy helyezettjei!) A rendező külön engedélyével lehetőség biztosítható olyan igazolható drift versenyzői múlttal rendelkező pilóták részére is, akik az aktuális versenyen nem indultak, vagy nem jutottak be a Top 8-ba. A Drift taxi ideje alatt, csak az utast szállító autók hajthatnak a pályára. Ezen idő alatt nem lehetséges az utas nélküli edzőkör, vagy az autók tesztelése. A Drift taxi-t teljesítő versenyző utas nélkül kell, hogy a Rajt előkészítőhöz hajtson, ahol a rendező által megbízott személyzet gondoskodik az utas szakszerű beültetéséről, a biztonsági öv becsatolásáról, valamint a bukósisak megfelelő viseléséről. A versenyző minden esetben ellenőrizze utasa bukósisak és biztonsági öv használatát, és szükség esetén azonnal korrigálja az esetleges rendellenességet! **Drift taxizás csak és kizárólag bukócsővel, homológ vagy lejárt homológ, versenyüléssel és versenyövvvel ellátott autóval, valamint pilóta és utas által is viselt homolog vagy lejárt homolog verseny overálban, és bukósisakban lehetséges!** (Isd. „Bukóketrec („Bukócső”)” részénél)

16. RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE:

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

17. BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS:

A fenti szabályok (összességében: Szabályzat) be nem tartása büntetést von maga után! Ennek módjáról és mértékéről, az adott verseny Felügyelője dönt, mely a figyelmeztetéstől kezdve, a pontlevonáson át, a kizárásig terjedhet. Amennyiben szándékosan, vagy gondatlanságból, a vétkesnek felróható módon, keletkezett anyagi kár, akkor annak okozójától kártérítés követelhető. **A résztvevők minden harmadik személynek a szabályzat be nem tartása miatt okozott bármilyen káresemény kapcsán, tárgyi vagy személyi sérülés esetén, amelyekért együttesen vagy külön-külön felelősek, felmentik a szervezőt és a rendezőt, a rendezvény hivatalos tisztségviselőit, azok alkalmazottait, valamint képviselőit mindennemű felelősség alól. A szervező és a rendező semmilyen felelősséget nem vállal a rendezvény területén őrizetlenül hagyott felszerelésekért és tárgyakért.**

17.1 Pontlevonás 5 pont:

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

17.2 Pontlevonás 10 pont:

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

17.3 Pontlevonás 15 pont:

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

17.4 Halmozott pontlevonások szankciója:

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

18. 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!

19. IMIDZS ÉS JÓ HÍRNÉV:

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

20. EGYÉB INFORMÁCIÓK:

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

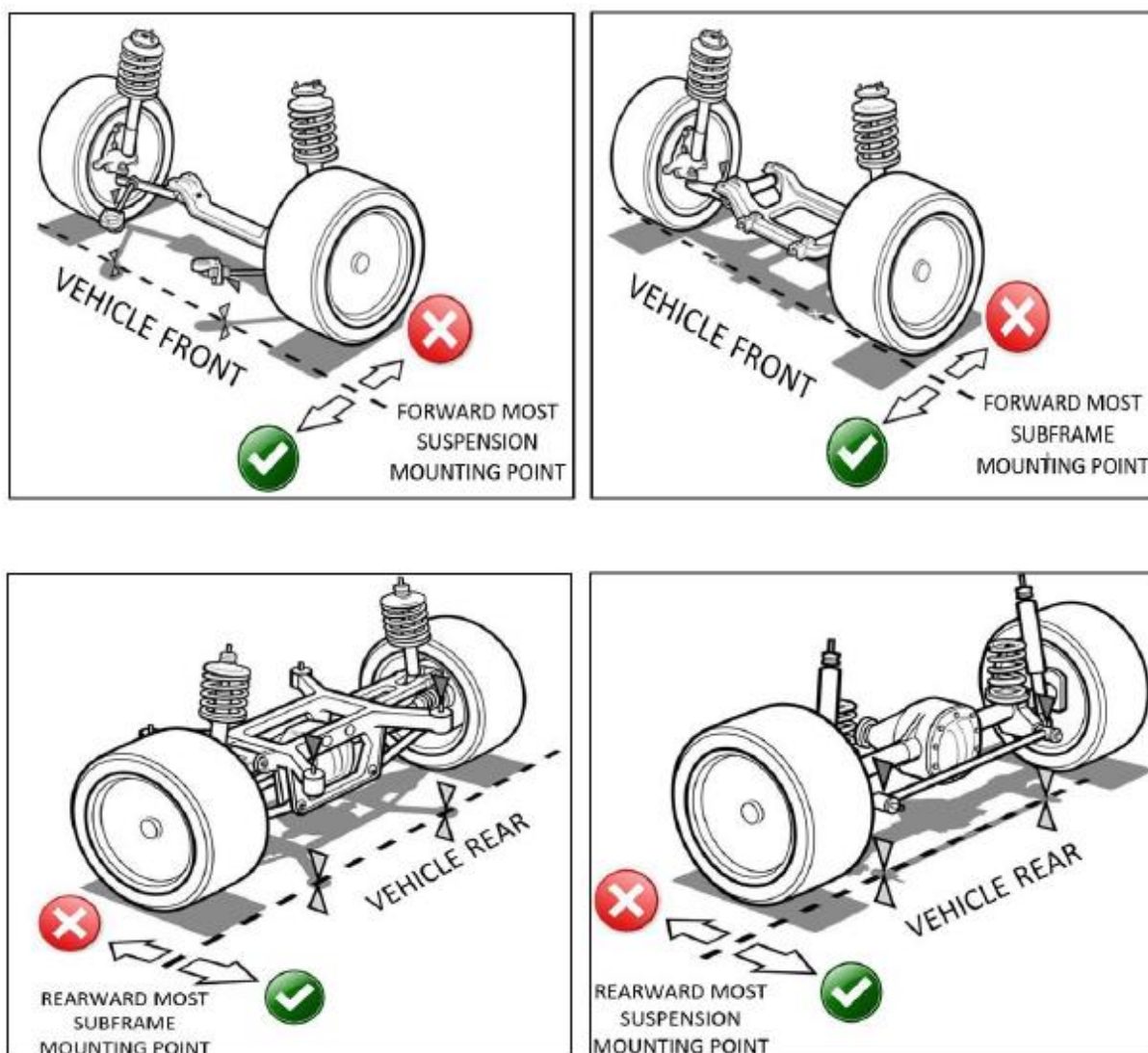
21. IMPRESSZUM:

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

22. Technikai szabályok

22.1 Karosszéria:

Az autónak alapvetően jó műszaki és esztétikai állapotban, a fő teherviselő elemeknek korróziómentesnek és látható hibától mentesnek kell lennie. Egységes, sorozatgyártott, homológ karosszériával kell rendelkeznie. (min. 2500 szériagyártott darab!) Cabrio karosszéria használata esetén, **kötelező** a minősített hegesztő által készített tanúsítvánnyal (műbizonylat) rendelkező, homológ bukóketrec beépítése. Ennek hiányában az autó nem indulhat a versenyen. **Csővázas karosszéria nem megengedett!** A gyári karosszéria teherviselő elemei az első és hátsó tornyok között nem módosíthatók, kizárólag az első futómű legelső bekötési pontja előtt, és a hátsó futómű leghátsó bekötési pontja után.



A 2020 évben vagy korábban regisztrált versenyautók további karosszéria átalakítások mellőzése esetén továbbra is részt vehetnek az OB futamain. A 2022.01.01. után regisztrált PRO kategóriájú versenyautók karosszéria átalakításainak meg kell felelni a 2020.03.06-án jóváhagyott **FIA J DC1** dokumentumban leírtaknak. (5. számú melléklet, **FIA Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles**).

Az autóról komplett karosszéria elem nem hiányozhat kivéve a külső műanyag dekorációs és/vagy légterelő elemek. (pl.: spoiler, szárny, stb) A motorháztető, valamint az első, és hátsó lökhárítók a rendező **külön engedélyével**, ideiglenesen eltávolíthatók. Műanyag és carbon 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 (kaszt) semmilyen alkatrész nem nyúlhat túl!

22.2 Motor, erőátvitel, hajtáslánc:

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

22.3 Üzemanyag rendszer:

Javasolt a széria üzemanyagtartály és tartozékainak használata. Ezek módosítása megengedett, de a széria üzemanyag tartály kizárólag az eredeti beépítési helyén alkalmazható. Módosítás esetén különös körültekintéssel és szakmai alapossággal kell eljárni, az átalakításokat pedig FIA által elfogadott módon kell elvégezni, úgy hogy a teljes üzemanyag rendszer az eredeti rendeltetését és funkcióját a gyárhoz képest ugyanolyan, vagy magasabb szinten lássa el. Amennyiben az üzemanyagtartály nem a gyári helyére kerül, akkor csak a csomagtartóba szerelhető, **minimum 30cm-re a karosszéria határoló elemeitől!** 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. Módosítás esetén 2022.01.01-től az **FIA J függelék 253.3 pont** szerinti homolog rendszer kerüljön beépítésre, ide értve a csöveket, csatlakozókat, tartályokat, szelepeket, pumpákat.

22.4 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 102dB-t.) A rendszer szabadon

választható, és módosítható a következő megkötésekkel. Egyetlen eleme sem lehet részben vagy egészben az utastérben vagy a csomagtérben. Hátsó és oldalsó végződés megengedett, de ennek minden esetben az első kerekek vonala mögött kell elhelyezkednie, és min. 2cm-el túl kell lógnia a karosszéria vonalán. Side-pipe, nem megengedett, tehát a kipufogórendszer csövezése nem futhat a küszöb alatt, annak legalább 30cm-el beljebb kell lennie, a küszöb külső vonalától. A megengedett zajszint határ 102dB. A mérést „lassú” állásban, 45 fokos szögben, a kipufogónyílástól 50cm-re, 4500 1/min motorfordulatszámra kell elvégezni. Amennyiben az adott helyszínre zajkorlátozás érvényes, úgy a verseny rendezője, alacsonyabb zajszint határt is meghatározhat. A kipufogó rendszer gépátvétel után történő szándékos módosítása a **17.3 szerinti pontlevonással jár!**

22.5 Hűtő rendszer:

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 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 versenyző figyelmeztetésben részesül és nem hajthat fel a pályára, második alkalommal kizárható a versenyből! Az autó felkészítése során kapjon különös figyelmet, hogy az üzemeltetéshez szükséges folyadékok ne kerülhessenek ki a tartályaikból!

22.6 Szélvédők és ablakok:

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

22.7 Ülések és biztonsági övek:

Homológ, vagy lejárt homolog versenyülés használata a PRO és PRO2 kategóriában kötelező, a Street kategóriában javasolt. A Street kategóriában a széria ülés elfogadott, kicserélése esetén a beszerelt üléssel szembeni elvárás hogy homolog vagy lejárt homolog legyen. A versenyülés fémvázas vagy műanyag- illetve carbon-héjú lehet, és fejtámlával kell rendelkeznie. A versenyülést min. 4 ponton kell rögzíteni a karosszériához, legalább 8mm átmérőjű 8.8 anyagminőségű csavarokkal.

Versenyülés használata esetén kötelező a min. 4 pontos verseny öv használata. (részleteket lásd lent.)

Homológ vagy lejárt homológ, min. 2" széles 4 pontos biztonsági verseny öv használata a PRO és PRO2. kategóriában kötelező, a Street kategóriában javasolt. (5 vagy 6 pontos ajánlott). A Street kategóriában használt biztonsági övvel szembeni minimum elvárás hogy széria tartozék legyen, amennyiben a gyári szerelésű biztonsági övet lecserélik, úgy homolog vagy lejárt homolog legyen. Gyárilag szerelt ülés használata esetén kötelező a gyári szerelésű biztonsági öv használata. A versenyülés és a versenyöv rögzítése különböző pontokon történjen. A versenyöv mindegyik rögzítési pontját külön-külön kell a karosszériához vagy a bukócsőhöz rögzíteni. A beszerelésnek szakszerűnek, a rögzítési pontoknak megfelelően erősnek, a beszerelt eszközöknek pedig szerkezetileg épnek, működésüknek pedig hibátlannak kell lenniük. Fej és nyakvédő rendszer (HANS) használata javasolt.

Az ülések és övek rögzítésének elvart irányelvei a **FIA J függelékének 253.** 6-os és 16-os pontjában található!

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

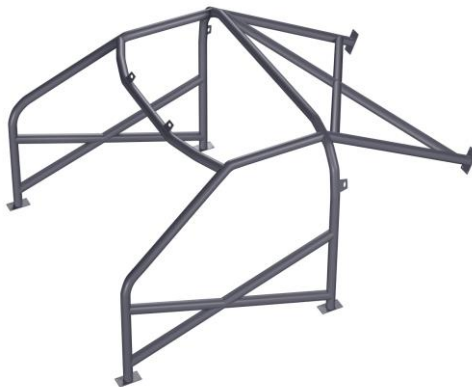
22.8Bukóketrec („Bukócső”):

Olyan csőszerkezet, amely az utastéren belül a karosszériához közel van beépítve, és amelynek feladata, ütközés vagy borulás esetén a karosszéria deformációjának csökkentése. Használata a PRO és PRO2 kategóriában kötelező, Street kategóriákban javasolt. Street kategóriában módosítás nélküli széria karosszéria használata esetén nem kötelező. Bukócsővel szerelt autókban minden esetben kötelező a versenyülés és a versenyöv használata. (Isd.: Ülések és biztonsági övek) A bukócsővek elemeinek egy darabból kell állniuk. Szilárdnak kell lenniük, egyenetlenségek, repedések nélkül. Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lennie. A csövek csatlakozási pontjainál, az anyagot, teljes átolvasás mellett, a teljes területén körbe kell hegesztetni. Kizárólag védőgázos hegesztési eljárás alkalmazható. Ha a karosszéria nem acélból készült, tilos bármilyen hegesztés a bukócső és a karosszéria között, a rögzítést ebben az esetben csavarozással kell megoldani. Csavarozott konstrukciók esetén minden rögzítési ponton minimum 3db 10mm átmérőjű 8.8 anyagminőségű csavarral kell a rögzítő lemezt (csőtalp) a karosszériához rögzíteni. A bukócső vizsgálatakor, ideértve az anyagválasztást, a megmunkálást – különös tekintettel a hegesztési varratok minőségét – a beépítés pontosságát, a csőszerkezet térbeli felépítését és elhelyezkedését, alapvetően (WMSC) 2020.03.06.-án jóváhagyott **FIA Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles** 10. cikkelye és pontjai rendelkezéseit tartjuk irányadónak, mely letölthető a www.fia.com illetve a www.drifting.hu oldalakról.

2022.01.01-től PRO kategóriában javasolt az MNASZ Bukócső tanúsítvány megszerzése, mely az igénylés beadását követően, egy műszaki ellenőrzés során

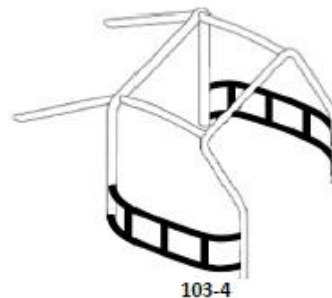
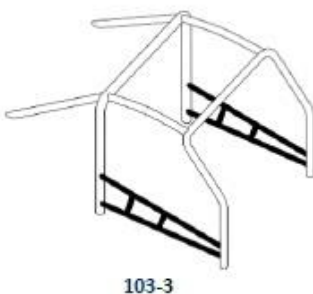
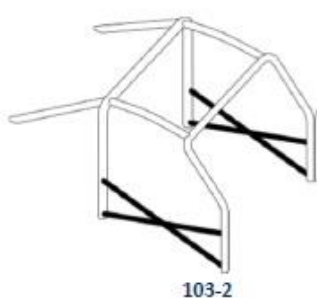
történik. A dokumentum letölthető a www.mnasz.hu illetve a www.drifting.hu oldalakról.

A szükséges merevség és védelem elérése érdekében a bukócső térbeli szerkezetével szembeni **minimális** elvárást a következő ábra szemlélteti:



1. ábra: 6 pontos, „3X-es” bukócső

Az oldalvédelem fokozása érdekében a következő Ajtórúd elrendezések is megengedettek:



2. ábra: Ajtórúd elrendezések

22.9 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 hibátlanoknak kell lenniük. Ezen alkatrészek hibás vagy nem megfelelő működése közvetlen balesetforrást jelent, ezért átalakításuk során különös gondossággal kell eljárni! Módosítás után is teljesen üzembiztosnak, és verseny körülmények között is abszolút**

megbízhatónak kell lenniük! Az átalakításhoz csak „E” jelölésű alkatrészek használhatók.

22.10 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 abroncs kizárólag a rendező engedélyével használható.** (A rendező a Technikai Ellenőr bevonásával a rendelkezésre álló engedélyek és tanúsítványok alapján dönt.) Az utcai gumiabroncsok ellenőrzése a következők alapján történik: E-jel és DOT szám megléte, valamint 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.

A megengedett keréktárcsa átmérő: **14” - 19”**

A megengedett abroncs szélesség:

STREET kategóriában: **0 - 225mm**

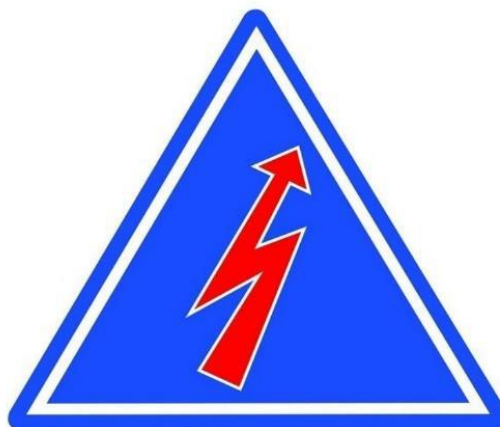
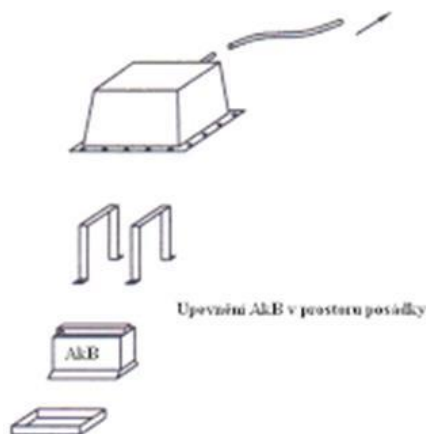
PRO2 kategóriában: **0 - 235mm**

PRO kategóriában: **235 - 285mm**

22.11 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 és PRO2 kategóriában kötelező, a Street kategóriában javasolt! A belső áramtalanító kapcsoló olyan helyre kerüljön, hogy a versenyző a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. (Javasolt a műszerfalon vagy a középső konzolon, elhelyezni.) A külső áramtalanító kapcsoló az első szélvédő jobb vagy bal alsó sarkához kerüljön,

olyan módon, hogy az acél huzal a karosszérián át, kerüljön kivezetésre, és megfelelően stabilan legyen rögzítve. Jól látható módon, az autó alapszínétől elütő színnel legyen jelölve! (kék alapon piros villám) A külső áramtalanító kapcsoló működtetheti a belső kapcsolót, vagy egy attól független, önálló áramtalanító rendszert is! **Az áramtalanító akkor elfogadható, ha leválasztja az akkumulátort az autó elektromos hálózatról, leállítja az autó motorját és az üzemanyag szivattyúját is!**



22.12 Tűzoltó készülék:

Minden autóban kötelező legalább 1db, min. 2kg töltőszúlyú, működőképes, érvényes ellenőrzést igazoló címkével ellátott, kézi tűzoltó készülék. Ezt úgy kell elhelyezni, hogy a versenyző a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. Gondoskodni kell a megfelelően stabil rögzítéséről, de olyan módon, hogy a tűzoltó készüléket a versenyző egyik kezének használatával is magához tudja venni. (pl.: „békazár”) A kézi tűzoltó készülékekre vonatkozó szabályozását a **FIA J 253.7.3** pontja tartalmazza. Beépített automata tűzoltó rendszer javasolt, lásd **FIA J 253.7.2** pontja. **Tűzoltó készülék hiányában az autó nem kerül átvételre, illetve a nélkül nem hajthat a pályára! A tűzoltó készülék technikai átvételt követő eltávolítása kizárást von maga után!**

22.13 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!) Javasolt a homolog vagy lejárt homolog sisakok használata. PRO kategóriában kötelező az arcot teljesen lefedő, zárt sisak használata. A bukósisakot használat során megfelelően rögzíteni kell (becsatolás) Utast csak a jelen szabályzat 15. pontjában rögzített feltételek szerint lehet az autóba ültetni. **Az utas helyes, rendeltetésszerű bukósisak, és biztonsági öv használatáért a versenyző felel!** A versenyző addig ne induljon el az autóval, illetve azonnal álljon meg, ha utasa nem, vagy nem megfelelően, használja a bukósisakot vagy a biztonsági övet! **A fenti szabályok betartását kiemelten ellenőrzik, be nem tartásuk azonnali kizárást von maga után!**

22.14 Ruházat:

Mindegyik kategóriában (PRO, PRO2, Street) kötelező a homológ vagy a rendeltetésnek megfelelő lejárt homológ tűzálló overall használata. **Nem megfelelő az úgynevezett „gokart ruhák,, használata.** Street kategóriában az első regisztráció alkalmával a tűzálló overall helyett megengedett a teljesen zárt ruházat, és a magas szárú bőr cipő használata. PRO kategóriában kötelező a homológ vagy lejárt homológ tűzálló kesztyű, és cipő használata, PRO2 és Street kategóriában javasolt, ennek hiányában minimum elvárás a magasszárú bőr cipő használata. Kerülendő a laza, bő ruházat, mely beakadhat, vagy egyéb módon korlátozhatja viselője mozgását. A viselt ruházat ne legyen olajos vagy más módon erősen szennyezett. Kerülendő a nylon és műszálas anyagok viselése, helyettük javasolt a tűzálló ruházat használata. (alsóruházat is!)

23. MELLÉKLETEK:

23.1 Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak

A licence díjtételeit az MNASZ aktuális díjtáblázata tartalmazza.

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

A csapat nevezési díját az adott versenykiírás tartalmazza.

Fenti információk megtalálhatók a www.drifting.hu és a www.mnasz.hu oldalakon.

23.2 Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete

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

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

A PRO licence megszerzésének menete:

- A PRO vizsga napján, a regisztráció során le kell adnia a kitöltött Licence igénylő lapot, és igazolni kell a befizetett licence díjat.
- A PRO vizsga szerzés menete megegyezik, a már ismert kvalifikációs futaméval, amikor is **két pontozott kört kell teljesíteni** a kijelölt pályán, egy három fős bírói testület előtt. A két vizsga kör a szervező döntése alapján az érintett pilóta tájékoztatását követően az edzés során is teljesíthető.
- A PRO vizsga alkalmával pontozási kritériumként a versenyeken használt pontozási rendszer változatlan formában kerül alkalmazásra.
- A PRO licence megszerzéséhez, **mind a két kört, külön-külön minimum 60%-osan** kell teljesíteni.
- A PRO vizsga teljesítésére, egy versenyző, egy rendezvényen belül 2 kísérletet tehet.
- A PRO licence megszerzése után, a versenyző **CSAK** akkor indulhat a PRO kategóriájú versenyen, ha a versenyautója rendelkezik az aktuális Szabályzatban leírt biztonsági felszerelésekkel.
- PRO licenccel rendelkező versenyző nem indulhat Street kategóriájú versenyen!

23.3 Hármas számú melléklet: Kötelező matricák

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

Kötelező matricák:

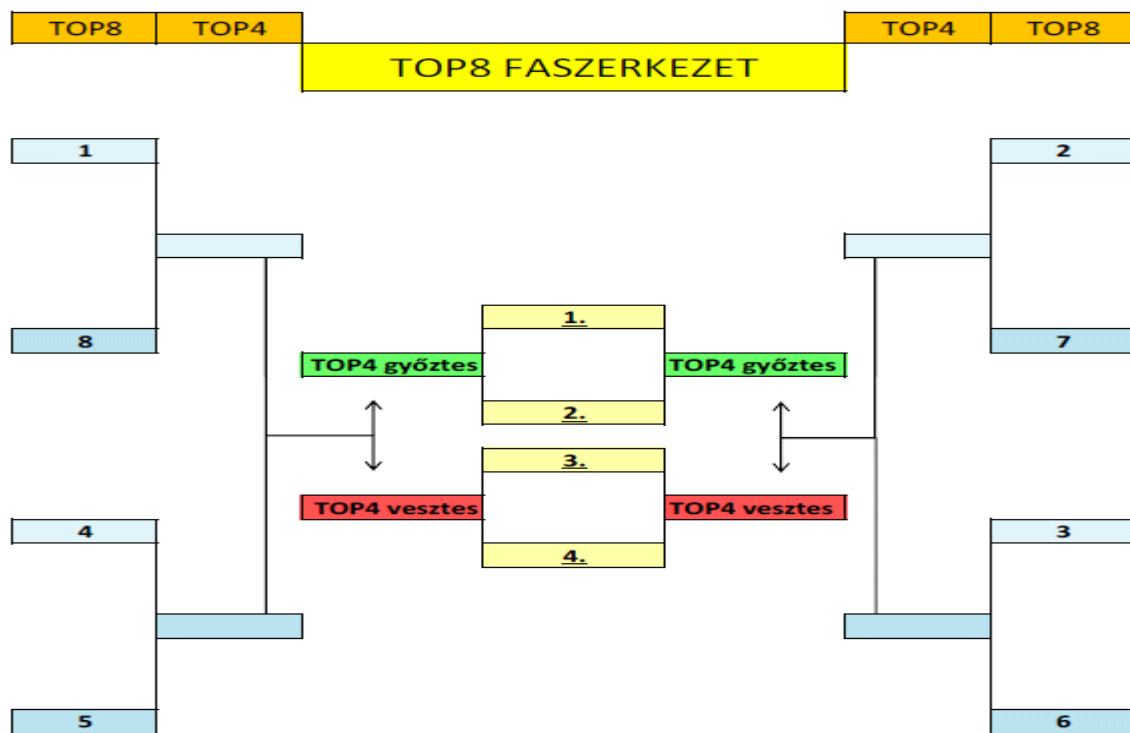
- **RAJTSZÁM:** versenyző előző évi eredménye, vagy vizsgája alapján kiosztva.
Elhelyezése: a gépkocsi mindkét oldalán az első ajtók első harmadába, megközelítőleg az ajtó középvonalára, vagy attól kissé felfelé helyezendő!
(külön engedéllyel az oldalsó hátsó ablakokra, vagy az első sárvédőkre)
- **SZÉLVÉDŐCSÍK:**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

Kötelező matricák pótlása:

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

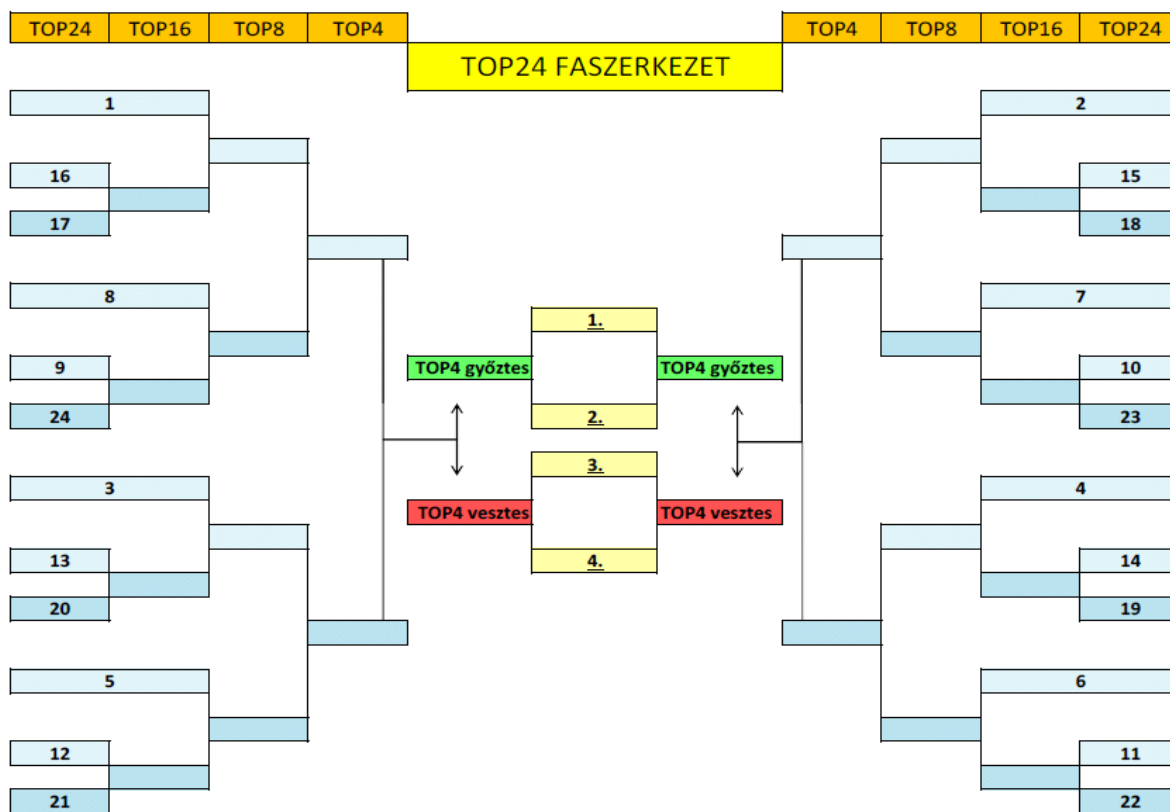
23.4 Négyes számú melléklet: Faszervezet

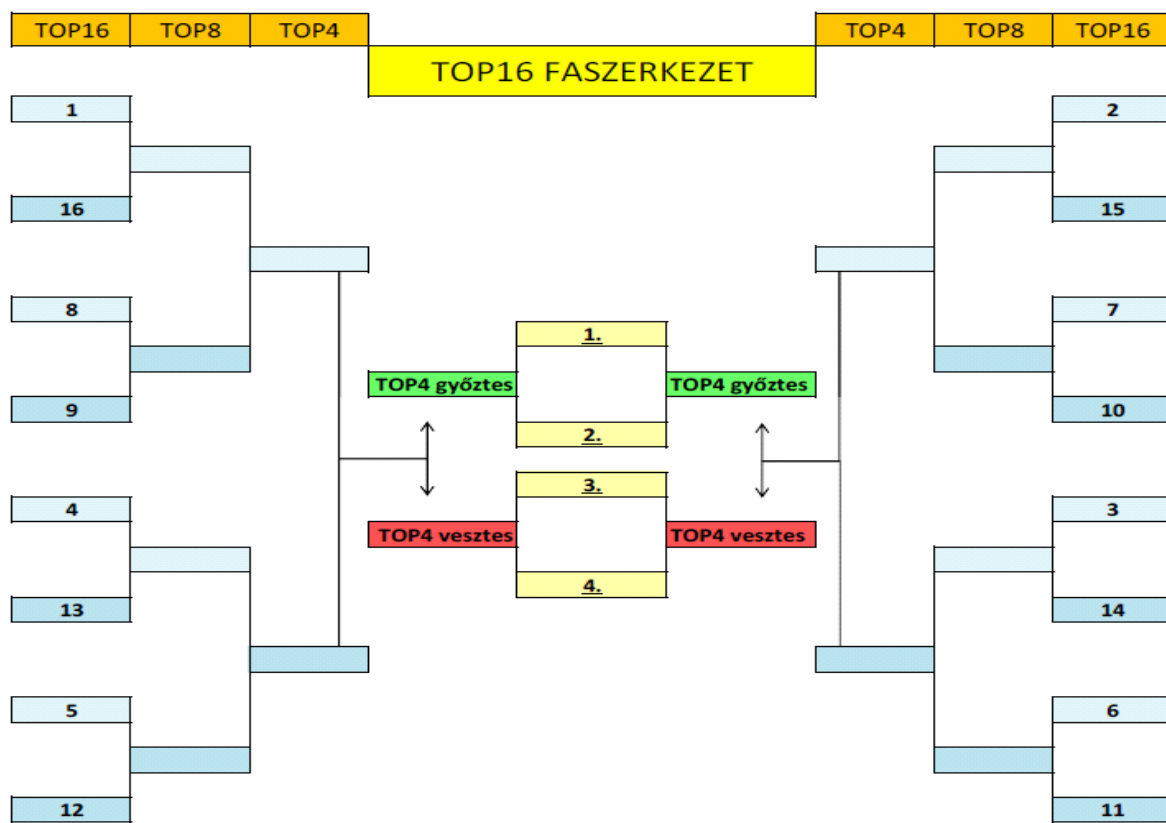
23.4.1 KO rendszer faszerkezet



TOP 8 Faszervezet

23.4.2 Tsuiso rendszer faszerkezetei





TOP 16 Faszerkezet

23.5 Ötös számú melléklet:

FIA Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles.



FIA
specific_regulations

23.6 Hatos számú melléklet:

MNASZ Bukócső tanúsítvány



MNASZ
bukocsotanusitvany