

GOKART ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2010 évi ALAPKIÍRÁSA



Készítette: a Gokart Munkabizottág
Jóváhagyta: az MNASZ Intéző Bizottsága
Kiadja: az MNASZ Titkárság

Tartalomjegyzék

1 A MAGYARORSZÁGI GOKARTVERSENYEK ÁLTALÁNOS FELTÉTELEI	7
1.1 A versenyeken alkalmazandó szabályok	7
1.2 Gokart sport szervezetei	7
1.3 Hivatalos személyek	7
1.4 Hivatalos személyek jogai és kötelességei	8
1.4.1 Sportfelügyelők (Felügyelő Testület - FT)	8
1.4.2 Versenyigazgató	8
1.4.3 Versenyvezető (indítóbíró)	8
1.5 Általános részvételi feltételek	9
1.6 Média és vagyoni értékű jogok	9
1.7 Rendező által előírt reklám	9
1.8 Tiltott versenyek	9
2 VERSENY KIÍRÁS	9
2.1 Versenykiírás tartalma	10
3 LICENCEK	10
3.1 Versenyzői igazolvány (licenc)	10
3.2 Nevezői licenc	10
3.3 Rendezői licenc	11
3.4 Egyéb előírások	11
3.5 Versenyzői napi licenc	11
3.6 Nemzetközi minősítésű licenc	12
3.6.1 „INT. A” licenc	12
3.6.2 „INT. B” licenc	12
3.6.3 „INT. C” licenc	13
3.6.4 „INT. C” Junior licenc	13
3.7 Nemzeti licenc	13
3.7.1 „NAT. C” Senior licenc	13
3.7.2 „NAT. C” Junior licenc	13
3.7.3 „Gyermek” (UGO a díjtáblázatban) licenc	14
Fentiekén kívül, kérelemre, a GB egyedi elbírálása alapján is kiadható licenc.	14
4 PÁLYAELOÍRÁSOK	14
4.1 Általános Biztonsági Szabályok	14
4.2 Edzés	15
4.3 Parc Fermé	15
4.4 Pályára történő belépés	16
4.5 Környezetre vonatkozó előírások	16
4.6 Pálya licenc	16
4.7 Technikai és biztonsági feltételek	16
4.8 Beléptető rendszer	17
5 NEVEZÉS	17
5.1 Egyéni nevezés	17
5.2 Nevezési díj	17
6 ADMINISZTRATÍV ÉS TECHNIKAI ÁTVÉTEL	17
6.1 Lebonyolítás rendje	17
6.2 Adminisztratív átvétel alkalmával ellenőrizendő dokumentumok:	17
6.3 Technikai Gépátvétel, Technikai és Adminisztratív Ellenőrzések	18
6.4 Technikai ellenőrzés a futamok előtt és után	19
7 VERSENYFUTAMOK, SZABAD, ÉS MÉRT EDZÉSEK	19
7.1 Részvételi feltételek	19
7.2 Kötelező szabadedzés	19
7.3 Időmérés (mért edzés)	19
7.4 Mérlegelés	19
7.5 Zajellenőrzés	20
7.6 Versenyzői eligazítás	20
7.7 Utasítások és versenyzők tájékoztatása	20
7.8 Versenyfutamok	20
7.8.1 Futamok összevonása	20
7.8.2 Reményfutamok	21
7.8.3 A versenyek rajt rendje	21
7.8.4 Rajtpozíció	21
7.8.5 Általános rajtszabályok	22
7.8.6 Gördülő rajt	22
7.8.7 Állórajt	23
7.8.8 Rajt lebonyolítása	23
7.8.9 Cél	23
7.9 Incidensek	24
8 ZÁSZLÓJELZÉSEK	24

9 VERSENY VAGY EDZÉS LEÁLLÍTÁSA.....	25
10 DOKUMENTUMOK, HATÁRIDŐK.....	26
11 VERSENYZŐKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK	26
12 BÜNTETÉSEK	26
12.1 Általános szabályok	26
12.2 Szakági büntetések alkalmazása	27
12.3 Verseny rendezőire kiszabható büntetések	28
12.4 Versenyzőkre kiszabható büntetések	28
13 ÓVÁSOK, FELLEBBEZÉSEK.....	28
13.1 Óvások rendje	28
13.2 Technikai óvás speciális szabályai	28
13.3 Fellebbezés,	29
13.4 Óvási díjak	29
14 ÚJ GÉPOSZTÁLY LÉTREHOZÁSA	29
15 VÁLOGATOTT SPORTOLÓK	29
15.1 A válogatott versenyzők kijelölése	29
15.2 A válogatott versenyzők 2011-ben	29
16 CIK KARTING ACADEMY TRÓFEA ÉS CIK U18-AS VILÁGBAJNOKSÁG	30
1 A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG 2010. ÉVI GOKART BAJNOKSÁGÁNAK, ÉS KUPÁINAK SPECIÁLIS SZABÁLYAI.....	31
1.1 Versenyek, versenysorozatok definíciói, azok kiírásának alap feltételrendszere (2011-től alkalmazandó):	31
1.1.1 Gokart Országos Bajnokság	31
1.1.2 Gokart Országos Kupasorozatok	31
1.1.3 Teremgokart Országos Bajnokság	31
1.1.4 Amatőr Kupasorozatok	31
1.1.5 Amatőr és meghívásos versenyek	31
1.1.6 Megbízhatósági versenyek	31
1.2 A 2010. évi Gokart Országos Bajnokság kategóriái	31
1.2.1 Felnőtt kategóriák	32
1.2.2 Ifjúsági, utánpótlás kategóriák:	32
1.3 A 2010. évi Gokart Országos Bajnokság kiírása	32
1.3.1 Egyéni versenyek	32
1.3.2 Csapatversenyek	32
1.4 Nevezés	32
1.4.1 A GOB egyéni versenyein nevezhető versenyzők:	32
1.4.2 Csapatversenyre nevezhető versenyzők	33
1.5 A Bajnokság és Kupasorozatok versenyein használható gokartok, felszerelések	33
1.5.1 Versenyzők felszerelése	33
1.5.2 Gokartok	33
1.5.2.1 Általános előírások.....	33
1.5.2.2 Gumiabroncs.....	33
1.5.2.3 Üzemanyag.....	34
1.5.2.4 Üzemanyag mintavétel	34
1.5.2.5 Karosszéria elemek	34
1.5.2.6 Azonosítás és ellenőrzés.....	34
2 GÉPOSZTÁLYOK ÉS AZOK MEGHATÁROZÁSA	35
2.1 Minikart 60+	35
2.2 Easykart 60	36
2.3 125 Mini	38
2.4 125 Junior	39
2.5 125 Senior	39
2.6 125 Open	40
2.7 125 Masters	40
2.8 125 DD2	41
2.9 Super World Formula	41
2.10 KF2 + Intercontinental A (együtt indítva és értékelve).....	42
2.10.1 KF2	42
2.10.2 Intercontinental A	42
2.11 KF3 + Intercontinental A-Junior (együtt indítva és értékelve).....	42
2.11.1 KF3	42
2.11.2 Intercontinental A-Junior	42
2.12 KZ2 + Intercontinental C (együtt indítva és értékelve).....	43
2.12.1 KZ2	43
2.12.2 Intercontinental C	43
3 A FUTAMOK TÁVOLSÁGA	44
3.1 Két egyforma futam esetében.....	44
3.2 Elődöntő-döntő rendszerben.....	44
4 ÉRTÉKELÉS.....	44
4.1 Futamok eredménye	44
4.2 A helyezési pontok meghatározása	45

4.3 Csapatverseny értékelése	46
5 A VERSENYEK DÍJAZÁSA	46
5.1 Egyéni versenyek díjazása	46
6 AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG ÉVES ÉRTÉKELÉSE	46
6.1 Egyéni értékelés	46
6.2 Csapatbajnokság értékelése	47
1 ÁLTALÁNOS ELNEVEZÉSEK ÉS MEGHATÁROZÁSOK	48
1.1 Gokart meghatározása	48
1.2 Adatgyűjtés	48
1.3 Telemetria	48
1.4 Homológizáció	48
1.5 Homológizációs okmány	48
1.6 Homológizációs formanyomtatványok	48
1.7 Mechanikus alkatrészek	49
1.8 Eredeti vagy széria alkatrészek	49
1.9 Kompozit	49
1.10 Maximum	49
1.11 Minimum	49
1.12 Alváz	49
1.12.1 Alvázkeret	49
1.13 Motor	49
1.13.1 Hengerűrtartalom (V)	49
1.13.2 Csatornák	50
1.13.3 Beömlő illetve kiömlőnyílás	50
1.13.4 Fojtószelep	50
1.14 Hűtő	50
1.15 Üzemanyagtartály	50
1.16 Kerék	50
2 ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK	50
2.1 Megfelelőség	50
2.2 Általános előírások alkalmazása	50
2.3 A nevező felelőssége	50
2.4 Módosítások	51
2.5 Alkatrészek, anyagok beszerelése	51
3 GOKART FELÉPÍTÉSE	51
3.1 Általános követelmények	51
4 ALVÁZ	51
4.1 Az alváz alkatrészeinek leírása	51
4.2 Módosítások és azonosítás	52
4.3 Alvázkeret	52
4.3.1 Funkciói	52
4.3.2 Leírása	52
4.3.3 Követelmények	52
4.3.4 Anyaga	52
4.4 Az alváz főbb részei	52
4.4.1 Funkciói	52
4.4.2 Leírás	52
4.4.3 Követelmények	52
4.5 Az alváz kiegészítő alkatrészei	53
4.5.1 Meghatározás	53
4.5.2 A rögzítések	53
4.5.3 Követelmények	54
4.5.4 Méretek és tömegek	54
4.5.4.1 Technikai specifikációk	54
4.5.4.2 Tömeg	54
4.5.4.3 Ballaszt (pótsúly)	54
4.5.5 Lökharító	54
4.5.6 Padlólemez	55
4.5.7 Karosszéria	55
4.5.7.1 Definíció	55
4.5.7.2 Karosszéria	55
4.5.7.3 Karosszéria anyaga	55
4.5.7.4 Oldalpanelek	55
4.5.7.5 Első panel	55
4.5.7.6 Rögzítés	55
4.5.7.7 Rajtszámok	56
4.5.7.9 Első légterelő	56
4.5.7.10 Kivágások	56
5 ERŐÁTVITEL	56
6 HAJTÓLÁNC / HAJTÓSZÍJ / VÉDŐ	56

7 Felfüggesztés	56
8 Fék	56
9 Kormányzás	56
10 Ülések	57
11 Pedálok	57
12 Gázipedál	57
13 Motor	57
13.1 Általános szabályok	57
13.2 Hengerek	58
13.3 Vízűtés	58
13.4 Vízpumpa	58
13.5 Karburátor	58
13.6 Gyújtás	58
14 Szívászájcsökkentő	59
15 Kipufogó	59
16 Üzemanyagtartály	59
17 Üzemanyag	59
17.1 Használandó üzemanyag	59
17.1.1 Az üzemanyag összetétele	59
17.1.2 A kétütemű motoroknál használt keverék	59
17.2 Kenőanyag	59
17.1.3 Kenőanyag karakterisztikák	59
17.2 Levegő	60
18 Kerék: Tárcsa + Gumibroncs	60
18.1 Keréktárcsák	60
18.2 Gumibroncs	60
18.3 Gumibroncs elhasználódási mutatója	60
19 Motor indítás	60
20 Rajtszámok, név, kötelező reklám	60
21 Azonosítás és ellenőrzés	61
22 Időmérő berendezések, és telemetria	62
22.1 Elektronikus időmérés és körszámlálás	62
22.2 Telemetria (kétoldalú kapcsolat)	62
22.3 Adatgyűjtés	62
22.4 Rádió	62
23 Akkumulátor	63
24 Biztonsági előírások	63
24.1 A gokart biztonsága	63
24.2 Biztonsági ruházat	63
Záró rendelkezések	63

I. Fejezet

1 A MAGYARORSZÁGI GOKARTVERSENYEK ÁLTALÁNOS FELTÉTELEI

1.1 A versenyeken alkalmazandó szabályok

Magyar Nemzeti Autósport Szövetség (továbbiakban: MNASZ) szabályai szerint a Magyar Köztársaság területén gokart versenyt megrendezni és lebonyolítani, valamint ilyeneken részt venni, csak az alábbiakban meghatározott szabályok, előírások szerint lehet:

- Nemzetközi Gokart Szabályok (International Karting Regulations) 2010. Általános és Műszaki Szabályok
- FIA Nemzetközi Sportkódex Általános Előírások, H, L, O függelékek
- MNASZ Általános Szabályai 2010.
- Gokart Országos Bajnokság 2010. évi Alapkiírása
- MNASZ által jóváhagyott versenykiírás, a végrehajtási utasítás(ok)
- MNASZ hivatalos közleményeiben közzé tett utasítások.

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

Minden, amit a felsorolt szabályok nem engednek meg, TILOS!

1.2 Gokart sport szervezetei

A gokart sport legfelsőbb nemzetközi szervezete a Nemzetközi Gokart Bizottság (**COMMISSION INTERNATIONAL DE KARTING**) továbbiakban: CIK-FIA, mely az FIA egyik, a gokart sport irányításával, fejlesztésével és sporthatósági jogkörrel felruházott bizottsága. A CIK-FIA feladatát az Nemzetközi Autós Szövetség (Federation Internationale de l' Automobile) továbbiakban FIA szabályai szerint látja el.

A **MAGYAR NEMZETI AUTÓSPORT SZÖVETSÉG** a Magyar Köztársaság területén az ASN (az ország területén a legfelsőbb és kizárólagos sporthatóság) szerepét tölti be.

Magyarország területén a gokart sport felügyeletét és irányítását kizárólag az MNASZ jogosult ellátni. A Szövetség tagjainak jogait és kötelezettségeit az MNASZ Alapszabálya tartalmazza. Az ország területén rendezett bajnokságokon és versenyeken, melyekben gokart indul, a fent említett szervezetek szabályzatai és előírásai kötelező érvényűek. Minden ilyen rendezvényt az MNASZ az adott évre érvényes, hivatalos versenynaptárában tüntet fel és hoz nyilvánosságra.

A gokart sport működtetéséből adódó gyakorlati teendők ellátását az MNASZ Elnöksége vagy Intéző Bizottsága által kinevezett vezető irányításával a szakági bizottság vagy munkabizottság, továbbiakban Gokart Bizottság (GB) végzi.

1.3 Hivatalos személyek

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

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

- a pályaellenőrök.

1.4 Hivatalos személyek jogai és kötelességei

1.4.1 Sportfelügyelők (Felügyelő Testület - FT)

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

Funkciójuk alapján csak az MNASZ Intéző Bizottság felé tartoznak felelősséggel. A felügyelő testületnek a rendezvényt követő 48 órán belül írásos jelentést kell készítenie, melyhez csatolnia kell a verseny hivatalos eredménylistáját, a benyújtott óvásokra, kizárásokra vonatkozó dokumentumokat, a felfüggesztésekre vonatkozó javaslatait, ill. a bejelentett fellebbezéseket is. Ebből a jelentésből, 1 példányt a szakágvezetőnek, 1 példányt a MNASZ Titkárságának is meg kell küldeni.

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

A Felügyelő testületnek jogában áll:

- a büntetések jellegéről dönteni,
- a kiírás egyes rendelkezéseit megváltoztatni (kivételes esetben),
- pénzbüntetéseket kíróni,
- kizárásokat kimondani,
- a helyezések tekintetében változtatásokat végrehajtani,
- versenyzőnek, vagy versenygépnek a részvételét megtiltani,
- elháríthatatlan akadály, vagy biztonsági ok miatt a versenyt elhalasztani,
- a rajt- vagy célvonal helyzetét megváltoztatni.

1.4.2 Versenyigazgató

Felelős: a verseny hivatalos programjának megfelelő, és szabályos lebonyolításáért.

Feladatai:

- A versenypálya területén - a rendezőkkel együttműködve - biztosítja a rendet és a biztonságot.
- Ellenőrzi, hogy valamennyi bíró rendelkezik a tevékenységéhez szükséges minősítéssel és igazolvánnyal.
- Meggyőződik arról, hogy valamennyi versenybíró a helyén van (hiányzás esetén tájékoztatnia kell a sportfelügyelőt).
- Összefogja és irányítja a versenybírók tevékenységét.
- Ellenőrizteti a versenyzőket és a versenygépeket.
- Engedélyezi a futamok indítását.
- Javaslatot tesz a sportfelügyelőnek az esetleges programváltozásokról, jelenti a versenyzők által elkövetett szabálytalanságokat.
- Átveszi az óvásokat, fellebbezéseket és azokat haladéktalanul továbbítja a sportfelügyelőnek.
- Összegyűjti a rendezvény dokumentumait, jegyzőkönyveit.
- A versenyzői eligazítás tartalmáról írásos anyagot készít, amelyet a rendező részére az adminisztrációs átvétel kezdetéig a rendező részére átadja. A rendező a hirdető táblán elhelyezi illetve a nevezők részére a briefing kezdetekor átadja.
- A versenyzői eligazítás írásos anyagát az első FT ülésen átadja a FT vezetőjének.

1.4.3 Versenyvezető (indítóbíró)

Hazai versenyeken a versenyigazgató általános helyettese. Feladatai:

- Eligazítja és felállítja a pályaellenőröket, ellenőrzi felszerelésüket.

- Ellenőrzi a pálya biztonsági és egyéb felszereléseit.
- A versenyigazgatóval együttműködve gondoskodik a rendezvény időrendjének betartásáról.
- A rendezvény időtartama alatt felügyeli a pályán történő eseményeket.
- Elindítja, ill. leinti az edzéseket és a versenyfutamokat.
- Dönt a rajtnál, ill. a futamok során elkövetett szabálytalanságok kérdésében.
- Összegyűjti és továbbítja a pályaellenőrök jelentéseit a versenyigazgató felé.
- Az indítóbíró a rajteljárás időtartama alatt - a rajtjelzés megadásáig - kizárólagosan gyakorolja a versenyigazgató jogait.

A versenyen közreműködő további hivatalos személyek jogaira és kötelességeire vonatkozó és ezen alap kiírásban nem rögzített egyéb szabályokat a Nemzetközi Sportkódex, ill. az MNASZ Sportbírók Általános Működési Kódexe tartalmazza.

(Lásd FIA Nemzetközi Sportkódex X. fejezetét!)

1.5 Általános részvételi feltételek

A versenyeken a résztvevő versenyzőknek az alábbiakkal kell rendelkezniük:

- FIA előírásoknak megfelelő versenyzői igazolvány (licenc),
- FIA előírásoknak megfelelő Nemzetközi Baleset ellenőrzési Lap, (EÜ. Könyv)
- a sportszabályok átfogó ismerete (szabályismereti vizsga),
- NS Versenyengedély

1.6 Média és vagyoni értékű jogok

A média és vagyon értékű jogok tekintetében a mindenkor hatályos MNASZ szabályokat kell alkalmazni.

1.7 Rendező által előírt reklám

A verseny rendezőjének jogában áll az egységes reklámok viselését előírni. Az előírt reklámok mérete nem haladhatja meg a 300 X 60 mm-t. A rajtszámtáblán csak a rendező által előírt, legfeljebb 200 X 40 mm-es reklám helyezhető el. A kötelező reklámok viselése megváltható, mely összeg nem lehet több mint a nevezési díj ötszöröse. A pontos összeget a versenykiírásban kell meghatározni.

1.8 Tiltott versenyek

Lásd MNASZ Általános Szabályai Az 1.4 és 1.5. pontokban hivatkozott előírások betartása minden MNASZ tisztségviselőre, rendezőre és versenyzőre nézve kötelező, az ott leírt fegyelmi felelősségre vonás terhe mellett.

2 VERSENY KIÍRÁS

A versenykiírást a rendező 45 nappal a rendezvény előtt a vonatkozó szabályok szerint engedélyezteti, a jóváhagyott versenykiírást legalább 30 nappal az esemény előtt megküldi:

- az összes gokart nevezői licenccel rendelkező MNASZ tag részére e-mail küldeményben;
- Sportbírói Bizottság vezetője részére e-mail küldeményben;
- Sportfelügyelői Bizottság vezetője részére e-mail küldeményben;
- Felügyelő Testület vezetőjének e-mail küldeményben;
- Versenyigazgató részére e-mail küldeményben;
- Technikai Felügyelő részére e-mail küldeményben;

- Technikai Bizottság vezetője részére e-mail küldeményben;

2.1 Versenykiírás tartalma

- a rendező megnevezését és adatait,
- a verseny adatait (státusza, helyszíne, időpontja, stb.),
- a versenyen alkalmazandó szabályok felsorolását;
- a részvételi feltételeket;
- biztosítási feltételeket;
- a versenypálya adatait,
- a hivatalos személyek nevét,
- az üzemanyag használatával kapcsolatos előírásokat
- a nevezés és lebonyolítás menetét
- az értékelés, a díjazás módját
- az esetleges záradékokat.
- a mindenkor használatos időtervet, melytől eltérést az adminisztratív átvétel kezdete előtt csak a szakág vezető, azt követően a verseny felügyelő testülete engedélyezhet;

3 LICENCEK

3.1 Versenyzői igazolvány (licenc)

A licenceket az MNASZ a versenyző kérelmére állítja ki.

A licenc kérelemhez csatolni kell a licenc fokozat jogosságát alátámasztó eredmény listák másolatát. Amennyiben a kérelmező nem rendelkezik a kérelem tárgyát képező licenc fokozat kiadásához előírt eredményekkel, feltételekkel, akkor a licenckérelmet méltányossági kérelemmel és indoklással kell benyújtani. A GB, ezen kérelem(ek) felülvizsgálatát követően dönt a licenc megadásáról, illetve a kérelem elutasításáról.

A kérelmezők kötelesek szabályismereti vizsga alkalmával igazolni a szabályok ismeretét.

A licencen fel kell tüntetni a versenyző kategóriáját.

A licenc kérelmezőjének rendelkeznie kell az alábbiakkal:

- A versenyzőtálya előírásainak megfelelő életkor. Eltérő életkor esetében (legfeljebb egy év korekvedvezmény adható) a kérelmezőnek előzetes alkalmassági vizsgálaton és gyakorlati teszten kell részt vennie. Az alkalmasságot az MNASZ orvosi bizottságának kell igazolnia. A gyakorlati teszt alkalmával a kérelmező idő eredménye nem lehet rosszabb, mint a kategória legjobb idő eredményének 115 %-a. Gyermekek géposztályokban a kérelmező testsúlya nem lehet kisebb, mint 25 kg.
- Kiskorú versenyzőknek írásos szülői, ill. gondozói hozzájárulás;
- Nevezői licenccel rendelkező egyesületi tagság;
- Egészségügyi alkalmasságot igazoló érvényes sport orvosi igazolás;
- MNASZ által előírt biztosítások befizetése;

A versenyzői licenc kiállításának díját az érvényes MNASZ Díjtáblázat tartalmazza.

3.2 Nevezői licenc

Kiállítható minden olyan egyesület, klub, vagy más jogi személy részére, amely MNASZ tagsággal rendelkezik.

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

A nevezői licenc kiállításának díját az érvényes MNASZ Díjtáblázat tartalmazza.

3.3 Rendezői licenc

Kiállítható minden olyan egyesület, klub, részére, amely MNASZ tagsággal rendelkezik.

A kérelmezőnek meg kell felelnie a hatályos törvényi előírásoknak, valamint az MNASZ és az FIA szabályzatoknak.

A licenc iránti kérelmet az MNASZ Titkárságához kell benyújtani. A GB a kérelem elbírálását követően minden esetben köteles értesíteni a kérelmezőt az eljárás eredményéről.

A rendezői licenc kiállításának díját az érvényes MNASZ Díjtáblázat tartalmazza.

3.4 Egyéb előírások

A versenyzői, nevezői ill. rendezői licenc a kiállítás évében december 31.-ig érvényes.

A versenyző rajtszámát a szakág vezetése határozza meg a megelőző év bajnoki végeredményének figyelembe vételével. A kiadott rajtszám személyre szól és a kiadás évében érvényes. Az év során kiadott rajtszámokról nyilvántartást kell vezetni. Géposztály váltáskor új számot kell kiadni. Az egyszer már kibocsátott rajtszám év közben más személyre nem ruházható át.

2010-ben az alábbi rajtszám-tartományok alkalmazandók a különböző géposztályoknál:

MINIKART 60+	2 – 29
EASYKART 60	31 - 49
125 MINI	51 - 99
125 DD2	101 - 149
125 OPEN	152 - 199
KZ2 + ICC	282 - 299
Super World Formula	301 - 349
KF3 + ICA-Junior	402 - 449
KF2 + ICA	452 - 499
125 JUNIOR	551 - 599
125 SENIOR	651 - 699
125 MASTERS	701 - 749

Az egyes korosztályos kategóriák versenyzőjének nincs lehetősége alacsonyabb osztályba történő visszalépésre.

A korosztály meghatározásánál a tárgyév folyamán betöltött kort kell figyelembe venni (Pl: a versenyző 15 évesnek számít, ha a tárgyév december 31-ig betölti a 15. életévét).

MNASZ engedélye nélkül rendezett versenyen való részvétel, vagy a licenccel való bármintemű visszaélés a licenc bevonásával járhat. (Lásd: MNASZ Tiltott versenyekre vonatkozó szabályzását.)

Minden versenyző köteles évente az MNASZ általános szabályai szerinti szabályismereti vizsgát tenni. A vizsgán adnak számot a versenyzők a mindenkor GB Alapkiírásában lefektetett sportszabályok ismeretéről. Ismételt és súlyos szabályszegés esetén a verseny felügyelő testülete vagy a GB a versenyzőt ismételt vizsgára utasíthatja.

Az MNASZ által kiállított licencek biztosítási védelmet csak az Európai Unió területén biztosítanak. Európa határain kívül rendezett versenyeken a nevezés csak az MNASZ előírásai szerint megkötött külön biztosítás megkötése esetén lehetséges. A biztosítás megkötése nélkül a licenc érvénytelen. Érvénytelen licenccel külföldön rajthoz álló versenyző licencét a GB 6 hónapra felfüggeszti. Ismételt esetekben az érintett versenyző 1 éves eltiltás büntetésben részesül.

3.5 Versenyzői napi licenc

A licenc igénylőnek az MNASZ által kibocsátott nyomtatványt kell kitöltenie és rendelkeznie kell:

- egyesületi tagsággal,
- érvényes biztosítással
- orvosi engedéllyel,
- szabályismereti vizsgával,
- kiváltható maximum 3 alkalommal a verseny helyszínén.

A licenc díját, amelyet az MNASZ érvényben lévő díjtáblázata tartalmazza illetve a biztosítási díjat, amely max. az MNASZ biztosítási díja, a rendezvény helyszínén az adminisztrációs átvétel alkalmával kell megfizetni.

A napi licencet váltó versenyzők nem kapnak licenckártyát, a licenc és a biztosítás meglétét a napi licenc igénylő lap igazolja.

A napi licenc jogosít:

Az adott géposztály adott hétvégéjén, max. kettő futamon való indulásra. A napi licences versenyző az értékelésben (futam és bajnokság) azonos elbírálásban részesül az éves licences versenyzővel.

3.6 Nemzetközi minősítésű licenc

3.6.1 „INT. A” licenc

Jogosít:

A CIK-FIA által kiírt bajnokságok eseményein való részvételre ahol az INT A licenc megléte előírás;

A CIK és FIA versenynaptárba bejelentett nemzetközi eseményeken való részvételre;

FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti eseményeken való részvételre;

A licenc kiváltásakor a versenyző egy éves rajtengedélyt kap, amellyel külföldi versenyeken indulhat.

Európa területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélye és a BBP biztosítás megkötése.

Kiállítható:

15. életévét betöltött versenyző részére, aki a kérelem benyújtásának napját megelőző évben az alábbi eredményekkel rendelkezik:

CIK-FIA által kiírt eseményre (nem sorozat verseny) nevezett versenyzők létszámát alapul véve legalább a mezőny 33 %-nak megfelelő helyezést ért el, vagy

CIK-FIA esemény (sorozat verseny) pontszerző helyezést ért el, vagy

három, a nemzetközi versenynaptárban szereplő eseményen a kérelmező a nevezett versenyzők létszámát alapul véve legalább a mezőny 33 %-nak megfelelő helyezést ért el.

3.6.2 „INT. B” licenc

Jogosít:

A CIK-FIA által kiírt bajnokságok eseményein való részvételre, ahol az INT. B licenc megléte indulási feltétel;

A CIK és FIA versenynaptárba bejelentett nemzetközi eseményeken való részvételre;

FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti eseményeken való részvételre;

A licenc kiváltásakor a versenyző egy éves rajtengedélyt kap, amellyel külföldi versenyeken indulhat.

Európa területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélye és a BBP biztosítás megkötése.

Kiállítható:

A kérelem benyújtásának napját közvetlenül megelőző 12 hónapban a Zóna bajnokság futamán, vagy a nemzetközi versenynaptárban szereplő eseményen az első tíz hely valamelyikén végzett.

és

a kérelem benyújtásának napját közvetlenül megelőző (ha még zajlik, akkor az aktuális) Gokart Országos Bajnokságban, bármelyik kategóriában, a bajnoki tabella első öt helyének valamelyikén szerepel.

3.6.3 "INT. C" licenc

Jogosít:

a CIK-FIA versenynaptár Senior géposztályok eseményein való részvételre.

FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti eseményeken való részvételre;

A licenc kiváltásakor a versenyző egy éves rajtengedélyt kap, amellyel külföldi versenyeken indulhat.

Európa területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélye és a BBP biztosítás megkötése.

Kiállítható:

A licenckérelem benyújtásnak évében 15 éves versenyzők részére, aki a kérelem benyújtásának napját közvetlenül megelőző (ha még zajlik, akkor az aktuális) Gokart Országos Bajnokságban, bármelyik kategóriában, a bajnoki tabella első tíz helyének valamelyikén szerepel.

3.6.4 „INT. C” Junior licenc

Jogosít:

A CIK- FIA verseny naptár Junior géposztályok eseményein való részvételre.

FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti és nemzetközi eseményeken való részvételre;

A licenc kiváltásakor a versenyző egy éves rajtengedélyt kap, amellyel külföldi versenyeken indulhat.

Európa területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélye és a BBP biztosítás megkötése.

Kiállítható:

A licenckérelem benyújtásnak évében 13-15 éves versenyző részére, aki a kérelem benyújtásának napját közvetlenül megelőző (ha még zajlik, akkor az aktuális) Gokart Országos Bajnokságban, bármelyik kategóriában, a bajnoki tabella első tíz helyének valamelyikén szerepel.

3.7 Nemzeti licenc

3.7.1 „NAT. C” Senior licenc

Jogosít :

Az MNASZ verseny naptárába bejelentett Senior géposztályok eseményein való részvételre.

FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti eseményeken való részvételre;

Magyarország területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélyre, Európán kívül pedig a BBP biztosítás megkötése.

Kiállítható:

A licenckérelem benyújtásnak évében 15. életévét betöltő versenyző részére

3.7.2 "NAT. C" Junior licenc

Jogosít :

Az MNASZ verseny naptárába bejelentett Junior géposztályok eseményein való részvételre.

FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti eseményeken való részvételre;

Magyarország területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélye, Európán kívül pedig a BBP biztosítás megkötése.

Kiállítható:

A licenckérelem benyújtásnak évében 13-15 éves korú versenyzők részére.

3.7.3 “Gyermek” (UGO a díjtáblázatban) licenc

Jogosít:

Az összes MNASZ által jóváhagyott hazai versenyen való részvételre;

FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti eseményeken való részvételre;

Magyarország területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélye és a BBP biztosítás megkötése.

Kiállítható:

A licenckérelem benyújtásnak évében 8-13 éves korú versenyzők részére, akik megfelelnek a Gyermek kategóriákra vonatkozó feltételeknek.

Fentiekén kívül, kérelemre, a GB egyedi elbírálása alapján is kiadható licenc.

4 PÁLYAELŐÍRÁSOK

4.1 Általános Biztonsági Szabályok

A. Szigorúan tilos a versenyzőknek gokartjukkal, a verseny menetirányával szemben haladni, hacsak azt a gokart veszélyes helyről való elmozdítása nem indokolja.

B. A szabad edzés, időmérő edzés, selejtezők és a versenyek során a versenyzők csak a versenypályát használhatják és minden esetben be kell tartaniuk az FIA Nemzetközi Sportkódex rendelkezéseit a pályán történő vezetésre vonatkozóan.

C. A szabad edzés, kötelező edzés, időmérő, selejtezők és a versenyek során minden olyan gokartot, mely leállt, amilyen gyorsan csak lehetséges el kell távolítani a pályáról, hogy az ne jelentsen veszélyt vagy akadályt a többi versenyző számára. Ha a versenyző képtelen gokartját saját erőből a veszélyt jelentő helyről eltávolítani, a pályabírók feladata segíteni; ugyanakkor, ha a gokart újra beindul a segítség következtében, akkor abban az időmérő edzésben vagy versenyen elért eredmény, amelyben a segítséget nyújtották nem értékelhető. A versenyző köteles a gokartja közelében tartózkodni a szabad edzés, időmérő edzés, időmérő selejtező valamint a verseny(ek) végéig. Kizárólag orvosi vagy biztonsági okok miatt hagyhatja el azt a területet.

D. Minden szerszámmal történő javítás a versenypályán tilos. A verseny-pályára szerszámot vagy pótalkatrészt vinni tilos. A versenyző kizárólag versenykiírásban illetve a versenyzői eligazítás során meghatározott szerviz területen (gyorsdepó) kaphat külső segítséget.

E. Amennyiben az üzemanyag újratöltése engedélyezett, kizárólag erre kijelölt helyen lehet azt megtenni.

F. Leszámítva a kiírásban vagy az FIA Nemzetközi Sportkódexben meghatározott eseteket, a versenyzőn kívül senki sem érhet a leállított gokarthoz a szerviz területen (gyorsdepó) kívül.

G. Amikor a pályát a versenyirányítás lezárja az edzés vagy a verseny leintését követően, amíg az összes gokart, függetlenül attól, hogy mozgásképes vagy sem, megérkezik a PARC- FERME-be (vagy a Depóba), senki sem tartózkodhat a pályán leszámítva a munkájukat végző pályabírókat, rendezőket, az arra jogosult fotósokat és operatőröket, valamint a versenyzőket, akik gokartjukat vezetik vagy tolják.

H. A kötelező szabad edzés, időmérő edzés, selejtezők és a versenyek során, gokartjukat kizárólag a versenyzők saját maguk indíthatják újra, kivéve, ha az újraindítás a szerviz területen (gyorsdepó) történik. A versenyzők a pályán nem

kaphatnak semmilyen külső segítséget a verseny során kizárólag a szerviz területen (gyorsdepó), ahová saját erejükkel kell eljutnia.

J. Amennyiben egy versenyző technikai problémákkal küszködik az edzés, selejtezők vagy a verseny folyamán, a pályát biztonsági okokból amilyen gyorsan lehetséges el kell hagynia. Amennyiben ezt nem teszi meg a versenyigazgató köteles a versenyzőt a versenyből kiinteni a műszaki hiba jelzésére használatos zászlóval.

K. Amennyiben egy versenyző egy baleset részese, a pályát csak a felügyelők jóváhagyásával hagyhatja el.

L. A zárt parkolóból a gokartot csak a technikai ellenőr engedélyével lehet kivinni.

M. A tisztségviselők utasításait az FIA Nemzetközi Sportkódexben vagy jelen alapkiírásban meghatározott zászlókkal közvetítik a versenyzők felé. A nevezők nem használhatnak, ezen zászlókhoz hasonló zászlókat.

N. Azon versenyzők, akik futam közben el akarják hagyni a pályát, szándékukat kötelesek előre kézfeltartással jelezni. Ez a művelet a többi versenyzőt nem veszélyeztetheti, hátrányos helyzetbe nem hozhatja

P. A kötelező szabad edzés, időmérő edzés, selejtezők és a versenyek során a versenyzőnek az Országos Gokart Bajnokság Szabályaiban meghatározott teljes felszerelést viselni kell.

Q. A depóban motorral vagy egyéb motoros járművel közlekedni tilos

R. A rendező köteles a rendezvényen a szabad edzések kezdetétől az esemény végéig minden előírt biztonsági feltételt biztosítani.

S. Vizes verseny esetén a gumik kiválasztásánál a versenyzők szabadon dönthetnek, azzal a fenntartással, hogy a versenyigazgató jogában áll a „műszaki hiba” zászlót felmutatni azon versenyzőknek, akik nem megfelelő gumit használnak, ez által lassúságukkal veszélyeztetik a többi versenyző biztonságát. Ezen versenyzők a futam leintéséig gumit nem cserélhetnek.

T. Az GOB versenyeket érvényes nemzeti licenc-el rendelkező pályán lehet megrendezni. A nemzeti pálya licenc feltételeinek meghatározására és kiadására az MNASZ kizárólagos jogosultsággal rendelkezik.

4.2 Edzés

A. A parc fermében és a pályán való tartózkodásra vonatkozó szabályok valamint biztonsági követelmények megegyeznek az összes edzés, időmérő edzés valamint a verseny esetén.

B. A szabad vagy időmérő edzésen egy kört sem teljesítő versenyzők az FT engedélyével a mezőny végéről rajtolhatnak.

C. A versenyigazgatónak jogában áll az edzést megszakítani olyan gyakran és hosszan, amelyet a pálya megtisztítása illetve egy vagy több gokart eltávolítása megkövetel. Kizárólag szabad edzés esetén a versenyigazgató a felügyelők egyetértésével dönthet úgy, hogy nem folytatják az edzést egy ilyen megszakítást követően. Továbbá, ha a felügyelő testület megítélése szerint a megszakítást egy versenyző szándékosan okozta, az adott edzésen elért eredményét törölhetik és megtagadhatják további edzésen történő részvételét.

D. Amennyiben egy vagy több edzést kell megszakítani, a versenyzők kvalifikációjára hatással lévő megszakításokkal kapcsolatos óvást nem lehet elfogadni.

E. Az időmérő edzés során megtett minden kört mérni kell.

F. Amennyiben egy versenyző az időmérés alatt bárhol leáll, semmilyen módon nem indulhat újra.

4.3 Parc Fermé

Parc Fermé a létesítménynek azon része, amely a pályatest közvetlen közelében kerül kialakításra. Területe kerítéssel védett. A ki-be járatot kapuval, és őrszeméllyel kell biztosítani.

A parc fermében az alábbi szabályokat kell betartani:

A. Parc fermének minősül a futam leintését követően a célvonalától a zárt parkolóhoz vezető útvonal is. Ezen az útvonalon az idegen segítség, valamint a javítás és szerelés tilos.

B. Versenyzőn és jogosult szerelőjén kívül kizárólag az ellenőréssel megbízott tisztségviselők léphetnek be a zárt parkolóba. A versenyjárművön semmilyen beavatkozást nem lehet végezni, kivéve tisztségviselők engedélyével és ellenőrzése mellett.

C. A parc fermé területének megfelelően nagyinak és védettnek kell lenni ahhoz, hogy engedély nélküli személyek ne léphessenek be.

D. A rendezőnek biztosítani kell a parc fermé sértetlenségét, azaz oda csak illetékes személyek bejutását szabad lehetővé tennie. Az „illetékes személyek” megkülönböztetése (pl. belépő kártya) a rendező feladata.

E. A versenyző a futam leintését követően (a verseny feladása esetén is) köteles versenygépét haladéktalanul a parc fermében elhelyezni. A Parc Fermé területén csak az oda beosztott személyek tartózkodhatnak. Kivételt képezhet, ha a versenyző nem tudja saját, illetve gépe erejéből elérni a zárt parkolót, illetve a mérlegelő helyet. Ebben az esetben a futam leintése után kell gépét a parc fermében elhelyezni, amelyhez csak a szerelője illetve a rendező által biztosított személyzet közreműködését veheti igénybe. (A szerelő viselkedéséért a versenyző nevezője tartozik felelősséggel.)

F. A versenyző a futam leintését követően (a verseny feladása esetén is) köteles versenygépét haladéktalanul a zárt parkolóban elhelyezni. A Parc Fermé területén csak az oda beosztott személyek tartózkodhatnak. Kivételt képezhet, ha a versenyző nem tudja saját, illetve gépe erejéből elérni a zárt parkolót, illetve a mérlegelő helyet. Ebben az esetben a futam leintése után kell a gépet a nevezett helyen elhelyezni, amelyhez csak a szerelője közreműködését veheti igénybe. (A szerelő viselkedéséért a versenyző nevezője tartozik felelősséggel.)

G. A parc fermé feloldására, csak a felügyelő testület adhat engedélyt. Ez az engedély csak az óvási idő lejártá után adható ki. A parc fermében lévő gépeket csak a felügyelői testület engedélyével lehet elhagyni. Az óvás, vizsgálat alatt lévő gépeknek a fellebbezési szándék bejelentési határidejének végéig a parc fermében kell maradni.

4.4 Pályára történő belépés

Kizárólag a versenykiírásban közzétett tisztségviselői listán szereplő tisztségviselők mehetnek a pályára.

Az akkreditált sajtó képviselői is kaphatnak engedélyt, a pályára történő belépésre. Ezt az engedélyt a versenyigazgatója adja ki. Az engedély kiadását megelőzőleg tájékoztatni kell az érintett személyeket a pálya számukra tiltott részeiről, azaz azokról a balesetveszélyes zónákról, ahova nem léphetnek be. Az érintett személyek kötelesek aláírásukkal elismerni a tájékoztatáson elhangzottak tudomásul vételét.

4.5 Környezetre vonatkozó előírások

A környezetre szennyezőnek minősülő anyagok (benzin, olaj, stb.) tárolása csak megfelelő szilárdságú, zárt edényben valósítható meg. Minden résztvevő köteles a verseny során az általa keletkezett hulladék anyagokat, szemetet a pálya területéről maradéktalanul eltávolítani.

A depó és a bokszt területén dohányozni, valamint egyéb tűzveszélyt jelentő tevékenységet folytatni szigorúan tilos.

A fenti előírások megszegéséért az elkövetőt pénzbírsággal kell sújtani. A bírságot a Felügyelő Testület szabhatja ki.

4.6 Pálya licenc

Lásd az MNASZ idevonatkozó szabályát: IV fejezet 4.1 pont.

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

4.7 Technikai és biztonsági feltételek

A rendezőnek a verseny zavartalan lebonyolítása érdekében biztosítani kell az alábbi biztonsági és technikai feltételeket:

- pályaelemeket, védőeszközöket,
- a nézők biztonságos elhelyezését,
- közönségtől elkülöníthető depóterületet,
- a szükséges technikai eszközöket (mérleg, idő- és zajmérő berendezés stb.),
- az adatszolgáltatás és tájékoztatás eszközeit,
- az adminisztratív és technikai átvétel részére a depó területén, vagy annak közvetlen közelében kialakított fedett, berendezett helységben.

4.8 Beléptető rendszer

A rendezőnek biztosítani kell, hogy a pályatesten a verseny alatt csak az illetékes személyek tartózkodhassanak. Ez alól kivétel lehet a gyorsdepó, ahol a szerelő segítséget nyújthat, szerelhet versenyzőjének.

5 NEVEZÉS

5.1 Egyéni nevezés

Bármely gokartot versenyre nevezni csak szabályosan kitöltött nevezési lapon a kiírásban meghatározott módon és ideig lehet. A nevezési lapot a nevező, vagy megbízottja és a versenyző köteles aláírni. Az aláírók felelősséget vállalnak a verseny eszköz előírásoknak megfelelő és biztonsági állapotáért.

A Versenykiírásban a Rendező megszabhatja a nevezések minimális számát. Amennyiben ezt a számot a nevezések nem érik el, a Rendezőnek jogában áll az eseményt törölni.

A. A versenyző a licenc korosztályának megfelelő géposztályba nevezhet. Indokolt esetben a versenyző engedélyt kaphat korosztályban szomszédos géposztályba való nevezésre. Ezt a Felügyelő Testületnél írásba kell kérnie, az Ft pedig a Gokart Munkabizottsággal konzultálva hozza meg döntését.

B. A Nevező felelőssége biztosítani, hogy az általa benevezett személyek mindegyike betartja az FIA Nemzetközi Sportkódex, a Technikai valamint Sportszabályok rendelkezéseit. Amennyiben a Nevező személyesen nem tud jelen lenni az eseményen, írásban köteles képviselőjét megnevezni. Minden olyan személy, aki a rendezvényen részt vesz vagy valamilyen módon köthető egy benevezett versenyzőhöz vagy tevékenységet folytat a versenyre nevezett gokarton a Nevezővel egyetemben és külön-külön is köteles az FIA Nemzetközi Sportkódex, a CIK-FIA és az MNASZ szabályok rendelkezéseit betartani.

C. A Nevezők kötelesek biztosítani, hogy a gokartjaik megfeleljenek a technikai és biztonsági előírásoknak az edzések, valamint a verseny egésze folyamán.

D. Minden olyan személy, aki egy benevezett gokart által érintett vagy valamilyen hivatalos minőségben, a Depóban, a parc fermében vagy a pályán tartózkodik köteles mindenkor a megfelelő azonosító kártyát (pass-t) viselni.

5.2 Nevezési díj

Az adott évre érvényes nevezési díj felső határát az MNASZ díjtétel táblázata tartalmazza. A rendezőnek jogában áll a nevezési díjat csökkenteni, illetve azt elengedni. A nevezési díjat a versenykiírásban kell közölni.

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

Amennyiben a rendező, elégtelen nevezés miatt a futamot törli a programból a nevezési díj 30 %-a rendezőt megilleti.

6 ADMINISZTRATÍV ÉS TECHNIKAI ÁTVÉTEL

6.1 Lebonyolítás rendje

Az adminisztratív és a technikai átvétel minden résztvevő versenyző és versenygép részére kötelező. Többnapos versenyek esetén, az első és második versenynapon is lehetőséget kell biztosítani az adminisztratív és a technikai átvételre. Ezen tény az egységes időtervnek tartalmaznia kell.

A versenykiírásban megadott időn túl gépátvételt rendkívüli esetben a felügyelő testület engedélyezhet. A versenyen részt venni, csak a technikai gépátvétel után lehetséges!

6.2 Adminisztratív átvétel alakalmával ellenőrizendő dokumentumok:

- versenyzői licenc
- személyi azonosságot igazoló okmány

- kitöltött nevezési lap az esedékes díjak befizetésének igazolásával
- Az átvétel során legalább egy fő sportbíró-t kell alkalmazni, aki a versenyző okmányainak sportszabályok szerint megfelelőségét, érvényességét vizsgálja. Az átvétel után más beosztásba küldhető. Feladata a kategóriánkénti adminisztratív átvételi lista összeállítása, a technikai átvételi listával történő egyeztetése és aláírást követően a versenyigazgatónak történő átadása. Az adminisztratív átvételi lista a verseny hivatalos dokumentumai közé tartozik.

6.3 Technikai Gépátvétel, Technikai és Adminisztratív Ellenőrzések

A. A Technikai Gépátvétel és Adminisztratív Ellenőrzés során, amely időpontja és helye az esemény versenykiírásában kerül megnevezésre, minden Nevezőnek rendelkeznie az előírt dokumentumokkal.

B. A Nevezők, versenyzők, akik az időtervet nem tartják be, nem indulhatnak a versenyen kivéve, ha a sportfelügyelők arra felmentést biztosítanak.

D. A Versenyigazgatónak vagy az egészségügyi szolgálat vezetőjének jogában áll, hogy a verseny bármelyik pillanatában felkérjen egy versenyzőt az orvosi vizsgálatok elvégzésére. A versenyző köteles az elrendelt vizsgálaton részt venni, ellenkező esetben a versenyből ki kell zárni és adott rendezvényen elért eredményeit törölni kell.

E. Kizárólag a gépátvételen ellenőrzött és megfelelt gokart vehet részt a versenyben.

F. A Technikai Ellenőrök az esemény folyamán bármikor:

- ellenőrizhetik a gokartot, valamint a versenyző felszerelését.
- kötelezhetik a versenyzőt gokartjának szétszerelésére, hogy meggyőződjenek a gokart teljes mértékben, megfelel a követelményeknek, előírásoknak.
- kötelezhetik a versenyzőt, hogy az általuk szükségesnek vélt alkatrészeket beszolgáltassa.

H. Minden olyan gokartot, amelyen, a gépátvételt követően bárminemű módosítást végrehajtottak, vagy baleset részese volt kötelező a verseny technikai felügyelőjének bemutatni.

I. A Versenyigazgató utasítást adhat, minden olyan gokart megállítására és ellenőrzésére, amely egy baleset részese volt.

J A technikai gépátvételt és ellenőrzéseket a technikai felügyelő vezetésével a technikai ellenőrök végzik. Jogosultak a versenyzőknek és szerelőknek utasításokat adni. A PARC FERMÉ kialakításáért a rendező a felelős.

K. A Felügyelő testület közzéteszi a gépátvételen megjelentek listáját és kérés esetén a Nevezők rendelkezésére, bocsátja a megállapításokat tartalmazó technikai felügyelői jelentéseket. Ezen dokumentáció nem tartalmazhat semmilyen speciális adatot kivéve az üzemanyag teszt eredményét és a technikai szabályzatban foglaltak megszegésére vonatkozó információkat.

L. A gokart gépátvételen történő megjelenését a szabályok betartásának kinyilatkoztatásaként kell tekinteni.

M. A nevező az adminisztrációs ellenőrzésen megkapja a gépátvételi lapot, melyet teljesen kitöltve köteles a gépátvételen átadni.

N. A rajtszámoknak, a versenyző nevének és minden egyéb reklámhordozónak a gokarton kell lenni, amikor azt a gépátvételre bocsátják.

O. A versenyző kicserélheti a gépátvételen megjelölt alkatrészeket az időmérő edzések kezdetéig. Minden csere alkatrésznek a nevezési lapon szereplő gyártmányúval megegyezőnek kell lenni (alváz, motor), és újból gépátvételre kell bocsátani. Ilyen esetekben a technikai felügyelő engedélyezheti a cserét és ismételt gépátvételt hajt végre.

A gépátvétel alkalmával az alábbi eszközök és okmányok kerülnek ellenőrzésre:

- a nevezési lapon feltüntetett és azonosítható alvázak,
- a nevezési lapon feltüntetett és azonosítható motorok,
- a versenyző felszerelése (bukósisak, kesztyű, cipő, ruházat).

A Technikai Bizottság a gépátvétel során megállapított minden hiányosságot a gépátvételi jegyzőkönyvben rögzít. A hibák a gépátvétel ideje alatt kijavíthatók. A javítást követően a gépet ismételt be kell mutatni, hogy a bejegyzést töröljék. Amennyiben a bejegyzést bármely ok miatt nem törölték, úgy a kifogásolt gép nem vehet részt a versenyen.

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

6.4 Technikai ellenőrzés a futamok előtt és után

A rajtot megelőzően egy tisztségviselő ellenőrzi az azonosító jel meglétét. A leintést követően a versenyző saját maga köteles az azonosító jel épségét ellenőrizni. Amennyiben az megsérült, vagy elveszett, a versenyzőnek azonnal értesíteni kell a technikai ellenőrt, aki kicseréli azt egy újra. Fent említett cserét kizárólag a zárt parkban lehet elvégezni. Amennyiben az időmérő edzés, a selejtezők, döntők vagy az első és második verseny rajtja előtt észlelik az azonosító jel sérülését vagy elvesztését, az érintett versenyző nem rajtolhat el. Minden ilyen esetben a versenyzőt ki kell zárni a versenyből fellebbezés lehetősége nélkül. Amennyiben egy nevező szabálytalanul használ azonosító jelet, büntetése 12 hónapos eltiltás is lehet, fellebbezés lehetősége nélkül. Az érintett nevezőt valamint versenyzőt vizsgálati eljárás alá kell vonni.

Tilos bármilyen védőanyagot a huzal vagy a plomba köré tenni (szilikon, szigetelőszalag, stb.)

7 VERSENYFUTAMOK, SZABAD, ÉS MÉRT EDZÉSEK

7.1 Részvételi feltételek

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

7.2 Kötelező szabadedzés

A rendezvény hivatalos időtervében kötelező szabadedzés csak az adott kategória adminisztratív és technikai gépátvételének befejezését követően kezdődhet.

A lebonyolításnál figyelembe kell venni a pálya geometriai jellemzőit (befogadó képességét).

A versenypályára behajtani csak a depóvezető engedélyével és az előírt helyen lehet. Az egyes osztályok részére lehetőség szerint külön edzést kell biztosítani, de a hasonló osztályok összevonhatók. A gyermek kategóriák em vonhatók össze más osztályokkal.

7.3 Időmérés (mért edzés)

Az időmérést géposztályonként kell megrendezni a kiírásban megadott géposztály-sorrend szerint, kivéve, ha két géposztály a versenyeken összevonva rajtol. Ebben az esetben a géposztályok időmérése is lehet közös. A mérés során az utolért versenyző köteles gyorsabb társa haladását elősegíteni. A hátráltatott versenyzőnek kézfeltartással kell jeleznie az akadályozást.

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

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

7.4 Mérlegelés

Az időmérés, a selejtező- valamint a versenyfutamok leintését követően a versenyzők haladéktalanul kötelesek versenygépükkel a mérlegeléshez hajtani. A mérlegelésnél a zárt parkolóra (parc fermé) vonatkozó szabályok vannak érvényben. A Technikai Bizottság az időmérést követő mérlegeléskor is megjelölhet egyes alkatrészeket. A mérlegelés elmulasztása vagy az előírtnál kevesebb tömeg, a futamból való kizárást eredményezi.

7.5 Zajellenőrzés

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

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

7.6 Versenyzői eligazítás

A. Versenyzői és nevezői eligazítás egy olyan a versenyigazgató által megszervezett tájékoztatás, amely minden a versenybe benevezett versenyzőnek és nevezőnek szól.

B. Az eligazítás célja:

- A versenykiírásban az esemény megrendezésével kapcsolatos különleges pontokra való figyelemfelhívás;
- Az általános és az adott pályára vonatkozó különösen fontos biztonsági szabályok ismertetése,
- A kiírás értelmezésével kapcsolatos kérdések megvitatása, egyértelmű meghatározása.

C. Az eligazítás helyét és idejét a rendezvény kiírásában kell rögzíteni. A megadott időpontot az eligazítás kezdetének kell tekinteni és a helység, illetve terület ki-be járatát ezen időponttól kezdődően az eligazítás végéig zárva kell tartani. Az eligazítás mindig az időmérő edzés vagy selejtező előtt kell megtartani. Szükség esetén további megbeszéléseket lehet tartani.

D. Minden érintett nevező és versenyző jelenléte az eligazításon kötelező, büntetés terhe mellett. A pénzbüntetés mértéke a nevezési díj 50 %, amely az MNASZ-t illeti. Két részvételi ívet kell aláírni, egyet a nevezőknek, egyet a versenyzőknek

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

F. A versenyigazgató által a versenyzői megbeszélésre írásban kiadott anyagban leírtak betartása kötelező. A verseny felügyelő testülete a vitás esetek kivizsgálásánál ezt az anyagot döntéseinek felhasználhatja.

7.7 Utasítások és versenyzők tájékoztatása

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

7.8 Versenyfutamok

7.8.1 Futamok összevonása

Amennyiben egy géposztályban a nevezett versenyzők létszáma kevesebb, mint 10 fő, a géposztály futamai a hasonló menetteljesítményű (időeredmények alapján megállapított) géposztályok futamaival összevonhatók, ha az összevonást követően a versenyzők összlétszáma nem haladja meg a pályalicenben engedélyezett egyidejűleg indítható maximális létszámot. A kategória összevonását a versenyek helyszínén a felügyelői testület a versenyigazgató javaslatára engedélyezheti. Kategória összevonás esetén a versenyigazgató az érintett versenyzőknek az első futamot megelőzően a rajtelőkészítő területén köteles versenyzői megbeszélést tartani. Az összevont géposztályok futamait külön-külön kell értékelni és kihirdetni.

Nem összevonható kategóriák:

- Junior más kategóriákkal
- Gyermek, más kategóriákkal

7.8.2 Reményfutamok

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

A. A reményfutamban azok a versenyzők vesznek részt, akik az időmérés alapján a 28. helyezésnél magasabb rajtidőt érték el.

B. Amennyiben a pálya licenc az indítható versenyzői létszámot 26 főben határozza meg, akkor a 20. rajtidő feletti versenyzők vesznek részt a remény futamon. A reményfutam 1-6. helyezettjei kerülnek az 1. futam rajtsorrendjének utolsó hat helyére.

C. Amennyiben egyes kategóriában induló versenyzők létszáma meghaladja a pályára előírt maximum 150 %-át, akkor a CIK -FIA szabályai szerint selejtező futamokat kell rendezni.

7.8.3 A versenyek rajt rendje

A. Amennyiben egy rendezvény keretében két önálló verseny kerül lebonyolításra:

1. Versenyfutam

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

Amennyiben a nevezett versenyzők száma több mint a pálya licenc szerint a futamban indítható gokartok száma:

„A” eset: Amennyiben a pálya licenc szerint a futamban indítható versenyzői létszám 34 fő:

1-28. rajtpozíció az időmérés eredményével megegyezően

29-34. rajtpozíció a remény futam eredménye szerinti 1-6. helyezett

„B” eset: Amennyiben a pálya licenc szerint a futamban indítható versenyzői létszám 26 fő

1-20. rajtpozíció az időmérés eredményével megegyezően

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

2. Versenyfutam

Az alábbi két verzió lehetséges:

- Az előző futam eredménye határozza meg a rajtfelállást.
- Az első futam első helyezettje a nyolcadik helyről, a második helyezettje a hetedik helyről ... a nyolcadik helyezett az első helyről rajtol. A kilencedik helyezettől mindenki az első futamon elért helyéről rajtol.

A bajnokság első futama előtt a GB a kategória indulóival közösen dönt a rajtolás módjáról, erről határozatot hoz, amely kötelező jelleggel betartandó a bajnokság további fordulói.

B. Amennyiben a kategória elődöntő-döntő rendszerben kerül lebonyolításra, úgy az első versenyfutamnál leírt szabályt kell alkalmazni úgy, hogy az 1. versenyfutamot elődöntő futamként értékeljük. Az elődöntő futam eredménye szerinti helyezések a döntő futam rajtfelállítási sorrendjét jelentik. Azaz az első helyezett versenyző a döntő futamban az első rajtpozíciót kapja, a második a másodikat és így tovább.

C. Amennyiben egy rendezvény keretén belül csak egy verseny kerül lebonyolításra, úgy az első versenyfutamnál leírt szabályt kell alkalmazni úgy, hogy az 1. versenyfutamot elődöntő futamként értékeljük. Az elődöntő futam eredménye szerinti helyezések a döntő futam rajtfelállítási sorrendjét jelentik. Azaz az első helyezett versenyző a döntő futamban az első rajtpozíciót kapja, a második a másodikat és így tovább.

Az összevont futamok rajtsorrendjét a versenyigazgató javaslatára a Felügyelő Testület határozza meg.

7.8.4 Rajtpozíció

A. Az időmérő edzés végén a kvalifikált versenyzők listáját és a rajtpozíciókat hivatalosan közzé kell tenni.

B. Kizárólag ezen a listán szereplő versenyzők vehetnek részt a verseny további eseményein.

D. A rajtpozíciókat az időmérő edzés eredménye alapján kell kiosztani, a legkisebb idővel rendelkező versenyző indul az első helyről. Amennyiben több versenyző rendelkezik azonos időeredménnyel, úgy a legjobb második, harmadik stb. időeredményt kell figyelembe venni.

E. A „pole pozíciót” megszerző versenyző szabadon dönthet arról, hogy a pálya jobb vagy bal oldaláról kíván indulni. Az érintett versenyző döntéséről az időmérés eredményének közzétételét követő 10 percen belül köteles értesíteni a versenyigazgatót. Döntése csak az első sort módosítja. Amennyiben az érintett versenyző nem kíván élni a rajthely választás jogával a pálya homologizációja szerinti rajt pozíciót foglalja el.

F. A futam tervezett rajtját megelőző öt percig engedélyezett a rajtelőkészítőbe történő belépés. Azon gokartoknak, melyek eddig az időpontig nem foglalják el helyüket kizárólag a Felügyelő Testület jóváhagyásával, kivételes esetekben, lehet a rajtelőkészítőbe történő behajtását lehetővé tenni.

G. Azt a versenyzőt, aki gokartjával a rajtelőkészítőben a meghatározott időtartalon belül megjelenik, rajtra késznek, és jogosultnak kell tekinteni.

7.8.5 Általános rajtszabályok

A rajtjelet – lehetőleg - fényjelekkel kell megadni.

- A rajter bekapcsolja a 4 piros lencséből álló rajtlámpát. A lencsék egymást követően fognak világítani. A rajtot megadottnak kell tekinteni, amint az utolsó piros lámpa fénye kialszik, vagy amennyiben a pálya műszaki feltételei ezt nem teszik lehetővé, akkor használható
- a piros/zöld lámpa, vagy
- a nemzetiszínű zászló is a rajtjel megadására.

A rajt jel megadásának módját a versenykiírásban kell megadni.

A versenykiírásban jelezni kell a rajt típusát (gördülő rajt vagy állórajt).

7.8.6 Gördülő rajt

A. Gördülő rajt esetén a rajtvonal előtt 25 méterrel felfestett sárga vonal előtt a rajtjel megadásáig tilos gyorsítani és előzni. A sárga vonalat terelő kúp jelzi (1-1 kúp a pálya mindkét oldalán). A sárga vonal és az előtte felfestett piros vonal közötti szakaszon szintén tilos az előzés és gyorsítás. A versenyzőknek a két párhuzamosan felfestett fehér vonalak által határolt rajtfolyosóban kell egymás mögött egyenletes a pole és a második rajt pozícióban haladó versenyző mögött az általuk diktált sebességet tartva haladni. Ezen sebesség maximum értékét a gokart bizottság az ellenőrzési eljárás meghatározásával előírhatja. Amennyiben a maximum sebesség értékét meghatározták annak betartásáért a pole pozícióban haladó versenyző a felelős. A sebesség határ átlépése esetén a vétkes versenyzőt időbüntetésben kell részesíteni. A büntetés mértéke: minden +1 km/h plusz egy másodperc időbüntetés. A rajtjel megadása előtt a rajtfolyosó átlépése esetén a vétkes versenyzőt 10 másodperc időbüntetéssel kell súlytani.

Az első versenyzőnek a sárga színű vonalon történő áthaladását követően az indítóbíró bármelyik pillanatban megadhatja a rajtjelet. Ez a teljes mezőny részére a rajt pillanatát jelenti. Előzni kizárólag a rajtjel megadását követően szabad.

D. Amikor a versenyigazgató zöld zászlóval jelzést ad a rajteljárás megkezdésére a versenyzők a versenyigazgató utasításait kötelesek betartani. Külső segítséget nem vehetnek igénybe. Azon versenyzők, akik nem követték időben a versenyigazgató utasításait kizárólag a versenyigazgató vagy szolgálatot teljesítő tisztségviselő jóváhagyásával hagyhatják el a rajtelőkészítőt.

E. A gokartok minimum 1 felvezető kört tesznek meg a rajtot megelőzően. A felvezető kör alatt tilos az előzés, ellenkező esetben a felügyelőtestület büntetést szabhat ki (10 másodperces büntetés vagy futamból történő kizárás).

Amennyiben egy versenyző bármilyen okból kifolyólag megáll a felvezető kör alatt, csak akkor indulhat újra, ha az egész mezőny elhaladt mellette. A versenyző a mezőny végéről indulhat újra. Amennyiben a versenyző az újraindítással nem várja meg a mezőny elhaladását a fekete zászló és rajtszámának bemutatásával a futamból ki kell zárni.

F. Gördülőrajt esetén, annak a versenyzőnek, akit visszatartottak, a piros vonal elérését megelőzően lehetősége van rajtpozíciójának visszaszerzésére, amennyiben ez a manőver nem hátráltatja a többi versenyzőt.

Állórajt esetén a visszatartott versenyzőnek lehetősége van rajtpozíciójának vissza-szerzésére a rajtot jelző piros lámpa felgyulladásáig. A rajtpozíció visszaszerzéséhez tilos a versenyen használt pályáról való letérés.

G. Amennyiben egy versenyző másik versenyző hibája miatt mozgásképtelenné vált, a versenyigazgató megállíthatja a felvezető kört és újraindíthatja a rajt eljárást az eredeti rajtfelállás szerint, de jogában áll a hátrányba került versenyzőnek biztosítani a rajtpozíciójának visszaszerzését.

H. A versenyigazgató megadja a rajtjelet, ha a mezőny a felvezető körben rendben “összeállt.”

I. Ismételt hibás rajt esetén a versenyigazgató leállíthatja a rajt procedúrát a piros zászló felmutatásával. A felügyelő testület a vétkes versenyzőre 10 másodperces büntetést szabhatnak ki.

Az új rajtot a rajtrács ismételt felállítása után azonnal meg lehet tartani.

J. A rajteljárás akadályozása, késleltetése esetén a vétkes versenyzőt 10 másodperc időbüntetéssel lehet súlytani.

K. Amint a rajtjelet megadták, a versenyfeltételek lépnek érvénybe és a gokart pályán elfoglalt pozíciójától függetlenül külső segítséget csak a gokart biztonságos helyre történő elhelyezéséhez lehet nyújtani.

7.8.7 Állórajt

A formációs körben rajtszituációt gyakorolni tilos. A formációs kör végén a versenyzők elfoglalják rajt pozíciójukat. A Versenyigazgató (vagy helyettese) a rajtvonalon áll felemelt piros zászlóval. A rajtlámpa egyik fénye sem világít addig, amíg a versenyzők nem foglalják el rajtpozíciójukat.

Amikor minden gokart mozdulatlanul áll a rajt rácson, a mezőny végén álló pályabíró felmutatja a zöld zászlót. A versenyigazgató vagy helyettese és a pályabíró ekkor együttesen elhagyják a pályát. Ekkortól a versenyzőknek a rajter utasításait kell követniük.

Ha a rajter elégedetlen a rajt eljárással, felkapcsolja a narancssárga lámpákat. Ez még egy formációs kör megadását jelzi. Amennyiben egy versenyző motorja leáll a formációs körben, abban az esetben külső segítség igénybevétele nélkül indulhat újra, de csak azt követően, ha a mezőny elhalad mellette.

Amennyiben a versenyző a rajtrácson állva marad, és nem tud elrajtolni, gokartjában kell maradnia és kézfeltevással kell ezt jelezni a többiek számára.

7.8.8 Rajt lebonyolítása

1. A rajtelőkészítő területe a kiírt rajtidő előtt 5 perccel lezárásra kerül. A versenyzőknek a lezárást megelőzőleg kell a rajtelőkészítőbe megérkezni.
2. Az indítóbíró zöld zászlóval ad jelt a rajteljárás megkezdésére. Ettől a pillanattól kezdődően az összes versenyző az indítóbíró ellenőrzése alá kerül. A rajteljárás teljes folyamata alatt a futamokra vonatkozó szabályok vannak érvényben. Tilos bármely külső segítséget igénybe venni, kivéve azt az esetet, amikor egy versenyképtelen gokartot biztonságos helyre kell a pályáról eltávolítani.
3. Rajt előtt a mezőny max. (2) kétformációs kört tehet meg olyan mérsékelt tempóban, hogy a mezőny a rajtra felkészülhessen. Minden versenyző felelősséggel tartozik a részére megállapított rajthely tartásáért. Az indítóbíró nem kötelezhető újabb formációs kör engedélyezésére azért, mert valamelyik versenyző elvesztette a pozícióját.
4. A rajteljárás előírásainak bárminemű megsértése büntetést von maga után.
5. Gördülő rajt esetén a rajtelőkészítőből bármilyen okból késedelmesen elinduló, vagy a lelassuló versenyző a piros vonalig szerezheti vissza rajtpozícióját, de ez a manőver nem veszélyeztetheti a többi versenyzőt.
6. Állórajt esetén a rajtelőkészítő területéről bármilyen okból késedelmesen elinduló, lelassuló versenyző mindaddig visszaszerezheti rajt pozícióját, amíg az indítóbíró a rajtjelet meg nem adta. Ez a manőver azonban nem veszélyeztetheti a többi versenyzőt.
7. Az indítóbíró megítélése szerint, ha egy versenyző más, szabálytalan akciója miatt kényszerült kiállásra illetve került hátrányos helyzetbe úgy az indítóbírónak jogában áll a mezőnyt megállítani és az eredeti rajtfelállásnak megfelelően új rajt eljárást, elrendelni.
8. A pálya útvonalát kivéve, tilos bármely rövidített útvonal igénybevétele a rajt pozíciójának visszaszerzése céljából.
9. Amikor az indítóbíró elégedett a formációval megadja a rajtjelet.
10. A rajt előtti kiugrássra, vagy a rajt késleltetésére tett bárminemű kísérlet, büntetést von maga után. Hibás rajt esetén, a futam leállítása nélkül az elkövető versenyzőt a felügyelő testület időbüntetéssel sújtja, súlyosabb esetekben a futamból történő kizárással is sújthatja.
11. Elégtelennek ítélt formáció esetén az indítóbíró újabb kört engedélyezhet, vagy megállíthatja a mezőnyt.

7.8.9 Cél

A. A futam végét jelentő zászlójelet (fehér-fekete négyzetrácsos zászló) a célvonalon akkor kell megadni, azaz a futamot „leinteni”, amikor a futamban vezető gokart teljesítette a versenykiírás szerinti kör számot.

B. Amennyiben a futamot bármilyen okból előbb leintik, mint a futamban vezető versenyző teljesítette a tervezett körszámot, a futamot akkor kell befejezettnek tekinteni, amikor a futamot vezető versenyző a leintést megelőző körben áthaladt a célvonalon. Amennyiben a futamot bármilyen okból nem vagy később intik le, mint a versenykiírás szerinti

versenytáv és az élen haladó versenyző a tervezett kör számot, vagy attól többet teljesített, a futamot akkor kell befejezettnek tekinteni, amikor normál körülmények között a versenyt leállították volna.

C. A futam leintését követően minden versenyzőnek azonnal, megállás és segítség nélkül (kivéve bírói segítség szükség esetén) a zárt parkolóba kell hajtani. Minden olyan gokartot, mely saját erőből nem tud a zárt parkolóba eljutni a pályabírók kizárólagos irányítása alá, kell helyezni, akik felügyelik a gokart, oda szállítását.

D. A célvonalat a versenyzőnek a gokartban ülve motorerővel kell elérnie ellenkező esetben azt a kört az értékelésnél nem lehet figyelembe venni.

7.9 Incidensek

Incidens alatt egy olyan tényt vagy tények sorozatát kell érteni, melynek egy vagy több versenyző illetve más személyek is részesei.

Az incidens, felelősségre vonható részvevője, az aki:

- előidézte egy verseny megállítást
- megsérti, ezen sportszabályokat;
- idő előtt elrajtolt;
- nem vette figyelembe a zászlójelzéseket;
- egy vagy több gokartot hibás rajtra kényszerített;
- balesetet idézett elő;
- kiszorított egy vagy több versenyzőt a pályáról;
- szabálytalanul megakadályozott egy szabályos előzési manővert;
- előzés közben szabálytalanul hátráltat egy másik versenyzőt.
-

(a) A sportfelügyelők feladata eldönteni, a rajter vagy a versenyigazgató jelentésére vagy kérelmére hivatkozva, hogy egy vagy több versenyző részese-e az incidensnek, ezen versenyző(k) a felügyelők engedélye nélkül nem hagyhatják el a rendezvény helyszínét.

(b) Amennyiben egy versenyző részese egy balesetnek vagy incidensnek és amennyiben őt a felügyelők a verseny vége után 30 percen belül erről értesítették, úgy nem hagyhatja el a rendezvény helyszínét engedélyük nélkül.

A sportfelügyelők 10 másodperces büntetést szabhatnak ki azon versenyzőkre, akik incidenst okoznak. Amennyiben ez az incidens az időmérés alatt történik, azon esetben a versenyző 3 legjobb mért idejét elveszít. Ugyanakkor, az incidens súlyosságára tekintettel, a felügyelők dönthetnek úgy, hogy a 10 másodperces büntetés helyett más szankciót alkalmaznak.

8 ZÁSZLÓJELZÉSEK.

A versenyeken az alábbi zászlójelzéseket kell alkalmazni:

- **Nemzeti színű:** az időmérés, vagy szükség esetén a futamok kezdetét jelzi. A rajtjelzést lehetőség szerint fényforrással kell megadni.
- **Zöld zászló, sárga fordított V alakú jellel:** hibás rajt. A zászlójelzést a rajtvonal utáni első pályaellenőri ponton kell alkalmazni, mozdulatlan helyzetben. A jelzést követően a versenyzőknek egy újabb formációs kört kell megtenniük. Ez a jelzés a villogó sárga lámpával is helyettesíthető.
- **Kék színű zászló:** Kizárólag a lekörözés előtti, vagy körhátrányban lévő versenyzőnek mutatják lengetve. Jelentése: egy, vagy több versenyző szorosan követi, engedje elhaladni őket. Fontos, hogy a lekörözés alatt lévő versenyző viselkedésével és magatartásával ne okozzon veszélyt, és csak arra kötelezhető, hogy a ténylegesen leköröző versenyző(ket) engedje elhaladni. A vele egy körben lévőkre ez a kötelezettsége nem áll fenn.
- **Sárga színű zászló:** A jelzés hatálya alatt a versenyzőknek számítaniuk kell egy akadály melletti elhaladásra, ezért előzési tilalom van érvényben. A tilalom a zöld jelzés vonaláig tart. A formációs kör alatt az összes pályaellenőr használja a sárga jelzést, jelezve az előzési tilalmat.
- **Fehér zászló:** A pályatesten, vagy annak közvetlen közelében lassan mozgó jármű halad (pl. mentő gépkocsi). A versenyzőknek fel kell készülni a lassú jármű melletti elhaladásra.

- **Sárga-piros csíkos zászló:** A pályafelület tapadása megromlott, pl. olaj, vagy víztócsa miatt. A pályaellenőrnek szabad kezével a veszélyes hely irányába kell mutatnia. A jelzést legalább 4 kör megtételéig kell alkalmazni, vagy addig, míg a pályafelület ismét normális nem lesz. Hirtelen esőzés esetén egyik kézzel az égre kell mutatni. Nem szükséges a zöld zászlóval való feloldás.
- **Zöld zászló:** A sárga, fehér ill. opcionálisan a sárga-piros jelzések, valamint az előzési tilalom feloldására szolgál. A versenyigazgató döntése alapján ezzel a zászlóval lehet engedélyt adni a motorok beindítására.
- **Átlósan kettéosztott fekete-fehér zászló, kiegészítő táblán rajtszámmal:** Szabálytalanul, vagy sportszerűtlenül viselkedő versenyző utolsó figyelmeztetésére szolgál. A figyelmeztetés a rendezvény egészére érvényben van.
- **Fekete zászló, narancsszínű körrel, kiegészítő táblán rajtszámmal:** Műszaki hibás gép versenyzőjének mutatják, akinek további részvétele szabálytalan, vagy veszélyes. A versenyzőnek ki kell állni a gyors depóba, ahol a hiba kijavítható. A javítást követően a versenyzőnek jogában áll folytatni a futamot.
- **Fekete zászló, kiegészítő táblán rajtszámmal:** A versenyzőnek azonnal a depóba kell hajtania, majd haladéktalanul jelentkeznie kell a versenyigazgatónál.
- **Piros zászló:** A verseny azonnali félbeszakítását jelenti. A jelzést kizárólag a versenyigazgató adhatja ki. A versenyigazgató jelzését az összes pályaellenőrnek is haladéktalanul alkalmaznia kell. A piros jelzés a versenyzők részére azonnali, de óvatos megállást és a motorok leállítását jelenti. Ezt követően a pályaellenőrök utasítása szerint kell eljárni.
- **Kék-piros (kettős átló) zászló, táblán rajtszámmal:** A közvetlen lekörözés előtt álló, vagy már ténylegesen lekörözött versenyzőnek mutatják. A versenyzőnek ekkor haladéktalanul abba kell hagynia a versenyt és a zárt parkolóba, kell hajtania. Ez a zászló csak abban az esetben használható, ha a versenyzői eligazításon bejelentik.
- **Fekete-fehér kockás zászló:** Az edzés, időmérés és a futamok vége.

9 VERSENY VAGY EDZÉS LEÁLLÍTÁSA

Amennyiben a versenyt vagy az edzést le kell állítani, mert baleset következtében a pálya, versenyzésre alkalmatlan, vagy az időjárás és egyéb körülmények veszélyessé teszik a versenyzés vagy edzés folytatását, a Versenyigazgató a piros zászló rajtvonalon történő felmutatásával ad erre utasítást. Ezzel egyidejűleg a piros zászlót a pályabírói posztokon is felmutatják. A verseny vagy edzés leállításáról kizárólag a Versenyigazgató hozhat döntést.

Amennyiben a leállítást jelző jelet megadják:

- a) edzés közben: azonnal csökkenteni kell a sebességet és lassan a depóba, kell hajtani. A pályán lévő mozgásképtelen gokartot a pályabírók utasítása szerint el kell távolítani a pályáról;
- b) futam közben: azonnal csökkenteni kell a sebességet, és a pályabírók utasításának megfelelően a zárt parkolóba, vagy a rajtrácsra kell hajtani.

A gokartokon javítást végezni kizárólag a zárt parkolóban lehet.

Szintén engedélyezett a zárt parkolóban az alkatrészek cseréje (kizárólag az alvázalattal illetve a motorral kapcsolatos beazonosított alkatrészek) valamint az üzemanyag újratöltése.

A Verseny újra indításánál különböző eljárások lehetségesek, attól függően, hogy a leintést megelőzően hány kört teljesítettek a versenyzők.

A eset: Amennyiben kettőnél kevesebb a megtett körök száma, a piros zászló felmutatása után 30 percen belül új rajtot kell elrendelni. Az új futam kör száma megegyezik az eredeti futam körszámával.

Azon versenyzők, akik az eredeti rajtra jogosultak voltak, az eredeti, gokartjukkal vehetnek részt az új rajton. A rajtfelállás megegyezik az eredeti futam rajtfelállásával. A rajtrácson azon pozícióit, melyeket nem foglaltak el üresen kell hagyni.

B eset: Amennyiben a megtett körök száma kettőnél több, de nem haladja meg a versenytáv 75%-át, a piros zászló felmutatása után maximum 30 perccel új rajtot kell elindítani. Az új futam hossza, megegyezik az eredetileg tervezett futam körszámának és a megtett körök számának különbségével. A megtett körök számán a leintést megelőző utolsó kör által meghatározott kör számot értjük. Azok a versenyzők, akik áthaladtak azon kört megelőző kör célvonalán, amelyben a futamot leállították, valamint azok, akik a gyorsdepó területen voltak, amikor a piros zászlót felmutatták, részt vehetnek az új rajton. Az első (eredeti) vagy a csere gokart használata engedélyezett az ismételt rajton. A cserét, vagy javítást a zárt park területén kell elvégezni.

A rajtpozíciókat azon kört megelőző kör befutási sorrendje alapján kell meghatározni, amelyben a versenyt leállították. A verseny eredményét leállított verseny időeredményének és az újraindítást követő verseny időeredményének összeadásával kell meg határozni.

Amennyiben bármilyen ok miatt az újraindítás nem lehetséges akkor a lefutott táv alapján a versenyt ki kell értékelni. Az értékelést a leállítást megelőző kör befutási sorrendje alapján kell elvégezni. A helyezések utáni bajnoki pontszámok ebben az esetben az eredeti pontok 50%-a.

10 DOKUMENTUMOK, HATÁRIDŐK

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

Az esemény hivatalos végeredményét az MNASZ honlapján is közzé kell tenni.

Jelen szabálypontban nem érintett kérdésekben az MNASZ Általános szabályai VIII. fejezete szerint kell eljárni.

11 VERSENYZŐKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK

A versenyzőnek az edzések és a futamok során az előírt védőöltözetet és bukósisakot kell viselnie. Futam közben a bukósisak levétele a verseny egyértelmű feladását jelenti.

A versenyző, vészhelyzet elhárítását kivéve, semmilyen körülmények között sem hajthat az előírt menetiránnyal szemben.

A versenyző az időmérés és a futam során semmilyen külső segítséget nem vehet igénybe, a gyorsdepó területét kivéve, melyet szabályos körülmények között kell elérnie. Futam közben tilos szerszámot vagy alkatrészt a meghibásodott gép versenyzője részére átadni. Futam közben (a rajtelőkészítő lezárásától a Park Fermé feloldásáig) a versenygép cseréje tilos.

A futam során meghibásodott versenygépet a versenyző köteles haladéktalanul a pálya vonalától biztonságos távolságra eltávolítani. Amennyiben a versenyző képtelen a veszélyes helyről gépét elmozdítani, úgy a pályaellenőröknek kell a szükséges segítséget megadni. A versenyzőnek a futam leintéséig a versenygépe mellett kell maradnia, majd a mérlegeléshez és a Park Fermé területére kell azt juttatni.

Versenyzés céljára kizárólag a kijelölt útvonal használható. A pálya szándékos lerövidítése, előnyszerzés céljából történő elhagyása, tilos. A vétség elkövetőjét utolsó figyelmeztetéssel vagy kizárással kell büntetni. Pályaelhagyáson a gokart teljes terjedelmével (mind a négy kerék) történő pályán kívülre kerülése értendő. A versenypálya határait jelző felfestés a pálya részének minősül. Nem számít pályaelhagyásnak az olyan letérés, amelyből egyértelműen nem származik előny a versenyző részére, vagy egy baleset elkerülése miatt történt.

Előzés céljára az útvonal jobb, vagy bal oldala egyaránt igénybe vehető. Tilos a versenyzőtársak akadályozása a gyorsabb haladásban (kígyózó vonalú haladás, vagy retesz alakzat). Súlyos vétségnek minősül a pályáról való kizorítás, az erőszakos lökdösődés és ütközés. Tilos a versenyzőtársak bármilyen veszélyeztetése. A lassú tempóban haladó versenyzőt a futamból ki kell inteni. Amikor egy versenyző valamilyen oknál fogva a versenyből kiállni kényszerül, úgy ezt a szándékát egyik kezének feltartásával köteles jelezni. Ügyelnie kell azonban arra, hogy a kiállással ne okozzon veszélyt versenyző társainak.

A versenyzőknek a verseny ideje alatt tilos a gokartot tolni kivéve, az újraindítást, és amennyiben biztonságos helyre kell a gokartot vinni!

A verseny, vagy kijelölt melegítőpálya területén kívül szigorúan tilos gokartozni. A versenyző nem hagyhatja el a depót, ill. a gyorsdepót a depóbíró engedélye nélkül.

A felügyelő testületnek jogában áll kizárni a versenyzőt a futamból amennyiben az a sport-, technikai vagy sportszerűségi szabályokat megszegi.

Ki kell inteni a versenyzőt a futamból verseny közben bekövetkezett műszaki hiba esetén. Ebben az esetben a versenyző a hiba elhárítását követően folytathatja a versenyt. A javítást szerelői segítség igénybevételével, a gyors depóban, - amely területet motor erővel kell elérni - lehet elvégezni.

12 BÜNTETÉSEK

12.1 Általános szabályok

A sport vagy technikai szabályok megsértéséért az elkövetett vétségek súlyossága szerint az alábbi büntetések róhatók ki:

- figyelmeztetés (sportfelügyelő),
- időbüntetés (sportfelügyelő)
- pénzbüntetés, melynek mértékét az MNASZ díjtábla tartalmazza (sportfelügyelő),
- kizárás (sportfelügyelő),
- felfüggesztés (GB),

- eltiltás (GB),

A büntetést az elkövetett vétség szabályszerű kivizsgálása alapján az MNASZ Általános Szabályainak figyelembevételével lehet kiróni.

Büntetés szabható ki minden rendezőre, nevezőre, versenyzőre. A segítő személyzet által elkövetett szabálysértésekért a nevező vonható felelősségre. A pénzbüntetés felső határát az MNASZ díjtáblázat tartalmazza. A bírságot az MNASZ számlájára, a jogerős határozat kézhezvételétől számított 15 napon belül kell befizetni. A felsorolt büntetések mindegyikét írásban kell közölni az érdekelt versenyzővel és nevezőjével. A versenyek helyszínén alkalmazott büntetéseket a verseny hivatalos hirdető tábláján is ki kell függeszteni.

Pénzbüntetéssel sújthatók, pl. az alábbi vétségek:

- gokartozás a pályán kívül,
- az időtervben megadott időn kívüli pályahasználat,
- rajtszámtáblára vonatkozó előírás megszegése,
- az öltözék előírástól eltérő, vagy hiányos viselése,
- a depórend megszegése (dohányzás, szemetelés stb.),
- versenyzői eligazításról való távolmaradás,
- a kötelező csend megsértése, stb.
- motorozás, quadozás a depó vagy a létesítmény teljes területen,

Az egyes futamokból, vagy a versenyből történő kizárásig terjedő büntetéssel sújthatók az alábbi vétségek:

- pályaelhagyás előnyszerzés céljából,
- szándékos akadályozás, ütközés vagy egyéb veszélyeztetés,
- futam közbeni gépcsere,
- idegen segítség igénybevétele,
- zászlójelzés ismételt figyelmen kívül hagyása,
- sportszerűtlen viselkedés,
- hivatalos mérlegelés elmulasztása, vagy súlyhiány
- utolsó figyelmeztetés után elkövetett szabálytalanság.
- túréhatár feletti zajszint,
- alkoholszonda pozitív eredménye,
- üzemanyagra vonatkozó előírás megszegése,

A megengedettől eltérő, vagy félrevezető szándékú változtatás végrehajtása a gokarton a versenyből való kizárást vonja maga után. A szándékos és jogtalan előnyszerzésre irányuló technikai szabálytalanság miatt, kizárásbüntetésre ítélt versenyzőt, a GB a büntetés jogerőre emelkedését követő 15 napon belül további egy bajnoki fordulón való indulástól eltilthatja. Ezen eltiltást a GB az eset kivizsgálását követően határozatban mondja ki. Amennyiben a technikai szabálytalanságról bebizonyosodik, hogy korábbi versenyeken is fennállt, akkor a versenyzőt visszamenőleg is meg kell fosztani az eredményétől.

12.2 Szakági büntetések alkalmazása

A GB jogosult a sportszabályokban leírt tételes büntetéseken túl egyéb büntetést is kiszabni rendezőre, nevezőre és versenyzőre, kísérő személyzetre amennyiben valamelyikük tevékenységével, megnyilvánulásaival az MNASZ testületeinek, vagy a szakágnak az érdekeit sérti, tekintélyét és megítélését kedvezőtlenül befolyásolja, illetve az elkövető megsérti az etikai és a rendezvényen alkalmazandó szabályokat.

A büntetések csak GB eljárás keretében szabhatók ki, melyre az adott kérdés tárgyalásához az érintetteket meg kell hívni. Az érintettek távolmaradása esetén is kiszabható a büntetés. A így kiszabott büntetéseket írásban kell az érintettekkel közölni, akik ez ellen az MNASZ IB-hez fellebbezhetnek a kézhezvételtől számított 7 napon belül. A kiszabott büntetések nyilvánosságra hozhatók

12.3 Verseny rendezőire kiszabható büntetések

Írásbeli figyelmeztetés, pénzbüntetés, rendezési jog megvonása, rendezvény versenynaptárból való törlése, rendezői licenc felfüggesztése. A pénzbüntetés mértéke nem haladhatja meg a nevezői licenc díj tízszeresét.

12.4 Versenyzőkre kiszabható büntetések

Írásbeli figyelmeztetés, pénzbüntetés, indulási jog megvonása egy rendezvényre, versenyzői licenc felfüggesztése max. 12 hónapra, külföldi rajtengedély visszavonása vagy kiadásának megtagadása.

13 ÓVÁSOK, FELLEBBEZÉSEK

13.1 Óvások rendje

Óváshoz csak a nevezőnek, vagy írásban felhatalmazott megbízottjának van joga. Minden óvást írásban kell benyújtani, az óvási díj egyidejű befizetése mellett. Az óvást a versenyigazgatónak kell átadni. A kérdéses futam ideiglenes eredményének kifüggesztését követő 30 percen belül lehet óvni.

Az írásbeli meghatalmazás illetve a nevezői licenc másolatát az óvás benyújtásakor óváshoz csatolni kell, nélküle az óvás érvénytelen.

Időmérés ellen óvásnak nincs helye.

Az óvási díjakat az MNASZ díjtáblázat tartalmazza. Helybenhagyott óvás díját az óvó fél részére vissza kell fizetni. Elutasított óvási díj a rendezőt illeti.

A benyújtott óvás ügyében a verseny felügyelő testülete hivatott dönteni. Az óvást haladéktalanul ki kell vizsgálni. Lehetőség szerint az óvásban érintetteket meg kell hallgatni, esetlegesen tanúikkal együtt. Az érintett, vagy tanújának távolléte nem akadályozhatja a felügyelői testületet a döntés meghozatalában. A helyszínen nem elbírálható óvásokról illetve fellebbezés esetében a kérdéses futam eredményét kihirdetni nem lehet. A verseny felügyelő testülete az érintett futam(ok) eredményét az eljárás végéig felfüggeszti és meghatározza a további teendőket. Ezen döntését (döntéseit) határozatban teszi közzé.

13.2 Technikai óvás speciális szabályai

Az óvás alá vont versenygép megbontásánál csak az óvott fél nevezője és szerelője, valamint a felügyelő testület, a versenyigazgató, a technikai felügyelő és a technikai ellenőrök lehetnek jelen. A megbontás végén az óvott fél nevezője, és szerelője kötelesek elhagyni a Park Fermé területét.

A verseny technikai felügyelője a megbontásos vizsgálat megállapításait sorszámmal ellátott jegyzőkönyvben rögzíti, és javaslatot tesz a felügyelői testületnek a további eljárásra vonatkozólag. A döntést a felügyelői testület hozza meg. A döntésről haladéktalanul értesíteni kell az érdekelteket.

A fellebbezési idő lejártáig az óvott eszköznek a zárt park területén kell maradnia. A technikai óvás díját az MNASZ díjtáblázat tartalmazza. Amennyiben az óvás elbírálásához a versenygép különböző alkatrészeinek szétszerelése szükséges, az óvást benyújtó köteles az óvási díj mellett kauciót befizetni. A kaució mértékét a technikai felügyelő javaslata alapján a felügyelő testület határozza meg.

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

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

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

13.3 Fellebbezés,

MNASZ általános szabályai szerint.

13.4 Óvási díjak

MNASZ díjtáblázata szerint.

14 ÚJ GÉPOSZTÁLY LÉTREHOZÁSA

Új géposztály bajnoki kategóriaként történő kiírását a megelőző év november 01.-ig kell a GB-nál kezdeményezni. A kategória leírását a bejelentéssel egyidejűleg a GB-nál le kell adni. A kategóriában használható motor(ok)nak és váz(ak)nak rendelkeznie kell nemzetközi vagy nemzeti homologizációval.

A GB az igényeknek megfelelően az új géposztályt feltételesen szerepelteti az Alapkiírásban. A géposztály kiírására akkor kerül sor, ha az adott géposztályra legalább 5 licenc igénylés érkezett. Erről a GB hivatalos tájékoztatást ad ki a licencigénylési határidő végét követően.

2011-től: Új géposztály első évben csak Kupa-ként írható ki. Amennyiben a géposztály első évben teljesíti a bajnoki kategóriává válás feltételeit (lásd II. fejezet 1.1 pont), a következő évben bajnoki kategóriaként kiírható.

15 VÁLOGATOTT SPORTOLÓK

15.1 A válogatott versenyzők kijelölése

A válogatott sportolók névsorát a GB állítja össze majd az MNASZ Intéző Bizottsága hagyja jóvá.

A válogatott sportolók névsorának összeállítása az előző évben elért eredmények alapján kerül összeállításra, az alábbiak szerint:

- Minden felnőtt kategóriából az első helyezett kerül a válogatott listára.
- Egy kiemelt felnőtt kategóriából az első két helyezett kerül a válogatott listára.
- Minden junior géposztályból az első két helyezett kerül a válogatott listára.
- Válogatott csak magyar állampolgár versenyző lehet.
- Ha a kategória válogatottságra jogosító helyezettje nem teljesíti a negyedik pont feltételeit, a jog a következő helyezettre száll.
- Ha egy versenyző több kategória alapján is válogatásra kerülne, csak egyik eredményét kell figyelembe venni, a többi kategóriában az őt követő versenyzőé a jog.

15.2 A válogatott versenyzők 2011-ben

2010-ben az alábbi kategóriák adják a 2011-es válogatottság alapját:

- 125 Junior – 1. illetve 2. helyezett
- 125 Senior – 1. illetve 2. helyezett
- 125 Masters – 1. helyezett
- 125 Open – 1. helyezett
- 125 DD2 – 1. helyezett
- SWF – 1. helyezett

16 CIK KARTING ACADEMY TRÓFEA ÉS CIK U18-AS VILÁGBAJNOKSÁG

2010-ben első alkalommal kerül kiírásra a CIK Karting Academy Trófea és a CIK U18-as Világbajnokság.

A CIK Karting Academy Trófea egy három fordulós, oktatási programokat is tartalmazó versenysorozat, 13-15 év közötti versenyzők számára.

A CIK U18-as Világbajnokság egy három fordulós világbajnoki sorozat, 15-18 év közötti, nem hivatásos versenyzők számára.

A 2011-es CIK Karting Academy Trófeára az MNASZ egy, „INT C Junior licenccel” rendelkező versenyzőt delegál. A versenyző személyéről a GB dönt. A lehetséges jelölt azon versenyző lehet, aki:

- 2010-ben a **Minikart 60+**, **125 Mini** vagy **125 Junior** géposztályban versenyzett
- 2011-ben jogosult lesz „INT C Junior” licenc váltására (lásd I fejezet 3.6.4. pont)
- 2011-ben betölti a 13. életévét, de nem tölti be a 16. életévét

A GB a döntését a 2010-es Gokart OB-n nyújtott teljesítmény alapján hozza meg.

A 2011-es CIK U18-as Világbajnokságra az MNASZ azon versenyzőnek ad rajtengedélyt, aki

- 2010-ben a **125 Max** vagy **125 Open** géposztályokban versenyzett
- 2011-ben jogosult lesz bármely nemzetközi fokozatú licenc kiváltására
- 2011-ben betölti a 15. életévét, de nem tölti be a 19. életévét.

Egyéb előírások tekintetében az CIK-FIA szabályai mérvadóak.

II. Fejezet

1 A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG 2010. ÉVI GOKART BAJNOKSÁGÁNAK, ÉS KUPÁINAK SPECIÁLIS SZABÁLYAI

1.1 Versenyek, versenysorozatok definíciói, azok kiírásának alap feltételrendszere (2011-től alkalmazandó):

1.1.1 Gokart Országos Bajnokság

Az alábbi feltételek szerint, versenygokartoknak, licenccel és orvosi vizsgával rendelkezők részére kiírva

- *Csak abból a géposztályból lehet bajnokságot kiírni, amelyekben az előző évben minimum 8 értékelhető bajnoki fordulót rendeztek*
- *Csak abból a géposztályból lehet bajnokságot kiírni, amelyekben az előző évben 8 fordulón nem csökkent az indulók száma 8 alá.*

A bajnoki kategóriák nem összevonhatók!

A bajnoki kategória visszaminősítése Országos Kupasorozattá akkor történik meg, ha a fenti feltételeknek egymást követő két évben nem felel meg.

1.1.2 Gokart Országos Kupasorozatok

A Bajnokság kiírásának feltételeit nem teljesítő kategóriákban, versenygokartoknak, licenccel és orvosi vizsgával rendelkezők részére kiírva

A Kupasorozatként indított kategóriák az összevonásra vonatkozó szabályok szerint összevonhatók.

Amennyiben egy motor promótere úgy dönt, az Open géposztályok bajnokságában induló versenyzői részére kérheti egy kupasorozat kiírását, ha az az Alapkiírás értelmében külön is értékelhető lenne (5 induló)

1.1.3 Teremgokart Országos Bajnokság

Szerződött rendező által biztosított egyforma bér gokartokkal, amatőr licenccel rendelkező versenyzők részére. A lebonyolítás feltételeit a rendezői szerződés szabályozza.

1.1.4 Amatőr Kupasorozatok

Több versenyből álló sorozatok, licenccel nem rendelkező amatőr versenyzők részére, regisztrált verseny esetén licencesek számára is engedélyezve

1.1.5 Amatőr és meghívásos versenyek

Licenccel nem rendelkező amatőr versenyzők részére, regisztrált verseny esetén licencesek számára is engedélyezve.

1.1.6 Megbízhatósági versenyek

Egy vagy több fordulóból álló, minimum 4, maximum 24 órás időtartamú versenyek minimum 2 maximum 10 fős csapatok részére.

1.2 A 2010. évi Gokart Országos Bajnokság kategóriái

1.2.1 Felnőtt kategóriák

KF2 + ICA	CIK kategória
KZ2 + ICC	CIK kategória
125 SENIOR	nemzetközi kategória
125 OPEN	nemzeti kategória (FELTÉTELES)
125 MASTERS	nemzetközi kategória
125 DD2	nemzetközi kategória
Super World Formula	nemzeti kategória

1.2.2 Ifjúsági, utánpótlás kategóriák:

KF3 + ICA-Junior	CIK kategória
125 JUNIOR	nemzetközi kategória
125 MINI	nemzeti kategória
MINIKART 60+	nemzeti kategória
EASYKART 60	nemzeti kategória

1.3 A 2010. évi Gokart Országos Bajnokság kiírása

1.3.1 Egyéni versenyek

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 2010. évre az alábbi kategóriák nemzeti bajnokságát írja ki:

14 futamos lebonyolítási rendszerben résztvevő bajnoki státuszú kategóriák:

Minikart 60+, Easykart 60, 125 Mini, 125 Junior, 125 Senior, 125 Masters, 125 Open (F), 125 DD2, Super World Formula

CIK rendszerben lebonyolítandó bajnoki státuszú kategóriák (2 futam 1 elődöntő, és 1 döntő)

Intercontinental A + KF2

Intercontinental A Junior + KF3

Intercontinental C + KZ2

Azok az új (feltételes „F”) kategóriák kerülnek véglegesen kiírásra, amelyekre a licenc kérelem leadásának határidejéig legalább 5 (öt) versenyző igényét jelezte! A végleges kategória listát a GB közleményben ismerteti.

1.3.2 Csapatversenyek

Az összes résztvevő géposztály részére nevezés alapján.

1.4 Nevezés

1.4.1 A GOB egyéni versenyein nevezhető versenyzők:

- MNASZ licenccel rendelkező versenyzők;
- FIA tagsággal rendelkező ASN-je által kiállított nemzetközi és nemzeti licenccel rendelkező versenyzők

1.4.2 Csapatversenyre nevezhető versenyzők

Részvételre jogosult versenyzők:

Az egyéni versenyen indulási jogosultsággal rendelkező MNASZ licenccel rendelkező versenyzők, akik azonos nevezői licenccel rendelkeznek.

Csapatnevezés:

Az Országos Bajnokság versenyein maximum 4 tagú csapatot lehet nevezni. Egy egyesület több csapatot is nevezhet. Egy versenyző ugyanazon rajtszámmal csak egy csapathoz tartozhat. A nevezési díj: MNASZ díjtételei szerint.

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

Egy versenyzőnek több géposztályban történő indulása esetén az összes eredményét értékelhetőként kell figyelembe venni, viszont max. 3 eredmény vehető figyelembe függetlenül attól, hogy hány géposztályból, ill. hány versenyző által elért eredményről van szó.

1.5 A Bajnokság és Kupasorozatok versenyein használható gokartok, felszerelések

1.5.1 Versenyzők felszerelése

Minden versenyző az alábbiakat köteles viselni a verseny során:

- A CIK-FIA előírásoknak megfelelő bukósisakot, zárt ruházatot, mely a karokat, lábakat is fedi. Az FIA homolog sisak helyett a legalább E szabványjellel ellátott bukósisak használata megengedett a nem CIK kategóriákban. A versenyruházaton fel kell tüntetni a versenyző nevét és vércsoportját.
- CIK kategóriák résztvevői részére további feltételek a III. fejezet 24.2 pontjában.
- Versenyzésre alkalmas cipőt, a kezek védelmére megfelelő szilárdságú zárt kesztyűt.
- A CIK-FIA homolog versenyruha a CIK géposztályokban kötelező, a többinél ajánlott.

A felszerelést a gépátvételnél külön felszólítás nélkül be kell mutatni.

1.5.2 Gokartok

1.5.2.1 Általános előírások

A gokartokra vonatkozó általános technikai előírásokat a Nemzetközi Karting Szabályzat tartalmazza. Minden módosítás tilos, kivéve azokat, amelyeket a jelen szabályzat engedélyez.

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

1.5.2.2 Gumibroncs

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

A 12-14 futamos bajnokság valamennyi géposztályában az alábbi általános gumi használati szabályokat kell alkalmazni:

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

Egyéb gumi használati szabályokat lásd a géposztályok meghatározásánál.

1.5.2.3

Üzemanyag

Amennyiben az adott verseny versenykiírás másképpen nem rendelkezik a GOB futamain csak kereskedelmi forgalomban kapható 95 oktán számú ólommentes üzemanyagot lehet használni.

A versenykiírásában a rendező jogosult az alkalmazható üzemanyag kiszolgáló helyének kijelölésére. Ebben az esetben minden résztvevő köteles a kijelölt üzemanyagkútnál beszerezni a versenyen általa felhasználandó üzemanyagot.

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

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

1.5.2.4

Üzemanyag mintavétel

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

A verseny technikai felügyelőjének jogában áll bármikor, indoklás nélkül mintát venni, a használt üzemanyagból. Amennyiben helyszíni tesztelési lehetőség nem áll rendelkezésre a szabályok szerint levett mintát az ASN által kiválasztott laboratóriumban kell megvizsgálni. A mintát közvetlenül a gokart üzemanyagtankjából kell venni.

A mintavétel megtagadása a kizárást von maga után.

A mintavételt a verseny technikai felügyelője és, a versenyző vagy a szerelője vagy a nevező képviselője jelenlétében kell végrehajtani. A mintavételre használt tároló edényekről az ATB gondoskodik.

A tároló edényen elhelyezett címkén fel kell tüntetni a verseny megnevezését, a dátumot, a csapat nevét és/vagy a nevező nevét, a gokart rajtszámát, a minta számát. A mintákat tartalmazó tároló edényeken elhelyezett címkét a verseny technikai felügyelője, a versenyző vagy szerelője, a nevező képviselője köteles aláírásával hitelesíteni. A címke aláírása a mintavétel elfogadását jelenti. A címke aláírásának megtagadása a versenyző kizárását vonja maga után.

A hitelesített mintákat az alábbiak szerint kell kiosztani:

- egy minta az ASN,
- egy minta a nevezőnek kaució ellenében, (kaució=tárolóedény)
- egy minta a laboratóriumnak.

Helyszíni üzemanyag ellenőrzésnél a gokart üzemanyag tankjából levett mintát az ATB által hitelesített készülékkel kell ellenőrizni.

1.5.2.5

Karosszéria elemek

A GOB futamain minden géposztály részére kötelező az CIK-FIA előírásoknak (rövid pályás) megfelelő karosszéria elemek használata. A CIK-FIA által előírt hátsó alsó ütköző használata a nemzeti géposztályokban is kötelező a rajtszámot és a versenyző nevét az oldalsó paneleken fel kell tüntetni.

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

1.5.2.6

Azonosítás és ellenőrzés

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

Az azonosító jelzést a gépátvételen a technikai ellenőr helyezi el a verseny eszközökön. Meglétét a futam előtt, a rajtelőkészítő területén a technikai ellenőrök ellenőrzik. Az azonosító eszköz sérülését vagy elvesztését a technikai felügyelőnek haladéktalanul jelenteni kell.

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

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

2 GÉPOSZTÁLYOK ÉS AZOK MEGHATÁROZÁSA

- Minikart 60+
- Easykart 60
- 125 Mini
- 125 Junior
- 125 Senior
- 125 Open
- 125 Masters
- 125 DD2
- Super World Formula
- KF2 + Intercontinental A
- KF3 + Intercontinental A Junior
- KZ2 + Intercontinental C

2.1 Minikart 60+

Életkor: 7-12 éves sportolók részére

Alváz: Feleljen meg a CIK-FIA előírásainak. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A szélesített hátsó ütköző használata kötelező.

Motor: Egyhengeres, résvezérlésű, szabad levegőhűtéssel, TAG rendszerű önindítóval felszerelve, A motornak rendelkeznie kell homologizációval. A dokumentáció tartalmazza a motor azonosításához szükséges technikai adatokat, fotókat, rajzokat és méreteket. A motorhoz a gyártó által gyártott és általa számmal ellátott alkatrész használata engedélyezett. A motor alkatrészeinek méretén változtatni tilos, és a homologizációban szereplő állapottal, (rajzok, fotók) méreteknél egyezniük kell. A képen és rajzokon látható alkatrészekkel egyezniük kell.

A	motorok	megfelelnek	az	alább	felsorolt	kritériumoknak:
-	a szívó, ill. kipufogó csatorna ellenőrzéséhez használt hézagmérő	0.20 mm vastag és 10 mm széles lehet				
-	gyertya márkája szabadon választható, hagyományos típusú egy elektródával ellátott, mérete:					
hossz:	18,5 mm,	menete:	M14	x		1,25
-	Robbanótér megengedett minimális mérete: 7 kcm. (a gyertya menetének felső élénél mérve). Bárminemű megmunkálás,	beavatkozás				TILOS!

A robbanótér alakja: gömb alakú és ellenőrizhető a gyártó által biztosított sablonnal.

Hűtés: Léghűtéses

Karburátor: Keverékképzés: Úszóházas karburátor, Venturi átmérője max. 18,00 mm, nem elektronikus típus, a maximum tartomány mechanikusan állítható, kúpos tüvel, a minimum tartomány fűvókával és állító csavarral szabályozható.

A karburátoron a homologizációtól eltérő mindennemű változtatás tilos! (Polírozás is!)

A karburátor távolsága a motor homologizációs lapja szerint.

A karburátor ellenőrizhető a gyártótól beszerezhető mérőeszközzel.

Önindító: Az akkumulátoros önindító (TAG rendszerű) csak és kizárólag a motor beindítását segíti. Az önindítóhoz kapcsolódó fogas koszorú a kuplunghoz van rögzítve és mágnesezhető anyagból kell lennie. A motor leállítását megbízható és biztonságos rendszerrel kell felszerelni. TILOS bármilyen módosítás az önindító elektromos rendszerében. A motor gyári készletéhez tartozó kábel használata kötelező! Az akkumulátort biztonságos módon, a vázhoz 2db bilincsel, csavarral kell rögzíteni. (gyári készlet használata kötelező)

Tengelykapcsoló: A kuplung zárási fordulatszáma max. 5500 rpm. Ellenőrzése lehet, a verseny előtt a rajtnál, versenyzővel együtt az indítás után a gokart max. 5500/min fordulathoz a motornak hajtani kell.

Gyújtás: analóg gyújtás, fix előgyújtási szög, a homologizációnak megfelelően.

Kipufogó: 60 ccm Minikart kipufogó, homologizáció szerinti egységes kipufogó használata kötelező

Lánckerék: Első lánckerék Z11, a hátsó áttétel szabadon választható

A Minikart előírásának megfelelő motorokon kívül a Minikart 60 + kategóriában el lehet indulni az alábbi, korábbi évek bajnokságaiban használt motorokkal, az adott motorra vonatkozó korabeli szabályoknak megfelelően:

Motor 1: Maxter gyártmányú, Maxterino Mini, motornak meg felelnie a homologizációs lapon lévő minden előírásnak.

Maximális hengerűrtartalom: 61 cm³

Sűrítési térfogat: Min: 7 cm³

Porlasztó: Dellorto PHBG 18 gyártmányú, legfeljebb 18 mm-es torok-átmérőjű. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Zajcsökkentő: Az eredeti levegőszűrő használata kötelező.

Gyújtás: Kötelező az eredeti típus használata

Kipufogó: Kötelező az eredeti típus használata

Tengelykapcsoló: Kötelező az eredeti típus használata

Motor 2 COMER gyártmányú, K80, vagy S80 típusú motor, zsákos hengerrel. Maximális hengerűrtartalom: 81 cm³. USA jelzésű COMER gyártmányú eredeti dugattyú használata megengedett. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

Porlasztó: TILLOTSON gyártmányú, szivató egységet is tartalmazó, legfeljebb 16 mm-es torokátmérőjű. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos. az eredeti levegőszűrő használata kötelező.

Gyújtás: kötelező az eredeti típus használata

Kipufogó: szabadon választható, az CIK zajelőírásainak megfelelő

Tengelykapcsoló: Kötelező az eredeti típus használata

Motor 3: IAME gyártmányú Gazelle Free típusú 60 cm³-es dugattyúvezérlésű önindítóval és centrifugál kuplungal ellátott léghűtéses motor. Motoron az IAME gyár által gyártott Z10 és Z11-es fogaskerék használata megengedett.

Kipufogó a motorhoz gyártott eredeti használata kötelező.

Gyújtás: elektronikus és generátorral ellátott eredeti használata a kábelek csatlakoztatásával kötelező.

Karburátor: TILLOTSON HL 334 B átmérő 19,8 mm zajcsökkentő a motorhoz homologizált kötelező. Szívócső hossza: 97 mm átmérő: 22 mm a motoron és a porlasztón mindennemű változtatás tilos (polírozás) meg kell felelnie a homologizációs okmányon feltüntetett méretekkel és típus adataival.

Tengelykapcsoló: Kötelező az eredeti típus használata

Gumi: Mérete: Elöl: 10x4.00-5 Hátul : 11x5.00-5 A száraz abroncs kizárólag MOJO C2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőkben már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. Az esős gumi típusa szabadon választható. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

Tömeg: Versenyzővel együtt legalább 105 kg.

2.2 Easykart 60

Életkor: 7-12 éves sportolók részére

Előfeltétel: abszolút mértékben tilos az eredeti terméktől eltérő anyagokat, és felszerelési tárgyakat felszerelni

Alváz: Kizárólagosan csak BIREL márkájú alvázak használata megengedett, úgy ahogy azt a sorozatgyártásban legyártották és gyári felszerelésekkel látták el.

Típusa: L3, L28C-X

Tengelytáv: 900mm

Nyomtáv elöl: 950mm

Nyomtáv hátul: 1100mm

Láblemez: sorozatban gyártott láblemez használata kötelező, gyári leszállítás szerint, ez lehet fém vagy kék színű gyári tartozék.

Pedálok: Előírt a sorozatban gyártott pedálok használata, a gázpedált kötelezően visszahúzó rugóval kell ellátni A fékpedál és a fék munkahenger között kötelezően egy biztonsági kábelt kell elhelyezni és azt tökéletesen rögzíteni. A pedálok megfelelő elrendezéséről azok egymáshoz viszonyított távolságáról úgy kell gondoskodni, hogy az ne veszélyeztesse a biztonságos vezetésként. A felszerelést a technikai bizottságnak jóvá kell hagyni.

Tengelycsonk:	a tengelycsonknak szigorúan gyári gyártmányúnak: A-10x135 E/17 kell lenni, a szabályzást -excenter használata- csak felülről engedélyezett. A tengelycsonk távolsága 2 -10 mm és 2 -5mm. A távolságok állítására kizárólag Free Line kék alumínium távtartó gyűrűk használata megengedett, 5 és 10 mm-es darabban.
Írányítás:	a gokart kormányzása szigorúan gyári kormánykerék és kormányoszlop lehet. A kormány valamennyi elemét biztonságos rögzítő elemmel kell rögzíteni (önzáró csavarokkal) A kormány a Free-line gamma sorozatból bármely típusú és méretű lehet.
Üzemanyag tartály:	az üzemanyag tartályok csak széria gyártmányúak lehetnek, kicserélésük nem megengedett, csőrendszerük kizárólagosan Free-line termék lehet. Köb tartalma: 4liter
Ülések:	A Free-line gamma választékából bármely méretű és típusú megengedett, amelyek kizárólagosan Kevlar és szénszálas termékek. A két üléstartó baknak függetlenül azok hosszúságától Free-line terméknek kell lenni, oldalanként egy db megengedett.
Tengelyek:	a tengelyek egy darabból (teli vagy fűrt) mágneses anyagból készíthetők, úgy ahogy az eredeti szerelésben is van. Típusa: 25x960C
Hátsó agy:	Két félt lehet használni csak Free line terméket: Al 25-50
Fékberendezés:	a fékberendezésnek olyan kell maradni, mint azt a gyárban felszerelték. A fékbetétek Free-line termék lehet
Hátsó fékrendszer:	BI H/P-22SR-LS
Hátsó féktárcsa:	6x180x6A
Hátsó féktárcsa agy:	25x80x6A
Hátsó fékbetét:	90x11,5
Keréktárcsák:	csak a gyári kerekek elfogadottak. A kerékrögzítőknek meg kell felelni a biztonsági követelményeknek. (önrögzítő csavarok)
Első Felni:	5"cr115-or
Hátsó felni:	5"dr150a-or
Lökésgátlók:	kizárólag csak gyári lökésgátlók, rudak felszerelése a megengedett, azoknak úgy kell maradni, mint ahogy azt eredetileg szerelték. Tilos ezekre bármilyen tartó, műanyag csík, vagy kábel felszerelése
Első lökésgátló:	542x225 580x260 free line FIK5/09
Hátsó lökésgátlók:	580x150 A lökésgátlókat az alvázhhoz kell rögzíteni.
Műanyag ütközők:	kizárólag a típusjóváhagyás szerint, gyárilag felszerelt műanyag elemeket lehet használni, nem engedett ezeken módosításokat végrehajtani, vagy más anyagra cserélni.
Típus:	Free line L3 Free line FIK05/09
Színe:	Szín választása megengedett.
Rajtszámtáblák:	minden alváza legalább két táblatartót kell felszerelni, egyet elöl, egyet hátul, sárga színben. Minimum 200mm
Motorok:	Kötelező az eredeti gyári motorok használata. Nem engedett a motorok átalakítása, módosítása, cseréje, kivéve, ha arra a rendezőség engedélyt ad. Nem engedélyezett a polírozás, fényesítés, bármiféle anyag eltávolítással járó változtatás, kivéve a hengerek megengedett maximális értékűre történő fúrása.
Típus:	IAME vagy BMB
Modell:	Parilla EK62 vagy BMB EKL
Köbcenti:	62 cm ³
Löket:	43,3 mm
Furat:	42,50 mm
Maximális Furat:	42,70 mm
Porlasztó:	csak a gyári porlasztó használata megengedett, azokon tilos bármilyen átalakítást végrehajtani, be is kimeneti nyílásait polírozni.
Típus:	Tilottson 385/A (az IAME motorhoz), BMB ECL (a BMB motorhoz)
Minimális porlasztás:	0,74-0,77 bar
Maximális nyomás:	0,80 bar
Kuplung:	kizárólag gyári felszerelt lehet, tilos minden fajta mosósítása
Típus:	IAME FC50 (az IAME motorhoz), BMB EFL (a BMB motorhoz)
Gyújtás:	kizárólag gyári felszerelés használata megengedett, minden módosítás tilos.

<i>Típus:</i>	Selettra 4P, SP vagy DK mindkét motorhoz
<i>Gyújtógyertya:</i>	Csak a Free-line gyújtógyertyák használata a megengedett, BRISK I10SI típus
<i>Szívás zajcsökkentő:</i>	csak a Free-line használata megengedett, azokon mindennemű módosítás tilos, beleértve a felfüggesztő gumikat is.
<i>Típus:</i>	AL 22 PS
<i>Kipufogó:</i>	csak a gyári kipufogó, hangtompító használata a megengedett, azokon semminemű változtatást nem szabad végrehajtania kollektor és a kipufogó között megengedett hajlékony cső használata az eredet formában és átmérőben
<i>Típus:</i>	IAME 70/490
<i>Telemetria, műszer:</i>	egy műszer használata megengedett, ami a fordulatszámot, időt és hőfokot jelez.
<i>Kenőanyag:</i>	A rendező írja elő és biztosítja a keverési aránnyal együtt.
<i>Keverési arány:</i>	20/1
<i>Erőátvitel:</i>	a motor és a tengely közötti erőátvitel zárt láncon keresztül történik. Kizárólagosan csak Free line terméket szabad használni. Az áttételről a Szervező tesz nyilatkozatot minden verseny előtt.
<i>Motor fogaskerék:</i>	10-es
<i>Hátsó fogaskerék:</i>	Free Line
<i>Láncvédő:</i>	Free-line láncvédőt kötelezően kell felszerelni.
<i>Abronsok:</i>	csak a rendező által megadott gumiabroncsok közül lehet választani száraz vagy esős verseny esetén. Az eső guminál nem megengedett az utólagos bemetszés vagy javítás az eredeti futófelülethez képest.
<i>Típusa szárazban:</i>	
<i>Első:</i>	Easykart Ets 4,0/10,0-5"
<i>Hátsó:</i>	Easykart Ets 5,0/11,0-5"
<i>Típusa esőben:</i>	
<i>Első:</i>	Bridgestone 4,0/10,5-5"
<i>Tömeg:</i>	Versenyzővel együtt legalább 105 kg.

2.3 125 Mini

<i>Életkor:</i>	9-13 éves sportolók részére
<i>Alváz:</i>	CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A lejárt homologizációjú spoilerok használata is engedélyezett. A CIK-FIA előírásainak megfelelő hátsó műanyag lökhárító, kötelező.
<i>Nyomtáv:</i>	A hátsó keréknél max: 1300 mm, az első keréknél max: 1200 mm a legnagyobb szélesség.
<i>Motor</i>	ROTAX FR 125 Mini Max. egyhengeres folyadékhűtésű, Power-szelep nélküli motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm ³ , sebességváltó nélkül, kuplunggal. A maximális teljesítmény 10 KW, amit a szűkítőkhelyezésével érnek el! A motornak kötelezően tartalmaznia kell a kipufogóban lévő szűkítőt, és karburátorban lévő szűkítőt is. A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak hivatalos Rotax szervíz által plombálva lehet versenyre nevezni! A motor ellenőrzése, a gyártó által kiállított, és a CIK által jóváhagyott dokumentáció alapján történik.
<i>Sűrítési térfogat:</i>	1,2-1,8 mm
<i>Porlasztó:</i>	Dellorto, WHSB 34 típusú.
<i>Zajcsökkentő:</i>	Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.
<i>Gyújtás:</i>	Eredeti gyújtás kötelező
<i>Kipufogó:</i>	Eredeti kipufogó használata kötelező
<i>Tengelykapcsoló:</i>	Eredeti típus használata kötelező
<i>Áttétel:</i>	versenykiírásában kerül meghatározásra
<i>Gumiabroncs:</i>	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat, (felével együtt) a két verseny

közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A esős gumi típusa kizárólag MOJO W1 vagy W2, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

Biztonság nyakvédő valamint gerinc és bordavédő használata kötelező.

Tömeg: **Versenyzővel együtt legalább 125 kg**

2.4 125 Junior

Életkor: **13-15 éves sportolók részére**

Alváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A lejárt homologizációjú spoilerok használata is engedélyezett. A CIK-FIA előírásainak megfelelő hátsó műanyag lökhárító kötelező.

Motor: ROTAX FR 125 Junior Max, egyhengeres folyadékhűtésű, Power-szelep nélküli motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm³, Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 15 KW. A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak hivatalos Rotax szerviz által plombálva lehet versenyre nevezni! A motor ellenőrzése, a gyártó által kiállított, és a CIK által jóváhagyott dokumentáció alapján történik.

Sűrítési térfogat: 1,20 mm – 1,80 mm

Porlasztó: Dellorto, WHSB 34 típusú.

Zajcsökkentő: Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.

Gyújtás: Eredeti gyújtás kötelező

Kipufogó: Eredeti kipufogó használata kötelező

Tengelykapcsoló: Eredeti típus használata kötelező

Gumiabroncs: Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A esős gumi típusa kizárólag MOJO W1 vagy W2, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

Biztonsági: Nyakvédő valamint gerinc és bordavédő használata kötelező

Tömeg: **Versenyzővel együtt legalább 145 kg**

2.5 125 Senior

Életkor: **15 év feletti sportolók részére.**

Alváz: CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A CIK-FIA előírásainak megfelelő hátsó műanyag lökhárító kötelező.

Motor: ROTAX FR 125 Max, egyhengeres folyadékhűtésű, Power-szelepes motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm³, Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 21 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak hivatalos Rotax szerviz által plombálva lehet versenyre nevezni! A motor ellenőrzése, a gyártó által kiállított, és a CIK által jóváhagyott dokumentáció alapján történik.

Sűrítési térfogat: 1,00 – 1,50 mm

Porlasztó: Dellorto, WHSB 34 típusú.

Zajcsökkentő: Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.

Gyújtás: Eredeti gyújtás kötelező

Kipufogó: Eredeti kipufogó használata kötelező

Tengelykapcsoló: Eredeti típus használata kötelező

Gumiabroncs: Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A vizes gumi típusa kizárólag MOJO W1, W2, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

Tömeg: **Versenyzővel együtt legalább 165 kg**

2.6 125 Open

Életkor:	15 év feletti sportolók részére.
Alváz:	CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A CIK-FIA előírásainak megfelelő hátsó műanyag lökhárító kötelező.
Motor:	<i>Maximum</i> 125 köbcentiméteres, lég vagy vízhűtéses TaG rendszerű motor. A CIK KF4 kiírásának megfelelő, KF4 homologizációval rendelkező motorok mellett a következő motorok használhatók: Rotax Max Senior, Vortex Rok, Vortex Super Rok, Vortex Rok TT, Motori Seven L4 TaG, Parilla Leopard, Parilla X30, Easykart 125. A motornak rendelkeznie kell homologizációval. Rotax Max Senior motor esetében a 125 Max kategóriánál leírtak betartandók. Feltöltő alkalmazása Tilos! Befecskendező használata, illetve benzinen kívül, más anyag bejuttatása a motorba, Tilos! Elektromos indító-berendezés és kuplung használata kötelező. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.
Porlasztó:	Kötelező az eredeti típus használata. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.
Zajcsökkentő:	CIK homolog vagy regisztrált típusú;
Gyújtás:	Kötelező az eredeti típus használata.
Kipufogó:	Kötelező a motorhoz adott eredeti típus használata.
Tengelykapcsoló:	Kötelező az eredeti típus használata mindennemű változtatás nélkül
Fékrendszer:	Első fék használata megengedett.
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A vizes gumi típusa kizárólag MOJO W1 vagy W2, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömegek:	A különböző motorokkal szerelt gokartok közötti esélyegyenlőséget biztosítandó a különböző motorokhoz különböző súlyhatárokat határoz meg a GB. A bajnokság folyamán alkalmazható az ú.n. „handicap rendszer”, amikor is a mezőny első felében végzett versenyzők a következő futamon plusz súllyal kell induljanak. A súlyhatárok később kerülnek meghatározásra, ezeket a GB közleményben tudatja a versenyzőkkel. Kiinduló tömegek: Rotax Max: 165 kg, Motori Seven L4 TaG: 168 kg, Parilla Leopard: 156 kg, Parilla X30: 174 kg, Vortex Rok: 171 kg, Vortex Rok TT: 171 kg, Vortex Super Rok: 207kg, Easykart 125: 162 kg, KF4: 186 kg

2.7 125 Masters

Életkor:	30 év feletti sportolók részére.
Alváz:	CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A CIK-FIA előírásainak megfelelő hátsó műanyag lökhárító kötelező.
Motor:	Rotax FR 125 Max, egyhengeres folyadékűtésű, Power-szelepes motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm ³ , Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 21 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak hivatalos Rotax szervíz által plombálva lehet versenyre nevezni! A motor ellenőrzése, a gyártó által kiállított, és a CIK által jóváhagyott dokumentáció alapján történik.
Sűrítési térfogat:	1,0 – 1,50 mm
Porlasztó:	Dellorto, WHSB 34 típusú.
Zajcsökkentő:	Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.
Gyújtás:	Eredeti gyújtás kötelező
Kipufogó:	Eredeti kipufogó használata kötelező
Tengelykapcsoló:	Eredeti típus használata kötelező
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A vizes gumi típusa kizárólag MOJO W1 vagy W2, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 175 kg

2.8 125 DD2

Életkor:	15év feletti sportolók részére
Alváz:	CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A lejárt homologizációjú spoilerok használata is engedélyezett.
Motor:	Rotax Max 125 DD2, egyhengeres folyadékhűtésű, 2 sebesség fokozattal és kuplunggal ellátott, Power-szelepes motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm ³ , Sebességváltóval, kuplunggal. Maximális teljesítmény 24 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak hivatalos Rotax szerviz által plombálva lehet versenyre nevezni! A motor ellenőrzése, a gyártó által kiállított, és a CIK által jóváhagyott dokumentáció alapján történik.
Sűrítési térfogat:	0,9-1,3 mm
Porlasztó:	Dellorto, WHSB 34 típusú.
Zajcsökkentő:	Kizárólag az eredeti típus használata megengedett, minden módosítás tilos.
Gyújtás:	Eredeti gyújtás kötelező
Kipufogó:	Eredeti kipufogó használata kötelező
Tengelykapcsoló:	Eredeti típus használata kötelező
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A esős gumi típusa kizárólag MOJO W1 vagy W2, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 173 kg

2.9 Super World Formula

Életkor:	15 év feletti sportolók részére.
Alváz:	Feleljen meg a CIK-FIA World Formula kategóriához kiírt előírásoknak. Az CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A szélesített (görgös) hátsó ütköző használata megengedett, de nem kötelező.
Motor:	Piaggio gyártmányú, M/201 típusú, egyhengeres, folyadékhűtésű, négyütemű, négyselepes motor, keményfém bevonatú hengerrel, sebességváltó nélkül. Feltöltő alkalmazása Tilos! Befecskendező használata, illetve benzinen kívül, más anyag bejuttatása a motorba, Tilos! Elektromos indító-berendezés és kuplung használata megengedett. Maximális hengerűrtartalom 201 cm ³ . A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos. A motorok plombálása kötelező! A plombálást, kizárólag a Visuál SE (2013 Pomáz, Béke út 5) és a Pénzes ASE (2381 Táborfalva, Hunyadi út 44) által megbízott szakemberek végezhetik.
Sűrítési térfogat:	Min: 17cm ³
Porlasztó:	Kötelező az eredeti típus használata. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.
Zajcsökkentő:	CIK homolog vagy regisztrált típusú;
Gyújtás:	Kötelező az eredeti típus használata.
Kipufogó:	Pénzes Kart W F1 típusú;
Tengelykapcsoló:	Kötelező az eredeti típus használata mindennemű változtatás nélkül
Gumiabroncs:	Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag MOJO D2 típusú lehet. A versenyen kizárólag a parc-ferme-ben elhelyezett, azonos sorozatszámú, jelölt abroncsokkal lehet részt venni. Az év első versenyén csak új gumival lehet indulni, a következőn már használttal is. Ebben az esetben az előző verseny utolsó futamán a Technikai Bizottságnál le kell plombáltatni és le kell adni a gumikat (felével együtt) a két verseny közötti időszakra. A gumi, a következő időmérésre adható ki. A megengedett legnagyobb szélesség első keréknél 135 mm, hátsó keréknél 215 mm. A vizes gumi típusa kizárólag MOJO W1 vagy W2, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.
Tömeg:	Versenyzővel együtt legalább 175kg

2.10 KF2 + Intercontinental A (együtt indítva és értékelve)

2.10.1 KF2

A CIK 2010. évi szabályai szerint.

2.10.2 Intercontinental A

Életkor:	15 év feletti versenyzők részére
Alváz:	CIK –FIA homologizált
Motor:	Vízűtéses vagy természetes légáramlással történő légűtéses, sorozatgyártott, egyhengeres, rezgőszepes szívónyílású (membrán-vezérlésű), sebváltó nélküli, a CIK-FIA által homologizált és a jelen Technikai Szabályzatnak megfelelő motor. Maximális hengerűrtartalom: 100 cm ³ . Lökét: minimum 48.5 mm – maximum 54.5 mm Kipufogó maximum nyitó szöge 177° (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik). A benzin levegő keveréket szállító felömlő csatornák száma: 3 (három)
Kipufogó	Motorhoz modellenként, a CIK-FIA által homologizált kipufogócső tartozik, melynek műszaki rajza a homologizációs okmányok melléklete. A kipufogó csőnek tartalmazni kell két fület a plombáláshoz, a homologizációs számot jelölni kell a kipufogón. A fém vastagsága minimum 0.75 mm, a kipufogó cső súlya nem lehet a 2000 előtti homologizált cső súlyának 90%-ánál kevesebb.
Karburátor:	CIK-FIA által homologizált pillangó szelepes, maximum 24 mm-es átmérőjű (egyéb kötelező méretekhez lásd 3-as számú technikai ábra).
Tömeg:	Minimális tömeg versenyzővel: 150 kg A versenykész gokart minimum tömege (üzemanyag nélkül): 65 kg .
Gumik:	5'-os, CIK homolog médium Hátsó gumibroncs max. szélessége 215 mm. A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm. Az első gumibroncs maximális szélessége 135 mm.
Üzemanyag:	98 oktán számú ólommentes üzemanyag használata megengedett. A benzinhez a CIK által engedélyezett olajok keverhetők.

Karosszéria elemek: a tárgyévben érvényes homologizáció szerinti karosszériaelemek használata kötelező.

A rendezvényen a versenyzők kizárólag a nevezési lapjukon feltüntetett és a gépátvétel során átvett alvázakat és motorokat vehetik igénybe. A fentiekben fel nem sorolt alkatrészek, a verseny során, szabadon használhatók. Egy versenyző a kötelező edzéseken, az időméréseken, a versenyfutamon alatt, csak a gépátvételen átadott és megjelölt kettő db motort és egy db vázát használhat.

2.11 KF3 + Intercontinental A-Junior (együtt indítva és értékelve)

2.11.1 KF3

A CIK 2010. évi szabályai szerint.

2.11.2 Intercontinental A-Junior

Életkor	13-15 év közötti versenyzők részére
Motor:	Természetes légáramlással történő légűtéses, sorozatgyártott, egyhengeres, szívó oldalon dugattyúvezérlésű, sebváltó nélküli, a CIK-FIA által homologizált és a jelen Technikai Szabályzatnak megfelelő motor. Maximális hengerűrtartalom: 100 cm ³ Lökét: minimum 46.0 mm – maximum 54.5 mm A szívónyílások húrjainak teljes szélessége nem haladhatja meg a CIK-FIA által homologizált maximális furathoz tartozó henger kerületének 22.3%-át + a nyílások közötti elválasztó(k) vastagságát
Kipufogó:	A kipufogó maximum nyitó szögének egyeznie kell a homologizált adattal, (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik). A kipufogó nyílások húrjainak teljes szélessége nem haladhatja meg a CIK-FIA által homologizált maximális furathoz tartozó henger kerületének 22.3%-át + a nyílások közötti elválasztó(k) vastagságát. A kipufogó nyílások alakjának mértani idomszerűnek kell lenni, az oldalainak megegyezően két - kettesnek, 4 db 4 mm-es vagy annál kisebb sugárral.
Vezérlés:	Maximális szívó oldali vezérlési szögnek egyeznie kell a homologizált mérettel, (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik).

Karburátor:	<p>A CIK-FIA által homologizált pillangó szelepes, maximum 24 mm-es Venturi átmérővel.</p> <p>A szívócsőhöz történő bármilyen extra hozzákapcsolás tilos (kivéve a forgattyúház nyomó csőve és a karburátor közötti levegővezérlő cső)</p> <p>A karburátort, a közbetétet és a henger egységet mechanikusan kell rögzíteni úgy, hogy fel és leszerelésüket csak szerszám segítségével lehessen megvalósítani.</p> <p>A karburátor motor felőli oldala és a henger középvonala közti távolságnak meg kell haladnia a 91 mm-t (a CIK-FIA előírásai alapján történő mérés szerint). A 91 mm-t meghatározó α (Alpha) és β (Béta) szögek módosítása tilos. (8. sz. melléklet!)</p> <p>A forgattyúház nyomócső csomák, mely az üzemanyagpumpa működését biztosítja maximum 3.25 mm-es belső átmérővel rendelkezhet.</p>
Kipufogó:	<p>Motorhoz modellenként, a CIK-FIA által homologizált kipufogócső tartozik. A kipufogó csőnek tartalmazni kell két fület a plombálásához, a homologizációs számot jelölni kell a kipufogón. A kipufogó műszaki rajza a homologizációs okmányok melléklete. A fém vastagsága minimum 0.75 mm, a kipufogó cső súlya nem lehet a 2000 előtt homologizált cső súlyának 90%-ánál kevesebb.</p>
Kuplung:	<p>CIK-FIA által homologizált száraz, centrifugális tengely-kapcsoló.</p> <p>Az indító rendszernek elektronikusnak kell lennie.</p> <p>A gokartnak versenykész állapotban a versenyzővel együtt vízszintes talajon maximum 5,000 f/perc határértékig öngerjesztő el kell indulnia.</p> <p>A centrifugális kuplungot borító megfelelő védőburkolat (öntött alumíniumból) használata kötelező, olyan módon, hogy szabad hozzáférést a lánchoz vagy a hajtószíjhoz megakadályozza.</p>
Gumik:	<p>5'-os, homologizált médium típusú.</p> <p>Hátsó gumiabroncs Max. szélessége 215 mm.</p> <p>A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1360 mm.</p> <p>Az első gumiabroncs maximális szélessége 135 mm.</p>
Tömeg:	<p>Minimum össztömeg a versenyzővel: 130 kg.</p> <p>Gokart minimum tömege (üzemanyag nélkül): 60 kg.</p>

Motor leállító kapcsoló alkalmazása kötelező. A kapcsolót olyan helyre kell helyezni, hogy a versenyző normál vezető pozíciójában elérhesse azt.

2.12 KZ2 + Intercontinental C (együtt indítva és értékelve)

2.12.1 KZ2

A CIK 2010. évi szabályai szerint.

2.12.2 Intercontinental C

Életkor:	15 év feletti versenyzők részére
Hajtó egység	a sebességváltó és a motor elkülönítése tilos. A motortömb csak 2 részre osztható (függőlegesen vagy vízszintesen).
Motor	<p>Egy körös vízhűtéses egy-hengeres, rezgőszelepes szívónyílású (membránvezérlésű), a CIK-FIA által homologizált motor. Maximális hengerűrtartalom: 125 cm³. Rezgő szeleprögzítés: (mérétek és leírás) részletezve a Homologizációs nyomtatványban. Szabad elhelyezés.</p> <p>Az égéskamra mérete: minimum 11 cm³. A kamra méretét A osztályos tized köbcentiméteres beosztású laboratóriumi bűrettával kell meghatározni. Az ellenőrzéshez szükséges keveréket ólommentes benzinből és kétütemű olajból kell előállítani. A keverési arány 1:1. Az égésteret az első számú függelék előírásai szerint kell feltölteni.</p> <p>A kipufogó, maximum nyitó szöge 199° (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztó kör vagy digitális műszer segítségével történik).</p>
Karburátor:	<p>Alumínium karburátor, maximum 30 mm átmérőjű ventúri típusú porlasztó (diffusor). A 2010. évi magyar Bajnokságon a Dell'Orto VSH 30 típusú karburátort kell használni. (Lásd 11. sz. melléklet.)</p> <p>A karburátor kizárólag eredeti lehet. Az alábbiak módosítása lehetséges, de azok is kizárólag Dell'Orto típusúak lehetnek: fojtószelep, tűszelep, úszó, kehelycső, fűvóka, tű készlet.</p> <p>A benzinszűrőt el lehet távolítani, ellenkező esetben eredetinek kell lennie.</p>
Sebességváltó:	CIK-FIA által homologizált (beleértve a primer áttétet). Minimum 3 maximum 6 fokozat. Az ellenőrzést egy maximum 200 mm átmérőjű osztó kör vagy digitális műszer vagy digitális kóder segítségével történik). A fok

értékeket a homologizációs lapon tizedekben és nem percekben kell megadni. A homologizációs nyomtatványon szerepelnie kell a sebességváltó gyártójának, a modell és típus megnevezésének.

Mechanikus sebességváltót kell használni. Irányítására szervót használni tilos. A váltásnál a gyújtást megszakítani tilos.

Kipufogó: *Homologizálnak kell lennie, a minimum fémvastagság 0.75 mm.*

Gyújtógyertya: a gyártmány szabadon választható. A gyertya menete – mely a hengerfejbe van erősítve – nem nyúlhat túl az égéskamra házán. Méret:hossz: 18.5 mm; menet: M 14 x 1.25.

Gumi 5'-os homolog médium típus

Hátsó gumibroncs max. szélessége 215 mm.

A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm.

Az első gumibroncs maximális szélessége 135 mm.

Tömeg: **Versenyzővel együtt 170 kg.**

3 A FUTAMOK TÁVOLSÁGA

3.1 Két egyforma futam esetében

Gyermek osztályban 13 km

Junior osztályban 16 km

Felnőtt osztályokban 18 km

3.2 Elődöntő-döntő rendszerben

Gyermek osztályban 12 km illetve 15 km

Junior osztályban 14 km és 18 km

Felnőtt osztályokban 15 km és 20 km

A futamok körszámának meghatározásánál a fenti távolságokra, mint minimum értékre kell tekinteni. A futam annak a körnek a végén zárul amelyben teljesült az előírt távolság.

4 ÉRTÉKELES

4.1 Futamok eredménye

Az adott futamban minden olyan versenyző eredményét értékelhetőnek kell tekinteni, aki szabályosan elrajtolt függetlenül attól, hogy milyen nemzetiségű licenccel rendelkezik.

Egy forduló remény és verseny futamának végső sorrendjét a helyezési pontszámok emelkedő sorrendje határozza meg, az alábbi táblázat alapján:

1. helyezett: 0 pont

2. helyezett: 2 pont

3. helyezett: 3 pont

4. helyezett: 4 pont

5. helyezett: 5 pont

.....

34. helyezett: 34 pont

Amennyiben a versenyző büntetőpontokat kapott, a helyezési pontjához azokat hozzá kell adni és az, így kapott szám mutatja, hogy hányadik a versenyben. Azonos pontszám esetén az a versenyző a kedvezményezett, akinek nincs büntetőpontja.

Amennyiben egy futam értékelésekor két, vagy több versenyző között a sorrend egyértelműen nem állapítható meg (pl. azonos időben történő kiesés esetén), úgy az időmérés eredménye alapján kell a helyezéseket eldönteni.

4.2 A helyezési pontok meghatározása

A versenyfutamokban az éves értékeléshez minden MNASZ licenccel ([CIK kategóriákban a CEZ-országok licencével](#)) rendelkező versenyzője a helyezésének megfelelően az alábbi táblázat szerint kap pontokat.

Csak az a versenyző kaphat helyezési pontot, aki az előírt versenytávból legalább 60%-ot teljesített. A 60 %-os szabály alól kivételt képeznek az elődöntő-döntő rendszerben lebonyolított kategóriák, ahol a rajtvonalon való áthaladástól számítódnak a pontok.

A pontszámokat a következő táblázatok tartalmazzák:

Két egyforma futam esetén (valamint CIK kategóriák):

1. helyezett 25 pont	9. helyezett 7 pont
2. helyezett 20 pont	10. helyezett 6 pont
3. helyezett 16 pont	11. helyezett 5 pont
4. helyezett 13 pont	12. helyezett 4 pont
5. helyezett 11 pont	13. helyezett 3 pont
6. helyezett 10 pont	14. helyezett 2 pont
7. helyezett 9 pont	15. helyezett 1 pont
8. helyezett 8 pont	

A további helyezettek nem kapnak bajnoki pontot.

Elődöntő-döntő esetén (kivéve CIK kategóriák) elődöntő:

1. helyezett 34 pont	6. helyezett 29 pont
2. helyezett 33 pont	7. helyezett 28 pont
3. helyezett 32 pont	8. helyezett 27 pont
4. helyezett 31 pont	9. helyezett 26 pont
5. helyezett 30 pont	...

Azok a versenyzők, akik áthaladtak a célvonalon a fenti táblázat szerint kapnak pontot. Azon a versenyzők, akik nem jutottak el a célig, de a futamon elindultak, egységesen az utolsó célba érkezett versenyző pontszámánál 5 egységgel kevesebbet kapnak.

Elődöntő-döntő esetén (kivéve CIK kategóriák) döntő:

1. helyezett 55 pont	6. helyezett 47 pont
2. helyezett 52 pont	7. helyezett 46 pont
3. helyezett 50 pont	8. helyezett 46 pont
4. helyezett 49 pont	9. helyezett 45 pont
5. helyezett 48 pont	...

Azok a versenyzők, akik áthaladtak a célvonalon a fenti táblázat szerint kapnak pontot. Azon a versenyzők, akik nem jutottak el a célig, de a futamon elindultak, egységesen az utolsó célba érkezett versenyző pontszámánál 5 egységgel kevesebbet kapnak.

Nem értékelhető az a versenyző, aki futamközben elveszíti a gépre felerősített transponderét.

Kézi körszámolással a futam eredménye csak akkor határozható meg, ha számítógépes értékelés a teljes mezőny esetében alkalmazhatatlanná válik. (áramszünet, vírus, lefagyás, stb.)

Az eredménylistán valamennyi rajthoz állt versenyző nevét és elért eredményét - függetlenül attól, hogy teljesítették az előírt távot, vagy kiestek - fel kell tüntetni.

A GOB versenyeit, sorozat versenyek (több mint kettő futam) esetében fordulónként egy időmérés eredménye alapján kettő, külön-külön indított és értékelt, futammal kell lebonyolítani

A GOB éves értékelésénél (kivéve CIK kategóriák) két futam eredménye minuszolható. Nem minuszolható az utolsó két forduló négy futamának egyik eredménye sem valamint olyan futam, amelyből a versenyzőt kizárták.

A CIK kategóriák éves értékelésénél minden futam eredményét figyelembe kell venni.

4.3 Csapatverseny értékelése

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

A csapatverseny értékelésekor minden nevezőnek az összes benevezett versenyzője által a bajnoki forduló futamaiban elért eredményt kell figyelembe venni. A több géposztályban induló versenyző minden futambeli eredményét figyelembe lehet venni. Egy csapat maximálisan 4 főből állhat.

Egy csapat eredményét a következő tényezők alapján kell megállapítani:

- a csapatba nevezett versenyzők közül a 3 legjobb versenyző eredményét kell az értékelésnél figyelembe venni, azaz a versenyzők futamon elért pontszámait, kell összegezni.
- a sorrendet az így kiszámított eredmények alapján, kell megállapítani, úgy hogy a legmagasabb pontszámmal rendelkező csapat az első, a további helyek a helyezési pontok csökkenő sorrendje szerint;
- holtverseny esetén a csapatok azonos helyezettek,
- a versenyen elért helyezésekért a csapatok az egyéni versenyenél ismertett bajnoki pontokat kapják.

Egy versenyzőnek több géposztályban történő indulása esetén az összes eredményét értékelhetőként kell figyelembe venni, viszont max. 2 eredmény vehető figyelembe függetlenül attól, hogy hány géposztályból, ill. hány versenyző által elért eredményről van szó. Egy versenyző, aki két kategóriában is értékelhető, két különböző csapatban is nevezhető.

5 A VERSENYEK DÍJAZÁSA

5.1 Egyéni versenyek díjazása

A díjakat és a díjazottak számát a rendező a versenykiírásban határozza meg. A díjazottaknak a díjkiosztón a versenyzőruhában való megjelenés kötelező, mely alól a rendező adhat felmentést. A szabályt, megszegőket pénzbírsággal kell sújtani. Mértéke alkalmanként legalább egy futam nevezési díja.

Az egyes géposztályok részére kiírt futamokban az első három helyezett serleg díjazásba részesül.

6 AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG ÉVES ÉRTÉKELÉSE

6.1 Egyéni értékelés

A Gokart Országos Bajnokságban az MNASZ licenccel rendelkező versenyzőket lehet értékelni, [kivéve a CIK kategóriák számára kiírt bajnokságban, ahol a CEZ-országok licencével rendelkező versenyzőket is értékelni kell.](#)

Ifjúsági, utánpótlás és Senior versenyeken géposztályonként a Magyar Köztársaság Gokart Bajnoka címét nyeri az a versenyző, aki a Gokart Országos Bajnokság versenyein a legmagasabb pontszámmal rendelkezik.

A további helyezéseket a pontszámok csökkenő sorrendje határozza meg.

Azonos bajnoki pontszám (holtverseny) esetén, a több jobb eredmény dönt. Ha ezek után is holtverseny alakul ki, úgy a versenyzők azonos helyezettek, de az utánuk következők helyezését úgy kell megállapítani, mintha holtverseny nem is lett volna.

6.2 Csapatbajnokság értékelése

Magyar Köztársaság Gokart Csapat Bajnoka címét nyeri az a csapat, amely a Gokart Országos Bajnokság versenyein a legtöbb pontszámmal rendelkezik. A további helyezéseket a pontszámok csökkenő sorrendje határozza meg.

III. FEJEZET

Általános technikai elnevezések, meghatározások, szabályozások

1 ÁLTALÁNOS ELNEVEZÉSEK ÉS MEGHATÁROZÁSOK.

Az alábbiakban felsorolt elnevezések, meghatározások hivatottak értelmezni az ellenőrzéseknél, vizsgálatoknál, méréseknél, és egyéb kérdésekben a követendő eljárást.

1.1 Gokart meghatározása

A gokart olyan karosszériával rendelkező vagy anélküli földi jármű, melynek 4 kereke van. Kettő kormányzott, kettő pedig hajtott.

Főbb részei az alváz (beleértve a karosszériát), a gumik és a motor.

1.2 Adatgyűjtés

Minden memóriával rendelkező vagy memória nélküli gokarra szerelt rendszer, amely lehetővé teszi a versenyző részére az adatok olvasását, megszerzését, regisztrálását, továbbítását, tájékoztatását a verseny alatt vagy után.

1.3 Telemetry

Egy mozgó gokart és egy külső egység közötti adatátvitel.

1.4 Homológizáció

Az a hivatalos igazolás, amelyet a CIK-FIA, nemzeti homológizáció esetén az ASN, ad ki arról, hogy egy adott modellhez tartozó gokart – alváz, motor, berendezések – elkészítése a sorozatgyártás feltételei között elegendő számban megtörtént ahhoz, hogy besorolható legyen a szabályzatban szereplő kategóriákba.

A homológizáció kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles az FIA felé benyújtani, amelyben a homológizálandó eszközt gyártották és ehhez egy homológizációs forma nyomtatványt, kell kitölteni. Nemzeti homológizáció esetén az illetékes ASN vonatkozó szabályait kell betartani.

CIK-FIA homológizációs eljárás esetén a CIK-FIA vonatkozó szabályzatát kell alkalmazni.

1.5 Homológizációs okmány

Az a hivatalos igazolás, melyet a CIK-FIA ad ki arról, hogy egy adott termék modell megfelel az érvényes Nemzetközi Gokart Szabályzatban leírt kritériumnak.

A jóváhagyás kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles az FIA felé benyújtani, amelyben a terméket gyártották és ehhez egy jóváhagyási technikai forma nyomtatványt, kell kitölteni

Ezt a CIK-FIA jóváhagyási szabályzatának megfelelően kell megtenni, valamint a gyártónak, aki saját modelljét szeretné jóváhagyásra előterjeszteni szintén, ezen szabályzat rendelkezéseit kell megtartani.

1.6 Homológizációs formanyomtatványok

Minden a CIK-FIA illetve az ASN által homológizált modellről – alváz, motor, berendezések – részletes, leíró formanyomtatványt, un. homológizációs forma-nyomtatványt kell kitölteni, amelyen az összes azonosításhoz szükséges adatot fel kell tüntetni.

A formanyomtatványok bemutatását a gépátvételnél és, vagy a rendezvény egész ideje alatt a Tisztségviselők kérhetik, akiknek jogukban áll az adott versenyző részvételét megtiltani, amennyiben a nyomtatványt nem mutatják be.

A gyártó köteles termékeihez a megfelelő homológizációs formanyomtatványt kiadni, melynek az alábbiakat kell tartalmazni:

- 1) Alapformája az alapmodellről ad ismertetést.
- 2) További számozott oldalak, amelyen a homológizációs kiterjesztések szerepelnek.

1.7 Mechanikus alkatrészek

Minden olyan szükséges tartozék – akár mozgó, akár nem – ami a meghajtás, felfüggesztés, kormányzás vagy fékezés normális üzemeléséhez szükséges.

1.8 Eredeti vagy széria alkatrészek

Olyan alkatrészek, amely az illető gokart konstruktőre által előirányzott és végrehajtott valamennyi gyártási fázison átestek, és azokat a gokarra eredetileg felszerelték.

1.9 Kompozit

Több különböző összetevőből álló olyan anyag, amelyek társítása olyan tulajdonsággal ruházza fel, hogy abból semelyik sem választható külön.

1.10 Maximum

Egy változó mennyiség által elérhető legnagyobb érték; legmagasabb határ.

1.11 Minimum

Egy változó mennyiség által elérhető legkisebb érték; legkisebb határ.

1.12 Alváz

A gokart azon szerkezeti eleme, amelyre a mechanikus elemek és a karosszéria fel van építve, beleértve minden olyan elemet, amely kapcsolatban áll, ezen szerkezetekkel.

1.12.1 Alvázkeret

Az alváznak egy darabból álló fő eleme, amelyre építik a fő és kiegészítő alkatrészeket.

1.13 Motor

1.13.1 Hengerűrtartalom (V)

A hengerben (hengerekben), a dugattyú (dugattyúk) felfelé illetve lefelé irányuló mozgása által meghatározott térfogat.

A térfogatot köbcentiméterben kell megadni, ahol a „pi” értéke kizárólag 3.1416 lehet.

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$$

ahol: d = furat, l = löket, n= hengerek száma.

1.13.2 Csatornák

Olyan hengeres vagy hengeres-kúpos elemek, amelyek a gázok áramlását teszik lehetővé függetlenül ezen elemek hosszától vagy állásától.

A felömlő csatornák száma: A tényleges felömlő csatornák száma megegyezik azon hengeres vagy hengeres-kúpos elemek darabszámával, melyek gázokat szállítanak a forgattyús házaktól a dugattyúk tetejéhez.

Szívó csatorna mely gázokat szállít a henger külső falától a beömlőnyíláshoz.

Kipufogó csatorna a kiömlő nyílástól a hengeröntvény külső faláig terjed.

1.13.3 Beömlő illetve kiömlőnyílás

A nyílás a henger élének valamint a beömlő illetve kiömlő csatorna találkozásánál keletkezik. Ezen nyílás nyitva illetve zárva van a dugattyú mozgása által.

1.13.4 Fojtószelep

„Fojtószelep” alatt azon rendszert értjük, amely mechanikusan képes a normál átömlő nyílást szabályozni vagy az átáramló gázok normál áramlását, változtatni a dugattyú és az átáramló nyílás előtt bármikor, mialatt a motor üzemel.

1.14 Hűtő

Ez egy speciális hőcserélő, amely lehetővé teszi valamely folyadék hűtését levegő segítségével. Folyadék/Levegő hőcserélő.

1.15 Üzemanyagtartály

Bármilyen üzemanyagot tartalmazó tartály, amelyből az üzemanyag a motorhoz áramolhat.

1.16 Kerék

Tárcsa és a pneumatikus gumibroncs, amely a gokart meghajtásához és vezetéséhez szükséges.

2 ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK

2.1 Megfelelőség

A gokartnak valamint az azon végrehajtott módosításoknak meg kell felelni a kategória előírásainak, amelybe a gokart be lett nevezve, valamint az Általános Előírásoknak.

2.2 Általános előírások alkalmazása

Az általános előírásokat kell figyelembe venni, kivéve, ha az adott kategóriára léteznek szigorúbb előírások.

2.3 A nevező felelőssége.

Minden nevező saját felelőssége, hogy bizonyítsa a technikai ellenőrök, valamint a felügyelők felé, hogy gokartja teljes mértékben megfelel a szabályok előírásainak a verseny egésze alatt.

2.4 Módosítások

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

2.5 Alkatrészek, anyagok beszerelése

Minden olyan alkatrész vagy anyag fel-beszerelése, melyekre jelen szabályzat valamely cikkelye nem ad kifejezett engedélyt, tilos. Egyszer már eltávolított alkatrészeket nem lehet újra használni. Az alvázkeret geometriájának újraépítéséhez - egy balesetet követően – a szükséges alkatrészek beszerelése (hegesztéshez szükséges toldalék fém használata stb.) engedélyezett; más elhasználódott vagy sérült alkatrészek javítása különböző elemek rögzítésével, toldásával tilos. Kivéve, ha erre jelen szabályzat valamely cikkelye lehetőséget ad.

3 GOKART FELÉPÍTÉSE

3.1 Általános követelmények

3.1.1

A gokart az alvázkeretből (a karosszériával vagy nélküle), a kerekekből valamint a motorból tevődik össze, melynek az alábbi feltételeknek kell eleget tenni.

3.1.2

Vezetési pozíció: az ülésben ülve, előre mutató lábakkal.

3.1.3

Gumiabronccsal felszerelt kerekek száma: 4

3.1.4

Felszerelések: az alvázon titán alkalmazása tilos.

4 ALVÁZ

Minden alvázkeretnek az adott kategória szabályainak kell, hogy megfeleljen. Minden alváznak homologizációs okmánnyal kell rendelkeznie.

A homologizációs kiterjesztéseket a Homologizációs Szabályok szerint kell engedélyezni.

4.1 Az alváz alkatrészeinek leírása

Az alváz áll:

- a) alváz keretből
- b) főbb részekből
- c) kiegészítő alkatrészekből: annak érdekében, hogy a gokart stabilitása növekedjen, speciális kiegészítő alkatrészek beszerelése engedélyezett. Ugyanakkor ez a beavatkozás nem jelenthet veszélyt a vezető és más versenyzők számára.

4.2 Módosítások és azonosítás

A homologizált alvázon végrehajtott bármilyen módosítás tilos, kivéve, ha az a homologizációs formanyomtatvány vagy a technikai szabályzat rendelkezéseivel nem ellenkezik.

4.3 Alvázkeret

4.3.1 Funkciói

- A gokart legfőbb hordozó eleme
- Az alváz főbb részeinek szilárd rögzítését valamint a kiegészítő elemek beépítését biztosítja
- A gokart merevségeért felelős a mozgás közbeni erőhatások ellen

4.3.2 Leírása

Az alvázkeret a központi és hordozó eleme az egész gokartnak. Megfelelően ellenállónak kell lennie, hogy elviselje a mozgás közben keletkező erőhatásokat. (Lásd 5. sz. melléklet.)

4.3.3 Követelmények

Mágnesezhető acél csőszerkezet egy hengeres szekcióval. Egy darabból álló hegesztett szerkezet, amelyet nem lehet szétszerelni.

4.3.4 Anyaga

Mágnesezhető szerkezeti acél vagy szerkezeti acél ötvözet.

4.4 Az alváz főbb részei

4.4.1 Funkciói

A pálya erőhatásainak közvetítése az alvázkeret felé kizárólag a kerekeken keresztül.

4.4.2 Leírás

Minden olyan alkatrész, amely a pálya erőhatásait közvetíti az alvázkeret felé kizárólag a gumiabroncson keresztül:

- keréktárcsák
- hátsó tengely
- tengely csonk
- függő csapszeg
- első és hátsó tengely rögzítések
- első és hátsó csatlakozó alkatrészek (amennyiben van ilyen) lehetséges.

4.4.3 Követelmények

Az alváz minden főbb részét egymáshoz vagy magához az alvázhhoz mereven kell rögzíteni.

Merev rögzítést kell alkalmazni, csuklókat alkalmazni tilos.

Csuklós rögzítések használata csak a kormányműnél valamint a kormánycsukló rögzítésénél engedélyezett.

Az 1, 2 vagy 3 tengelyirányban való mozgatáshoz más rögzítések használata tilos.

A rezgés elnyelése érdekében hidraulikus vagy pneumatikus eszközök használata tilos.

A hátsó tengely maximális külső átmérője 50 mm, a minimális falvastagság 1.9 mm minden pontban.

A hátsó tengely vastagsága minden pontban (kivéve reteshornyoknál) minimálisan:

A külső átmérő függvényében megadott értékek:

Max. külső átmérő	Min. vastagság
50 mm	1.9 mm
49 mm	2.0 mm
48 mm	2.0 mm
47 mm	2.1 mm
46 mm	2.2 mm
45 mm	2.3 mm
44 mm	2.4 mm
43 mm	2.5 mm
42 mm	2.6 mm
41 mm	2.8 mm
40 mm	2.9 mm
39 mm	3.1 mm
38 mm	3.2 mm
37 mm	3.4 mm
36 mm	3.6 mm
35 mm	3.8 mm
34 mm	4.0 mm
33 mm	4.2 mm
32 mm	4.4 mm
31 mm	4.7 mm
30 mm	4.9 mm
29 mm	5.2 mm
28 mm	tömör
27 mm	tömör
26 mm	tömör
25 mm	tömör

4.5 Az alváz kiegészítő alkatrészei

4.5.1 Meghatározás

Minden olyan elem, amely hozzájárul a kart megfelelő működéséhez, valamint minden olyan választható alkatrész, amely megfelel a szabályzat előírásainak, és nem tartozik az alváz főbb alkatrészei közé.

A kiegészítő alkatrészek szerepe nem lehet a pálya erőhatásainak közvetítése az alvázkeret felé.

4.5.2 A rögzítések

A fékek, motor, kipufogó, kormánymű, ülések, pedálok, lökhárító valamint a hangtompító rögzítése.

- Ballaszt (súlyok) rögzítése
- minden műszer és azok rögzítései

- minden lemez és rugó
- egyéb rögzítési pontok
- merevítő csövezés és cserélhető szekciók
- fékek, féktárcsák
- stb.

4.5.3 Követelmények

A kiegészítő alkatrészeket szilárdan kell felfogatni ugyanakkor rugalmas rögzítés alkalmazása engedélyezett. Minden olyan elemnek, amely a kart normál működéséhez hozzájárul meg kell felelni a szabályzat előírásainak. Ezeket úgy kel beszerezni, hogy a gokart mozgása közben ne essenek le.

4.5.4 Méretek és tömegek

4.5.4.1 *Technikai specifikációk*

Tengelytáv:	minimum 101 cm, maximum 127 cm.
Nyomtáv:	az alkalmazott tengelytáv minimum 2/3.
Teljes hosszúság:	maximum 182 cm
Teljes szélesség:	maximum 140 cm
Magasság:	maximum 65 cm a földtől mérve, az ülés nélkül.

A gokart semelyik része sem nyúlhat a kerekek és a lökhárítók által alkotott négyszögön túl. Kivéve vizes verseny esetén, amikor az oldalelemek túlnyúlása engedélyezett.

4.5.4.2 *Tömeg*

A megadott tömegértékek abszolút minimumok, amely a verseny folyamán bármikor ellenőrizhetők, úgy, hogy a vezető verseny kész öltözetben legyen (sisak, szemüveg, kesztyű valamint cipő).

Ezen próba ellenőrzések során feltárt szabálysértések büntetése minden esetben a versenyző és/vagy nevező versenyből, selejtezőből, időmérő edzésből történő kizárása.

4.5.4.3 *Ballaszt (pótsúly)*

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

4.5.5 Lökhárító

Ezek első, hátsó és oldalsó védőelemek. Az oldalsó védő elem nem nyúlhat túl az első és hátsó kerekek által meghatározott oldalsó külső síkon, úgy, hogy az első kerekek egyenesen állnak.

A lökhárítókat mágnesezhető fémből kell készíteni.

Első lökhárító:

Földtől mért távolság: minimum 20 cm. Párhuzamosan az első alvázelem fölé kell beépíteni. A lökhárítónak egy vagy több összehegesztett 15 mm átmérőjű csőből kell állnia. A lökhárítót úgy kell kialakítani, hogy az lehetővé tegye a kötelező, homologizált első légterelő burkolat rögzítését.

Hátsó lökhárító:

Használata a mindenkorí CIK szabályai szerint, minimum 15 mm átmérőjű oldalvédelmet szolgáló rúdból vagy egy azzal megegyező darabból valamint egy minimum 19 mm átmérőjű felső védelmet biztosító rúdból vagy egy azzal megegyező darabból kell álljon, melyet a földtől minimum 20 mm-re kell elhelyezni.

Ezt az egységet minimum 2 pontban kell az alvázkerethez rögzíteni lehetőleg rugalmasságot biztosító rendszer alkalmazásával. A 125 Mini, 125 Junior, 125 Max, 125 Masters és 125 DD2 kategóriákban a CIK-FIA előírásainak megfelelő hátsó műanyag lökhárító kötelező, a többi kategóriában ajánlott.

Oldal lökhárító:

A talajtól való távolsága nem haladhatja meg a hátsó tengelyét.

A lökhárítók minimális átmérője 15mm.

4.5.6 Padlólemez

A padlólemezt merev anyagból kell készíteni, mely az alvázkeret középső merevítőjétől az elejéig ér.

Minden oldalán szegélynek – vagy csővel vagy, peremmel megoldva – kell lenni, mely megvédi a versenyző lábát a padlólemezről történő lecsúszás veszélyétől. Amennyiben a padló lemez perforált, a lyukak nem lehetnek 1 cm-nél nagyobb átmérőjűek. Az egymástól mért távolságuk nem lehet kevesebb az átmérőjük négyszeresénél.

4.5.7 Karosszéria

4.5.7.1 Definíció

A karosszériát alkotja minden olyan elem, amelyet a külső légáramlatok érnek. A karosszériának teljes mértékben befejezettnek kell lenni, semmi esetben sem félkész állapotúnak valamint nem lehetnek éles élek rajta. A szögek, sarkok minimum sugara 5mm.

4.5.7.2 Karosszéria

A karosszéria áll két oldal panelből, egy első légterelő burkolatból valamint egy elülső panelből. A karosszériának a CIK-FIA által homologizálnak kell lenni, valamint minden kategóriában kötelező.

4.5.7.3 Karosszéria anyaga

Félfém, kevlar, üvegszálás, szénszálás anyagok használata tilos. Minden kategóriában, amennyiben műanyagot használnak, annak szilánkmentesen kell történi.

4.5.7.4 Oldalpanelek

Semmilyen esetben sem lehet az első és hátsó kerek teteje által meghatározott sík fölé helyezni, valamint nem nyúlhatnak túl az első és hátsó kerek által meghatározott síkon – az első kerék egyenes állása mellett- kivéve vízes verseny esetén. Az utóbbi esetben, a víz behatolását az oldalpanelekbe meggátoló eszköz felszerelése megengedett. Az oldalpanelek földtől mért távolsága minimum 2.5 cm kell, hogy legyen.

A panelek felülete egységes és sima kell legyen, rajta nem lehetnek lyukak, vágások kivéve a rögzítéshez szükségesek. A távolság a panel és az első, hátsó kerek között legalább 2 cm, függetlenül a kerek pozíciójától.

A panel semelyik része sem fedheti a vezető bármelyik testrészét, miközben normál versenypozíciójában ül. A panel minimális szélessége elől 12, hátul 18 cm.

Az oldalpaneleket nem lehet a kerek külső éleit metsző vertikális síknál 4 cm-rel beljebb elhelyezni.

4.5.7.5 Első panel

A CIK-FIA által homologizálnak kell lennie. Nem lehet a kormánykerék tetejét metsző síknál magasabbra helyezni, valamint minimum 5 cm résnek kell lenni a panel és a kormány között. Nem nyúlhat túl az első lökhárítón, nem zavarhatja a pedálok normál működését, valamint nem fedheti a lábak semelyik részét, azok normál vezetési pozíciójában. A szélessége 25cm +/- 5 % lehet.

4.5.7.6 Rögzítés

Az oldal paneleknek a CIK-FIA által homologizálnak kell lennie. Az alvázkeretre kell a paneleket biztonságosan rögzíteni. Az első panelt szilárd rögzítéssel kell az első lökhárító alsó részéhez rögzíteni vagy az alvázkeret elülső

részéhez, felül a rögzítést vagy egy független rúddal kell megoldani vagy a kormánymű kormányoszlop támasztékához, kell azt erősíteni.

4.5.7.7 *Rajtszámok*

Mind az oldalpaneelen, mind az első panelen egy megfelelő felületet kell a rajtszámoknak kialakítani. Ennek az oldalpanelen a hátsó kerékhez kell közel lennie a külső függőleges oldalon.

4.5.7.8

A karosszéria semelyik részét nem lehet üzemanyag tárolására vagy ballaszt szállítására használni.

4.5.7.9 *Első légtelítő*

A CIK-FIA által homologizált első légtelítő használata kötelező.

Első lökhárító: rögzítése maximum 2 pontban. A karosszérián belüli merevítő vagy támaszték használata tilos. Gyors rögzítést kell alkalmazni.

Méretetek: Semmi esetben sem lehetnek az első kerekek tetejét keresztező sík felett vagy nyúlhatnak túl az első kerekek külseje által meghatározott síkon, mikor a kerekek egyenes állásban állnak.

4.5.7.10 *Kivágások*

Az oldalpanelek kivágása engedélyezett abban az esetben, ha ez a hűtő és/vagy szívászajcsökkentő beszerelését szolgálja az alábbi megkötésekkel:

- a) a kivágás mérete és alakja a beépítendő elem mérete plusz maximum 25 mm lehet.
- b) a panelt nem lehet több mint, két oldalán megvágni.

5 ERŐÁTVITEL

Mindig a hátsó kerékhez kell kapcsolni. A módszert szabadon lehet megválasztani, de bármilyen típusú differenciál használata tilos.

6 HAJTÓLÁNC / HAJTÓSZÍJ / VÉDŐ

Használata kötelező, megfelelően le kell fednie a lánckereket és a tányérkereket egészen a tányérkerék tengely középpontjáig. Továbbá magában kell foglalnia megfelelő oldalvédelmet.

7 FELFÜGGESZTÉS

Minden fajta felfüggesztés használata - legyen az rugalmas vagy csuklós – tilos.

8 FÉK

A fék rendszernek hatékonyaknak kell lenni és legalább mindkét hátsó kereket kell egyidejűleg fékezniük.

A kapcsolatot (összeköttetés a pedál és a főfékhenger között) meg kell duplázni (bowden használata esetén minimum 1,8 mm átmérőjűt kell alkalmazni, biztonságosan kell rögzíteni).

Amennyiben a kategória előírása kötelezi vagy megengedi az első fékek használatát az első és hátsó fékrendszernek egymástól függetlenül kell működni. Amennyiben az egyik rendszer meghibásodik, a másiknak kell az első vagy hátsó kerekek fékezését biztosítani. Hidraulikus féket kell alkalmazni.

9 KORMÁNYZÁS

A kormánykeréknek zárt kerületűnek kell lennie.–Semmilyen kormánykerékre szerelt eszköz nem nyúlhat a kerék síkján túl, több mint 20 mm-rel, és nem lehetnek éles élei. Flexibilis – kábeles vagy láncos – kormánymű használata tilos.

A kormánymű rögzítését oly módon kell megoldani, hogy az maximális biztonságot nyújtson (sávszeg, önzáró anya és átmenőcsavar alkalmazásával).

10 ÜLÉSEK

Az ülést úgy kell kialakítani, hogy az megakadályozza a versenyző az ülésben való elcsúszását kanyarban vagy fékezéskor.

11 PEDÁLOK

Függetlenül a pedálok pozíciójától, azok nem nyúlhatnak túl az alvázon, beleértve a lökhárítót. A pedálokat a főfékhenger elé kell elhelyezni.

12 GÁZPEDÁL

A fojtószelepet egy visszanyomó rugóval rendelkező pedállal kell vezérelni. A karburátor és a pedál között mechanikus összeköttetést kell alkalmazni.

13 MOTOR

13.1 Általános szabályok

Motor alatt a hajtó egységet értjük. Amely működési sorrendben áll egy hengertest, dugattyú, forgattyús ház, - lehetséges – váltóműből, gyújtószerkezetből, karburátorból és hangtompítóval ellátott kipufogó rendszerből.

Befecskendező rendszer használata tilos. Benzintől eltérő egyéb termék porlasztása tilos. A motor nem tartalmazhat kompresszort vagy feltöltőt. Intercontinental A és Intercontinental C kategóriákban lég vagy folyadékhűtésű rendszer (100 cm³ esetén kizárólag a henger és a hengerfej részére) használata engedélyezett. Folyadékhűtés esetén csak víz használata engedélyezett.

Intercontinental A, Intercontinental A Junior, Intercontinental C kategóriákban a motoroknak szerepelni kell a gyártói katalógusban és a CIK-FIA által elkészített minta alapján kiállított un. homologizációs formanyomtatvány tárgyát kell, hogy képezze.

A homologizációs formanyomtatványt a CIK-FIA-nak illetve nemzeti homologizáció esetén az ASN -nek le kell pecsételni, valamint aláírással el kell látni.

Intercontinental A és Intercontinental C osztályokban kizárólag rezgőszelepes szívónyílást lehet alkalmazni. Intercontinental A Junior osztályban dugattyúvezérléses szívónyílást kell alkalmazni.

Minden osztályban:

A homologizált motor eredeti alkatrészeinek meg kell felelnie és azonosnak kell lenni a homologizációs nyomtatványon szereplő képekkel, rajzokkal és fizikai méretekkel.

Engedélyezett módosítások:

A homologizált motoron történő módosítások engedélyezettek kivéve az alábbiakat:

a) a motor belsejében:

- löket,
- furat (a maximális határokon túl),
- hajtórúd hossza,
- felömlő nyílások és szívónyílások száma a hengerben és a forgattyúházban,
- kipufogó nyílások a csatornák száma,

Új kipufogó nyílások és csatornák kialakítása tilos.

- speciális szabályoknak megfelelő szűkítők.

b) a motoron kívül:

- karburátorok száma és a fojtás átmérője,
- a beszerelt motor külső karakterisztikája (a külső karakterisztika módosítását kérelmezni kell, mint homologizációs kiterjesztést).
-

A külső megjelenés módosítása nem vonatkozik a karburátor, a gyújtás, a kipufogó, a kuplung vagy magának a motornak a rögzítésére, amennyiben a homologizációs pozíció nem lett módosítva.

13.2 Hengerek

Minden 100 cm³-es motor esetében a hengernek vagy a perselynek felületkezelés nélküli öntött vasból kell lennie.

Utótagos felületkezelés egyik motornál sem megengedett (króm, nikasil stb. használata tilos).

Nem perselyezett motoroknál, a hengerek javítása az eredeti anyagok felhasználásával engedélyezett de más alkatrészeket beépíteni nem lehet.

Hengerfej: a gyújtógyertya menetét menetjavítóval lehet javítani.

13.3 Vízhűtés

100 cm³-es motor esetében a hengerre, a hengerfejre és egyetlen hűtőre vonatkozik, melynél egy pumpát valamint egy szimpla kört lehet alkalmazni, minden más kombináció kizárva.

Minden vízhűtést használó kategóriánál, a hűtőt az alvázkeret fölé kell helyezni, maximum 50 cm-es magasságba, maximum 55 cm-rel a hátsó tengely elé továbbá nem zavarhatja az ülést. A csöveket 150 Celsius fok hőmérsékletnek és 10 bar nyomásnak ellenálló anyagból kell készíteni. A hőmérséklet kontrolálásához a hűtő elé vagy mögé maszkrendszert lehet helyezni (ragasztószalagot kizárva). Ez a rendszer lehet elmozdítható, de olyan módon megoldva, hogy azt ne lehessen leszerelni, miközben a gokart mozgásban van, továbbá nem tartalmazhat veszélyes elemeket. Mechanikus áteresztő (termosztát típusú) rendszer használata engedélyezett.

13.4 Vízpumpa

A vízpumpának a motortól függetlennek kell lennie, továbbá a hátsó kerekek tengelyének kell azt mechanikusan meghajtani.

13.5 Karburátor

Bármilyen befecskendező rendszer használata tilos. A benzinen kívül egyéb anyag porlasztása tilos.

13.6 Gyújtás

A CIK kategóriáknál a CIK-FIA által homologizált analóg típusú gyújtást kell alkalmazni. Egyéb gyújtószerkezet (késleltető, progresszív szerkezet) használata tilos. Minden olyan elektromos rendszer használta tilos, mely lehetővé teszi a gokart motorjához tartozó paraméterek mozgás közbeni automatikus változtatását.

A Felügyelők döntése alapján lehetőség van a Versenyzők által alkalmazott gyújtószerkezetek cseréjére a GB által biztosított szerkezetre (azonos homologizációjú modell esetén).

A homologizált gyújtószerkezetek gyártóinak lehetőségükben áll a csatlakozók kicserélésére az állórész és a tekercs között, abban az esetben, ha a CIK-FIA és az ASN erre vonatkozó jóváhagyását megkapták.

A nem CIK kategóriák szabályozása a géposztályok leírásánál történik.

14 SZÍVÁSZAJCSÖKKENTŐ

Kötelező a CIK-FIA által engedélyezett és regisztrált szívás zajcsökkentő használata.

15 KIPUFOGÓ

A CIK kategóriákban homologizált kipufogót kell alkalmazni. A nem CIK kategóriák szabályozása a géposztályok leírásánál történik.

Minden kategóriában a kipufogó rendszert a versenyző mögött kell elvezetni, továbbá az nem lehet a földtől mérve 45 cm-nél magasabban. A kipufogó hangtompítójának kivezetése, melynek átmérője 3 cm-nél nagyobb kell, hogy legyen, és nem haladhatja meg az méretek és tömegek szabálypont által meghatározott határértékeket, továbbá keresztirányban kell elhelyezni.

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

A CIK kategóriákban minden fojtószelepes rendszer alkalmazása tilos.

16 ÜZEMANYAGTARTÁLY

Biztonságosan az alvázhoz kell rögzíteni. Úgy kell megtervezni, hogy se a benzincsőveknél (melyeknek kötelezően rugalmas anyagból kell készülni), se a tartálynál ne jelentkezessen a szivárgás veszélye a verseny folyamán. Gyors rögzítés alkalmazása erősen ajánlott. A tartály alakja semmi esetben sem szolgálhat, mint aerodinamikai elem. A tartály kizárólag normál légköri nyomás mellett üzemelhet.

A tartály kapacitásának minimum 5 liternek kell lenni. A kimeneti nyílás átmérője nem lehet 5mm-nél nagyobb. Gyermek kategóriák üzemanyag tartálya lehet kevesebb űrtartalmú is.

17 ÜZEMANYAG

Jelen szabály pont előírásainak célja megakadályozni bármilyen speciális teljesítménynövelő kémia adalék alkalmazását, ugyanakkor biztosítani olyan üzemanyag használatát, melynek összetevői megtalálhatók a normál kereskedelmi forgalomban lévő üzemanyagban.

17.1 Használandó üzemanyag

A versenykiírásban előírtak, kell megfelelnie.

17.1.1 Az üzemanyag összetétele

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

17.1.2 A kétütemű motoroknál használt keverék

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

17.2. Kenőanyag

17.1.3 Kenőanyag karakterisztikák

A kenőanyag semmi esetben sem növelheti az üzemanyag alábbi összetevőit:

- oktánszám (kompresszió tűrés)
- MTBE
- aromás anyagok tartalma

17.2 Levegő

Kizárólag környezeti levegőt lehet üzemanyaggal keverni.

18 KERÉK: TÁRCSA + GUMIABRONCS

A tárcsákra pneumatikus gumibroncsokat kell szerelni (belsővel vagy a nélkül). A kerekek száma négy.

Kizárólag a kerekek lehetnek, a földel kapcsolatban, mikor a versenyző a gokartban ül. Egy garnitúra gumibroncs alatt két első és két hátsó gumibroncsot értünk, egyéb kombinációk tiltottak. Különböző gyártmányú gumik vagy slick és esőgumi egyidejű használata a gokarton minden körülmények között tilos. A kerekek tengelyhez történő rögzítésénél egy biztonsági megoldást kell alkalmazni (pl.: sasszeg, önzáró anya, biztosítógyűrű stb.).

18.1 Keréktárcsák

A CIK-FIA előírásainak megfelelő keréktárcsák használata kötelező

1. A gumibroncsok rögzítésének átmérője: 5 collos tárcsánál: a rögzítő kúp kerülete 126.2 mm +/- 1.2 mm lehet, csavarokkal történő rögzítés esetén -1mm.
2. A gumiház szélessége: minimum 10 mm.
3. Külső átmérő 5 collos keréktárcsánál: minimum 136.2 mm.
4. A keréktárcsa belsejében, a gumi kiegyensúlyozásához szükséges felület 8 mm lehet.
5. A szerelésnél használt maximális nyomás 4 bar lehet.
6. Folyadékkal történő repesztési tesztnél a nyomás 8 bar lehet.
7. A keréktárcsa átmérője maximum 5 coll lehet.

18.2 Gumibroncs

A kategóriákra vonatkozó gumiszabályok által meghatározott gumibroncson módosításokat végrehajtani tilos. Az összes kategóriában a gumik melegítése, hűtése bármilyen módszer alkalmazásával továbbá azok futózása, kezelése bármilyen kémia anyaggal tilos. Radiál vagy aszimmetrikus típusú abroncsok használata tilos.

Az első kerekek külső átmérője maximum 280 mm lehet, a hátsó kerekek esetében maximum 300 mm. A hátsó kerék maximális szélessége 215 mm, az első kerék maximális szélessége 135 mm lehet. Intercontinental A-Junior kategóriában a hátsó kerék maximális szélessége 185 mm lehet.

18.3 Gumibroncs elhasználódási mutatója

Mind az első, mind a hátsó kerekeknél kell alkalmazni, a gumibroncson minimum 3 bemélyedésnek kell lenni.

19 MOTOR INDÍTÁS

A motor beindítására használt rendszer szabadon választható. Intercontinental A Junior kategóriában száraz kuplungot kell alkalmazni.

20 RAJTSZÁMOK, NÉV, KÖTELEZŐ REKLÁM

A rajtszámoknak sárga alapon feketének, legalább 15 cm magasnak 2 cm szélesnek kell lenni. Arial, vagy ahhoz hasonló betűtípust kell alkalmazni. A számot legalább 1 cm szélességű sárga háttér kell, hogy körülvegye. A számokat a hivatalos szabadedzést megelőzően a karosszéria elejére és hátuljára valamint hátrafelé haladva mindkét oldalra fel kell helyezni.

A hátulra szerelt rajtszám tartók felületének síknak kell lenni valamint 22 cm-es oldalainak sarkait le kell kerekíteni (a lekerekített sarkok átmérője 15-25 mm).

A tartóknak, rugalmasnak, nem átlátszó műanyagból készülnek, valamint mindig láthatónak kell lenni (nem cserélhető rögzítést kell alkalmazni).

A Gokart Országos Bajnokságban a versenyző nevét valamint nemzeti zászlóját a gokart oldaldoboz külső oldalának felső részén elől kell elhelyezni. A zászló valamint a versenyző neve betűinek magassága 4cm. Az ASN reklámokat helyezhet el a magyar gokart bajnokság futamain gokart elülső részén, valamint az elülső légterelő burkolaton kötelező jelleggel. Minden verseny esetében kizárólag a Rendező egységes reklámjának elhelyezése engedélyezett; ebben az esetben a Rendező köteles biztosítani a reklámokat. A reklám nem lehet 5 cm-nél magasabb és kizárólag a rajtszám tartó alsó részénél lehet elhelyezni.

A versenyzők kötelessége biztosítani, hogy a számok tisztán láthatóak legyenek az időmérők és tisztségviselők számára.

21 AZONOSÍTÁS és ELLENŐRZÉS

a) Motor

A homologizációs nyomtatványban szereplő technikai leírások (fotók, rajzok, méretek) alapján a motornak és tartozékainak azonosíthatónak kell lenni.

Az ellenőrzésnél az alábbi eltérések engedélyezettek:

- hajtókar, hajtórúd: ± 0.2 mm
- dugattyúloket összeépített motornál: ± 0.2 mm
- dugattyúloket bontott motornál: ± 0.1 mm
- gyújtás, motor: $\pm 2^\circ$
- homologizált sebesség-váltószekrény):

a főtengely 3 fordulót követően kapott érték: $\pm 3^\circ$

Méretek:	< 25 mm	25 – 60mm	>60 mm
Megmunkált alkatrészek esetén	± 0.5 mm	± 0.8 mm	± 1.5 mm
Nyers vagy hegesztett alkatrészek esetén	± 1 mm	± 1.5 mm	± 3 mm

A méréseknél a tízes mértékrendszerrel kell használni:

cm, mm, kg, $^\circ$ fok, stb.

b) Eltérések nem engedélyezettek:

Maximális hengerűrtartalom: 100 cm³, 125 cm³,

A karburátor ventúri átmérőjénél.

c) Szívó és kipufogó nyílások nyitó szögeinek mérése:

A mérés pontosabbá tételének érdekében egy 0.20 mm vastag és 10 mm széles, egyik végén kiélesített lemezt kell használni a mérés kezdetének és végének meghatározásához. A lemezt mindkét nyílás hűrtengelyénél be kell fogni a szegmens vagy a dugattyú felső része, valamint a nyílás élével való találkozásuk között. A lemezt az ellenőrzéshez szükséges pozícióba lehet állítani a henger belsején keresztül vagy a nyílás csatornáján keresztül. A szög mérésének kezdete és vége az a pozíció, ahol a 20 mm-es lemez befogása a legnagyobb szöget teszi lehetővé. Nem kötelező a lemezt horizontális vagy vertikális pozícióba állítani. A mérések leolvasását egy minimum 200 mm átmérőjű beszkálázott tárcsával vagy egy kódoló által működtetett digitális kijelzővel rendelkező mérőműszerrel kell végrehajtani. A lemezt oly módon kell kialakítani, hogy csak 10 mm-nél nagyobb szakaszokkal rendelkező nyílásokat lehessen megmérni.

d) Alvázkeret

A homologizált alváznak a homologizációs nyomtatványon szereplő technikai leírás (fotók, rajzok, méretek stb.) alapján azonosíthatónak kell lenni.

e) Műanyag karosszéria elemek

A homologizált méretekhez képest +/- 5% eltérés engedélyezett.

f) Gumiabroncs

A homologizált gumiabroncsnak a homologizációs nyomtatványon szereplő technikai leírás (fotók, rajzok, méretek stb.) alapján azonosíthatónak kell lenni.

g) Égéstér űrtartalmának meghatározása

A motort el kell távolítani az alvázból.

Meg kell várni a motor kihűlését.

El kell távolítani a gyújtógyertyát és a hengerfejet (ellenőrizni kell a 18.5 mm-t.)

A dugattyú felső részét valamint a henger peremét (külső részét) zsírral vízhatlanná kell tenni.

Helyezzük a dugattyút a felső holtpontra és rögzítsük a főtengelyt.

Óvatosan távolítsuk el a zsírfölösleget.

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

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

Laboratóriumi beosztású bürettával (mechanikus vagy elektromos), töltsük fel az égéskamrát (50% olaj, 50% üzemanyag keverék) a gyertya betét felső élének tetejéig.

Ily módon a mért érték kivonva a gyertya betétet (2cm^3) nem lehet kevesebb a homologizációs okmányon, előírt értékénél.

22 IDŐMÉRŐ BERENDEZÉSEK, ÉS TELEMETRIA

22.1 Elektronikus időmérés és körszámlálás

A Gokart Országos Bajnokságban kötelező az AMB típusú vagy azzal megegyező elektronikus időmérés és körszámláló használata. A körszámláláshoz a hagyományos kézi működtetésű rendszert is meg kell tartani. Az elektronikus rendszer üzemképtelensége esetén az értékelést a kézi körszámlálás alapján kell elvégezni.

A mérőberendezések használatának költsége nem jelentkezik a nevezők terhére. Minden lehetséges letétet, a műszerek (transponder + rögzítés) megfelelő állapotban történő visszaszolgáltatásakor vissza kell téríteni teljes mértékben.

22.2 Telemetria (kétoldalú kapcsolat)

Bármilyen telemetrikus rendszer alkalmazása, mely a versenyben lévő gokart és a technikai személyzet között jön létre szigorúan tilos.

22.3 Adatgyűjtés

Kizárólag az alábbiak leolvasása engedélyezett, függetlenül attól, hogy a rendszer rendelkezik-e memóriával vagy nem:

- motor fordulatszám
- 2 hőmérséklet érték
- egyik kerék sebessége
- Z/Y gyorsulásmérő
- Köridő

22.4 Rádió

Bármilyen rádió kapcsolat, mely a pályán lévő versenyző és bármilyen más személy között jön létre tilos.

23 AKKUMULÁTOR

Indítómotorokhoz száraz vagy zselés akkumulátor használata engedélyezett. (savas akkumulátor használata tilos)

24 BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK

24.1 A gokart biztonsága

Kizárólag a biztonsági előírásoknak, szabványoknak és a sportszakmai szabályoknak megfelelő gokartot lehet egy versenyre benevezni.

A gokartokat úgy kell megtervezni és karbantartani, hogy az megfelelvén a szabályoknak ne jelentsen semmilyen veszélyt a versenyző és más versenyzők számára.

24.2 Biztonsági ruházat

A CIK kategóriákban a vezető köteles az alábbiakat viselni:

FIA-CIK szabványoknak megfelelő, törhetetlen szemvédővel rendelkező sisak. Minden CIK kategóriában a sisakoknak meg kell felelni a CIK-FIA előírásainak:

- Snell Foundation, 1995-SA, K-98 és SA2000 (USA),
- British Standards Institution A-type és A/FR-Type BS 6658-85, beleértve a módosításokat (Nagy Britannia),
- SFI Foundation Inc. Spec. SFI 31.1 és 31.2 (USA).
- A 15 év alatti versenyzőknek 2010. január 1-től kötelező a SNELL/FIA CMR 2007 szabványnak megfelelő sisakok használata.
- A fenti listával kapcsolatos módosítások a CIK-FIA bulletinben jelennek meg.
- A sisakok súlyát, mely nem lehet több 1800 g-nál, junioroknál 1550 g-nál a verseny folyamán bármikor ellenőrizhetik.
- Meg kell jegyezni, hogy egyes sisakokat nem lehet hagyományos módon befesteni, vagy arra matricát ragasztani.

Egy pár kesztyű, mely a kéz teljes egészét befedi.

A CIK-FIA által homologizált ruházatban látható helyen szerepelnie kell a homologizációs számnak. A ruházatnak a test egészét beleértve a lábakat és a karokat is be kell fedni.

A cipőknek takarni és védeni kell a bokákat.

ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK

A fenti szabályzat 2010. december. 31-ig van érvényben és az év során az MNASZ által esetlegesen kiadott és sorszámmal ellátott módosításokkal együtt érvényes.

Minden olyan kérdésben, amelyben a jelen szabályzat nem rendelkezik, az CIK-FIA, az FIA Sportkódex valamint az MNASZ általános szabályaiban foglaltak előírásait kell alkalmazni.