

MNASZ
Drift Országos Bajnokság
Pro kategória és Street kupasorozat
Versenykiírás 2013

TARTALOMJEGYZÉK

1.	MEGHATÁROZÁSOK, ÉRTELMEZÉSEK	
1.1	DRIFT AUTÓSPORT	3
1.2	PONTOZÁS	3
1.2.1	PONTOZÁS KVALIFIKÁCIÓ ÉS K.O. LEBONYOLÍTÁSNÁL	3
1.2.2	PONTOZÁS TSUIISO CSATÁK SORÁN (TWIN BATTLE)	4
1.2.3	PONTLEVONÁS	4
1.2.4	0 PONTOS KÖR	4
1.2.5	MEGFORGÁS	4
1.2.6	ÜTKÖZÉS	4
1.2.7	AKADÁLYOZÁS	4
1.3	KIZÁRÁS	5
1.4	KVALIFIKÁCIÓ	5
1.5	TOP8, TOP16 ÉS TOP32	5
1.6	DÖNTŐK	5
1.6.1	DÖNTŐK K.O. SZISZTÉMÁBAN (STREET KATEGÓRIA)	5
1.6.2	DÖNTŐK TSUIISO (TWIN BATTEL) RENDSZERBEN (PRO)	5
1.7	PONTOZOTT SZAKASZ	6
2.	A RENDEZVÉNY	6
2.1	BAJNOKI RENDEZVÉNY	6
2.2	TECHNIKAI ÉS ADMINISZTRATÍV GÉPÁTVÉTEL	7
2.3	VERSENYZŐI ELIGAZÍTÁS	7
2.4	RAJTOLTATÁS	7
2.4.1	KÉSÉS	8
2.4.2	IDŐKÉRÉS	8
2.5	GUMIABRONCSOK CSERÉJE A VERSENY ALATT	8
2.6	KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL	8
2.7	ZÁSZLÓJELZÉSEK	8
3.	A RÉSZTVEVŐK JOGI STÁTUSZA	9
4.	VERSENPÁLYA	9
4.1	VERSENPÁLYA RÉSZEI	9
4.1.1	PÁLYATEST	9
4.1.2	FELVEZETŐ ZÓNA	9
4.1.3	FELENGEDÉSI PONT	9
4.1.4	RAJTHELY	9
4.1.5	CÉLVONAL	10
4.2	DEPÓ	10
5.	BAJNOKI PONTSZÁMOK	10
5.1	PONTEGYENLŐSÉG A BAJNOKSÁGBAN	10
6	NEVEZÉSEK	11
6.1	VERSENYEN VALÓ INDULÁS FELTÉTELEI	11
6.2	NEVEZÉS MÓDJA	11
6.3	NEVEZÉSI DÍJ	11
6.4	VERSENYZŐI LICENC	11
6.4.1	VERSENYZŐI LICENC MEGSZERZÉSÉNEK FELTÉTELEI	11
6.4.2	VERSENYZŐI LICENC ÉRVÉNYESSÉGE	11
6.4.3	NAPI LICENC	11
7	ÓVÁS, KIFOGÁS	11
7.1	TECHNIKAI ÓVÁS	11
7.2	KIFOGÁS	12

Az MNASZ Drift Országos Bajnokság 2013. évi kiírása

1. MEGHATÁROZÁSOK, ÉRTELMEZÉSEK

1.1 DRIFT AUTÓSPORT

Olyan autós verseny, ahol a versenyző vezetési technikai tudását értékeli egy páratlan számú (minimum 3 fős) pontozóbírói testület. A verseny egy zárt aszfaltos kijelölt területen zajlik, ahol nem az idő számít, hanem az autó kezdő és átlagsebessége valamint az autó minél nagyobb szögben történő és folyamatos keresztbe farolása a pálya helyes ideális ívét megtartva.

1.2 PONTOZÁS

1.2.1 PONTOZÁS KVALIFIKÁCIÓ ÉS K.O. LEBONYOLÍTÁSNÁL

A versenyeken a pontozást három pontozóbíró végzi egyszerre, és az általuk összesített pontszámok határozzák meg a versenyzők eredményeit. A pályán belül, csak a bójákkal jelölt szakaszt, az úgynevezett „pontozási szakaszt” értékelik 4 szempont szerint:

SZÖG:

A drift sport jellegéből fakadóan a leglényegesebb értékelési szempont. Azt pontozzák a bírók, hogy a pályán való haladás során az autó hossz tengelye a kanyar ívével milyen szöget zár be. Fontos, hogy a pontozott szakasz teljes hosszán fenntartsa, és egyenletesen kontrollálja az autó szögét a versenyző, illetve, hogy a kanyarok közötti terhelésváltásokat pontosan, és kellő agresszivitással hajtsa végre. A szakzsargont használva „mennyire megy keresztbe”. A legnagyobb adható pontszám: 30 pont.

ÍV:

Az ív értékelésekor figyelembe veszik, hogy a pontozott szakaszon a pálya teljes szélességét kihasználva a pilóta, milyen vonalon halad az elvárt ívekhez képest. Jellemzően a következő kritériumok határozzák meg az értékelés pontszámát: a pályán kihelyezett belső érintési pontokhoz milyen közel halad el az autó eleje, a külső érintési ponthoz mennyire engedi ki az autó hátulját. Az érintési pontokon elhelyezett „apex” bóják jelölik a pályán a teljesítendő vonalvezetés és a kanyarok belső illetve külső ívének metszéspontját. A legnagyobb adható pontszám: 30 pont.

SEBESSÉG:

Ezen belül a fontos paraméter a pontozott szakasz kezdeténél mért sebesség, az úgynevezett beérkezési („beesési”) sebesség. Ez alapvetően meghatározza a teljes drift lendületét és dinamikáját. Ezen kívül figyelik és értékelik a kanyarok be- és kilépési sebességét, és a teljes kör tempóját. A legnagyobb adható pontszám: 30 pont.

ÖSSZKÉP:

A részletek pontozása után itt kerül értékelésre a teljes produkció összhatása, és a bírókra tett – szubjektív – benyomása is. Figyelik a kisugárzását, a magabiztosságot és az esetleges show-elemeket is. A teljesség igénye nélkül a fontosabb elemek: a füst mennyisége, a motor fordulatszáma és annak ingadozása, a motor és a kipufogó hangja, valamint az autó esztétikai állapota, megjelenése, és egyedisége. A legnagyobb adható pontszám: 10 pont.

1.2.2 PONTOZÁS TSUIISO CSATÁK SORÁN (TWIN BATTLE)

A tsuiso csaták során a versenyzők értékelése egymáshoz képest történik úgy, kettejük együttes pontszáma mindig 10. Ez döntetlen esetén 5:5 állást jelent, minden egyéb más esetben az egyik pilóta a 10-ből több pontot szerez meg. Kis különbség esetén lehet 5,5:4,5, de szélsőséges esetben akár 10:0 is. Két értékelt kört kell a pilótáknak teljesíteniük, a tsuiso csaták rendszerének (TWIN BATTLE) megfelelően a pozíciókat (elől haladó ill. üldöző pilóta) megcserélve az egyes körökben. A csatát az nyeri, akinek a két körben elért összesített pontszáma magasabb. Abban az esetben, ha a versenyzők eredményeit összesítve pontegyenlőség áll fenn (pl. 6:4, 4:6), akkor a pontozóbírók visszahívást kérnek, és a párosnak újra csatáznia kell egymással. A második visszahívás után (azaz a harmadik csata után) a pontozóbírók mindenképpen döntést hoznak a pilóták három csatában nyújtott összteljesítménye alapján.

1.2.3 PONTLEVONÁS

Pontlevonás jár nem egyenletes driftért, alulkormányzásért, eltávolodásért, a kisebb szögben, vagy rosszabb íven történő driftelésért. Szintén pontot veszít az a pilóta, aki a driftet később kezdi meg és/vagy hamarabb fejezi be, mint a másik. Ezen kívül pontlevonás jár a pálya szélét és a kanyaríveket jelző bóják feldöntéséért a kanyarív vágásának, a pálya elhagyásának mértékétől függően.

1.2.4 „0” PONTOS KÖR

A megforgás vagy a huzamosabb ideig történő alulkormányozottság azaz, „orrtolás” 0 pontot eredményez. Szintén 0 pontos a kör, ha egyszerre legalább két kerék elhagyja a pályát, vagy ha a kijelölt érintési pontot (bóját) felborítja, vagy azt az eredeti helyéről ellöki. Ezen kívül 0 pontos az a kör, melyben a pontozott szakaszon huzamosabb ideig nem driftel a versenyző.

1.2.5 MEGFORGÁS

Az egyik autó megforgása esetén a pontjait automatikusan a másik autó pilótának adják, így az eredmény 10:0 lesz. Abban az esetben, ha az elől haladó forog meg, az üldöző pilótának elsősorban a baleset elkerülésére kell törekednie, a driftet abbahagyhatja, hogy a megforgott autó előzését biztonságosan végrehajthassa. Ezt követően már nem kötelező driftelnie, de ha megteszi és közben megforog, akkor az ő köre is 0 pontos lesz. Fordított esetben, ha a hátul haladó autó forog meg, akkor az elől haladó pilótának folytatnia kell driftet, végig a pálya pontozott szakaszán. Abban az esetben, ha eközben ő is megforog, a köre szintén 0 pontos lesz.

1.2.6 ÜTKÖZÉS

A csata során előfordulhat, hogy a két autó egymáshoz ér. Amennyiben ez nem befolyásolja a csatát, és mindkét versenyző folytatja a párbajt, akkor az ütközésért felelős pilótától (az esetek túlnyomó részében az üldöző versenyzőtől, mert az ő feladata lekövetni az elől haladó mozgását, csak abban az esetben nem az üldöző pilótától, ha az *elől haladó hibája* eredményezi az ütközést és az *üldöző nem tudja azt elkerülni*) az ütközés mértékének megfelelő pontokat levonják. Amennyiben az ütközés súlyosabb, vagy gondatlanságból, esetleg szándékosan történt, úgy az okozó pilóta kizárható a további versenyből.

1.2.7 AKADÁLYOZÁS

A tsuiso csatákban előtérbe lép az egymáshoz képest való helyezkedés. Az elől haladó pilótának nem kötelező figyelnie az üldöző helyezkedését. Ennek ellenére bármilyen manőver, amit a bírók úgy ítélnek meg, hogy az üldöző szándékos akadályozására

irányult, azt az elől haladó pilóta hibájának számítják. Ilyenek lehetnek az indokolatlan lassan haladás, túlfékezés ill. indokolatlan "ballábfék" használat, de akár a gáz indokolatlan elvétele is. A gyorsító szakaszon történő akadályozás is következményeket von maga után, különösképpen az indokolatlan gázelvétel, vagy fékezés, de a bírók kiemelten figyelik a nem folyamatos vagy nem egyenletes kigyorsítást, illetve az elől haladó szűken, a belső ívre történő helyezkedését is. A pályán történő szándékos akadályozás első alkalommal figyelmeztetéssel és az adott kör újrahívásával jár, második alkalommal pedig a csata azon körének azonnali elvesztésével (10:0).

1.3 KIZÁRÁS

A pilóta azonnal kizárható a versenyből, ha: figyelmetlenül vagy balesetveszélyesen vezet, figyelmen kívül hagyja a pályabírók zászló jelzéseit, menet közben kinyúl, vagy kihajol az autóból, szándékosan balesetveszélyes helyzetet, vagy kárt okoz. Kizárás esetén a versenyző ponteredményét törölni kell, és a pilóták rangsorát újra meg kell határozni.

1.4 KVALIFIKÁCIÓ

A kvalifikáció során tudásuk, és aktuális teljesítményük alapján a pontozóbírók a versenyzőket sorba rendezik. A döntőbe jutott versenyzők párosítása a kvalifikáció eredménye alapján történik. A kvalifikáció során kialakult sorrend jelentősége nagy, mert a versenyt már csak a 16 legjobb eredményt elért pilóta folytathatja, valamint a döntők folyamán kieső versenyzők rangsorolása is a kvalifikációs eredményük alapján történik. A kvalifikáción a versenyzők külön-külön, egyesével hajtanak a pályára. A bemelegítő kör után mindegyik pilóta 2 kört tehet meg, mindkettőt pontozzák, de csak a jobb kör eredménye számít bele a versenybe. A verseny megkezdése előtt a Versenyigazgató, amennyiben a versenyzők száma, vagy egyéb körülmény indokolja, a top 16 helyett top 32-es vagy top 8-as versenyt határoz meg.

1.5 TOP 8, TOP16 és TOP32

A kvalifikációk során kialakult sorrend szerint a 8, 16 vagy 32 legjobb pilóta, akik a döntőkbe jutottak.

1.6 DÖNTŐK

1.6.1 DÖNTŐK KO szisztémában (Street kategória)

A kvalifikáció során kialakult sorrend szerint a legjobb 8, 16 vagy 32 pilóta, akik párokba rendeződve egyenes kieséses rendszerrel versengenek tovább. A párok kialakításának módja: a kvalifikáció első helyezettje az utolsó helyezettel, a második helyezett az utolsó előttivel és így tovább. (Példa top 16 esetén: 1-16, 2-15, 3-14, 4-13, 5-12, 6-11, 7-10, 8-9) A futamok során a versenyzők egyesével, egymást felváltva futnak 2 éles kört, amelyek közül az erősebb kör eredményét veszik figyelembe. A jobb eredményt elért versenyző tovább jut a következő fordulóba, a rosszabbul teljesítő versenyző kiesik a versenyből. A legjobb 4 versenyző csatáját követően a két győztes a végső döntőbe jut, míg a két vesztes megmérkőzik a 3. helyért.

1.6.2 DÖNTŐK TSUIO (TWIN BATTLE) rendszerben (Pro kategória)

A kvalifikáció során kialakult sorrend szerint a legjobb 8, 16 vagy 32 pilóta, akik párokba rendeződve egyenes kieséses rendszerrel versengenek tovább. A párok kialakításának módja: a kvalifikáció első helyezettje az utolsó helyezettel, a második helyezett az utolsó előttivel és így tovább. (Példa top 16 esetén: 1-16, 2-15, 3-14, 4-13, 5-12, 6-11, 7-10, 8-9) Az első körben a kvalifikáción jobb eredményt elért versenyző kezdi a tsuió csatát elől haladóként, míg párja üldözőként szerepel, a második körben fordítva.

Így összesen két értékelt kört teljesítenek a következő szabályok szerint:

Az értékelt pályarész előtti rágyorsító szakaszon az elől haladó autónak kell az első kanyarhoz képest külső ívre helyezkednie, a rajtoltatás is ennek megfelelően történik. Ezen a szakaszon mindkét pilóta feladata, hogy az esetleges erő- és tapadásbeli különbségek ellenére, egyenletes és folyamatos gyorsítással megoldják, hogy, szorosan együtt, érkezzenek a pontozott szakasz elejéhez. A megengedett maximális távolság a drift megkezdésének sebességétől függ, ezért pályánként változhat, de törekedni kell a lehető legkisebb különbségre a két autó között.

Amennyiben a pontozott szakasz elején a két autó között egy „autónyinál” nagyobb távolság van, a pontozóbírók újraráhívják az adott kört. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az elől haladó autó, gyorsítási szakasz végére elért sebessége („beesési” sebesség) nem éri el a kvalifikáción rögzített sebességének a 85%-át. Amennyiben az elől, vagy hátul haladó nem tesz eleget annak, hogy a meghatározott távolságon belül érkezzenek a pontozott szakaszhoz (szándékosság v. figyelmetlenség okán), akkor a felelős pilóta első alkalommal figyelmeztetésben részesül, második alkalommal pedig a csata azon körének lefolytatása nélkül 0:10-re elveszíti azt.

Ugyanez vonatkozik az elől haladóra is, túl alacsony beesési sebesség esetén. Az elől haladó autó pilótájának az a feladata, hogy minél nagyobb szögben és sebességgel, a megfelelő íven driftelve növelje a távolságot az autók között. Az üldöző autó pilótájának feladata, hogy az elől haladó autó mozgását lemásolva a lehető legközelebb, és legnagyobb szögben haladjon, valamint helyezkedjen úgy a pályán, hogy a terhelésváltásokat minél jobb ritmusban, eltávolodás nélkül végezhesse.

Az előzés nem cél és csak indokolt esetben – általában ütközést elkerülő szándékkal - szabad csak véghezvinni. Az indokolatlan előzéseket a pontozóbírók pontlevonással büntetik.

1.7 PONTOZOTT SZAKASZ

A verseny helyszínén a rendezők által kijelölt pálya szakasz (kanyarkombinációk). A pálya további részén történő teljesítmény nem számít bele a pontozásba.

2 A RENDEZVÉNY

2.1 ORSZÁGOS BAJNOKI FUTAM

Olyan, az MNASZ versenynaptárában szereplő, versenykiírással rendelkező egy- vagy többnapos bajnoki esemény, amely csak egy rendezvény keretében, a jelen szabályok szerint bonyolítható le.

A rendezvény lebonyolításának elemei:

- technikai és adminisztratív gépátvétel
- versenyzői eligazítás
- edzés
- kvalifikáció
- döntők
- díjkiosztó.

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

2.2 TECHNIKAI ÉS ADMINISZTRATÍV GÉPÁTVÉTEL

A gépátvétel a verseny előtt, a tervezett időbeosztás és kiírás alapján történik.

A versenyen kizárólag olyan autó vehet részt mely a gépátvételen megfelelt. A résztvevő autót annak vezetője vagy meghatalmazott képviselője köteles bemutatni a gépátvételen.

A gépátvételt csak az MNASZ által kijelölt technikai ellenőr végezheti. A gépátvétel során a biztonságos üzemeltetéshez szükséges minimum követelmények kerülnek ellenőrzésre, nem jelent teljes körű műszaki vizsgálatot. Az autó műszaki hibájából, vagy meghibásodásából eredő károkozásért teljes mértékben az autó üzemeltetője és/vagy tulajdonosa felel. Sikertelen gépátvétel esetén a nevezési díj nem jár vissza. Mindegyik autohoz külön gépátvételi lap készül, melyet a pilóta és az ellenőr is aláír, és rögzítik rajta az átvétel pontos időpontját.

A sikeres átvétel után a versenyző megkapja a rajtszámot. Ezt az autó első szélvédőjének jobb (jobb kormány esetén a bal) felső sarkába kell ragasztani úgy, hogy a pilótát ne zavarja a szabad kilátásban. A gépátvétel után az autón semmilyen technikai módosítás nem végezhető! Ez alól kivételt jelent: a gumi és kerék csere, az üzemanyag utántöltés, a kenőanyagok valamint a gépjármű rendeltetésszerű használatához szükséges folyadékok és gázok utántöltése, valamint a motorvezérlő számítógép programozása. Bármilyen más módosítás, ideértve a sérülésekből adódó javításokat és alkatrészcsereket is, kizárólag a technikai ellenőr jóváhagyásával történhet. Ezt követően a gépátvételt meg kell ismételni! A technikai ellenőr engedélye nélküli bármilyen módosítás azonnali kizárást von maga után! A sikeresen átvett autó és annak pilótája a rendezvény során bármikor, külön indoklás nélkül adminisztrációs és technikai ellenőrzésre hívható. Az ellenőrzés megtagadása azonnali kizárást von maga után!

2.3 VERSENYZŐI ELIGAZÍTÁS

Versenyzői eligazítás egy olyan a versenyigazgató által megszervezett tájékoztatás, megbeszélés, amely minden a versenybe benevezett versenyzőnek szól.

Az eligazítás célja:

- A versenykiírásban a futam megrendezésével kapcsolatos különleges pontokra való figyelemfelhívás
- Az általános és az adott pályára vonatkozó különösen fontos biztonsági szabályok ismertetése
- A verseny során elvárt versenyzői produkció, pontozóbírói elvárások ismertetése, bemutatása

A verseny kiírásában szereplő időpontot az eligazítás kezdetének kell tekinteni és a helység, illetve terület ki-be járatát ezen időponttól kezdődően az eligazítás végéig zárva kell tartani. Az eligazítást mindig az edzés vagy verseny előtt kell megtartani. Minden érintett versenyző jelenléte az eligazításon kötelező. Kiskorú (18 év alatti) versenyzők esetében a versenyző törvényes képviselőjének is jelen kell lennie az eligazításon!

2.4 RAJTOLTATÁS

A versenyzőket a rajtbíró engedi fel a pályára. Az első rajtolási sorrend (kvalifikáció) a rajtszámok szerint, növekvő sorrendben történik. Az ezt követő rajtsorrend a KO rendszer és a tsuiso beosztás alapján folytatódik. A rajtbíró zászló és kézjelekkel valamint szóbeli utasításokkal irányítja a versenyzőt. Utasításainak be nem tartása,

megszegése, a pályára történő engedély nélküli felhajtás minden esetben kizárást von maga után.

2.4.1 KÉSÉS

A rajthelyről történő 5 percet meghaladó késés esetén, a versenyző nem hajthat fel a pályára, és az elmaradt körére 0 pontot kap. Ismételt késés esetén a versenyző a versenyből kizárható.

2.4.2 IDŐKÉRÉS

Időkérésre van lehetőség, de azt minden esetben legalább 10 perccel a rajthoz állás előtt, indoklással együtt kell jelezni a Versenyigazgatónak, akik a késés elfogadásáról vagy elutasításáról döntenek. A versenyzőnként kérhető idő versenyenkénti maximuma 10 perc. A korlátozás alól a Versenyigazgató adhat felmentést.

2.5 GUMIABRONCSOK CSERÉJE A VERSENY ALATT

A verseny során a gumiabroncsok nem megfelelő állapotából eredő problémák, ugyan olyan technikai hibának minősülnek, mint az autó bármelyik más alkatrészének meghibásodása. Ezért megkezdett pontozott körön (kvalifikáció, KO system, tsuiso) ide értve annak bemelegítő körét is, bekövetkezett abroncs meghibásodás esetén a kerék illetve az abroncs cseréjére már nincs lehetőség!

Tsuiso-k esetében, az első visszahívás előtt *NEM* lehet gumit cserélni. Indokolt esetben, mindkét pilóta mehet 1-1 hűtő kört a pályán, de azt nem hagyhatja el. A második visszahívás előtt szükség esetén engedélyezett a gumicsere. Defektes abronccsal nem kezdhető meg egyetlen kör sem. Ezért ha a rajtrácson, vagy a melegítő kör közben derül ki, hogy defektes az abroncs, akkor az technikai hibának minősül, így az adott körre 0 pontot kap a versenyző. (Tsuiso esetén 10:0-ra veszít.)

A várakozási idő a Top 8, a Top4, az Elődöntők, és a Döntők során sem hosszabbodhat meg, ezért a Top 8-tól, minden csata előtt **KÖTELEZŐ** a min. 2 pár (4db) szerelt, versenyzésre alkalmas csere kerék megléte. Ennek elmulasztása nem mentesíti a versenyzőt a rajtnál történő időbeli megjelenés alól.

2.6 KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL

A rendezvények során, a versenypályán kívül – akár a depóban, akár a parkolóban vagy a pálya közelében lévő közutakon - köteles minden versenyző körültekintően és megfelelő sebesség megválasztása mellett közlekedni! Amennyiben a pilóta a versenypálya elhagyása után tovább folytatja a driftelést (szervizparkban, depóban, parkolóban, stb.) vagy egyéb balesetveszélyes magatartást tanúsít, azonnal kizárással kell büntetni!

A pályán kívül megengedett legnagyobb sebesség: 20km/h.

Első alkalommal figyelmeztetéssel, ismételt szabályszegés esetén azonnali kizárással kell súlytani.

2.7 ZÁSZLÓJELZÉSEK

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

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

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

Piros zászló: a pályán lévő autók azonnali megállítása. Baleset, vagy egyéb veszélyhelyzet esetén használatos. Megállás után a pilóta kommunikáljon (beszéd, vagy jelzés) a pályabíróval.

Az újraindulás csak és kizárólag a vezetőbíró jelzése alapján történhet!

A versenyzőnek a zászlójelzésekkel, kapcsolatban semmilyen mérlegelési lehetősége nincs, azokat minden esetben késlekedés nélkül végre kell hajtania.

A zászló jelzések figyelmen kívül hagyása azonnali kizárást von maga után!

3. A RÉSZTVEVŐK JOGI STÁTUSZA:

A rendezvényen való részvételével valamennyi nevező hivatalosan lemond mindenjogáról, kártérítésről bármilyen balesettel kapcsolatban, amely megtörténhet a nevezővel, vagy segítőjével az edzés vagy a verseny alatt, vagy a depóból történő ki és beállítás alatt.

4 VERSENYPÁLYA

A drift versenypálya egységes, szilárd burkolattal rendelkező nyomvonalú, pályahatároló eszközökkel (betonfal, szalagkorlát, kordon, elválasztó szalag) határolt terület, minimálisan 20m bukótérrel.

4.1 VERSENYPÁLYA RÉSZEI

4.1.1 PÁLYATEST

A futamokon minden alkalommal legfeljebb két versenyzőnek van lehetősége indulni. Mindkét versenyző közös pályatesten halad. A pályatest a rajtvonaltól a célvonalig terjed. Részei: rajthely, gyorsítási szakasz, drift megindítási zóna, pontozott szakasz, célzóna.

4.1.2 FELVEZETŐ ZÓNA

Amennyiben a pálya adottságai miatt rajthely megközelítése során a versenyző érinti, vagy keresztezi a versenypályát, akkor ún. felvezető zónát kell alkalmazni. A felvezető zóna a felengedési pont és a rajthely között helyezkedik el. A felengedési pontot elhagyó versenyző a kijelölt úton közelíti meg a rajthelyet. A felengedési ponton való áthajtás csak a kijelölt versenybíró engedélyével történhet.

4.1.3 FELENGEDÉSI PONT

Az a pont, ahol a versenyző a rajthelyhez menet érinti, vagy keresztezi a versenypályát. A felengedési pontot minden esetben a versenykiírás mellékletét képező pályarajz határozza meg, kijelölése jól láthatóan történik. A felengedési ponton minden esetben meg kell állni. A rajta történő áthaladást a versenybírónak kell engedélyezni. A felengedési pontra vonatkozó szabályok be nem tartása versenyből történő kizárással jár!

4.1.4 RAJTHELY

A rajtbíró egyértelmű utasításaival engedi be a versenyzőket a rajthelyre, miután meggyőződött róla, hogy a versenypálya teljes hosszában akadálymentes, az előző versenyző (páros) áthaladt a célvonalon

4.1.5 CÉLVONAL

A célvonalat a versenyzők számára egyértelmű, látható módon jelölni kell. A célvonalon történő áthaladás után a driftet haladéktalanul be kell fejezni és versenypályán kívül érvényes 20 km/órás sebességre kell lassítani. A versenybírók adhatnak ettől eltérő utasítást is. A célvonal átlépése utáni driftelés első alkalommal figyelmeztetést, második alkalommal a versenyből történő kizárást von maga után!

4.2 DEPÓ

A Rendezőnek kötelessége a Versenyzők számára depó területet biztosítani, ahol a versenyzők autóikat az edzés és verseny időtartama alatt tárolhatják, szerelhetik.

A depó területére csak a következő járművek léphetnek be:

- versenyautók
- a versenyautók szerelésére szolgáló alkatrészeket, szerszámokat szállító járművek, amennyiben erre a rendezőtől engedélyt kapnak, melyet a jármű szélvédőjére felragasztott matrica igazol. Versenyautónként legfeljebb 1 szerviz autó engedélyezett.
- a verseny hivatalos személyeit szállító járművek
- a verseny lebonyolításában közreműködő személyzet mozgását segítő járművek

A versenyautók szállítására használt utánfutókat, trélereket, egyéb szállító járműveket a rendező által kijelölt zónába kell elhelyezni.

A rendezőségnek joga van a depóba történő beengedést megtagadni, az oda indokolatlanul, és/vagy engedély nélkül behajtó járműveket onnan eltávolíttatni.

A versenyzőhöz érkező segítő, látogató és egyéb személyek a depó területére autóval nem hajthatnak be. Amennyiben ez mégis megtörténik, akkor ezért az érintett versenyző felel. Büntetése alapesetben figyelmeztetés, pontlevonás.

5 BAJNOKI PONTSZÁMOK

A bajnoki futamokon elért helyezések alapján a versenyzők pontokat kapnak. A fordulónként összegyűjtött pontszámának összege adja meg a éves összesítésben elért pontszámát. Értelemszerűen, a legtöbb pontot összegyűjtő pilóta az első helyezett, az őt követő a második, majd a harmadik, és így tovább.

Egy bajnoki futamon kapható pontszámok:

1. helyezett: 25 pont	9. helyezett: 8 pont
2. helyezett: 21 pont	10. helyezett: 7 pont
3. helyezett: 18 pont	11. helyezett: 6 pont
4. helyezett: 15 pont	12. helyezett: 5 pont
5. helyezett: 13 pont	13. helyezett: 4 pont
6. helyezett: 12 pont	14. helyezett: 3 pont
7. helyezett: 11 pont	15. helyezett: 2 pont
8. helyezett: 10 pont	16. helyezett: 1 pont

5.1 PONTEGYENLŐSÉG A BAJNOKSÁGBAN

Amennyiben a bajnokság végeredményének meghatározásakor, több azonos pontszámot elért versenyző van, közöttük a holtverseny eldöntése a bajnokság során szerzett több első, második, harmadik, stb. helyezés alapján történik, amennyiben ez egyenlő, akkor a legutóbbi bajnoki futamon elért jobb helyezés dönt.

6 NEVEZÉS

6.1 VERSENYEKEN VALÓ INDULÁS FELTÉTELEI

- PRO licenc, vagy Street rajtengedély megléte
- Nevezés (nevezési lap kitöltésével és aláírásával)
- Nevezési díj befizetése
- 18. életévét be nem töltött versenyző esetében, szülői vagy gondviselői nyilatkozat.

6.2 NEVEZÉS MÓDJA

A versenyekre nevezni, személyesen és elektronikus úton lehet. Elektronikusan a kiírásban szereplő Internet oldalon, vagy e-mail címen lehet. Személyesen lehet nevezni a verseny napján és helyszínén. A nevezés legkésőbb a kvalifikáció kihirdetett kezdési időpontja előtt 60 perccel fogadható el. Az interneten történő, elektronikus előnevezés csak abban az esetben érvényes, ha az a versenyt megelőző nap 12:00 óráig beérkezik. Nevezési csak a nevezési díj átutalásának banki igazolásával együtt lehetséges. Az internetes nevezés nem helyettesíti a Nevezési lapot. Nevezés csak kitöltött és aláírt nevezési lappal együtt érvényes. A nevezési lapokat legkésőbb a kvalifikáció megkezdése előtt 1 órával le kell adni a verseny szervezőjének.

6.3 NEVEZÉSI DÍJ

A mindenkori nevezési díj az aktuális versenykiírásban szerepel, de nem lehet több, mint az MNASZ által meghatározott maximális nevezési díj.

A szabály érvényes mindkét kategória (Pro és Street) versenyzőire bajnoki futamokon és edzéseken egyaránt.

6.4 VERSENYZŐI LICENC

6.4.1 VERSENYZŐI LICENC MEGSZERZÉSÉNEK FELTÉTELEI

A Drift Országos Bajnokság futamain történő induláshoz érvényes versenyzői licenc megléte szükséges. A licenc megszerzésének feltételeivel egy külön melléklet foglalkozik.

6.4.2 VERSENYZŐI LICENC ÉRVÉNYESSÉGE

Két teljes versenyszezon kihagyása esetén a korábbi versenyzői licenc érvényét veszti. Ismételt vizsgával a licenc újból megszerezhető.

6.4.3 NAPI LICENC

Lehetőség van napi licenc kiváltására is amely egy versenyen történő indulásra jogosít. Napi licenccel versenyző eredménye a Bajnokságban nem vehető figyelembe, kivéve, ha a Bajnokság következő fordulójáig érvényes, éves licencet vált. Ekkor a Napi licenccel teljesített versenyen szerzett pontjait is úgy kell tekinteni, mintha azokat már éves licenccel rendelkező versenyzőként szerezte volna.

7 ÓVÁS

7.1 TECHNIKAI ÓVÁS

Bármely versenyzővel szemben felmerülő technikai óvás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező versenyző, csapatvezető óvást nyújthat a Versenyigazgatónál.

Az óvás benyújtásával, az óvó az összes ide vonatkozó rendelkezést magára nézve kötelező érvényűnek ismeri el.

Az óvási szándékot a szabálytalanság észlelése után haladéktalanul jelezni kell, a Versenyigazgatónak.

Az óvást a részeredmények kifüggesztését követően 10 percig, kizárólag írásban lehet benyújtani.

Az óvás díja 20.000.- HUF Húszezer forint, amelyet az óvás beadásakor kell befizetni.

Az óvásnak tartalmaznia kell az óvást benyújtó személyes adatait, az érintett versenyző nevét, a versenyautó típusát és rajtszámát, valamint a kifogás rövid leírását.

Az óvott fél autóját elkülönített parkolóba kell helyezni, és azon a vizsgálat lezárásáig semmilyen módosítás nem végezhető. A vizsgálat során minden érintett felet, és azok esetleges tanúit is meg kell hallgatni.

Amennyiben bebizonyosodik az óvás tárgyát képező szabálytalanság megléte, az óvó fél visszakapja az óvás díját. Ha az óvást alaptalannak ítélik meg, vagy ha annak benyújtása után azt visszavonják, a befizetett óvási díj, nem adható vissza. Ha kiderül, hogy az óvást benyújtó rosszhiszeműen járt el, akkor az óvás díj nem fizethető vissza. Amennyiben a vizsgálat során bebizonyosodik, hogy a benyújtott óvás megalapozott, akkor az óvott versenyző kizárásra kerül. Az óvás elbírálását egy háromtagú testület végzi, amelynek tagjai: 1 fő Versenyigazgató, 1 fő technikai ellenőr, 1 fő a bírók vezetője. Minden óvás csak egy adott kifogást tartalmazhat. Több óvás esetén, vagy több versenyzőt érintő kifogás esetén több óvást kell benyújtani.

Bírói döntés, figyelmeztetés, pontlevonás ellen óvást benyújtani nem lehet.

7.2 KIFOGÁS

Bármely érvényes nevezéssel rendelkező versenyző, csapatvezető kifogást nyújthat be a Versenyigazgatónál.

A versenyző csak saját maga, csapatvezető pedig csak saját csapatának, egyesületének versenyzője miatt emelhet kifogást. A kifogás lényege, hogy felhívja a döntéshozók figyelmét egy olyan esetleges tényre, amely eddig nem volt ismeretes és jelentősen befolyásolhatja a verseny érdemi kimenetelét. A benyújtott kifogás nem jelenti a bírói döntések automatikus megváltoztatását.

Egy versenyzővel, vagy esettel kapcsolatosan egy versenyen csak egy kifogás nyújtható be.

A kifogást először szóban kell jelezni a kérdéses futam alatt, vagy legkésőbb addig, amíg a versenyző a pályát el nem hagyta.

A kifogás jelzése bármely pályán tartózkodó sportbírónál lehetséges.

A kifogást ezután írásban is meg kell erősíteni, legkésőbb a szóbeli jelzést követő, 10 percen belül. Ekkor kell csatolni a kifogás jogosságát igazoló bizonyítékokat (videó felvétel, fénykép, tanú). A kifogás automatikusan elutasításra kerül, ha azt nem szabályszerűen adták, vagy jelentették be.

A benyújtott bizonyítékokat a Vezető pontozóbíró köteles megtekinteni, azok hitelességét és súlyát szabadon mérlegelheti, konzultálhat a Versenyigazgatóval, sportbírókkal és az érintett versenyzőkkel is. Azt ezt követő döntéshozatala ellen további kifogásnak helye nincs.