

# **GOKART ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2009. évi ALAPKIÍRÁSA**



*Készítette: a Gokart Szakági Bizottság  
Jóváhagyta: az MNASZ Intéző Bizottság  
Kiadja: az MNASZ Titkárság*

## TARTALOMJEGYZÉK

I. Fejezet .....	4
1. MAGYARORSZÁGI GOKARTVERSENYEK ÁLTALÁNOS FELTÉTELEI .....	4
2. VERSENY KIÍRÁS .....	5
3. LICENCEK .....	6
4. PÁLYAELŐÍRÁSOK .....	8
5. NEVEZÉS .....	9
6. ADMINISZTRATÍV ÉS TECHNIKAI ÁTVÉTEL .....	10
7. VERSENYFUTAMOK, SZABAD ÉS MÉRT EDZÉSEK .....	10
8. ZÁSZLÓJELZÉSEK .....	14
9. VERSENY VAGY EDZÉS LEÁLLÍTÁSA .....	14
10. DOKUMENTUMOK, HATÁRIDŐK .....	15
11. VERSENYZŐKRE VONATKOZÓ SZABÁLYOK .....	15
12. BÜNTETÉSEK .....	15
13. ÓVÁSOK, FELLEBBEZÉSEK .....	16
14. ÚJ GÉPOSZTÁLY LÉTREHOZÁSA .....	17
II. FEJEZET .....	18
1. A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG 2009. ÉVI GOKART BAJNOKSÁGÁNAK ÉS KUPÁINAK SPECIÁLIS SZABÁLYAI .....	18
2. GÉPOSZTÁLYOK ÉS AZOK MEGHATÁROZÁSA .....	19
3. A FUTAMOK TÁVOLSÁGA .....	25
4. ÉRTÉKELÉS .....	25
5. A VERSENYEK DÍJAZÁSA .....	27
6. AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG MNASZ KUPA ÉVES ÉRTÉKELÉSE .....	27
III. FEJEZET .....	28
1. ÁLTALÁNOS ELNEVEZÉSEK ÉS MEGHATÁROZÁSOK .....	28
2. ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK .....	29
3. GOKART FELÉPÍTÉSE .....	29
4. ALVÁZ .....	29
5. ERŐÁTVITEL .....	32
6. HAJTÓLÁNC / HAJTÓSÍJ / VÉDŐ .....	32
7. FELFÜGGESZTÉS .....	32
8. FÉK .....	32
9. KORMÁNYZÁS .....	32
10. ÜLÉSEK .....	32
11. PEDÁLOK .....	32
12. GÁZPEDÁL .....	32
13. MOTOR .....	32
14. SZÍVÁSZAJCSÖKKENTŐ .....	33
15. KIPUFOGÓ .....	33
16. ÜZEMANYAGTARTÁLY .....	33
17. ÜZEMANYAG .....	33
18. KERÉK: TÁRCSA + GUMIABRONCS .....	34
19. MOTOR INDÍTÁS .....	34
20. RAJTSZÁMOK .....	34
21. AZONOSÍTÁS ÉS ELLENŐRZÉS .....	34
22. IDŐMÉRŐ BERENDEZÉSEK ÉS TELEMETRIA .....	35
23. AKKUMULÁTOR .....	35
24. BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK .....	35
ZÁRÓ RENDELKEZÉSEK .....	36

## I. Fejezet

### 1. 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) 2009. Általános szabályi és Műszaki Szabályok FIA NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX ÁLTALÁNOS ELŐÍRÁSOK, H,L,O FÜGGELÉKEK
- MNASZ ÁLTALÁNOS SZABÁLYAI 2009
- GOKART ORSZÁGOS BAJNOKSÁG 2009. ÉVI ALAPKIÍRÁSA
- MNASZ ÁLTAL JÓVÁHAGYOTT VERSENYKIÍRÁS, A VÉGRE-HAJTÁSI UTASÍTÁS(OK)
- MNASZ HIVATALOS KÖZLEMÉNYEIBEN KÖZZÉ TETT UTASÍTÁSOK.
- ROTAX MOJO MAX CHALLENGE Sport Szabályok 2009 (I.sz. Függelék)
- ROTAX MOJO MAX CHALLENGE TECHNICAL műszaki szabályok 2009 (II.sz. Függelék)

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

#### 1.2 Gokart sport szervezetei

A gokart sport legfelsőbb nemzetközi szervezete a Nemzetközi Gokart Bizottság (**COMMISSION INTERNATIONALE 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 AUTÓSSPORT 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 a választott szakág vezető irányításával a szakági bizottság, 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 pályaelenőrök,

#### 1.4.Hivatalos személyek jogai és kötelezései

##### 1.4.1.Sportfelügyelők /Felügyelő Testület/

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 kiróni,
- kizárásokat kimondani,
- a helyezések tekintetében változtatásokat végrehajtani,
- versenyzőnek, vagy versenygépnak 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 óváásokat, fellebbezéseket és azokat haladéktalanul továbbítja a sportfelügyelőnek.

- Összegyűjti a rendezvény dokumentumait, jegyzőkönyveit.
- A versenyzői megbeszélés(brifing) 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 brifing kezdetekor átadja.
- A brifing 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 rajtjelzés 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!)

#### 1.4.4. Általános részvételi feltételek

A versenyeken a résztvevő versenyzőknek az alábbiakkal kell rendelkezniük:

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

#### 1.5. Média jogok

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

A Rotax géposztályok vonatkozásában a média jogokat külön szerződés szabályozza.

#### 1.6. 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 rajtszám táblán csak a rendező által előírt, legfeljebb 200 X 40 mm-es reklám helyezhető el. A kötelező reklámok viselése megvágható, mely összeg nem lehet több mint a nevezési díj ötszöröse. A pontos összeget a versenykiírásban kell meghatározni.

#### 1.7. Vagyon értékű jogok hasznosításának szabályai

Lásd: MNASZ Általános Szabályai, II. fejezet 7. pont.

#### 1.8. Tiltott versenyek

Lásd MNASZ Általános Szabályai Az 1.8 és 1.9. pontokban hivatkozott előírások betartása minden MNASZ tisztségviselőre, rendezőre és versenyzőre nézve kötelező, az ott leírt fegyelmi felelősségre vonás terhe mellett.

## 2. VERSENY KIÍRÁS

A verseny kiírást a rendező 45 nappal a rendezvény előtt a vonatkozó szabályok szerint engedélyezteteti és 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, melyről 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 licenc kiadásának általános feltételei:

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 Gokart Bizottság (GB) ezen kérelem(ek) felülvizsgálatát követően dönt a licenc megadásáról, illetve a kérelem elutasításáról.

Az első alkalommal licenctet kérelmezők kötelesek szabályismereti vizsga alkalmával igazolni a szabályok ismeretét.

A licencon fel kell tüntetni a versenyző kategóriáját

##### A licenc kérelmezőjének rendelkeznie kell az alábbiakkal:

- A versenyzőtálya előírásainak megfelelő életkor. eltérő életkor esetében 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. Gyermek géposztályban 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;

#### 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

#### 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.

#### 3.4. Egyéb előírások

A versenyzői ill. nevezői 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 egy évig 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.

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

MNASZ licenc birtokosának a versenynaptárban nem szereplő rendezvényen vagy versenyen nincs jogában részt venni.

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

Minden versenyző, köteles évente az MNASZ általános szabályai szerinti szabályismereti vizsgát tenni.

A vizsgán adnak számot a versenyzők a mindenkori GOB alapkiírásában lefektetett sportszabályok ismeretéről. A szabályismereti vizsga az első licenc kiadásának feltétele. Ismételt és súlyos szabályszegés esetén a verseny felügyelő testülete vagy a gokart bizottság a versenyzőt ismételt vizsgára utasíthatja.

Az MNASZ által kiállított licencek biztosítási védelmet csak Magyarország területén biztosítanak. Magyarország határain kívül rendezett versenyeken a nevezés csak az MNASZ előírásai szerint megkötött külön biztosítás megkötése esetén lehetséges. A biztosítás megötése nélkül a licenc érvénytelen. Érvénytelen licenccel külföldön rajthoz álló versenyző licencét a gokart bizottság 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 az MNASZ titkárságán.

A licence díját, amely 1300.- Ft illetve a biztosítási díjat, amely max. az MNASZ biztosítási díja, a rendezvény helyszínén az adminisztrációs átvétel alkalmával kell megfizetni.

A napi licenc jogosít:

Az adott géposztály adott hétvégéjén max. kettő futamon való indulásra. A napi licenccel rendelkező versenyző az értékelésben azonos elbírálásban részesül az éves licenccel rendelkező versenyzővel.

A 2008. évi GOB 1-6. helyezett versenyzői részére a napi licenc nem adható ki.

#### 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;
- Magyarország 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-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;
- Magyarország 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 2 évben 3 alkalommal az alábbi eredményekkel rendelkezik:

- A Zóna bajnokság futamain, vagy a nemzetközi versenynaptárban szereplő eseményen a mezőny 33%-án belüli helyezést ért el vagy,
- 2008. évi Gokart Országos Bajnokságban bármelyik kategóriákban 1-6 helyezést ért el.

### **3.6.3. Int.C. Senior licenc**

*Jogosít :*

- A CIK és FIA versenynaptárba bejelentett eseményeken 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:*

15. életévét betöltött versenyző részére, aki a kérelem benyújtásának napját megelőző évben a Gokart Országos Bajnokság éves értékelésében bármely nemzeti géposztály 1-3 illetve a Rotax géposztályok 1-10. helyezést megszerezte.

### **3.6.4. «INT. C» Junior licenc**

*Jogosít:*

- A CIK és FIA verseny naptár Junior géposztályok eseményein való részvételre.
- FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti és nemzetközi eseményeken való részvételre;
- Magyarország területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedély és a BBP biztosítás megkötése.

*Kiállítható:*

13-15 éves versenyzők részére, aki a 2008. évi GOB éves értékelésében a Junior géposztályban 1- 10. helyezést szerezte meg. Az életkor eltérő eseteiben a CIK-FIA vonatkozó szabályait kell alkalmazni.

## **3.7. Nemzeti licenc**

### **3.7.1Gyermek 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 kategóriára vonatkozó feltételeknek.

### **3.7.2. Nemzeti Junior licenc**

*Kiállítható:*

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

*Jogosít:*

- Az MNASZ verseny naptárba 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 és a BBP biztosítás megkötése.

### **3.7.3. Nemzeti Senior licenc**

*Kiállítható:*

A licenckérelem benyújtásnak évében 15. életévét betöltött korú versenyzők részére.

*Jogosít:*

- Az MNASZ verseny naptárába bejelentett Junior géposztályok eseményein való részvételle.
- FIA tagsággal rendelkező ASN által engedélyezett nemzeti eseményeken való részvételle;
- Magyarország területén kívül rendezett eseményeken való részvételhez minden esetben szükséges az MNASZ rajtengedélye és a BBP biztosítás megkötése.

#### **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 versenyrányítás 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, 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 alapszabályban 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.

Az OGB versenyeket érvényes nemzeti licenc-elrendelkező 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.** Nem rajtolhat el versenyző időmérésen és versenyen anélkül, hogy legalább egy kötelező szabad edzésen legalább egy kört ne teljesített volna

**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 felügyelő 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 (zárt parkoló)**

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

**A parc fermében az alábbi szabályokat kell betartani:**

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

**B.** Amint a kockás zászlót felmutatták (cél) a fenti szabályok vonatkoznak a versenyzőkre a célvonal és a zárt parkoló bejárata közötti szakaszon

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

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

F. A versenyző a futam leintését követően (a verseny feladása esetén is) köteles versenygépét haladéktalanul a parc fermében elhelyezni. A zárt parkoló 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 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 zárt parkoló 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 szándéki 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.

#### **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**

##### **4.7.1.**

A rendezőnek a verseny zavartalan lebonyolítása érdekében biztosítania 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.

##### **4.7.2. Beléptető rendszer**

A rendezőnek biztosítania 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 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.

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

**C.** 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 szabadedzésen részt venni, csak a műszaki gépátvétel után lehetséges!

### 6.2. Adminisztratív átvétel alkalmával ellenőrizendő dokumentumok:

- versenyzői licenc
- személyi azonosságot igazoló okmány
- kitöltött nevezési lap az esedékes díjak befizetésének igazolásával
- Rotax Minimax, a Rotax Junior, a Rotax Max Senior, a Max DD2 (Rotaxváltós), a Rotax Max Masters, a Maxterino, géposztályok esetében a Rotax ID kártya, SWF kategória esetében az MGSZ által kiadott ID kártya

„Az átvétel során legalább egy fő sportbíró kell alkalmazni, aki a versenyző okmányainak sportszabályok szerint megfelelőségét és 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 résztvenni, 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:

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

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

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

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

**J.** 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.

**K.** A gokart gépátvételen történő megjelenését a szabályok, betartásának kinyilatkoztatásaként kell tekinteni.

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

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

**N.** 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 ismételtelen 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. Résztvételi 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 kategória nem vonható össze más osztályokkal.

## **7.3. Időmérés (mért edzés)**

Az időmérést versenyszályonként kell megrendezni a kiírásban megadott géposztály-sorrend szerint. Egy osztályon belül a versenyzők részvételi sorrendjét előre meg kell állapítani és az időmérés előtt 1 órával a hivatalos hirdetőtáblán közzé kell tenni. Az időmérés géposztályonként külön történik. A segítők a gokart beindításakor nem tolhatják át a gépet a rajtvonalon. Az időmérés repülőrajttal történik. 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 rendel 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 versenyfutatok 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 értéken (+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 kart kipufogójához. A műszert a Parc Ferme-ben kell fölállítani. Mivel a mikrofon olyan közel van elhelyezve a kart kipufogójához, ezért a mért érték igen pontos, nem szabad összehasonlítani egy országúti autó mérési eredményével. Az adatokat nem szabad korigálni. 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 megbeszélés (Briefing)**

**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 meg-beszéléseket 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 kel 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.

### **7.6.1. Utasítások és versenyzők tájékoztatása**

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

## 7.7. Versenyfutatok

### 7.7.1. Futamok összevonása

Amennyiben egy géposztályban a nevezett versenyzők létszáma kevesebb mint 10 fő, a géposztály futamai a hasonló menetteljesítményű (idő eredmények alapján) géposztályok futamaival összevonhatók, ha az összevonást követően a versenyzők összlétszáma nem haladja meg a pályalicenccben 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
- Gyermekek, más kategóriákkal

### 7.7.2. Reményfutatok

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. helyezettei 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.

### 7.7.3 A versenyek rajt rendje

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 előző futam eredménye határozza meg a rajtfelállást.

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 másodikikat és így tovább.

Az összevont futamok rajtsorrendjét a versenyigazgató javaslatára a felügyelő testület határozza meg.

### 7.7.4. 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 időtartalom belül megjelenik, rajtra késznek, és jogosultnak kell tekinteni.

### 7.7.5. Általános rajtszabályok

**A.** 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.

**B.** A versenykiírásban jelezni kell a rajt típusát. Csak gördülő vagy állórajtot lehet alkalmazni, ahol a rajtrács két sorból áll.

**C.** 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 sárgavonal és az előtte felfestett úgynevezett piros vonal közötti szakaszon szintén tilos az előzés és gyorsítás. A versenyzőknek a két párhuzamosan felfestett fehér vonalak által határolt rajtfolyosóban kell egymás mögött egyenesen 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 idő büntetéssel 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 felügyelő testület 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 biztosítania 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.

#### 7.7.6. 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 kézfeltevessel kell ezt jelezni a többiek számára.

#### 7.7.7. 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) két formációs 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 bármilyen 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 visszaszeresheti 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 kiugrásra, vagy a rajt késleltetésére tett bármilyen kísérlet, büntetést von maga után. Hibás rajt esetén, a futam leállításával a felügyelő testület időbüntetéssel súlytja, súlyosabb esetekben a futamból történő kizárással is súlythatja.
11. Elégtelemnek ítélt formáció esetén az indítóbíró újabb kört engedélyezhet, vagy megállíthatja a mezőnyt.

#### 7.7.8. 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 befejezettek 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 befejezettek 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.

### 7.7.9. Incidensek

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

Az incidens felelőségre 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;
- kizorított 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) mozdulatlanul tartva: hamarosan lekörözik, tartsa a nyomvonalát. Lengetve: 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(ke)t engedje elhaladni. A vele egy körben lévőkre ez a kötelezettsége nem áll fenn.
- **Sárga színű zászló:** Mozdulatlanul tartva egy veszélyzóna előjelzésére szolgál, míg lengetve a közvetlen veszélyre hívja fel a figyelmet. 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.
- **Zöld zászló:** A sárga, fehér ill. 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 versenyigazgatóknál, aki eldönti, hogy a versenyző folytathatja-e a versenyt.
- **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.
- **Fekete alapon középen narancssárga kör:**  
*Ezt a zászló jelzést rajtszám bemutatással együtt kell alkalmazni. A gokart meghibásodott, a versenyt folytatni csak a hiba elhárítása után lehet. A javítást csak a gyors depóban vagy a parc fermében lehet elvégezni. Mindkét területet motorerővel hajtott géppel kell elérni.*

## 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 alvázzal illetve a motorral kapcsolatos beazonosított alkatrészek) valamint az üzemanyag újratöltése.

A Verseny újraindításánál 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 meghatározni.

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 titkárnak kell nyilvántartásba venni. A nyilvántartás másolatát a Felügyelő testület vezetőjének is át kell adni aki azt csatolja jelentéséhez.

Az esemény hivatalos végeredményét az MNASZ közleményben teszi közzé.

Ezen 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 zárt parkoló 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 pályaelhagyás kell a szükséges segítséget megadni. A versenyzőnek a futam leintéséig a versenygépe mellett kell maradnia, majd a mérlegeléshez és a zárt parkoló 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 (kigyózó vonalú haladás, vagy retesz alakzat). Súlyos vétségnek minősül a pályáról való kiszorítás, az erőszakos lökdösdés 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 (MNASZ Intéző Bizottság),
- eltiltás (MNASZ Intéző Bizottság),

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

Büntetés szabható ki minden rendezőre, nevezőre, versenyzőre és a segítő személyzet tagjára. 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,
- rajtszám táblára vonatkozó előírás megszegése,
- az öltözék előírásától 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 területén,

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,
- túrérték 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 kizárási büntetésre ítélt versenyzőt, a szakági bizottság a büntetés jogerőre emelkedését követő 15 napon belül további egy bajnoki fordulón való indulástól eltilthatja. Ezen eltiltást a szakági bizottság 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 szakági bizottság 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 szakági bizottsági 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 tízszeresét.

#### **12.4. Versenyzőkre kiszabható büntetések**

Írásbeli figyelmeztetés, pénzbüntetés, indulási jog megvonása egy rendezvényre, versenyzői licenc felfüggesztése max. 12 hónapra, külföldi rajtengedély 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. Helyben hagyott óvás díját az óvó fél részére vissza kell fizetni. Elutasított óvási díj a rendezőt illeti.

A benyújtott óvás ügyében a verseny felügyelő testülete hivatott dönten. Az óvást haladéktalanul ki kell vizsgálni. Lehetőség szerint az óvásban érintetteket meg kell hallgatni, esetleges tanúikkal együtt. Az érintett, vagy tanújának távolléte nem akadályozhatja a felügyelői testületet a döntés meghozatalában. A helyszínen nem elbírálnak óvások 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 a az óvott fél nevezője, és szerelője kötelesek elhagyni a zárt parkoló 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 mentesen nem oldható zárjel is alkalmazható. PI.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.

Az MGSZ által rendezett GOB versenyekkel kapcsolatos fellebbezés és fegyelmi ügyekben az MGSZ által kijelölt bizottságok járnak el .

### **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 kezdeményezőnek legalább 10 versenyzőt kell elindítani és a kategóriában használható gokartot az MNASZ Technikai Bizottságánál kell minősíttetni. A minősítési eljárást 60 nappal az első bajnoki verseny előtt eredményesen le kell zárni.



## II. FEJEZET

### 1. A MAGYAR KÖZTÁRSASÁG 2009. ÉVI GOKART BAJNOKSÁGÁNAK ÉS KUPÁINAK SPECIÁLIS SZABÁLYAI

#### 1.1. Bajnokság kiírása

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség 2009. évre az alábbi kategóriák nemzeti bajnokságát írja ki:

#### 14 Futamos lebonyolítási rendszerben résztvevő bajnoki státuszú kategóriák:

Rotax Minimax, Rotax Max Junior, Rotax Max Senior, Rotax Max Masters, Rotax DD2, SWF 4T, **Maxterino 60 cc**, melynek előkészítésével és lebonyolításával az MNASZ szerződéses formában az MGSZ-t bízta meg.

#### 2 futamos lebonyolítási rendszerben résztvevő bajnoki státuszú kategóriák:

Intercontinental A, + KF2  
Intercontinental A – Junior, + KF3  
ICC+ KZ2

#### 6futamos lebonyolítási rendszerben résztvevő MNASZ KUPA státuszú kategóriák

Easykart 60

#### 1.2. A GOB és MNASZ KUPA versenyei és kategóriái

##### 1.2.1. Senior versenyek

ROTAX MAX SENIOR 125 cc nemzetközi kategória  
Rotax Max Masters nemzetközi kategória  
MAX DD2 nemzetközi kategória  
SWF (Super World Formula) nemzeti kategória  
KF2 + ICA, nemzetközi kategória  
KZ2+ ICC nemzetközi kategória

##### 1.2.3. Ifjúsági, utánpótlás versenyek :

Easykart 60 nemzeti kategória  
Maxterino 60 cc nemzeti kategória  
Rotax MINI MAX nemzeti kategória  
Rotax Junior 125 nemzetközi kategória  
KF3 + ICA-Junior nemzetközi kategória

##### 1.2.4. CSAPATVERSENYEK: Az összes résztvevő géposztály részére nevezés alapján.

#### 1.3. A GOB és MNASZ KUPA egyéni versenyein nevezhető versenyzők:

1.3.1. MNASZ licenccel rendelkező versenyzők;

1.3.2. FIA tagsággal rendelkező ASN által kiállított nemzetközi és nemzeti licenccel rendelkező versenyzők

#### 1.4. Csapatversenyre nevezhető versenyzők

##### 1.4.1. Részvételre jogosult versenyzők:

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

A Rotax Minimax, Rotax Junior, Rotax Max Senior, Max DD2 (Rotaxváltós), Rotax Max Masters és Maxterino 60 géposztályok esetében a versenyzőknek rendelkezniük kell a Rotax ID kártyával.

Az SWF kategória esetében a versenyzőknek rendelkezniük kell MGSZ által kiadott ID kártyával.

##### 1.4.2. 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. GOB ÉS MNASZ KUPA 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 homologó sisak helyett a legalább E szabványjellel ellátott bukósisak használata megengedett a nemzeti kategóriákban. A versenyruházaton fel kell tüntetni a versenyző nevét és vércsoportját.
- Versenyzésre alkalmas cipőt, a kezek védelmére megfelelő szilárdságú zárt kesztyűt.
- A CIK-FIA homologó versenyruha a nemzetközi osztályokban 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 alapkiírás 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 Gumiabroncs

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

A 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) gumiabroncs használható. A versenyen, minden kategória számára kötelező a rendező által biztosított és a parc-ferme-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. A 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 gokartban 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 kiszolgáltató helyének kijelölésére. Ebben az esetben minden résztvevő köteles a kijelölt üzemanyagkútnál beszerezni a versenyen általa felhasználandó üzemanyagot.

Az üzemanyag vezetéküket megfelelően biztosítani kell, hogy szívárgási 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.

Az érintett versenyzők ebben az esetben kötelesek az üzemanyag árát a rendezőnek megtéríteni.

A versenykiírásban az üzemanyagra vonatkozó szabályok változhatnak, különös tekintettel az üzemanyag rajtelőkészítőben való tárolását illetően.

### 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. 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 a 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 kötelezőA 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 alvához vagy az üléshez, legalább két, minimum 6mm átmérőjű csavarral. A pótsúlyt a gépátvétel alkalmával ellenőrizni kell.

### 1.5.3 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. (PI 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

- **Maxterino 60 cc**
- **ROTAX MINI MAX**
- **ROTAX MAX SENIOR**
- **ROTAX MAX JUNIOR**
- **MAX DD2**
- **Rotax Max Masters**
- **SWF**
- **Easykart 60**

## 2.1. MAXTERINO 60 CC

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

Maximális hengerűrtartalom: 61 cm<sup>3</sup>

Sűrítési térfogat: Min: 6.5 +/- 0.5cm<sup>3</sup>

Porlasztó: Dellorto PHBG 18 gyártmányú, legfeljebb Æ 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

Gumiabroncs: 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 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 gumi típusa szabadon választható. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

Tömeg: Versenyzővel együtt legalább 105kg.

## 2.2. ROTAX MINI MAX FR 125 OSZTÁLY

Életkor: 9-13 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.

Nyomtáv: A hátsó keréknél max: 1300 mm, az első keréknél max: 1200 mm a legnagyobb szélesség.

Motor: FR 125 Mini Max. egyhengeres folyadékűtésű, Power-szelep nélküli motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm<sup>3</sup>, sebességváltó nélkül, kuplunggal. A maximális teljesítmény 10 KW, amit a szűkítők behelyezésével érnek el!

A MOTORNAK KÖTELEZŐEN TARTALMAZNI KELL A KIPUFOGÓBAN LÉVŐ SZŰKÍTŐT, ÉS KARBURÁTORBAN LÉVŐ SZŰKÍTŐT IS, amelyet a Rotax Hungary az interneten tesz közzé. A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviseletől beszerzett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homolog dokumentáció alapján történik.

Sűrítési térfogat: 1,2-1,8 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

Áttétel: versenykiírásában kerül meghatározásra

Gumiabroncs: Mérete: 4,5x10,0x5 és 7,1x11,0x5. A száraz abroncs kizárólag **MOJO D1** 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**, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

Tömeg: Versenyzővel együtt legalább 125 kg

Biztonsági felszerelés: nyakvédő valamint gerinc és borda védő használata kötelező

## 2.3. ROTAX MAX JUNIOR FR 125 OSZTÁLY

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

Motor: FR 125 Junior Max, egyhengeres folyadékűtésű, Power-szelep nélküli motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm<sup>3</sup>, Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 15 KW. A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviseletől beszerzett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homolog 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 D1** 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**, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

**Tömeg:** Versenyzővel együtt legalább 145 kg  
**Biztonsági felszerelés:** nyakvédő valamint gerinc és borda védő használata kötelező

## 2.1. ROTAX MAX SENIOR FR 125 osztály

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

**Alváz:** CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.

**Motor:** FR 125 Max, egyhengeres folyadékhűtésű, Power-szelepes motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm<sup>3</sup>, Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 21 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviselőtől beszerzett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homologóg 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-fermeben 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 (felnível 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**, 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

## 2.4. MAX DD2 125 osztály

**Életkor:** 15 év 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 elátott, Power-szelepes motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm<sup>3</sup>, Sebességváltóval, kuplunggal. Maximális teljesítmény 24 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! A nem hivatalos Magyarországi képviselőtől beszerzett motort, a Magyarországi Rotax szerviznek van joga átvizsgálni és újraplombálni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homologóg 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 (felnível 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**, 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

## 2.5. SWF (SUPER WORLD FORMULA) OSZTÁLY

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

**Alváz:** Feleljen meg a CIK-FIA World Formula kategóriához kiírt előírásoknak. Kizárólag az ehhez a kategóriához gyártott World Formula típusú, az MNASZ Technikai Bizottsága által homologizált alváz használható. Az alváz alkatrészeit a felnik kivételével más gyártmányokra cserélni tilos! Az CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező. A szélesített (görgős) 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<sup>3</sup>. Az MNASZ Technikai Bizottsága által homologizált motor. A motoron mindennemű változtatás (polírozás is) tilos. A motorok plombálása kötelező! A plombálást, kizárólag a Visuál SE (2013 Pomáz, Béke út 5) és a Péntes ASE (2381 Táborfalva, Hunyadi út 44) által megbízott szakemberek végezhetik

**Sűrítési térfogat:** Min: 17cm<sup>3</sup>

**Porlasztó:** Kötelező az eredeti típus használata. A porlasztón mindennemű változtatás (polírozás is) tilos.

**Zajcsökkentő:** CIK homologóg vagy regisztrált típusú;

**Gyújtás:** Kötelező az eredeti típus használata.

**Kipufogó:** Péntes 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-fermeben 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 (felnível 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**, mérete: 4,5x10,0x5 és 6,0x11,0x5 lehet. A GOB futamain, egy versenyhétvégén max. 5 db gumiabroncs használható.

## 2.6. ROTAX MAX MASTERS FR 125

Életkor:	30 év feletti sportolók részére.
Alváz:	CIK-FIA előírásainak megfelelő CIK regisztrált típus. A CIK-FIA előírásainak megfelelő karosszéria elemek használata kötelező.
Motor:	FR 125 Max, egyhengeres folyadékhűtésű, Power-szelepes motor. Maximális hengerűrtartalom 125 cm <sup>3</sup> , Sebességváltó nélkül, kuplunggal. Maximális teljesítmény 21 KW! A motoron mindennemű módosítás tilos! A motorokat csak plombálva lehet versenyre nevezni! Csak a magyarországi, hivatalos Rotax Szervíz Centerek által forgalmazott motorokkal lehet a bajnokságban résztvenni. A motor ellenőrzése, a Rotax Max Challenge által kiállított, méretezett, homolog 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 <b>MOJO D1</b> 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 (felnível 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 <b>MOJO W1</b> , 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

## 2.7. KF2+ Intercontinental A

A két kategória együtt indul és együtt értékelendő.

### 2.7.1 INTERCONTINENTAL A

*Alváz:* CIK –FIA homologizált

*Életkor:* 15 év feletti versenyzők részére

*Motor:* Vízhűtéses vagy természetes légáramlattal történő léghűtéses, sorozatgyártott, egyhengeres, rezgőszelepes szívónyílású (membrán-vezérlésű), sebváltó nélküli, a CIK-FIA által homologizált és a jelen Technikai Szabályzatnak megfelelő motor.

*Maximális hengerűrtartalom:* 100 cm<sup>3</sup>

*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 előtt 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 versenyző gokart minimum tömege (üzemanyag nélkül): 65 kg.

*Gumik:* 5"-os, CIK homolog médium

Hátsó gumiabroncs max.szélessége 215 mm.

A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1400 mm.

Az első gumiabroncs maximális szélessége 135 mm.

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 versenyfutamok alatt, csak a gépátvételen átadott és megjelölt kettő db motort és egy db vázát használhat.

*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.

### 2.7.2 KF2

A CIK 2009. évi szabályai szerint

## 2.8. KF3 + INTERCONTINENTAL A-JUNIOR

A két kategória együtt indul és együtt értékelendő.

### 2.8.1. INTERCONTINENTAL A-JUNIOR

*Életkor:* 13-15 év közötti versenyzők részére

*Motor:* Természetes légáramlattal történő léghűtéses, sorozatgyártott, egyhengeres, szívó oldalon dugattyúvezérlésű, sebváltó nélküli, a CIK-FIA által homologizált és a jelen Technikai Szabályzatnak megfelelő motor.

Maximális hengerűrtartalom: 100 cm<sup>3</sup>

*Lökét:* minimum 46.0 mm – maximum 54.5 mm

*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).

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

*Karburátor:* A CIK-FIA által homologizált pillangó szelepes, maximum 24 mm-es Venturi átmérővel.

A szívócsőhöz történő bármilyen extra hozzákapcsolás tilos (kivéve a forgattyúház nyomó csöve és a karburátor közötti levegő vezérlő cső)

A karburátort, a közbetétet és a henger egységet mechanikusan kell rögzíteni úgy, hogy fel és leszerelésüket csak szerszám segítségével lehessen megvalósítani.

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  $\alpha$  (Alpha) és  $\beta$  (Béta) szögek módosítása tilos. (8. sz.melléklet!)

A forgattyúház nyomócső csonk, mely az üzemanyagpumpa működését biztosítja maximum 3.25 mm-es belső átmérővel rendelkezhet.

*Kipufogó:* Motorhoz modellenként, a CIK-FIA által homologizált kipufogócső tartozik. A kipufogó csőnek tartalmazni kell két fület a plombáláshoz, 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.

*Kuplung:* CIK-FIA által homologizált száraz, centrifugális tengely-kapcsoló.

Az indító rendszernek elektronikusnak kell lennie.

A gokartnak versenyző állapotban a versenyzővel együtt vízszintes talajon maximum 5,000 f/perc határértékig önerőből el kell indulnia.

A centrifugális kuplungot borító megfelelő védőburkolat (öntött alumíniumból) használata kötelező, olyan módon, hogy szabad hozzáférést a lánchoz vagy a hajtósíjhoz megakadályozza.

*Gumik:* 5"-os, homologizált medium típusú.

Hátsó gumiabroncs max.szélessége 185 mm.

A hátsó tengelynél mért maximális szélesség 1360 mm.

Az első gumibroncs maximális szélessége 135 mm. *Tömeg:* Minimum össztömeg a versenyzővel: 130 kg.

Gokart minimum tömege (üzemanyag nélkül): 60 kg.

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

### 2.8.2. Kf3

A CIK 2009. évi szabályai szerint

## 2.9. KZ3 + Intercontinental C

A két kategória együtt indul és együtt értékelendő.

### 2.9.1. INTERCONTINENTAL C

*Életkor:* 15 év feletti versenyzők részére

Hajtóegység a sebességváltó és a motor elkülönítése tilos. A motortömb csak 2 részre osztható (függetlenül vagy vízszintesen).

*Motor:* Egy körös víz hűtéses egy-hengeres, rezgőszelepes szívónyílású (membrán vezérlésű), a CIK-FIA által homologizált motor.

Maximális hengerűrtartalom: 125 cm<sup>3</sup>.

Rezgő szelep rögzítés: (méretek és leírás) részletezve a Homologizációs nyomtatványban. Szabad elhelyezés.

*Karburátor:* Alumínium karburátor, maximum 30 mm átmérőjű ventúri típusú porlasztó (diffusor). A 2005. évi magyar Bajnokságon a Dell'Orto VHSH 30 típusú karburátort kell használni. (Lásd 11.sz. melléklet.)

A karburátor kizárólag eredeti lehet. Az alábbiak módosítása lehetséges de azok is kizárólag Dell'Orto típusúak lehetnek: fojtószelep, tűszelep, úszó, kehelycső, fűvóka, tű készlet.

A benzinszűrőt el lehet távolítani, ellenkező esetben eredetinek kell lennie.

*Sebességváltó:* CIK-FIA által homologizált (beleértve a primer áttétel). Minimum 3 maximum 6 fokozat. Az ellenőrzést egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör 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.

- A kipufogó maximum nyitó szöge 199° (a leolvasás egy maximum 200 mm átmérőjű osztókör vagy digitális műszer segítségével történik).

- Az égéskamra mérete: minimum 11 cm<sup>3</sup>. A kamra méretét A osztályos tized köbcentiméteres beosztású laboratóriumi bürettával kell meghatározni. Az ellenőrzéshez szükséges keveréket ólommentes benzinnel és kétütemű olajból kell előállítani. A keverési arány 1:1. Az égésteret az első számú függelék előírásai szerint kell feltölteni.

*Gyújtógyertya:* a gyártmány szabadon választható. A gyertya menete – mely a hengerfejbe van erősítve – nem nyúlhat túl az égéskamra házára.

Méret: hossz: 18.5 mm; menet: M 14 x 1.25.

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

*Gumi:* 5"-os homolog medium 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.

### 2.9.2. Kz 3

A CIK 2009. évi szabályai szerint

## 2.10. 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 elől: 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 fékmunkahenger 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 vezetést. A felszerelést a technikai bizottságnak jóvá kell hagyni.

*Tengelycsonk:* a tengelycsonknak szigorúan gyári gyártmányúnak: A-10x135 E/17 kell lennie, a szabályozást -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.

*Irányítás:* 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 szén-szál 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 féltét 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. (önrögzítős 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 útközők:** kizárólag a típus jóváhagyás szerint, gyárilag felszerelt műanyag elemeket lehet használni, nem engedett ezeken módosításokat végrehajtani, vagy más anyagra cserélni.

Típus: Free.line L3 Freeline FIK05/09

Színe: Szín választása megengedett.

**Rajtszám táblák:** 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: IAMC

Modell: ParillaEK02

Köbcenti: 62 cm<sup>3</sup>

Lökét: 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: Tilotton 385/A

Minimális porlasztás: 0,74-0,77 bar

Maximális nyomás: 0,80 bar

**Kuplung:** kizárólag gyári felszerelt lehet, tilos minden fajta mosósítása

Típus: IAME FC50

**Gyújtás:** kizárólag gyári felszerelés használata megengedett, minden módosítás tilos.

Típus: Selettra 4P

**Gyújtógyertya:** Csak a Free-line gyújtógyertyák használata a megengedett, BRISK I10SI típus

**Szívászájcsökkentő:** csak a Free-line használata megengedett, azokon mindennemű módosítás tilos, beleértve a felfüggesztő gumikat is.

Típus: AL 22 PS

**Kipufogó:** 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

Típus: IAME 70/490

**Telemetria, műszer:** egy műszer használata megengedett, ami a fordulatszámot, időt és hőfokot jelez.

**Kenőanyag:** A rendező írja elő és biztosítja a keverési aránnyal együtt.

Keverési arány: 20/1

**Erőátvitel:** 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.

Motor fogaskerék: 10-es

Hátsó fogaskerék: Free Line

Láncvédő: Free-line láncvédőt kötelezően kell felszerelni.

**Abronsok:** 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.

Típusa szárazban:

Első: Easykart Ets 4,0/10,0-5"

Hátsó: Easykart Ets 5,0/11,0-5"

Típusa esőben:

Első: Bridgestone 4,0/10,5-5"

**Minimális tömeg:** 105kg versenyzővel együtt.

## 2.11.Regisztrációs díj

A GOB és MNASZ KUPA rendezője jogosult a regisztrációs díj beszedésére. Ezt a díjat az MNASZ és a rendező teszi közzé. A regisztrációs díjat a nevező és versenyző tartozik megfizetni, amelyet a rendező szabadon használhat fel.

## 3. A FUTAMOK TÁVOLSÁGA

- |                           |       |
|---------------------------|-------|
| 3.1. Gyermekek osztályban | 15 km |
| 3.2. Junior osztályban    | 20 km |
| 3.3. Felnőtt osztályokban | 25 km |

## 4. ÉRTÉKELÉS

### 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 táblázatalapján:

Helyezési pontszámok:	1. helyezett	0 pont
	2. helyezett	2 pont
	3. helyezett	3 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 csak az MNASZ licenc-vel rendelkező versenyzők a helyezésüknek megfelelően az alábbi táblázat szerint kapnak pontokat. A nem MNASZ licenccel rendelkező résztvevők futambeli helyezését figyelmen kívül kell hagyni.

Az éves értékelésben csak annak a futamnak az eredménye vehető figyelembe, amelyben az adott géposztályban legalább 5 versenyző elrajtolt, de csak az a versenyző kaphat helyezési pontot, aki az előírt versenytávból legalább 60%-ot teljesített. Kivételt képeznek a Rotax kategóriák. Ahol már a rajtvonalon való áthaladástól számítódnak a pontok.

A pontszámokat a következő táblázatok tartalmazzák:

CIK kategóriák és nemzeti kategóriák (kivétel Maxterino)	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

Rotax kategóriák, és Maxterino	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	10. helyezett 25 pont

Minden résztvevőversenyző pontozásban részesül a fenti táblázat szerint. A pontozás 34 ponttól kezdődik, és egyesével csökken.

#### Döntő

Rotax kategóriák, és Maxterino	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	10. helyezett 44 pont

Minden résztvevőversenyző pontozásban részesül a fenti táblázat szerint. A pontozás 55 ponttól kezdődik, és 3. helyezettől, egyesével csökken.

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

Kézi kórszámolással 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 és MNASZ KUPA 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, a két utolsó forduló (négy futam) eredményét dobni nem lehet.** A további fordulók bármelyikéből kettő futam, kivétel a Maxterino, és a Rotax kategóriák, ahol tetszés szerint a futamokból egy elődöntő és egy döntő dobható.

Az MNASZ KUPA éves értékelésnél minden futam eredményét figyelembe kell venni. A versenyzők úgynevezett dobott futam lehetőségével nem rendelkeznek.

#### 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 elérti 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 versenynél ismertetett 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 sújítani. Mértéke alkalmanként legalább egy futam nevezési díja.

### **5.2. Éves bajnokság díjazása**

Az egyes géposztályok részére kiírt versenysorozatban, 5-15 értékelhető esetén az első három, 15-25 értékelhetőig az első hat, 25 feletti értékelhető eredmény esetén az első tíz helyezett tárgyi díjazásban részesül. A Kadet és Junior kategóriákban 5-12 értékelhető esetén az első három, 12-20 értékelhetőig az első hat, 20 feletti értékelhető eredmény esetén az első tíz helyezett tárgyi díjazásban részesül.

A csapatverseny első három helyezettje szintén tiszteletdíjban részesül. A ROTAX SENIOR MAX és a MAX DD2-es géposztályok éves értékelésénél a 35 éven felüli versenyzők részére a Rotax Magyarország kiírja a MASTERS értékelést, amit az év végén, az első 3 legjobb helyen végzett kap meg, ugyancsak tárgyi díj formájában.

## **6. AZ ORSZÁGOS BAJNOKSÁG MNASZ KUPA ÉVES ÉRTÉKELÉSE**

### **6.1 Egyéni értékelés**

A Gokart Országos Bajnokságban csak az MNASZ licenccel rendelkező versenyzők teljesítményét lehet értékelni

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.

Bajnoki címet csak abban a géposztályban lehet kihirdetni ahol minden futam értékelhető módon befejeződött. Ellenkező esetben a géposztály győzteseként kell az első helyet elért versenyzőt kihirdetni.

Az MNASZ KUPÁBAN a verseny sorozat győztese az a versenyző, aki az **MNASZ KUPA** versenyein a legmagasabb pontszámmal rendelkezik.

Azonos 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. Telemetria

Egy mozgó gokart és egy külső egység közötti adatátvitel.

###### 1.4. Homologizáció

Az a hivatalos igazolás, amelyet a CIK-FIA, nemzeti homologizáció 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 homologizáció kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles az FIA felé benyújtani, amelyben a homologizálandó eszközt gyártották és ehhez egy homologizációs forma nyomtatványt, kell kitölteni. Nemzeti homologizáció esetén az illetékes ASN vonatkozó szabályait kell betartani.

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

###### 1.5. Homologizációs okmány

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

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. Homologizációs formanyomtatványok

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

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

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

- 1) Alapformája az alapmodellről ad ismertetést.
- 2) További számozott oldalak, amelyen a homologizációs 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 konstruktöre 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 köbcéntiméterben 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.

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 felelősége.

Minden nevező saját felelősége, 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 elhasználadott 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.

Gumibronccsal 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 okmánnal kell rendelkeznie.

A homologizációs kiterjesztéseket a Homologizációs Szabályok szerint kell engedélyezni.

### 4.1. Az alváz alkatrészeinek leírása

Az alváz áll:

- alváz keretből
- főbb részekből
- 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 bárminemű 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 merevségéért 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.

- csatlakozók nélkül (1, 2 vagy 3 tengelyirányban mozgatható).

- Az alvázkeret flexibilitása összhangban van a csőszerkezet rugalmassági határértékével.

#### 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 kormánymánél valamint a kormány csukló 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 reteszhornyoknál) minimálisan:

A külső átmérő függvényében megadott értékek.

Max. külső átmérő	min. vastagság
50	1.9
49	2.0
48	2.0
47	2.1
46	2.2
45	2.3
44	2.4
43	2.5
42	2.6
41	2.8
40	2.9
39	3.1
38	3.2
37	3.4
36	3.6
35	3.8
34	4.0
33	4.2
32	4.4
31	4.7
30	4.9
29	5.2
28	tömör
27	tömör
26	tömör
25	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.  
(a) Teljes hosszúság: maximum 182 cm  
(b) Teljes szélesség: maximum 140 cm kivéve ICA Junior 136 cm  
Magasság: maximum 65 cm a földtől mérve, az ülés nélkül.

A gokart semelyik része sem nyúlhat a kerekék 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 alvázhöz 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 kerekék által meghatározott oldalsó külső síkon, úgy, hogy az első kerekék 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 légtérrel burkolat rögzítését.

##### *Hátsó lökhárító:*

Használata a mindenkor 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 Rotax és nemzeti kategóriák esetében a hátsó műanyag lökhárító a kötelező.

##### *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 légtérrel burkolatból valamint egy elülső panelből. A karosszériának a CIK-FIA által homologizálnak kell lenni, valamint minden kategóriában kötelező. (Lásd 4.sz. melléklet.)

##### 4.5.7.3. Anyaga

Félfém, kevlar, üvegszál, szénszál 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 kerekék teteje által meghatározott sík fölé helyezni, valamint nem nyúlhatnak túl az első és hátsó kerekék által meghatározott síkon – az első kerék egyenes állása mellett- kivéve vizes 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 kerekék között legalább 2 cm, függetlenül a kerekék 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 kerekék 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 résznek 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 lökhárítók 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 oldalpaneelen 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.

Méretük: 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.

Az első fékek hűtéséhez a karosszéria elülső részének kivágása kötelező.

### 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).

Intercontinental C kategóriában induló gokartoknál a féknek mind a négy kereket kell fékezni, valamint 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 kormányzást kör alakú kormánykerékkel kell kontrolálni. A kormánykeréknek állandó 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 (saszeg, 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 folyadékűtésű rendszer (100 cm<sup>3</sup> esetén kizárólag a henger és a hengerfej részére) használata engedélyezett. Folyadékűtés 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 ún. 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 dugattyú vezérlésű 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 kívülről:

- 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 cm<sup>3</sup>-es motor esetében a hengernek vagy a perselynek felületkezelés nélküli öntött vasból kell lennie (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. Vízűtés**

100 cm<sup>3</sup>-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 vízűtést 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 használata 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 MNASZ gokart bizottsága 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 jelentkezhessen a szívárgás 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 lennie. A kimeneti nyílás átmérője nem lehet 5mm-nél nagyobb. Gyermekek kategóriák üzemanyag tartálya lehet kevesebb úrtartalmú 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. Használható 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 üzemyanypárlat összetételét.

#### **17.1.2. A kétütemű motoroknál használt keverék**

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

### **17.2. Kenőanyag**

#### **17.2.1 Kenőanyag karakterisztikák**

A kenőanyag semmi esetben sem növelheti az üzemyanyag alábbi összetevőit:

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

### **17.3. Levegő**

Kizárólag környezeti levegőt lehet üzemyanyaggal keverni.

## **18. KERÉK: TÁRCSA + GUMIABRONCS**

A tárcsákra pneumatikus gumiabroncsokat 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 gumiabroncs alatt két első és két hátsó gumiabroncsot 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 gumiabroncsok rögzítésének átmérője:  
5 collos tárcsáknál: 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 keréktárcsáknál: 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. Gumiabroncs**

A kategóriákra vonatkozó gumiszabályok által meghatározott gumiabroncson 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. Gumiabroncs elhasználódási mutatója**

Mind az első, mind a hátsó kerekeknél kell alkalmazni, a gumiabroncson 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**

A rajtszámoknak sárga alapon feketének, 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).

Magyar Gokart Bajnokságban a versenyző nevét valamint nemzeti zászlóját a gokart oldaldoboz külső oldalának felső részén elő 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 légtérrel 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
- dugattyúöket összeépített motornál: +/- 0.2 mm
- dugattyúöket bontott motornál: +/- 0.1 mm
- gyújtás, motor: +/- 2°
- homologizált sebesség-váltószekrény):

a főtengely 3 fordulattal követően kapott érték: +/- 3°

Méret:	< 25 mm	25 – 60mm	>60 mm
Megmunkált alkatrészeken esetén	+/- 0.5mm	+/-0.8mm	+/-1.5mm
Nyers vagy hegesztett alkatrészeken esetén	+/- 1mm	+/-1.5mm	+/-3mm

A méréseknél a tízes mértérendszer kell használni:  
cm, mm, kg, ° fok, stb.

**b) Eltérések nem engedélyezettek:**

Maximális hengerűrtartalom: 100 cm<sup>3</sup>, 125 cm<sup>3</sup>,  
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 kiélelt lemezt kell használni a mérés kezdetének és végének meghatározásához. A lemezt mindkét nyílás húrtengelyénél 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 szöveget teszi lehetővé. Nem kötelező a lemezt horizontális vagy vertikális pozícióba állítani. A mérések leolvasását egy minimum 200 mm átmérőjű beskálázott 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) Égésterület tartalmának meghatározása**

A motort el kell távolítani az alvázról.

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 zsírfólsóseget.

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), töltjük fel az égéskamrát (50% olaj, 50% üzemanyag keverék) a gyertya betét felső élének tetejéig.

Ily módon a mért érték kivonva a gyertya betétet (2cm<sup>3</sup>) nem lehet kevesebb a homologizációs okmányon, előírt értéknél.

## 22. IDŐMÉRŐ BERENDEZÉSEK ÉS TELEMETRIA

### 22.1. Elektronikus időmérés és körszámlálás

Magyar 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

### 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 megfelelve a szabályoknak ne jelentsen semmilyen veszélyt a versenyző és más versenyzők számára.

## 2) Biztonsági ruházat

A nemzetközi kategóriákban a vezető köteles az alábbiakat viselni:

- FIA-CIK szabványoknak megfelelő, törhetetlen szemvédővel rendelkező sisak. Minden nemzetközi 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 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 hatálya 2008. 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.