MNASZ

DRIFT BAJNOKSÁG

ALAPKIÍRÁSA ÉS TECHNIKAI SZABÁLYZATA 2026.

Budapest, 2025.11.07.

TARTALOMJEGYZÉK

1. ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK ÉS SZABÁLYOK: 4
   1.1 A Drift autósport meghatározása 4
   1.2 Szabályok hierarchiája 4
   1.3 A versenynaptárban szereplő Drift versenyek 4
   1.4 Drift verseny rendezésének feltételei 5
2. MEGHATÁROZÁSOK 5
3. HIVATALOS SZEMÉLYEK 5
   3.1 MNASZ biztonsági megfigyelő 5
   3.2 DSB megfigyelő 6
4. LICENCEK 6
   4.1 Licence szerzés, elvesztés, visszavonás: 6
   4.2 Licence típusai 7
5. NEVEZÉS 7
   5.1 Nevezhető gépkocsik: 8
   5.2 Versenyzői kategóriák, és azok követelményei: 8
6. TECHNIKAI ÁTVÉTEL: 9
7. BIZTOSÍTÁS: 10
8. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL: 11
9. MÉDIA JOG: 11
   9.1 Reklámok: 11
10. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA: 12
   10.1 Versenyzői eligazítás: 12
   10.2 Pályahasználat: 13
      10.2.1 Időkérés, késés: 13
      10.2.2 Gumiabroncsok előkészítése: 13
      10.2.3 Rajtba állás, technikai meghibásodás: 13
      10.2.4 Ütközés: 14
      10.2.5 Hot pit: 15
   10.3 Zászló jelzések: 15
   10.4 Kvalifikáció: 16
   10.5 Top 8 – 4 – Döntő (KO rendszer, Street kategória): 16
   10.6 Top 32/24/16–8–4–Döntő (Tsuiso, PRO és PRO2 kategória): 17
   10.7 Eredményhirdetés: 17
11. PONTOZÁS 18
   11.1 A Kvalifikáció és a KO rendszer értékelése: 18
      11.1.1 Szög: 18
      11.1.2 Ív: 18
      11.1.3 Stílus, összkép: 18
      11.1.4 0 pontos kör és kizárás: 19
   11.2 Tsuiso értékelése: 19
      11.2.1 Az elöl haladó feladata 20
      11.2.2 A követő feladata 20
      11.2.3 Levonás 20
      11.2.4 Terhelésváltás 20
      11.2.5 Megforgás 20
      11.2.6 Előzés 21
      11.2.7 Ütközés 21
      11.2.8 Szándékos akadályozás 21

12. TECHNIKAI ÓVÁS 21
13. BAJNOKI PONTSZÁMOK 22
13.1 Holtverseny a bajnokságban: 23
14. DRIFT TAXI, ÉLMÉNYAUTÓZÁS, BEMUTATÓ: 23
15. RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE, TESZTEKRE, BEMUTATÓKRA: 23
16. BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS: 23
16.1 Pontlevonás 5 pont: 24
16.2 Pontlevonás 10 pont: 24
16.3 Pontlevonás 15 pont: 24
16.4 Halmozott pontlevonások szankciója: 24
17. FOKOZOTT FIGYELEMMEL A BIZTONSÁGÉRT: 24
18. IMIDZS ÉS JÓ HÍRNÉV: 24
19. EGYÉB INFORMÁCIÓK: 24
20. IMPRESSZUM: 25
21. Technikai szabályok 26
21.1 Karosszéria: 26
21.2 Motor, erőátvitel, hajtáslánc: 27
21.3 Üzemanyag rendszer: 27
21.4 Kipufogó rendszer: 27
21.5 Hűtő rendszer: 28
21.6 Szélvédők és ablakok: 28
21.7 Ülések és biztonsági övek: 28
21.8 Bukóketrec („Bukócső”): 29
21.9 Fékrendszer, felfüggesztés, kormányszerkezet: 30
21.10 Keréktárcsa és gumiabroncs: 31
21.11 Elektromosság: 32
21.12 Tűzoltó készülék: 32
21.13 Bukósisak: 33
21.14 Ruházat: 33
22. MELLÉKLETEK: 34
22.1 Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak 34
22.2 Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete 34
22.3 Hármas számú melléklet: Kötelező matricák 35
22.4 Négyes számú melléklet: Faszerkezet 36
22.4.1 KO rendszer faszerkezet 36
22.4.2 Tsuiso rendszer faszerkezetei 37
22.5 Ötös számú melléklet: ANNEXE J ARTICLE 269 Specific Regulations for DC1 Drift vehicles. 38
22.6 Hatos számú melléklet: MNASZ Bukócső tanúsítvány 38

1. ÁLTALÁNOS FELTÉTELEK ÉS SZABÁLYOK:

A Magyar Nemzeti Autósport Szövetség (továbbiakban: MNASZ) versenynaptárában szereplő Drift Országos Bajnokság (továbbiakban: OB) versenyeit megrendezni és lebonyolítani, valamint ezen versenyeken részt venni csak a jelen Drift Versenyek Szabályai (továbbiakban: DVSZ) szerint lehet. A DVSZ a Drift Szakági Bizottság (továbbiakban: DSB) sportszabályzata, és mellékleteivel együtt érvényes. Jelen szabályzat hatályba lépését követően a korábban megjelent szabályzatot hatályon kívül helyezi. Külföldi vagy közös szervezésű verseny esetén a felek előzetesen rögzítik, hogy melyik versenyszabályzat szerint történik a lebonyolítás, ezt az adott verseny kiírásában fel kell tüntetni.

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

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

1.1 A Drift autósport meghatározása

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

1.2 Szabályok hierarchiája

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

a) FIA Nemzetközi Sportkódexe és függelékei;
b) FIA Általános Előírásai;
c) FIA versenyek sportszabályzata (ahol alkalmazandó);
d) FIA J függelék Drift autókra vonatkozó speciális szabályai, *ANNEXE J ARTICLE 269 Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles* (továbbiakban: FIA J 269 DC 1)
e) az MNASZ Általános Sportszabályzat és Előírások, valamint egyéb szabályai;
f) Jelen DVSZ
g) a szervezői szerződés tartalma;
h) az adott verseny versenykiírása, melyben szerepeltetni kell a jelen Alapkiírástól a DSB által engedélyezett eltéréseket;
i) az adott verseny végrehajtási utasításaiban leírtak.

1.3 A versenynaptárban szereplő Drift versenyek

a) Az FIA nevét viselő bajnoksághoz, MNASZ vagy a CEZ által engedélyezett nemzetközi bajnoksághoz tartozó Drift versenyek.

b) Az MNASZ által meghirdetett vagy szerződéses formában engedélyezett Drift Országos Bajnokság versenyei.
c) Nemzetközi és nemzeti meghívásos Drift versenyek.

1.4 Drift verseny rendezésének feltételei

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

2. MEGHATÁROZÁSOK

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

3. HIVATALOS SZEMÉLYEK

A versenyeken az alábbi hivatalos személyek közreműködnek:

a) a Felügyelő Testület elnöke (vezető sportfelügyelő)
b) a Felügyelő Testület két sportfelügyelő tagja (nem kötelező)
c) a versenyigazgató
d) a szervezőbizottság vezetője és tagjai
e) a biztonsági szolgálat vezetője és tagjai
f) a vezető technikai ellenőr (egyben lehet a gépátvétel vezetője)
g) a versenyorvos és az egészségügyi személyzet
h) a technikai gyorsbeavatkozó szolgálat vezetője és tagjai
i) Sportbírók, ténybírók és pontozóbírók
(felállítási helyenként min. 1fő, bővebben lásd 11. pont)
j) a vezetőbíró (minimum 1 fő)
k) az MNASZ biztonsági megfigyelő
l) az DSB megfigyelő
m) a versenykiírásban szereplő más személyek, akik a szervező vagy az MNASZ felelősségi körébe tartoznak.

Egyes sportszakmai tisztségviselőknek helyettesük vagy asszisztensük is működhet.

3.1 MNASZ biztonsági megfigyelő

Valamennyi versenyre az MNASZ Biztonsági Bizottsága delegálhatja, részére a szervező köteles a sportfelügyelőkkel azonos mozgási feltételeket, és a versennyel kapcsolatos valamennyi információhoz való hozzáférést biztosítani.
Részt vehet a Felügyelő Testület ülésein, de sportfelügyelőként nem működhet.

Feladatainak ellátása érdekében a szervező köteles részére a verseny hírláncához kapcsolódó rádiókészüléket biztosítani.

Amennyiben az MNASZ biztonsági megfigyelő a biztonsági tervtől eltérést tapasztal, illetve amennyiben a körülmények indokolják, jogosult kezdeményezni a versenyigazgató felé az adott futam rajtjának késleltetését, a versenyzés megszakítását, illetve a verseny megállítását.

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

3.2 DSB megfigyelő

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

4. LICENCEK

Az MNASZ Licencek és Igazolványok szabályzat szerint.

4.1 Licence szerzés, elvesztés, visszavonás:

A versenyzői licence megszerzésének menetét a 2. számú melléklet, díjtételeit az MNASZ díjtáblázata tartalmazza. A Drift licence érvényessége a vonatkozó törvényi előírások szerint 1 év. Amennyiben a megszerzést nem követi, aktív versenyszereplés, vagy a versenyző kihagy egy teljes évet, úgy a licence érvényét veszíti, megszerzése újabb PRO/PRO2 vizsgán történhet.

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

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

4.2 Licence típusai

Nemzetközi szerepléshez:
Nemzetközi „A” licence (ITD-C)

Országos Bajnokság OBI. / PRO kategória:
Nemzeti „B” licence, a Magyarországon vagy külföldön rendezett OB futamon történő részvételhez, 2021.01.01-től javasolt. Az idegen ASN által rendezett futamokon jellemzően alap elvárás a Nemzetközi és/vagy Nemzeti licence megléte!

Országos Bajnokság OBII. / PRO2 kategória:
Nemzeti „C” licence, a Magyarországon vagy külföldön rendezett OB futamon történő részvételhez, 2022.01.01-től javasolt. Az idegen ASN által rendezett futamokon jellemzően alap elvárás a Nemzetközi és/vagy Nemzeti licence megléte!

Országos Bajnokság OBIII. / STREET kategória:
Nemzeti „Bázis” licence, a Magyarországon vagy külföldön rendezett OB futamon történő részvételhez, 2025.01.01-től javasolt. Az idegen ASN által rendezett futamokon jellemzően alap elvárás a Nemzetközi és/vagy Nemzeti licence megléte!

Külföldi versenyzőknek:
Javasolt az idegen ASN által kiállított drift licence.

Napi licence:
A fent nevezett licence-ek hiányában a versenyzőnek napi licence-et kell váltania.
A kiadás előfeltétele a sportorvosi alkalmassági igazolás. A Napi licence csak az adott versenyre érvényes, és használata esetén a versenyző nem nyújthat be óvást.
Tizennyolcadik életévét be nem töltött és vezetői engedéllyel nem rendelkező versenyző esetében, szülői felelősség vállalási nyilatkozat szükséges.
Az A-B-C-Bázis licence-el rendelkező versenyzők előnyt élveznek a nevezés leadásakor, tehát a Napi licence-el nevezők jelentkezésének elbírálása, az A-B-C-Bázis licencel versenyzők elbírálása után történik.

5. NEVEZÉS

Az OB nyílt rendszerben kerül lebonyolításra, a nevezés feltételei a következők:
OB futamra nevezni a tárgyévre és a Drift szakágra érvényes nevezői licence-l rendelkező tagszervezetek versenyzői jogosultak, amennyiben **Nemzetközi, PRO, PRO2 vagy Bázis**, licence-el rendelkeznek. (A-B-C-Bázis licence)
Külföldi versenyzők esetén javasolt az idegen ASN által kiadott drift licence megléte.
Amennyiben bármely nevező nem rendelkezik a felsorolt licence-ek egyikével sem, úgy **Napi licence**-et kell váltania.

Minden szervező köteles versenyenként minimum 50db nevezést elfogadni.
A szervező nem utasíthatja vissza olyan versenyző nevezését:

a) aki értékelt versenyzőként szerepelt a tárgyévet megelőző évben az OB MNASZ által kiadott hivatalos eredménylistáján

b) aki a tárgyévben, a nevezésben megadott OB bármelyik korábbi versenyén bajnoki pontot szerzett

kivéve licence vesztés/visszavonás esetén illetve, ha a nevezés a nevezési zárlat után érkezett be.

A versenyekre nevezni, személyesen és elektronikus (online) úton lehetséges. A nevezést legkorábban a verseny kiírásakor, legkésőbb pedig a kvalifikáció megkezdése előtt 3 órával lehet megtenni. Az online nevezés nem helyettesíti a Nevezési lapot, azt minden esetben ki kell tölteni, alá kell írni, és az Adminisztrációs átvétel során le kell adni a szervezőnek.

5.1 Nevezhető gépkocsik:

A hátsókerék hajtású, széria gyártású személygépkocsik, illetve az ezek átalakításával létrehozott versenyautók vehetnek részt. (lsd. Technikai szabályok / „Karosszéria" résznél) **Egy autóval PRO és PRO2 kategóriában egy versenyző nevezhet, Street kategóriában maximum 2 versenyző nevezhet. Egy versenyző legfeljebb két autóval nevezhet**, a második autó nevezési díja, a teljes nevezési díj fele. Kettőnél több autóval nem lehet nevezni. Amennyiben a verseny során (értsd kvalifikáció és csaták) a versenyző gépkocsit cserél, úgy azzal kell befejeznie a versenyt, az előző lecserélt gépkocsira nem válthat vissza.

A Street kategóriájú versenyek során a használatot kizáró meghibásodás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező versenyző átengedheti a technikai átvételen megfelelt autóját a meghibásodott autó versenyzőjének. Amennyiben a kölcsönadó és a kölcsönvevő a későbbiekben a verseny során egy párba kerülnek, úgy a kölcsönadó (eredeti nevező) csata nélkül, automatikusan tovább jut. **PRO és PRO2 kategóriában a versenyautók cseréje nem megengedett.**

5.2 Versenyzői kategóriák, és azok követelményei:

PRO / OBI:

- ✓ Komoly, több éves drift múlttal, és esetenként más szakágakban is tapasztalattal rendelkező nagy tudású versenyzőknek, az autó akrobatikus kezelése már készség szintű
- ✓ Jelentősen módosított gépjárművel *(FIA J 269 DC 1 szerint)*
- ✓ Kategóriának megfelelő érvényes licence (A vagy B) vagy PRO vizsga megléte
- ✓ Külföldi versenyző esetén javasolt az idegen ASN által kiállított drift licence
- ✓ Érvényes sportorvosi alkalmassági igazolás
- ✓ 18-dik életévét be nem töltött és vezetői engedéllyel nem rendelkező versenyző esetében, a szülői felelősség vállalási nyilatkozat szükséges.
- ✓ Minimum életkor **16 év**, amennyiben a nevező az évadot megelőzően igazolható versenyzői múlttal rendelkezik nemzetközi, vagy MNASZ drift regisztrált, illetve OB futamon, úgy a korhatár 1 évvel csökkenthető.

PRO2 / OBII:

- ✓ Jelentős drift tudással, és néhány év akrobatikus vezetési tapasztalattal rendelkező versenyzőknek
- ✓ Átalakított gépjárművel
- ✓ Kategóriának megfelelő érvényes licence javasolt (A vagy C)
- ✓ Külföldi állampolgár esetén javasolt az idegen ASN által kiállított drift licence
- ✓ Érvényes sportorvosi alkalmassági igazolás,
- ✓ 18-dik életévét be nem töltött és vezetői engedéllyel nem rendelkező versenyző esetében, a szülői felelősség vállalási nyilatkozat szükséges.
- ✓ Minimum életkor **14 év**, amennyiben a nevező az évadot megelőzően igazolható versenyzői múlttal rendelkezik nemzetközi, vagy MNASZ drift regisztrált, illetve OB futamon, úgy a korhatár 1 évvel csökkenthető.

STREET:

- ✓ Teljesen kezdő, vagy csekély drift tapasztalattal rendelkező versenyzőknek
- ✓ Átalakitás nélküli, vagy kis mértékben módosított gépjárművel.
- ✓ Érvényes sportorvosi alkalmassági igazolás
- ✓ 18.-dik életévét be nem töltött és vezetői engedéllyel nem rendelkező versenyző esetében, a szülői felelősség vállalási nyilatkozat szükséges.
- ✓ A 13. életévét be nem töltött versenyző kizárólag Street kategóriába nevezhet!

6. TECHNIKAI ÁTVÉTEL:

Minden esetben a verseny előtt, a tervezett időbeosztás és kiírás alapján történik. A versenyen kizárólag olyan autó vehet részt mely a technikai átvételen megfelelt. A résztvevő autót annak vezetője vagy meghatalmazott képviselője köteles bemutatni a technikai átvételen. Az autónak versenykész állapotban kell lennie, a gépátvétel során a vezetőülésben ülve, külső segítség nélkül be kell tudni indítani, és be kell mutatni, hogy képes az önerőből történő helyváltoztatásra. Az átvételt csak a versenykiírásban megjelölt technikai ellenőr végezheti. Az átvétel során a biztonságos üzemeltetéshez szükséges minimum követelmények kerülnek ellenőrzésre, nem jelent teljes körű műszaki vizsgálatot. Az autó műszaki hibájából, vagy meghibásodásából eredő károkozásért teljes mértékben az autó üzemeltetője és/vagy tulajdonosa felel. **Sikertelen technikai átvétel esetén a nevezési díj nem jár vissza!** Mindegyik autóhoz külön technikai átvételi lap készül, melyet a versenyző és a technikai ellenőr is aláír, és rögzítik rajta az átvétel pontos időpontját (év-hónap-nap, óra-perc). A sikeres átvétel után az adott év első regisztrációja során a versenyző megkapja a rajtszámot. A rajtszámok a még szabad rajtszámok közül tetszés szerint szabadon választhatók. A rajtszámot az adott szezonon belül a versenyző nem változtathatja, köteles azt jó állapotban, olvasható módon az autón megőrizni. **A technikai átvétel után az autón semmilyen technikai módosítás nem végezhető!** Ez alól kivételt jelent: a gumi és kerék csere, (a 22.10. pontban szabályozott rendelkezések keretei között), az üzemanyag utántöltés, a kenőanyagok, valamint a gépjármű rendeltetésszerű használatához szükséges folyadékok és gázok utántöltése, valamint a motorvezérlő programozása. Bármilyen más módosítás, ideértve a sérülésekből adódó javításokat és alkatrészcseréket is, kizárólag a technikai ellenőr jóváhagyásával történhet! **A technikai ellenőr tudta nélküli módosítás a 17.3 szerinti pontlevonást, súlyosabb esetben pedig az említett pontlevonást és azonnali kizárást von maga után!** A sikeresen átvett

autó és annak versenyzője a rendezvény során bármikor, külön indoklás nélkül adminisztrációs és technikai ellenőrzésre hívható. Az ellenőrzés megtagadása kizárást von maga után. Az ellenőrzés során felfedezett hiányosságok és engedély nélküli módosítások esetén a versenyző a fent említett pontelvonással és/vagy kizárással sújtható. A technikai átvétel a **22. pontban** leírt **Technikai szabályok** alapján történik.

7. BIZTOSÍTÁS:

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

A MNASZ drift bajnokságában, illetve az MNASZ naptárában szereplő rendezvényein csak licence-l rendelkező versenyzők vehetnek részt. MNASZ, a licence kiváltását, versenyzői balesetbiztosítás meglétéhez köti.

Éves versenyzői balesetbiztositás: Biztosítottak az MNASZ által kiadott éves versenyzői licence-l rendelkező versenyzők, akik az MNASZ versenynaptárában szereplő és/vagy a Szövetség vagy az FIA-ban képviselt országok ASN-je (Nemzeti Sporthatósága) által jóváhagyott, illetve regisztrált Magyarországon és külföldön rendezett versenyeken, edzéseken, teszteken, bemutatókon, vesznek részt.

Extrém biztositás: A kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. LXXXIII. törvény (Ebtv) értelmében a kötelező egészségbiztosítás ingyenes egészségügyi szolgáltatásaitól eleső versenyzők részére köthető u.n. „extrém” biztosítás: A biztosítási fedezet az MNASZ versenynaptárában, vagy regisztrált versenyek naptárában szereplő versenyekre, edzésekre és tesztekre vonatkozik. A fedezet csak a versenyek, edzések és tesztek időtartamára vonatkozik. A biztosítás megköthető a teljes évadra, vagy megköthető versenyenként. Elsősorban a rally és tereprally szakágakban használják. Az extrém biztosítás kizárólag magyar állampolgárokra és E111 Európai Egészségbiztosítási kártyával rendelkező EU állampolgárokra köthető meg!

Versenyenkénti versenyzői felelősségbiztositás: A gépjárművek kötelező felelősségbiztosításáról a 2009. évi LXII törvény. (15.§ / „i” pont) rendelkezése szerint: „A biztosítás nem terjed ki arra a kárra, amely gépjárműverseny vagy az ahhoz szükséges edzés során következett be.” A fentiek értelmében a gépjármű versenyeken (edzéseken) részt vevő gépjárművek számára külön gépjármű felelősségbiztosítás szerződés megkötése szükséges. A versenyzői felelősségbiztosítás megköthető valamennyi, az MNASZ által engedélyezett vagy regisztrált, Magyarország területén megrendezésre kerülő, az MNASZ versenynaptárában, regisztrált versenynaptárában szereplő, közúton, vagy a verseny megrendezéséhez lezárt versenypályán megrendezésre kerülő versenyen, edzéseken, teszteken induló versenyautókra, valamint ezeken az eseményeken sportszakmai feladatokat ellátó hivatalos autókra. A biztosítás nem terjed ki a versenyzők egymással szembeni kárigényéből származó káraira. A versenyzők által elszenvedett károk a fedezetből ki vannak zárva.

Rendezvény felelősségbiztositás: Az MNASZ versenynaptárában szereplő valamennyi esemény szervezőjének kötelező a rendezvényre vonatkozó felelősségbiztosítással rendelkeznie. Ez a biztosítás előfeltétele az esemény megrendezhetőségének.

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

8. KÖZLEKEDÉS A PÁLYÁN KÍVÜL:

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

A rendezvény során elhasznált abroncsok nem maradhatnak a helyszínen, azok elszállításáról a versenyzőnek gondoskodnia kell!

9. MÉDIA JOG:

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

9.1 Reklámok:

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

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

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

10. VERSENY LEBONYOLÍTÁSA:

A versenynap eseményeit, kronológiai sorrendben:

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

10.1 Versenyzői eligazítás:

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

10.2 Pályahasználat:

A versenyzőket a rajtbíró engedi fel a pályára. Az első rajtolási sorrend (kvalifikáció) a rajtszámok szerint, növekvő sorrendben történik. Az ezt követő rajtsorrend a KO rendszer és a Tsuiso beosztás alapján folytatódik. **A nem rendeltetésszerű pályahasználat (pl.: Burn-out, egyhelyben történő gumifüstölés), valamint szándékos károkozás esetén, a versenyző kizárásra kerülhet, és az okozott kárt köteles megtéríteni!**

10.2.1 Időkérés, késés:

Műszaki hiba esetén időkérésre van lehetőség, a verseny során **egy alkalommal max. 5 perc erejéig.** Ezt az igényt a következő közreműködők valamelyikének kell jelezni: pályabírók, pályabírók vezetője, versenyigazgató. Az idő mérése akkor indul amikor a járművön megkezdik a javítást. (tipikusan a rajt előkészítőben, vagy a depóban). A javítást a visszaérkezéstől számított 2 percen belül meg kell kezdeni, ennek hiányában az 5 perc mérése automatikusan elindul. **Megkezdett tsuiso csata közben nem engedélyezett az időkérés kivéve, ha baleset történt.** Az ütközésben **vétlen versenyző autója 5+5 percig**, illetve külön Versenyigazgatói engedély esetén a verseny aktuális szakaszának végéig javítható. (pl.: Top 16 végéig) A **vétkes versenyző autójának** javítására **5 perc** áll rendelkezésére.

10.2.2 Gumiabroncsok előkészítése:

A versenynapok során a kvalifikációtól a döntőig, kapjon kiemelt figyelmet a megfelelő gumiabroncsok kiválasztása és előkészítése. A gumiabroncsok nem megfelelő állapotából eredő problémák, ugyanolyan technikai hibának minősülnek, mint az autó bármelyik más alkatrészének meghibásodása. **Ezért megkezdett pontozott körön (kvalifikáció, KO rendszer, Tsuiso) - ideértve a gumimelegítést is - bekövetkezett abroncs meghibásodás esetén a kerék ill. az abroncs cseréje tilos.** Defektes abronccsal nem kezdhető meg egyetlen kör sem. Ezért, ha a rajtban, vagy a gumimelegítés közben derül ki, hogy defektes az abroncs, akkor az adott futást a meghibásodott autó pilótája automatikusan elveszti. A Tsuiso-k során, visszahívás esetén megengedett a gumicsere.

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

10.2.3 Rajtba állás, technikai meghibásodás:

A kvalifikációhoz, és azt követő csatákhoz (Tsuiso és KO rendszer) történő rajthoz híváskor előforduló meghibásodás esetén a 10.2.1. fejezet szerinti időkérésre van lehetőség. Mivel a pontozott körökhöz szorosan kapcsolódik az azokat megelőző gumimelegítés is, ezért az ott bekövetkezett meghibásodások ugyan olyan megítélés alá esnek, mint a pontozott körön történtek! **A fentiek értelmében tehát, csata alatt**

a bemelegítő kört (gumimelegítés) és a két pontozott kört (futás) értjük, és ezek közben az időkérés nem engedélyezett.

A rajthoz hívás után a versenyzőnek 2 perc áll rendelkezésére a rajtba álláshoz. Amennyiben az autó saját erejéből nem tud eljutni a rajtvonalig, (rajtelőkészítőbe) úgy a versenyzőnek és 2 szerelőjének (tehát összesen max. 3fő / versenyautó) **5 perc** áll rendelkezésére az autó beindítására, és a rajtba juttatására, az 5 perces időkérés terhére. A javításhoz bármilyen szerszámot és eszközt használhatnak, szem előtt tartva a **6. Technikai átvétel** fejezetben javítással, alkatrész cserével kapcsolatban leírtakat. Ha ezt követően sem üzemképes az autó, akkor a versenyző és a versenyautó is kizárásra kerül, tehát sem a versenyző, sem a versenyautó, nem folytathatja a versenyt.

Figyelem, a technikai meghibásodások közé sorolandó minden olyan alkatrész sérülése, kopása, elhasználódása, és/vagy kifogyása stb. mely az autó üzemeltetéséhez szükséges! A teljesség igénye nélkül: gumikopás, defekt, üzemanyag kifogyása, hűtőfolyadék-, olaj kifogyása, akkumulátor lemerülése, stb…

Megkezdett Tsuiso csata közben, ideértve a gumimelegítést is – az autón semmilyen javítás nem végezhető, kivéve a következő két esetet:
- a második futás megkezdése előtt a hőcserélők víz permettel történő hűtése
- a futás közben keletkezett kisebb sérülések javítása kizárólag a rajtbíró által

10.2.4 Ütközés:

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

Az ütközésben **vétlen versenyző autója 5+5 percig**, illetve külön Versenyigazgatói engedély esetén a verseny aktuális szakaszának végéig javítható. (pl.: Top 16 végéig)

A **vétkes versenyző autójának** javítására **5 perc** áll rendelkezésére.

A javítás elkészültével az autók rajthoz állhatnak és befejezhetik a csatát. Ha a javítás nem készül el a megadott idő alatt, vagy a Versenyigazgató / Technikai ellenőr döntése alapján **nem biztonságos** a megjavított autó, úgy nem állhat rajthoz, így a le nem futott körökre nulla pontot kapnak, a csatát pedig a már teljesített részek alapján értékelik a bírók.

Amennyiben a **javíthatatlan** autó versenyzője jut tovább, akkor a következő csatáját automatikusan elveszti, így a versenyt nem folytathatja sem ő sem a gépjármű, hiszen az autó a rendelkezésre álló idő alatt nem készült el.

A külső elháríthatatlan erő (vis major) hatására bekövetkezett balesetek (pl.: leszakadó faág, állat a pályán, stb…) vagy tipikus versenybalesetek során, amennyiben egyik fél sem, vagy mindkét fél ugyan olyan mértékben vétkes, úgy a szerelésre, javításra mindkét versenyzőnek a verseny aktuális szakaszának végéig van lehetőség.

Szándékos vagy különös gondatlanság miatt bekövetkezett ütközés esetén, a vétkes versenyző kizárásra kerül, a vétlen igy automatikusan továbbjut a csatából.

Amennyiben a Tsuiso teljesített része **nem értékelhető**, úgy a magasabb kvalifikációs pontot elért versenyző jut tovább.

10.2.5 Hot pit:

Szerepe, hogy a Top 16-tól kezdődően, a továbbjutott autóknak egy elkülönített parkolót és rajt előkészítő területet biztosítson. Így a Top 16-ba jutott autók és versenyzők a Top32-ben megnyert csatáik után már nem a depóba térnek vissza, hanem a Hot Pit-be. Ide **kizárólag csak a versenyző, és két fő megkülönböztető láthatósági mellényt viselő kijelölt szerelője léphet be**. Az autó biztonságos üzemeltetéséhez szükséges alap szerszámok, és felszerelések, valamint maximum 16db szerelt kerék bevihető. Ettől eltérő igényt a Versenyzői összekötőnek vagy a Versenyigazgatónak kell jelezni. A Hot Pit engedély nélküli elhagyása a **17.2 pontlevonással büntetendő, súlyosabb esetben, vagy ismétlődés esetén a versenyző kizárásra kerül.**

10.3 Zászló jelzések:

A pályán tartózkodó versenyzőket a pályabírók irányítják három különböző színű zászlóval:
Zöld zászló: indítás, újraindítás, veszélyhelyzet vége. Lengetése esetén a versenyző megkezdheti vagy szabadon folytathatja a félbeszakadt körét.
Sárga zászló: figyelmeztetés veszélyforrásra. Lengetése esetén a versenyzőnek abba kell hagynia a driftelést, és további jelzésig körültekintően, alacsony sebességgel kell haladnia a pályán. Kisebb veszély vagy fennakadás esetén használatos.
Piros zászló: a verseny félbeszakítása. Baleset, ember a pályán, vagy egyéb veszélyhelyzet esetén használatos. Lengetésekor a versenyző azonnal kezdjen intenzív, de körültekintő lassításba, elkerülendő a további (ráfutásos) baleseteket! Lassítás és/vagy megállás után a versenyző kommunikáljon (beszéd vagy jelzés) a pályabíróval. Az újra indulás csak és kizárólag a megállást elrendelő bíró, újbóli jelzése alapján történhet!

A versenyzőnek a zászlójelzésekkel, kapcsolatban semmilyen mérlegelési lehetősége nincs, azokat minden esetben késlekedés nélkül végre kell hajtania! A zászló jelzések figyelmen kívül hagyása 17.1-2 szerinti pontlevonással, súlyosabb esetben (piros zászló) kizárással büntethető!

10.4 Kvalifikáció:

Célja, hogy tudásuk, és aktuális teljesítményük alapján sorba rendezze a versenyzőket.
A verseny következő fázisát (PRO és PRO2 kategóriában a nevezett versenyzők számától függően: Top 32/24/16/8, Street kategóriában Top 8) a kvalifikációs sorrend alapján meghatározott párosítás szerint kell teljesíteniük a versenyzőknek. Tehát a legjobb 32/24/16/8 eredményt elért versenyző folytathatja a küzdelmet, az eddig, illetve az ez után kieső versenyzőket pedig a kvalifikációs eredményük alapján rangsorolják. A kvalifikáción a versenyzők külön-külön, egyesével hajtanak a pályára. A gumimelegítés után mindegyik versenyző 2 értékelt kört tehet meg, de csak a jobbik eredménye számít a versenybe. A kvalifikáció sorrendje a rajtszámok szerint növekvő sorrendbe történik, tehát először az 1. számú versenyző futja az első körét, majd a 2. versenyző az első körét és így tovább. Miután az utolsó versenyző is teljesítette az első körét, újra indul a sor, és az 1. számú versenyző megfutja a második körét, majd a többiek is követik, a már kialakított sorrendben. A várakozás közben nem kötelező a sorban tartózkodni, de a versenyző felelőssége, hogy időben visszaérjen a helyére. (javasolt az 5 indulóval korábbi érkezés) Amennyiben az első vagy a második körök esetén a versenyző kikési a rajtszám szerinti pozícióját, úgy azt a körét nem teljesítheti, értékelése automatikusan 0. Amennyiben a PRO és PRO2 kategóriában a regisztrált versenyzők száma nem éri el a 8-8 főt, úgy a kvalifikációjukat és a versenyüket is összevonhatják, de bajnoki pontjaikat ez esetben is külön kapják.

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

A kvalifikáción kialakult sorrend alapján a legjobb 8 eredményt elért versenyző újra a pályára hajthat a következő szabályok szerint. A versenyzők a Top 8 faszerkezet alapján párokba szerveződnek úgy, hogy az 1. a 8.–kal, a 2. a 7.–kel, a 3. a 6.-kal, stb… alkosson egy párt. Innentől kezdve a faszerkezet határozza meg a továbbjutók párosítását. A versenyző párok tagjai egyesével hajtanak a pályára (elsőként a magasabb kvalifikációs pontszámú), ahol teljesítik egy-egy pontozott körüket. A párból a jobb eredményt elért versenyző jut tovább, a gyengébb kiesik. A Top 8 eredménye alapján kialakul a Top 4, amiből a vesztes versenyzők az Elődöntőbe, a győztesek a Döntőbe jutnak. Előbbi eldönti a 3. és a 4. hely sorsát, utóbbi pedig az 1. és 2. helyét.

A pálya adottságai, az elődöntőbe, illetve döntőbe jutott versenyzők tudása, valamint a versenyautók felkészítésének szintjétől függően lehetőség van az elődöntő, valamint a döntő esetében a páros csata azaz Tsuiso alkalmazására. Erről bővebb információt a versenyt megelőző eligazításon kaphatnak a versenyzők. **Amennyiben a kvalifikáció után versenyben maradt versenyzők száma 7 fő vagy annál kevesebb, úgy a faszerkezet nem kerül feltöltésre, az eredményhirdetés a kvalifikációs eredmények alapján történik! A KO rendszer TOP8 –as fa szerkezetét az 4. számú melléklet tartalmazza.**

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

A kvalifikációban kialakult sorrend alapján a legjobb 32/24/16 eredményt elért versenyző újra a pályára hajthat a következő szabályok szerint. A versenyzők az alábbi faszerkezetek (6. számú melléklet) alapján párokba szerveződnek (pl. Top16 esetén az 1. a 16.–kal, a 2. a 15.–kel, a 3. a 14.-kel, stb. alkosson egy párt). Innentől kezdve a faszerkezet határozza meg a továbbjutók párosítását. **Amennyiben a kvalifikáció után versenyben maradt versenyzők száma 7fő vagy annál kevesebb, úgy a faszerkezet nem kerül feltöltésre, az eredményhirdetés a kvalifikációs eredmények alapján történik!**

A két versenyző a gumimelegítés után egymást szorosan követve kezd neki az értékelt páros futamoknak. Az első körben a jobb kvalifikációs eredménnyel rendelkező versenyző kezdi a tsuiso csatát elől haladóként, míg a gyengébb követi, majd a második körben fordítva. Így összesen két értékelt kört teljesítenek a következő szabályok szerint. Az értékelt pályarész előtti rágyorsító szakaszon az elöl haladó autónak kell az első kanyarhoz képesti külső ívre helyezkednie, a rajtoltatás is ennek megfelelően történik. Ezen a szakaszon mindkét versenyző feladata, hogy az esetleges erő- és tapadás béli különbségek ellenére, egyenletes és folyamatos gyorsítással megoldják, hogy szorosan együtt, érkezzenek a pontozott szakasz elejéhez. A megengedett maximális távolság a drift megkezdésének sebességétől függ, ezért pályánkként változhat, de nagyságrendileg 0-1 mp. idő különbség a két autó között. A hátul haladó autónak a vezető autó első lökhárítójának vonalától minimum fél autó hossz távolsággal hátrébb kell elhelyezkednie (a B oszlop és az első lökhárító vonalát viszonyítják a bírók), és nem maradhat le 1mp-nél többel, ellenkező esetben a bírók újra hívhatják az adott kört. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az elöl haladó autó, gyorsítási szakasz végére elért sebessége („beesési” sebesség) nem éri el a kvalifikáción rögzített sebességének a 85%-át. Amennyiben az elől- vagy hátul haladó nem tesz eleget annak, hogy a meghatározott távolságon belül érkezzenek a pontozott szakaszhoz (szándékosság v. figyelmetlenség okán), akkor a felelős versenyző első alkalommal figyelmeztetésben részesül, második alkalommal pedig a csata azon körének lefolytatása nélkül elveszíti azt. Ugyanez vonatkozik az elől haladóra is, túl alacsony beesési sebesség esetén (min. 85%). A rágyorsítást a 10.2.3. alfejezetben leírt további szabályoknak megfelelően kell végrehajtani. Az elöl haladó autó versenyzőjének az a feladata, hogy minél nagyobb szögben és sebességgel, a kvalifikáción elvárt íven drifteljen. A követő autó versenyzőjének feladata, hogy az elöl haladó autó mozgását a lehető legnagyobb szögön lemásolva a lehető legközelebb haladjon, és helyezkedjen úgy a pályán, hogy a terhelésváltásokat minél jobb ritmusban, eltávolodás nélkül végezhesse. **A Tsuiso TOP32/24/16 – os fa szerkezetét a 4. számú melléklet tartalmazza.**

10.7 Eredményhirdetés:

A szervező a fordulók (versenyek) végén köteles eredményt hirdetni. Amennyiben egy forduló bármilyen okból (pl.: vis major) félbeszakad, akkor a még versenyben lévő versenyzők rangsorolása a faszerkezet kvalifikációs eredményekkel történő végig töltése által születik meg. Az éves bajnokság utolsó fordulója után végeredményt kell hirdetni. Ennek részleteiről a szervező adhat bővebb felvilágosítást, de ügyelni kell arra, hogy az éves bajnokság rangjához méltó, színvonalas rendezvényen kerüljön rá sor.

11. PONTOZÁS

A versenyeken a pontozást három bíró végzi egyszerre, és az általuk összesített pontszámok határozzák meg a versenyzők eredményeit. A pontozóbírók kiválasztásának kritériumai: a Magyar OBI/PRO drift bajnokság éves végeredményében a legjobb 16 közötti szereplés, jelentős nemzetközi sorozatban elért hasonló eredmény, illetve nemzetközi pontozóbírói tapasztalat, és/vagy a FIA drift pontozóbírói tanfolyamának sikeres elvégzése. Az értékelés a pályán belül kijelölt, az úgynevezett „pontozott szakaszon" történik. A következőkben a Kvalifikációs és a KO rendszerben történő értékelést, majd a Tsuiso csaták elbírálását részletezzük. Az értékelés során a pontozóbírok az itt leírt alapelveket, és a Versenyzői eligazításon elhangzott elvárásokat kombináltan alkalmazzák, ezért különösen fontos, hogy a Versenyző részt vegyen az eligazításon és tudatában legyenek az adott verseny értékelési kritériumainak.

11.1 A Kvalifikáció és a KO rendszer értékelése:

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

11.1.1 Szög:

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

11.1.2 Ív:

Az ív értékelésekor figyelembe veszik, hogy a pontozott szakaszon a pálya teljes szélességét kihasználva a versenyző, milyen vonalon halad az elvárt vonalvezetéshez képest. A pályán kihelyezett érintési pontok (belső ill. külső) megközelítése nagyobb súllyal értékeltek az ívválasztásban. Emellett ezen pontok összekötését is értékelik a bírók, ahogy a terhelésváltások kivitelezésének helyét is. Az érintési pontokon elhelyezett "apex" bóják jelölik a pályán a teljesítendő vonalvezetés és a kanyarok belső ill. külső ívének metszéspontját. Tökéletes ívválasztás és terhelésváltás esetén az elérhető legmagasabb pontszám: **40 pont.**

11.1.3 Stílus, összkép:

A drift sport fejlődésének köszönhetően az utóbbi években a legfontosabb kritériummá vált. Itt kerül értékelésre a teljes produkció összhatása, és a bírókra tett – akár szubjektív (!) – benyomása is. A legfontosabb elemei, a **Megindítás**, annak

helye, szöge (agresszivitása) sebessége, és az esetleges korrekciók mennyisége. **Folyamatosság**, mely a teljes futás egyenletességét és a terhelésváltások megfelelő összekapcsolását jelenti, valamint a nyomaték (gáz) adagolását, annak pontosságát és ezáltal a teljes nyomvonalon végig vitt lendületet. Fontos szempont a **vállalás és elkötelezettség**, mely alatt a drift megindítását, a folyamatos nyomaték (gáz) adagolást, és az érintési zónák, valamint a pálya szélének magabiztos megközelítését, támadását kell érteni. Értékelési kritérium még a pálya gyorsítási és lassítási pontjainak, lehetőségeinek helyes használata. Az elérhető legmagasabb pontszám: **30 pont.**

11.1.4 0 pontos kör és kizárás:

A következő hibák 0 pontos kört eredményeznek:

- sikertelen megindítás
- megforgás vagy a huzamosabb ideig történő alulkormányozottság
- nem driftelés, vagy ellentétes szögön történő driftelés
- két kerékkel történő pálya elhagyás
- kijelölt érintési pontot (bóját) felborítja, vagy azt az eredeti helyéről ellöki
- gépháztető vagy ajtó kinyílik a futás során, vagy alkatrészt hagy el (kivéve ütközés következtében, és/vagy képrögzítő eszközök elhagyása)
- nem kontrolált befejezés

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

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

11.2 Tsuiso értékelése:

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

11.2.1 Az elöl haladó feladata

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

11.2.2 A követő feladata

A követő autó versenyzőjének feladata, hogy az elöl haladó autó mozgását „lemásolva" (a mozgás szinkronjára, összhangjára értendő!) a lehető legközelebb és minél nagyobb szögben haladjon, és helyezkedjen úgy a pályán, hogy a terhelésváltásokat minél jobb ritmusban, eltávolodás nélkül végezhesse.

11.2.3 Levonás

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

11.2.4 Terhelésváltás

Terhelésváltás időzítése, végrehajtásának technikája, agresszivitása és szöge is számít az értékelésben. A követő autó előnyre tehet szert, ha hamarabb vagy egyidejűleg viszi véghez a terhelésváltást. Ennek azonban hátulütője lehet, hogy a következő kanyar bejáratára túl szűk íven érkezik meg, vagy túl sok sebességet veszít a kanyar kezdetéhez érve.

11.2.5 Megforgás

Az egyik autó megforgása esetén automatikusan a másik autó versenyzője nyeri a kört. Abban az esetben, ha az elöl haladó forog meg, a követő versenyzőnek elsősorban a baleset elkerülésére kell törekednie, a driftet abbahagyhatja, mert a kör értékelés lezárult. Fordított esetben, ha a hátul haladó autó forog meg, akkor az elöl haladó versenyzőnek folytatnia kell a driftet végig a pálya pontozott szakaszán. Abban az esetben, ha ő is megforog, a kör eredménye 0:0 lesz. Amennyiben a versenyzők mind a négy körükben (első futás és visszahívás) nullát teljesítenek úgy futásuk értékelhetetlen, ezért a magasabb kvalifikációs pontszámú versenyző jut tovább.

11.2.6 Előzés

A tsuiso során az előzés az esetek túlnyomó részében a hátul haladó hibájának számít. Ha az elöl haladó megfelelően driftel, akkor a hátsó előzésre való törekvése kerülendő. A követő versenyző feladata, hogy lekövesse, lemásolja az elől haladó körét, és nem az, hogy megelőzze. **A páros futam elsődleges célja az, hogy szorosan együtt maradjanak az autók,** így az esetleges fölényét ennek megfelelően érdemes használnia.

11.2.7 Ütközés

A csata során előfordulhat, hogy a két autó egymáshoz ér. Amennyiben ez nem befolyásolja a csatát (az autók mozgását), és mindkét versenyző folytatni tudja a párbajt (a sportszerű magatartás hiánya befolyásolhatja az értékelést!), akkor az ütközésért felelős versenyző az ütközés mértékének megfelelően pontlevonással büntethető. Amennyiben az ütközés súlyosabb, és gondatlanságból, esetleg szándékosan történt, úgy az okozó versenyző 17.1-17.3 szerinti pontlevonással sújtható. Szándékos ütközés esetén az okozó versenyző elveszíti a csatát, és a versenyből kizárásra kerül. Az ütközést követő eljárás részleteit lásd a **10.2.4.** pontban.

11.2.8 Szándékos akadályozás

A tsuiso csatákban előtérbe lép az egymáshoz képest történő helyezkedés. Az elöl haladó versenyzőnek nem kötelező figyelnie a követő helyezkedését. Ennek ellenére bármilyen manőver, amit a bírók úgy ítélnek meg, hogy a követő szándékos akadályozására irányult, azt az elöl haladó versenyző hibájának számítják. Ilyenek lehetnek az indokolatlan lassan haladás, túlfékezés ill. indokolatlan "ballábfék" használat, vagy a belső ívet lezáró, szűk helyezkedés, stb.

A gyorsító szakaszon történő akadályozás is következményeket von maga után, különösképpen a nem progresszív gyorsitás, indokolatlan gázelvétel, fékezés, vagy indokolatlan sávváltás, terhelésváltás. A bírók figyelik a nem folyamatos/egyenletes kigyorsítást, ill. az elöl haladó szűken a belső ívre történő helyezkedését is. A gyorsító szakaszon történő szabálytalanság figyelmeztetéssel és pontlevonással jár.

12. TECHNIKAI ÓVÁS

Technikai vagy adminisztratív kifogás esetén, bármelyik érvényes nevezéssel rendelkező versenyző, vagy annak meghatalmazottja óvást nyújthat be a Versenyigazgatónál, akadályoztatása esetén bármely másik Tisztségviselőnél. **Nem nyújthat be óvást az a versenyző, illetve meghatalmazottja, aki nem vett részt az eligazításon, illetve aki Napi Licence-el versenyzik!** Az óvás benyújtásával, az óvó az összes ide vonatkozó rendelkezést magára nézve kötelező érvényűnek ismeri el. Az óvási szándékot a szabálytalanság észlelése után haladéktalanul, de legfeljebb 10 percen belül jelezni kell, a Versenyigazgatónak. Az óvást kizárólag írásban lehet benyújtani. Az óvás díját az MNASZ Díjtételek tartalmazza, mely a verseny szervezőjét illeti. Az óvásnak tartalmaznia kell az óvást benyújtó személyes

adatait, az érintett versenyző nevét, a versenyautó típusát és rajtszámát, valamint a kifogás rövid leírását. Az óvott fél autóját elkülönített parkolóba kell helyezni, és azon a vizsgálat lezárásáig semmilyen módosítás nem végezhető. A vizsgálat során minden érintett felet, és azok esetleges tanúit is meg kell hallgatni. Amennyiben bebizonyosodik az óvás tárgyát képező szabálytalanság megléte, az óvó fél visszakapja az óvás díját. Ha az óvást alaptalannak ítélik meg, vagy ha annak benyújtása után azt visszavonják, a befizetett óvási díj, vagy annak egy része sem fizethető vissza. Ha az óvást részben megalapozottnak ítélik, az óvási díj részben visszafizethető. Ha kiderül, hogy az óvást benyújtó rosszhiszeműen járt el, akkor az óvás díja nem fizethető vissza. Sikeres óvás esetén a versenyző kizárásra kerül. Az óvás elbírálását a Felügyelő(k) végzi(k). Minden óvás csak egy adott kifogást tartalmazhat. Több kifogás esetén vagy több versenyzőt érintő kifogás esetén több óvást kell benyújtani. **Bírói értékelés, döntés, pontszám, illetve pontlevonás ellen óvás nincs!**

13. BAJNOKI PONTSZÁMOK

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

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

A kvalifikáció során elért első négy helyezett a következő plusz pontokban részesül: 1. helyezett +6 pont, 2. helyezett +4 pont, 3. helyezett +2 pont, 4. helyezett +1 pont. A plusz pontok hozzáadódnak a versenyző bajnoki pontjaihoz.

Amennyiben a PRO vagy PRO2 kategóriában a regisztrált versenyzők száma négy, vagy annál kevesebb, akkor a bajnoki pontok felét kapják a versenyzők. A fordulónkként összegyűjtött pontszámának összege adja meg a versenyzők éves bajnokságban elért összesített pontszámát. Értelemszerűen, a legtöbb pontot összegyűjtő versenyző az első helyezett, az őt követő a második, majd a harmadik, és így tovább. A versenyzők díjazása az elért eredményük függvényében történik. Az első három helyezettet kötelezően díjazni kell, ennek részleteiről a szervező adhat bővebb felvilágosítást.

13.1 Holtverseny a bajnokságban:

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

14. DRIFT TAXI, ÉLMÉNYAUTÓZÁS, BEMUTATÓ:

A szervező döntése esetén a kijelölt időkeretben, lehetőség van a versenyautókba utasként beülve, személyesen is megtapasztalni a drift autózás élményvilágát. Drift taxizást és drift bemutatót az előzetesen gépátvételen átvett versenyautókkal az MNASZ drift licence-l rendelkező versenyzők kérvényezhetnek. Drfit taxizásra a szervező külön engedélyével lehetőség biztosítható olyan igazolható drift versenyzői múlttal (MNASZ OB, más FIA jóváhagyott nemzeti sorozat, mint DMP, CZ Drift, vagy rangos nemzetközi esemény pl.: DriftMasters, Drift Kings) rendelkező versenyzők részére is, akik az aktuális versenyen nem indulnak. A Drift taxi és bemutató ideje alatt, csak a kijelölt autók hajthatnak a pályára. Ezen idő alatt nem lehetséges TSUISO edzőkör, vagy az autók tesztelése.

Az utasra vonatkozó biztonsági szabályok megegyeznek a versenyző kategóriájára vonatkozó szabályokkal, tehát: versenyülés, versenyöv, bukósisak, tűzálló overál, magasszárú cipő használata kötelező! A versenyző minden esetben ellenőrizze utasa bukósisak és biztonsági öv használatát, és szükség esetén azonnal korrigálja az esetleges rendellenességet! Drift taxizás PRO és PRO2 kategóriában csak és kizárólag bukócsővel, homológ vagy lejárt homológ, versenyüléssel és versenyövvel ellátott autóval, valamint versenyző és utas által is viselt homolog vagy lejárt homológ verseny overálban, és bukósisakban lehetséges! (lsd. „Bukóketrec („Bukócső")" résznél)

15. RENDELKEZÉS AZ EDZÉSEKRE, TESZTEKRE, BEMUTATÓKRA:

Az edzések, tesztek, bemutatók biztonsága és a megfelelő színvonala érdekében minden esetben ezen szabályzat rendelkezései szerint kell eljárni.

16. BÜNTETÉS, KÁRTÉRÍTÉS:

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

nem vállal a rendezvény területén őrizetlenül hagyott felszerelésekért és tárgyakért.

16.1 Pontlevonás 5 pont:

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

16.2 Pontlevonás 10 pont:

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

16.3 Pontlevonás 15 pont:

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

16.4 Halmozott pontlevonások szankciója:

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

17. FOKOZOTT FIGYELEMMEL A BIZTONSÁGÉRT:

Az autósportok - így a drift is - jellegükből adódóan balesetveszélyesek, jogilag pedig veszélyes üzemnek minősülnek, így fönn áll az objektív felelősség jellege! Megkérünk minden résztvevő versenyzőt, hogy minden körülmények között törekedjen a balesetmentes, biztonságos vezetésre és a sportszerű versenyzésre!

18. IMIDZS ÉS JÓ HÍRNÉV:

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

19. EGYÉB INFORMÁCIÓK:

A szabályzat esetleges változásait, és a legfrissebb aktualitásokat megtalálják a www.mnasz.hu és a www.drifting.hu honlapokon. Az Országos Bajnokság hivatalos internetes oldala (website) a: www.mnasz.hu és a www.drifting.hu. A http://drifting.hu/kozlemenyek oldalon szereplő információk hivatalos tájékoztatásnak

minősülnek. A szervező és a szervezők által, a versenyzők megadott e-mail címére küldött tájékoztató levél hivatalos közleménynek minősül!

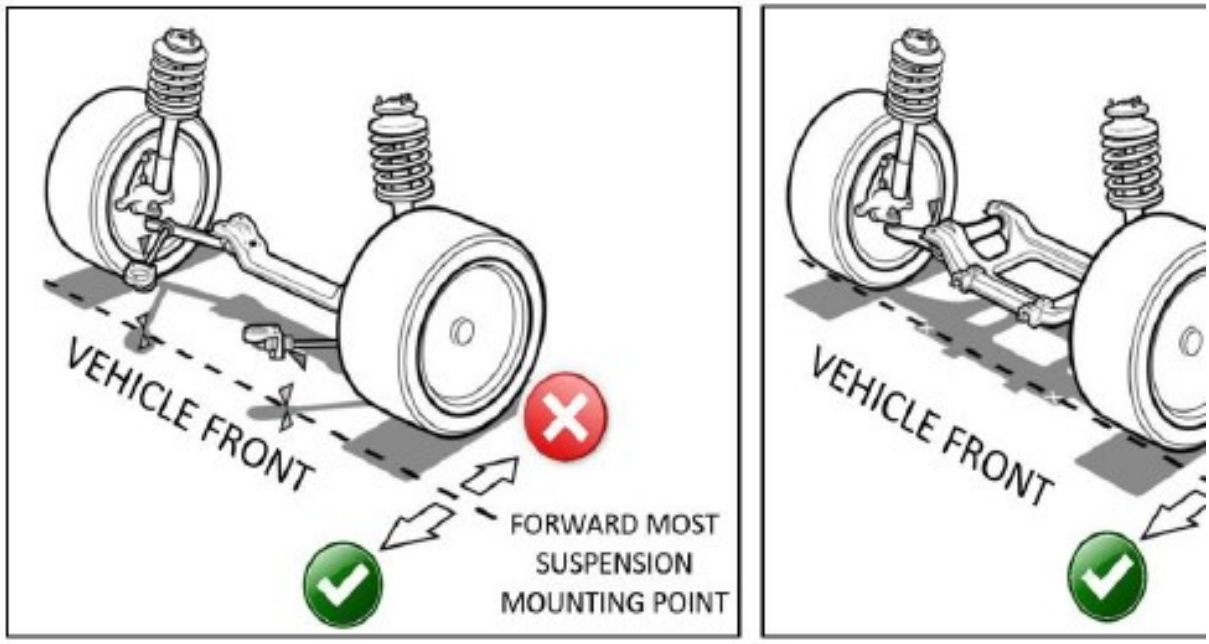
20. IMPRESSZUM:

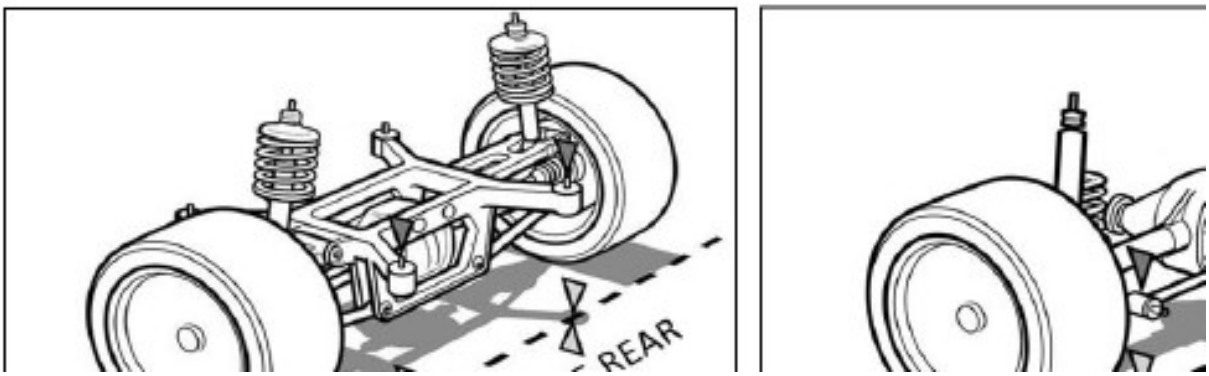
A Szabályzat megalkotásáért külön köszönet illeti: Nyitrai Attilát, Honvéd Attilát, ifj. Mester Jánost, Béres Szabolcsot, és Angyal Pétert.

21. Technikai szabályok

21.1 Karosszéria:

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





A 2020 évben vagy korábban regisztrált versenyautók további karosszéria átalakítások mellőzése esetén továbbra is részt vehetnek az OB futamain. A **2022.01.01. után** regisztrált PRO kategóriájú versenyautók karosszéria átalakításainak meg kell felelni a **FIA J 269 DC1** dokumentumban leírtaknak. (5. számú melléklet, ***ANNEXE J ARTICLE 269 Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles*.**

Az autóról komplett karosszéria elem nem hiányozhat kivéve a külső műanyag dekorációs és/vagy légterelő elemek. (pl.: spoiler, szárny, stb) A motorháztető, valamint az első, és hátsó lökhárítók a szervező **külön engedélyével**, ideiglenesen eltávolíthatók. Műanyag és carbon karosszéria elemek alkalmazhatók. Visszapillantó tükrök (min.2db) és ablaktörlő (min.1db) megléte kötelező. Az ablaktörlőnek a vezető előtti ablak felületet tökéletesen kell törölnie. Levegőbeömlő nyílások, légterelők, szárnyak, tetszés szerint alkalmazhatók, feltéve, hogy szakszerűen, és biztonságosan szerelték fel, és nem jelentenek veszélyforrást. Vonószem, vagy megjelölt vontatási pont elől hátul kötelező! A jelölés min. 10cm hosszúságú az autó alapszínétől elütő színű nyíllal történjen. A vonószem sem elöl, sem hátul, nem lehet magasabban a gyárilag szerelt lökhárítók felső vonalánál. A motorháztetőn túl nyúló utólagosan szerelt vonószem NEM megengedett. A karosszéria gyári, vagy átalakított (szélesített) alakján és határoló lemezein (kasztni) semmilyen alkatrész nem nyúlhat túl!

21.2 Motor, erőátvitel, hajtáslánc:

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

21.3 Üzemanyag rendszer:

Elfogadott a gyári szerelésű üzemanyagtartály és tartozékai. Ezek módosítása megengedett, de a széria üzemanyag tartály kizárólag az eredeti beépítési helyén alkalmazható. Módosítás esetén különös körültekintéssel és szakmai alapossággal kell eljárni, az átalakításokat pedig FIA által elfogadott módon kell elvégezni, úgy, hogy a teljes üzemanyag rendszer az eredeti rendeltetését és funkcióját a gyárihoz képest ugyanolyan, vagy magasabb szinten lássa el. Amennyiben az üzemanyagtartály nem a gyári helyére kerül, akkor csak a csomagtartóba szerelhető, **minimum 30cm-re a karosszéria határoló elemeitől!** Ebben az esetben a csomagtartót el kell választani a vezetőfülkétől, egy tűzbiztos válaszfallal! Ennek szivárgásmentesnek és tűzállónak kell lennie, hogy megakadályozza az üzemanyag utastérbe jutását.

Amennyiben az üzemanyag vezeték részben vagy egészben az utastérbe kerül, úgy gondoskodni kell annak tűzálló, és külső mechanikai hatásoktól védő borításáról. **2022.01.01. utáni építések esetén** a **FIA J 269 DC1** szerinti homolog rendszer kerüljön beépítésre, ideértve a csöveket, csatlakozókat, tartályokat, szelepeket, pumpákat.

21.4 Kipufogó rendszer:

Minden esetben tartalmaznia kell a következő elemeket: leömlő, kipufogócső, végdob. Műszakilag kifejezetten indokolt esetben a végdob elhagyható, de a rendszer zajszintje, így sem haladhatja meg a **100dB -t!** A rendszer szabadon

választható, és módosítható a következő megkötésekkel. Egyetlen eleme sem lehet részben vagy egészben az utastérben, vagy a csomagtérben. Hátsó és oldalsó végződés megengedett, de ennek minden esetben az első kerekek vonala mögött kell elhelyezkednie, és min. 2cm-el túl kell lógnia a karosszéria vonalán. Side-pipe, nem megengedett, tehát a kipufogórendszer csövezése nem futhat a küszöb alatt, annak legalább 30cm-el beljebb kell lennie, a küszöb külső vonalától. A megengedett zajszint határ **100dB.** A mérést „lassú" állásban, 45 fokos szögben, a kipufogónyílástól 50cm-re, 4500 1/min motorfordulatszámon kell elvégezni. Amennyiben az adott helyszínre zajkorlátozás érvényes, úgy a verseny szervezője, alacsonyabb zajszint határt is meghatározhat. A kipufogó rendszer gépátvétel után történő módosítása a **17.3 szerinti pontlevonással jár!**
Amennyiben a versenyautó túllépi a zajhatárt, és a szervezőt és/vagy pálya tulajdonost ennek következtében pénzbírsággal sújtják, úgy az részben vagy egészben tovább hárítható az érintett versenyzőre!

21.5 Hűtő rendszer:

Típusa és kapacitása szabadon választható, módosítható és további hűtőventilátorokkal és hőcserélőkkel bővíthető. A hőcserélők elhelyezése tetszőleges, de sem részben sem teljes terjedelmében nem lehet, a vezetőfülkében. Amennyiben a hűtőrendszer csövei a vezetőfülkén keresztül haladnak, akkor azokat teljes terjedelmükben védőborítással kell ellátni úgy, hogy védje a csöveket a mechanikai sérülésektől, és a versenyzőt, illetve utasát, a forró hűtőfolyadék és gőz esetleges kiáramlásától. Ha csomagtérbe kerül a hőcserélő, akkor azt átfolyás mentesen el kell választani az utastértől.

Az autó egészére, különös tekintettel, annak motorjára, erőátvitelére és hajtásláncára, üzemanyag-, hűtő-, fék-, és szervó rendszerére igaz, hogy semmilyen csepegés, vagy folyás nem megengedhető! Első ilyen alkalommal a versenyző figyelmeztetésben részesül és nem hajthat fel a pályára, második alkalommal kizárható a versenyből! Az autó felkészítése során kapjon különös figyelmet, hogy az üzemeltetéshez szükséges folyadékok ne kerülhessenek ki a tartályaikból!

21.6 Szélvédők és ablakok:

Az autónak hiánytalan, zárt, sérülésmentes üvegezésűnek kell lennie. Az oldalablakoknak a helyükön kell lenniük, és maximum 5cm-el leengedhetők. Az oldalablakok kiváltására a teljes nyílást lefedő ablakháló használata megengedett, de ebben az esetben kötelező az arcot teljesen lefedő, zárt sisak használata, valamint javasolt a kézrögzítő (arm restraint) alkalmazása. Sötétítő és biztonsági fóliák a következő szabályok szerint alkalmazhatók: Az első szélvédők nem sötétíthetők. A jobb- és baloldali első ablakok 70%-ban sötétíthetők. A hátsó ablakok tetszés szerint sötétíthetők. Az első szélvédő többrétegű ragasztott biztonsági üvegből kell, hogy készüljön. A többi ablak biztonsági üvegből, vagy min. 3mm vastag polikarbonát vagy lexan műanyagból készülhet. A tetőablakot, zárva kell tartani.

21.7 Ülések és biztonsági övek:

Homológ, vagy lejárt homológ versenyülés használata a PRO és PRO2 kategóriában kötelező, a Street kategóriában javasolt. A Street kategóriában a széria

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

PRO és PRO2 kategóriában kötelező a homológ vagy lejárt homológ, min. 2” széles 4 pontos biztonsági verseny öv használata, 2027.01.01-től pedig kötelező a min. 5 bekötési ponttal rendelkező öv. A Street kategóriában használt biztonsági övvel szembeni minimum elvárás, hogy széria tartozék legyen, amennyiben a gyári szerelésű biztonsági övet lecserélik, úgy homolog vagy lejárt homolog legyen. Gyárilag szerelt ülés használata esetén kötelező a gyári szerelésű biztonsági öv használata. A versenyülés és a versenyöv rögzítése különböző pontokon történjen. A versenyöv mindegyik rögzítési pontját külön-külön kell a karosszériához vagy a bukócsőhöz rögzíteni. A beszerelésnek szakszerűnek, a rögzítési pontoknak megfelelően erősnek, a beszerelt eszközöknek pedig szerkezetileg épnek, működésüknek pedig hibátlannak kell lenniük. Fej és nyakvédő rendszer (HANS) használata javasolt.

Az ülések és övek rögzítésének elvárt irányelvei a **FIA J 269 DC1** dokumentumban található!

Egyszerre csak egy utas szállítható az autóban, kizárólag versenyen kívül (drift taxi) de csak abban az esetben, ha az autó homológ vagy lejárt homológ ülésekkel, és biztonsági övekkel van felszerelve, és bukócsővel is rendelkezik! Amennyiben a gépjármű karosszériája és biztonsági kellékei (4db ajtó, bukócső, versenyülés, versenyöv) úgy kerültek kialakításra, hogy több utas is biztonságosan szállítható, akkor ezek figyelembevételével maximum 3 utas szállítható. **A biztonsági öv, a tűzálló overál, és „E” jelölésű bukósisak használata minden esetben kötelező! A szabály be nem tartása azonnali kizárást von maga után!**

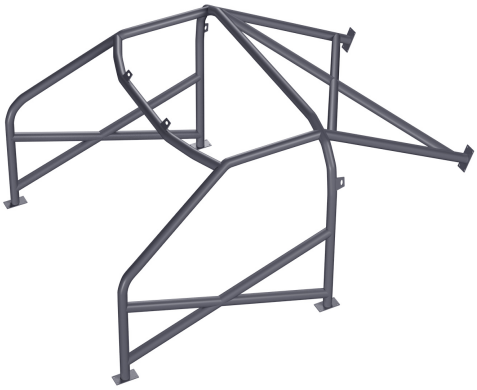
21.8 Bukóketrec („Bukócső”):

Olyan csőszerkezet, amely az utastéren belül a karosszériához közel van beépítve, és amelynek feladata, ütközés vagy borulás esetén a karosszéria deformációjának csökkentése. Használata a PRO és PRO2 kategóriában kötelező, Street kategóriákban javasolt. Street kategóriában módosítás nélküli széria karosszéria használata esetén nem kötelező. Bukócsővel szerelt autókban minden esetben kötelező a versenyülés és a versenyöv használata. (lsd.: Ülések és biztonsági övek) A bukócsövek elemeinek egy darabból kell állniuk. Szilárdnak kell lenniük, egyenetlenségek, repedések nélkül. Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lennie. A csövek csatlakozási pontjainál, az anyagot, teljes átolvadás mellett, a teljes kerületén körbe kell hegeszteni. Kizárólag védőgázos hegesztési eljárás alkalmazható. Ha a karosszéria nem acélból készült, tilos bármilyen hegesztés a bukócső és a karosszéria között, a rögzítést ebben az esetben csavarozással kell megoldani. Csavarozott konstrukciók esetén minden rögzítési ponton minimum 3db 10mm átmérőjű 8.8 anyagminőségű csavarral kell a rögzítő lemezt (csőtalp) a karosszériához rögzíteni. A bukócső vizsgálatakor, ideértve az anyagválasztást, a megmunkálást – különös tekintettel a hegesztési

varratok minőségét – a beépítés pontosságát, a csőszerkezet térbeli felépítését és elhelyezkedését, alapvetően (WMSC) a **FIA J 269 DC1** dokumentum rendelkezéseit tartjuk irányadónak, mely letölthető a www.fia.com illetve a www.drifting.hu oldalakról.

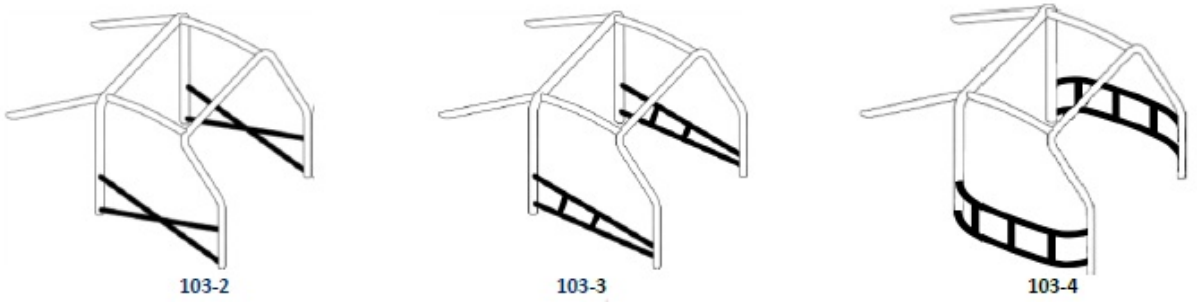
2022.01.01-től PRO kategóriában javasolt az **MNASZ Bukócső tanúsítvány** megszerzése, mely az igénylés beadását követően, egy műszaki ellenőrzés során történik. A dokumentum letölthető a www.mnasz.hu illetve a www.drifting.hu oldalakról.

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



1. *ábra: 6 pontos, „3X-es" bukócső*

Az oldalvédelem fokozása érdekében a következő ajtórúd elrendezések is megengedettek:



2. *ábra: Ajtórúd elrendezések*

21.9 Fékrendszer, felfüggesztés, kormányszerkezet:

Kötelező egy pedállal működtethető kétkörös fékrendszer megléte. Fékerő rásegítők, szabályzók és elosztók alkalmazhatók. Kézi működtetésű hidraulikus fék engedélyezett, feltéve, hogy a meglévő üzemi fékek biztonságos használatát nem akadályozza. A kormánymű és annak áttétele módosítható. **A fékrendszer a felfüggesztés és a kormányszerkezet minden eleme szabadon változtatható és**

erősíthető feltéve, hogy az eredeti rendeltetését és funkcióját ugyanolyan, vagy magasabb szinten látja el. A változtatásoknak szakszerűnek, a beszerelt eszközöknek szerkezetileg épnek, működésüknek hibátlannak kell lenniük. Ezen alkatrészek hibás vagy nem megfelelő működése közvetlen balesetforrást jelent, ezért átalakításuk során különös gondossággal kell eljárni! Módosítás után is teljesen üzembiztosnak, és verseny körülmények között is abszolút megbízhatónak kell lenniük! Az átalakításhoz csak „E" jelölésű alkatrészek használhatók.

21.10 Keréktárcsa és gumiabroncs:

A felnik és a gumiabroncsok szabadon választhatók és kombinálhatók feltéve, hogy megfelelnek a következőknek: egy tengelyen azonos méretű és típusú keréktárcsák (felnik) használhatók. Az első és a hátsó tengelyeken használt kerekek között +/- 2" eltérés megengedett. A kerékről minden olyan alkatrészt el kell távolítani, amely tartósan nem egyesített azzal (pl.: dísztárcsa, kupak). Könnyűfém ötvözet és acél felni egyaránt használható. Ezeket minden esetben a gyártó által kialakított összes rögzítési ponton speciális kerékcsavarral kell rögzíteni. (pl:5 lyukas felnit 5 csavarral) Tőcsavarozás, nyomtávszélesítő és osztókör módosító megengedett, feltéve, hogy egy darabból készültek, és anyaguk: vas(acél) vagy erre a célra alkalmas könnyűfém ötvözet. PRO kategóriában kötelező mindegyik keréktárcsa jelölése egy a felni alapszínétől elütő színű matricával vagy festéssel. A jelölés radiális irányú legyen min. 15cm hosszú, kb. 30cm² méretű.

Bármilyen közúti közlekedésre alkalmas „utcai" gumiabroncs használható. „**S" jelölésű verseny abroncs (slick) nem használható! Újra futózott abroncs kizárólag a szervező engedélyével használható.** (A szervező a Technikai Ellenőr bevonásával a rendelkezésre álló engedélyek és tanúsítványok alapján dönt.) Az utcai gumiabroncsok ellenőrzése a következők alapján történik: E-jel és DOT szám megléte, valamint az abroncs méretezésének ellenőrzése. (pl: 225/45 R17) A drift sport jellegéből adódóan bevett gyakorlat a használt gumiabroncsok alkalmazása. Ez a Street kategóriában engedélyezett, de az abroncsok nem lehetnek sérültek! (szálszakadt, levált futófelület stb.) Az egy tengelyen lévő abroncsok mérete azonos kell, hogy legyen, és javasolt, hogy márkájuk, típusuk és mintázatuk is megegyező legyen.

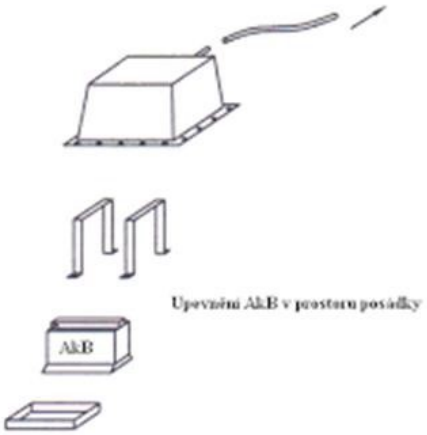
A megengedett keréktárcsa átmérő, és abroncs szélesség:
STREET kategória: **0 - 225mm, 14-17",** használt abroncs megengedett
PRO2 kategória: **205 - 245mm, 15-18",** használt abroncs nem javasolt tsuiso-ban!
PRO kategória: **245 - 285mm, 16-19",** használt abroncs tilos tsuiso-ban!

A rendezvény során elhasznált abroncsok nem maradhatnak a helyszínen, azok elszállításáról a versenyzőnek gondoskodnia kell!

Amennyiben adott versenyen a gumiabroncs és/vagy keréktárcsa méretektől megengedett az eltérés, úgy ennek tényét és pontos részleteit rögzíteni kell a rendezvény hivatalos dokumentációjában, a versenykiírásban.

21.11 Elektromosság:

A rendszer névleges feszültsége nem változtatható (pl.: 12V). Relék, biztosítékok, valamint új berendezések beszerelése, és a kábelek átkötése, módosítása megengedett. Az autón a következő lámpáknak kifogástalanul kell működniük: tompított fényszórók, helyzetjelzők, és minimum 2db féklámpa. A távolsági fényszórók, ködlámpák, szélesség jelzők, tolató lámpák, eltávolíthatók. Kiegészítő lámpák szabadon felszerelhetők, de kapjon kiemelt figyelmet, a pontos és szakszerű beállításuk. A kibocsátott fénysugár nem zavarhatja az előtte vagy mögötte haladó autó vezetőjét. Az akkumulátor tetszés szerint cserélhető, kapacitása és mérete változtatható. Amennyiben nem a gyári helyére kerül, úgy gondoskodni kell a megfelelően erős rögzítéséről, és olyan védő borításáról, mely megakadályozza az akkusav borulás esetén történő kifolyását. (kivétel zselés akkumulátor) Javasolt a teljesen zárt rendszerű, „gondozásmentes" akkumulátor használata. Külső és belső áramtalanító kapcsoló beépítése a PRO, PRO2, és a jelentősen átalakított STREET gépjárművekben kötelező, a nem módosított STREET járművekben pedig javasolt. A belső áramtalanító kapcsoló olyan helyre kerüljön, hogy a versenyző a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. (Javasolt a műszerfalon vagy a középső konzolon, elhelyezni.) A külső áramtalanító kapcsoló az első szélvédő jobb vagy bal alsó sarkához kerüljön, olyan módon, hogy az acél huzal a karosszérián át, kerüljön kivezetésre, és megfelelően stabilan legyen rögzítve. Jól látható módon, az autó alapszínétől elütő színnel legyen jelölve! (kék alapon piros villám) A külső áramtalanító kapcsoló működtetheti a belső kapcsolót, vagy egy attól független, önálló áramtalanító rendszert is! **Az áramtalanító akkor elfogadható, ha leválasztja az akkumulátort az autó elektromos hálózatáról, leállítja az autó motorját és az üzemanyag szivattyúját is!**



21.12 Tűzoltó készülék:

Minden autóban kötelező legalább 1db, min. 2kg töltősúlyú, működőképes, érvényes ellenőrzést igazoló címkével ellátott, kézi tűzoltó készülék. Ezt úgy kell elhelyezni, hogy a versenyző a vezető ülésben ülve, becsatolt biztonsági övvel is elérje. Gondoskodni kell a megfelelően stabil rögzítéséről, de olyan módon, hogy a tűzoltó készüléket a versenyző egyik kezének használatával is magához tudja venni. (pl.: „békazár") A kézi tűzoltó készülékekre és a beépített automata tűzoltó rendszerre vonatkozó szabályozását a **FIA J 269 DC1** dokumentum tartalmazza.

Pro kategóriában kötelező az automata tűzoltó rendszer telepítése. A minimális oltóanyag mennyiség 4 kg. A rendszert úgy kell kiépíteni, hogy az oltóanyagot a pilótafülkébe és a motortérbe is fúvókák segítségével juttassa be. A rendszer felszerelésének meg kell felelnie a Nemzetközi Sportkódex J. függeléke 253-7.2. cikkének, a gyártói előírásoknak, és a 8865-2015-ös FIA-szabványnak.

A telepítést követően a járművön kívül is jól láthatóan jelölni kell a tűzoltórendszer meglétét. Az indító kar biztosító tüskéjét piros szalaggal kell jelölni, és a versenypályára hajtás előtt el kell távolítani.

Tűzoltó készülék hiányában az autó nem kerül átvételre, illetve nem hajthat a pályára! A tűzoltó készülék technikai átvételt követő eltávolítása kizárást von maga után!

21.13 Bukósisak:

„E”- jelölésű (Európai megfelelőségi jelzés) bukósisak használata a kijelölt pálya vonalán minden esetben kötelező a versenyzőnek és utasának egyaránt! (A címkének ellenőrizhetőnek kell lennie!) Javasolt a homolog vagy lejárt homológ sisakok használata. PRO kategóriában kötelező az arcot teljesen lefedő, zárt sisak használata. A bukósisakot használat során megfelelően rögzíteni kell. (becsatolás) Utast csak a jelen szabályzat 15. pontjában rögzített feltételek szerint lehet az autóba ültetni. **Az utas helyes, rendeltetésszerű bukósisak, és biztonsági öv használatáért a versenyző felel!** A versenyző addig ne induljon el az autóval, illetve azonnal álljon meg, ha utasa nem, vagy nem megfelelően, használja a bukósisakot vagy a biztonsági övet! **A fenti szabályok betartását kiemelten ellenőrzik, be nem tartásuk azonnali kizárást von maga után!**

21.14 Ruházat:

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

21.15 Környezetszennyezés megelőzése:

Mindegyik versenyautó alá kötelező olyan egy darabból álló szervízponyvát teríteni, ami a gépjárműből származó összes folyadék felfogására alkalmas. A szervízcsapat - és végső soron a versenyző - felel a depo terület tisztántartásáért, a biztonságos munkakörülmények kialakításáért, és a felesleges környezetszennyezés elkerüléséért.

22. MELLÉKLETEK:

22.1 Egyes számú melléklet: Nevezési és részvételi díjak

A licence díjtételeit az MNASZ aktuális díjtáblázata tartalmazza.
Az edzések, versenyek nevezési díjait az adott versenykiírás tartalmazza.
Fenti információk megtalálhatók a www.drifting.hu és a www.mnasz.hu oldalakon.

22.2 Kettes számú melléklet: Licence szerzés menete

A PRO és PRO2 versenyeken történő indulás feltétele, a licence megléte!
A kategóriaválasztás a versenyző döntése alapján szabadon történik, de ha a pontozóbírók visszajelzése alapján a versenyző teljesítménye nem éri el az adott kategória minimumát, vagy jelentősen meghaladja azt, akkor a versenyző a választott kategóriájából másikba sorolható.

A licence vizsga menete:

- A licence szerzés menete megegyezik, a már ismert kvalifikációs futaméval, amikor is **két pontozott kört kell teljesíteni** a kijelölt pályán, egy három fős bírói testület előtt. A két vizsga kör a szervező döntése alapján az érintett versenyző tájékoztatását követően az edzés során is teljesíthető.
- A vizsga alkalmával pontozási kritériumként a versenyeken használt pontozási rendszer változatlan formában kerül alkalmazásra.
- A PRO licence megszerzéséhez, **mind a két kört**, **külön-külön minimum 70%**-osan kell teljesíteni, a PRO2 licence megszerzéséhez **elegendő az egyik kört 60%-**osan teljesíteni.
- A licence megszerzése után, a versenyző **CSAK** akkor indulhat az adott kategóriájú versenyen, ha a versenyautója a gépátvételen megfelelt.

22.3 Hármas számú melléklet: Kötelező matricák

A jelen mellékletben lévő rajtszámok, és matricák felhelyezése kötelező!
Felragasztásuk hiányában a rajtengedély megtagadható!
A felragasztás kiváltható, összege 150.000.- Ft!

Kötelező matricák:

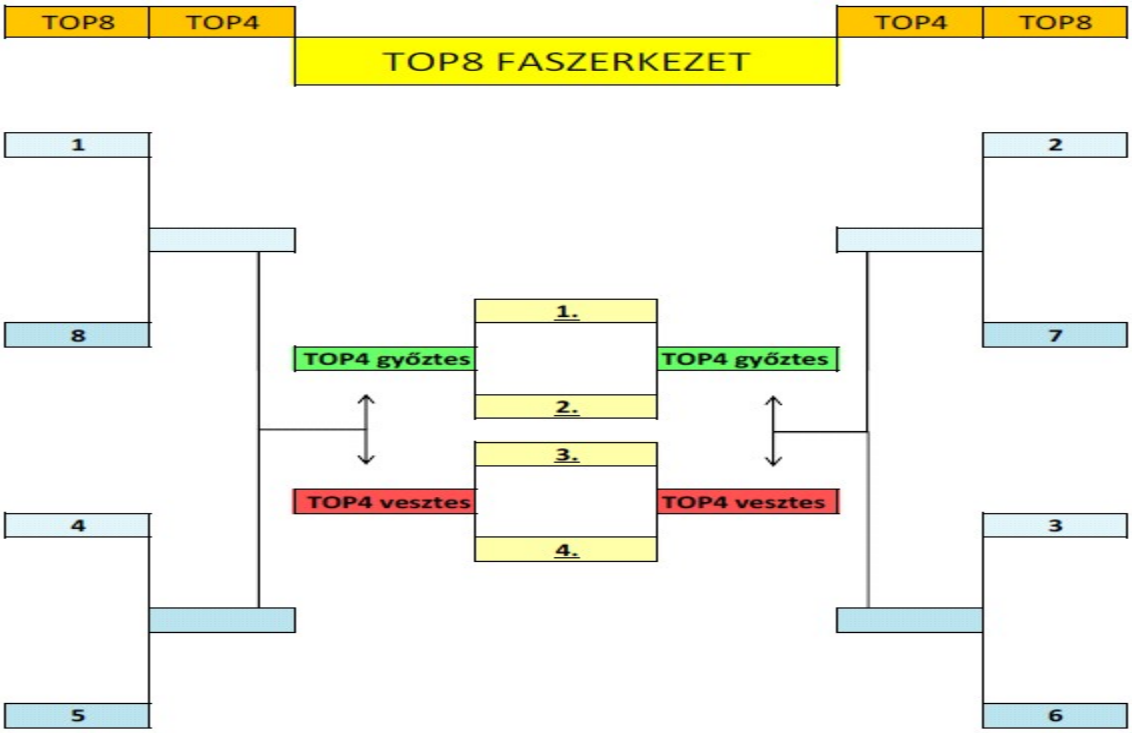
- **RAJTSZÁM:** versenyző előző évi eredménye, vagy vizsgája alapján kiosztva.
  Elhelyezése: a gépkocsi mindkét oldalán az első ajtók első harmadába, megközelítőleg az ajtó középvonalára, vagy attól kissé felfelé helyezendő!
  (külön engedéllyel az oldalsó hátsó ablakokra, vagy az első sárvédőkre)
-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

Kötelező matricák pótlása:

- rajtszámok pótlása: 3.500.- / db
- szélvédőcsík pótlása: 5.500.- / db
- szélvédőcsíkot helyettesítő 2 db nagy drifting matrica pótlása 3.500.- / db

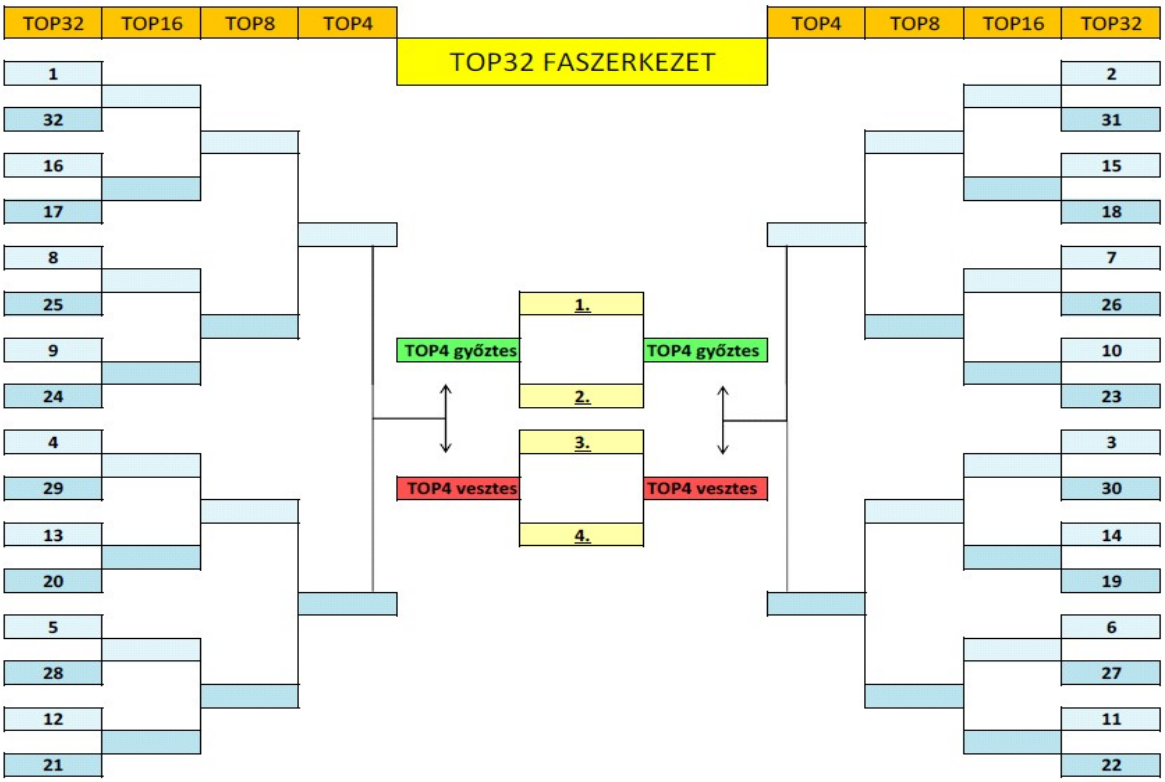
22.4 Négyes számú melléklet: Faszerkezet

22.4.1 KO rendszer faszerkezet

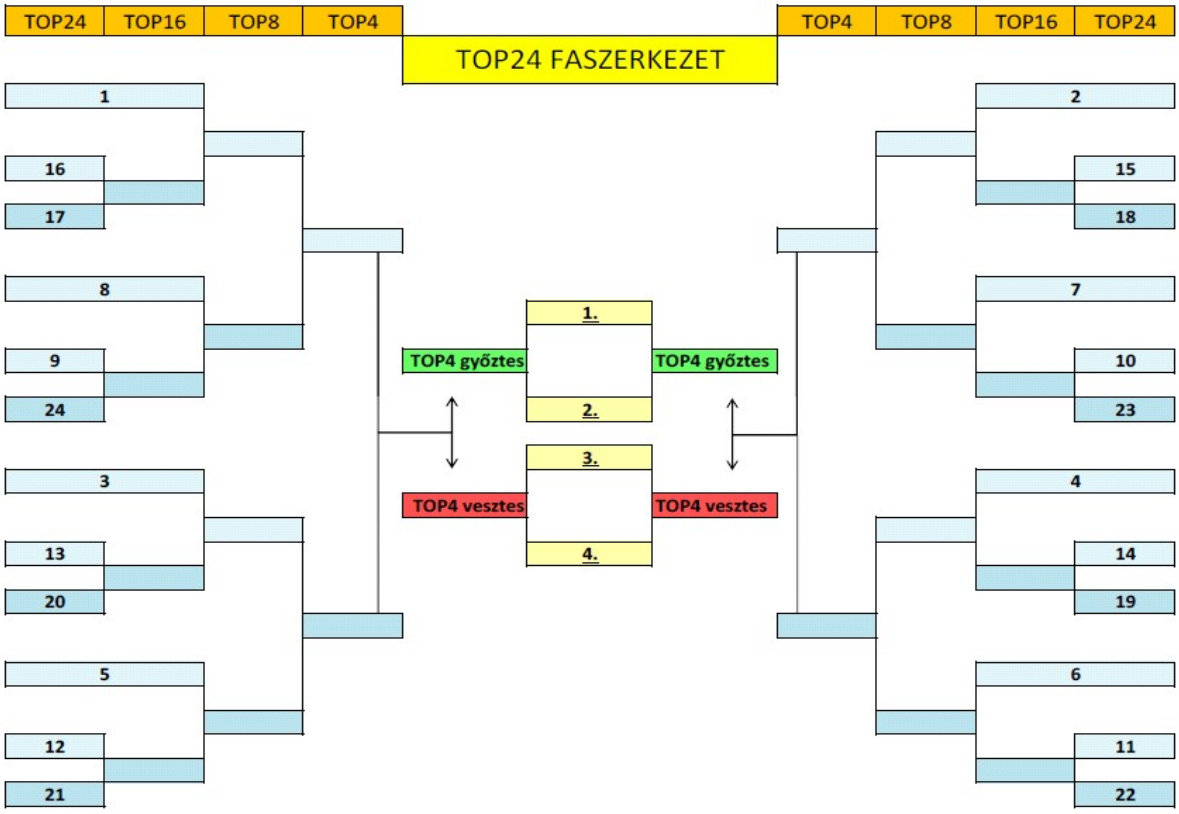


TOP 8 Faszerkezet

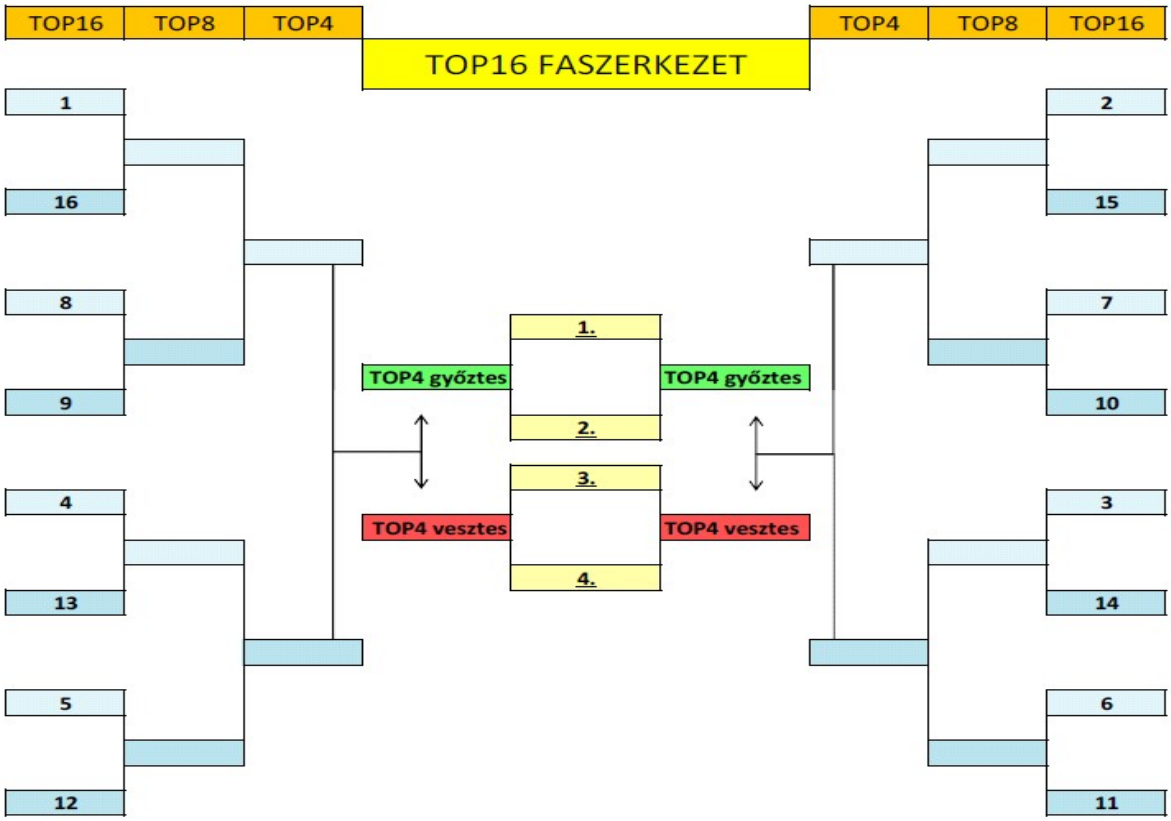
22.4.2 Tsuiso rendszer faszerkezetei



TOP 32 Faszerkezet



TOP 24 Faszerkezet



TOP 16 Faszerkezet

22.5 ***Ötös számú melléklet:***

ANNEXE J ARTICLE 269 Specific Regulations for DC1 Drift vehicles.

22.6 ***Hatos számú melléklet:***

MNASZ Bukócső tanúsítvány