

VERSENYSZABÁLYZAT AUTÓRA 2009.

FIGYELMEZTETÉS!

A Gyorsulási versenyzés veszélyes sport! Olyan, hogy biztonságos Gyorsulási verseny nem létezik. A Gyorsulási versenyzés mindig magában hordozza a súlyos vagy halálos sérüléssel járó baleset kockázatát. Ez a veszély mindig része volt és része lesz ennek a sportnak. A minél nagyobb biztonságra történő törekvés ellenére, a technika fejlődésével a kockázat is egyre nagyobb. A Magyar Gyorsulási Szövetség folyamatosan fejleszti a biztonságra vonatkozó szabályokat, mely előírások betartása növeli a sportrendezvény biztonságát, de a kockázat ezzel nem szűnik meg. A résztvevők minden versenyen saját felelősségükre vesznek részt, s ezzel elfogadják az ebben rejlő kockázatokat, akár hanyagságnak, akár műszaki hibának vagy bármi másnak az eredményei. **Amennyiben a versenyző nem fogadja el a kockázatot, nem vehet részt a versenyben.**

VERSENYSZABÁLYZAT!

Az itt olvasható szabályzat tartalmazza a versenyre nevező **utcai, és épített autókkal szemben támasztott műszaki és biztonsági követelményeket, továbbá azok kategóriákba való besorolásának rendszerét.** A jármű megfeleléségén túlmenően, meghatározott a versenyzésre vonatkozó szabályozás is, mely az alapszabályzatban olvasható.

Az alábbiakban kerülnek felsorolásra a járművekkel szemben támasztott műszaki és biztonsági követelmények, melyek többsége az épített járművekre vonatkozik. Minden az ebben a 7. pontban nem említett módosítás tiltottnak minősül!

1. Erőforrás

1.1 Motor:

Minden Otto-, vagy Wankel motor részvétele engedélyezett. A motorcsere, elektronikus átalakítás vagy egyéb teljesítménynövelő átalakítás engedélyezett. A széria motor hengerűrtartalmának csökkentése tilos, ha ez azzal jár, hogy a jármű alsóbb géposztályba kerül.

1.2 Tüzelőanyag és tüzelőanyag-tartály:

Nitrometán, metanol, etanol és izopropanol használata megengedett. A résztvevők kötelesek írásban tájékoztatni a szervezőket ezen anyagok használatáról, mégpedig a verseny megkezdése előtt, máskülönben kizárással sújtható. Benzin, gázolaj, fűtőolaj, étolaj és LPG a szervezők tájékoztatása nélkül használható. Amennyiben nem OEM, vagy mechanikus üzemanyagpumpa van beépítve, akkor a fő üzemanyag vezetékbe egy kézi működtetésű elzáró szelepet (a tank és az injektor/karburátor közé), vagy az áramellátás megszakítását kell a rendszerbe beépíteni, aminek a segítségével egy esetleges baleset során az üzemanyagot el lehet zárni. Az elzárót / áramtalanítót úgy kell elhelyezni, hogy azt a vezető kézzel könnyedén el tudja érni. Épített járműnél az üzemanyag tartálynak gyúlhatalan anyagból kell készülnie. Az üzemanyagkábelek fémből v. műanyagból készültek, vagy fémmel szigeteltek legyenek. Tűzvédő fal vagy zárt térbe épített tank

beépítése kötelező, ha a tank egy térben van a vezetővel. **Versenybenzin előállítása házilag, egyénileg tilos!**

1.3 Feltöltés (turbo, G-töltő, Comprex, elektromos turbo, elektromos kompresszor, Roots fúvó, stb.):

Engedélyezett! Ha a járműbe feltöltő van beépítve (abban az esetben is, ha nem működik), a járművet eszerint kell besorolni. Minden kompresszorral felszerelt járműnek rendelkeznie kell a nemzetközi előírásoknak megfelelő sebességváltóház védőlemezzel. Ez azon automata váltóval ellátott autókra is érvényes, amelyek az ¼ mérföldes távot 10,99 sec-nél gyorsabban teljesítik, és/vagy táv végén mért végsebességük nagyobb 226 km/óránál.

1.4 Nitro:



Nitro használata engedélyezett, azzal a feltétellel, hogy a palack megfelelően van beszerelve és rögzítve. Minden vezetéknek és foglalatnak ugyanattól a gyártótól kell származnia, és a vezetőfülke szellőztetésének a karosszérián kívülre kell vezetnie. Ha a kéjgáz palack a vezetőfülkében vagy a csomagterben található, akkor a palacknak egy karosszérián kívülre vezető lefúvó (blow-off) csővel kell rendelkeznie. **Minden NITRO-val ellátott versenyjárműnek az itt látható matricával kell rendelkeznie.**

1.5 Lendkerék

Minden, ¼ mérföldön 9,00 és 11,00 sec időeredményt teljesítő autó lendkerékének rendelkeznie kell védőburkolattal, amelynek legalább 6,35 mm vastagságú acélból kell lennie. A lendkerékburkolatot az alvázhoz vagy a motorhoz legalább M 10-es (8.8 osztály) csavarokkal kell rögzíteni.

1.6 Meghajtás

Minden olyan autó, amely gyorsabb, mint 13,99 sec/¼ mérföld; D.O.T. gumikkal felszerelt és hátsókerék meghajtású; vagy 13 sec és annál gyorsabb „E” jelzésű gumikkal felszerelt; rendelkeznie kell kardántengely védőborítással, ami a teljes meghajtótengelyt körül fogja. Nyitott/közvetlen meghajtás, amely a vezető mellett helyezkedik el, nem megengedett.

1.7 Hűtő:

Hűtőtűlfolyóval minden vízhűtéses járműnek rendelkeznie kell. A hűtőtűlfolyó űrtartalmának legalább 500 ml-esnek kell lennie. A hűtőtartályoknak, szabályozó

egységeknek legalább 15 cm-rel a lendkerék előtt kell elhelyezkedniük, míg elsőkerék meghajtású autóknál pedig a motor lendkerékkel ellentétes oldalán. Ha ezek a berendezések gyárilag nem az előzőekben leírtaknak megfelelően vannak elhelyezve, akkor a gyári állapot is megengedett, feltéve ha az autó nem gyorsabb 11,99 sec/¼ mérföldnél. Az intercooler(ek) vízzel, jéggel és CO₂-vel való hűtése megengedett, feltéve ha biztosítható a hűtés szivárgásmentessége, vagy a kiolvadó víz valamilyen módon felfogásra kerül, vagy azt egy kivezető csövön keresztül a motortérből elvezetik.

1.8 Kipufogó rendszer:

A kipufogó rendszer és a szívórendszer átalakítása, vagy cseréje engedélyezett. A rendszer kivezetése az utastéren keresztül nem történhet. A kipufogó rendszer vége min. a vezető ülés mögött kell hogy véget érjen. A rendszert lezáró eleme a karosszéria síkjától max. 20 cm lóghat ki. Kipufogó gázok, csak ezen nyílásokon távozhatnak.

2. Erőátvitel

2.1 Váltómű:

A sebességváltó átalakítása engedélyezett. Az áttétek módosítása, a váltó cseréje, amennyiben a vázszerkezet nem sérül, engedélyezett. Azokban az autókban, amelyek gyorsabbak, mint 11,99 sec/¼ mérföld, a tengelykapcsolónak meg kell felelnie a legmagasabb minőségi követelménynek (nem ellenőrzött, de ajánlott a legjobb minőség).

2.2 Automata váltó:

Minden utólagosan szerelt automataváltóval ellátott autónak rendelkeznie kell egy, a hátramenet kapcsolását megakadályozó rendszerrel (reverse lockout system), ami meggátolja, hogy a váltómű versenykörülmények között, baleset bekövetkeztekor, nem szándékosan hátramenetbe kapcsolhasson. Ugyanakkor a motor nem indítható, ha az előválasztó kar "drive" vagy "reverse" állásban van.

2.3 Abroncsok:

Slick versenyabroncsok minden géposztályban engedélyezettek, csakúgy, mint a közúti közlekedésre alkalmas gumik, érvényes E-, vagy D.O.T. jelzéssel. A gumik általános állapota ellenőrzésre kerül és a verseny megkezdésekor a futófelület mintázatának mélysége legalább 2 mm kell legyen (kivéve SLICK). Nem megengedett házilag készített (futózott) gumival ellátott járművel történő részvétel.

2.4 Keréktárcsa:

A legkisebb szabályos keréktárcsa mérete 13 inch, kivéve azokat a járműveket, melyek gyárilag kisebb felnikkel vannak szerelve. A kerekek oldalanként legfeljebb 30 cm-rel lóghatnak ki a karosszéria síkjából. Minden keréknek megfelelően rögzítettnek kell lennie, díszlánc használata tiltott! **Mankókerék használata tilos!**

2.5 Támasztó kerék:

A stabilitást elősegítő kiegészítő hátsó kerekek használata engedélyezett.

3. Futómű

3.1 Általános:

A jármű fék- és kormányrendszere üzemszerűen működjön.

3.2 Fékek:

Legalább 4 db fékből álló fékrendszer kötelező. Fékek megerősítése, átalakítása engedélyezett.

3.3 Lengéscsillapító:

Nem széria lengéscsillapítók, rugók, távtartók, valamint további futómű elemek beépítése engedélyezett. A felfüggesztési pontok változtathatóak.

4. Elektronika

4.1 Akkumulátor:

Az akku beépítési helye változtatható, csakúgy, mint mérete. Ha az akkut a vezetőfülkében helyezik el, azt a vezetőtől legalább 50 cm-re, stabilan rögzítve, valamint megfelelően szigetelve kell elhelyezni. A szellőztető vezetéknek a karosszérián kívülre kell vezetnie. Amennyiben az akkumulátor a csomagterbe van beszerelve, akkor olyan tálcára kell helyezni, amely az esetlegesen kiömlő folyadékot nem engedi szétfolyni, és rendelkezik a karosszérián kívülre nyíló elvezetéssel (gyárilag hátra szerelt típusokra nem vonatkozik). **Az akku csatlakozóinak lefedettnek kell lenniük.**

4.2 Azokat a karosszériával rendelkező járműveket, melyek 9,9 mp-en belül teljesítik az ¼ mérföldes gyorsulási távot, a jármű szélvédőjének bal alsó sarka közelében, a karosszériába épített, kívülről és belülről üzemeltethető áramtalanítóval kell ellátni. Áramtalanító beépítése minden járműbe javasolt. Az áramtalanítókapcsolónak test (-) megszakításúnak kell lennie és úgy kell elhelyezni, hogy a vezető könnyen tudja kezelni. A külső kapcsolási lehetőséget oly módon kell oldani, hogy a külső kapcsolás helye az első szélvédő koszorú bal alsó oldalán, vagy a bal sárvédő szélvédő előtti sarkán legyen.



A kapcsolót jelölni kell az alábbi szerint:

4.3 Vezetékek:

Minden tüzelőanyag-, fék- és szervokormány-vezetéknek, valamint minden egyéb vezetéknek jól rögzítettnek és sérülésmentesnek kell lennie. A rögzítéshez és a javításhoz nem megengedett a szigetelőszalag alkalmazása. Azok a vezetékek, amelyek nem eredetiek, acélból vagy acélborítással bevont műanyagból kell készülniük.

4.4 Computerek, adatrögzítők és telemetria berendezések:

Az autó üzemi paramétereinek beállításához szükséges computer használata a futam előtt, vagy után megengedett. A vezetőnek a futam ideje alatt a computert használnia, a beállításokat megváltoztatni nem szabad.

4.4.1 Adatrögzítőket (data logger, vagy -recorder) meghatározott jármű paraméterek értékeinek meghatározásához, tárolásához szabad használni. Azonban nem szabad őket aktiválni gázpedállal vagy az autó gyorsításával a futam ideje alatt. Ugyancsak nem megengedett a futam ideje alatt bármely formában a vezetőnek az aktuális időt (real-time) továbbítani.

4.4.2 A vezetőnek megengedett, hogy telemetria adatokat továbbítson egy központi egységnek, így hang- és képinformációt szolgáltatson televíziós közvetítéshez. Ezt a verseny előtt 1 héttel kérelmezni kell.

5. Karosszéria / Aerodinamika

5.1 Általános:

A versenyben résztvevő gépkocsiknak négy kerékkel kell rendelkeznie. Minden versenyző számára javasolt, hogy gondoskodjon autójának igényes megjelenéséről. Az átalakított karosszériaelemek élei nem lehetnek balesetveszélyesek. Hiányos karosszériával (ajtók, motorháztető, csomagtartófedél) a versenyző nem versenyezhet. Kivételek lejjebb találhatóak.

5.2 Aerodinamikai- és kiegészítő karosszériaelemek:

Nem széria karosszériaelemek beépítése engedélyezett. Ezek készülhetnek legalább 2 mm falvastagságú üvegszálas műanyagból, szénszál as anyagból, kevlárból vagy polikarbonátból. Ezeket az elemeket biztonságosan és stabilan kell rögzíteni fém kapcsokkal, vagy csavarokkal. A vezetőoldali ajtó módosítható, illetve kicserélhető; a bukókeretnek pedig nem szabad gátolnia az ajtó nyílását-záródását. Az első és hátsó karosszéria elemek lehetnek egyetlen elembe integrálva (lökhárítók, sárvédők, fedelek). Levegőbeömlő nyílások kialakítása megengedett. Abban az esetben, ha a levegőbeömlő a motorháztetőn kap helyet, maximum 28 cm-rel emelkedhet ki annak síkjából és a kilátást nem akadályozhatja.

5.3 Szélvédő:

Szélvédő üveg nélkül versenyezni tilos! A nem gyári szélvédőknek megfelelően edzettnek kell lenniük; szakszerűen, biztonságosan beszerelve. Az előírt vastagság minimum 7 mm. **Ragasztószalaggal üveget rögzíteni tilos!**

5.4 Vázszerkezet:

Bukókeret/Bukóketrec beépítése esetén a vázszerkezet, a padlólemez és a karosszéria átalakítása engedélyezett. A nem önhordó karosszériát biztonságosan rögzíteni kell a vázstruktúrához. Az oldalablakoknak nem szükséges működőképes állapotban lenniük, de a verseny ideje alatt azokat zárt állapotban kell tartani. Az utasteret teljesen el kell szigetelni a motortól, sebességváltóműtől és a kipufogórendszerrel.

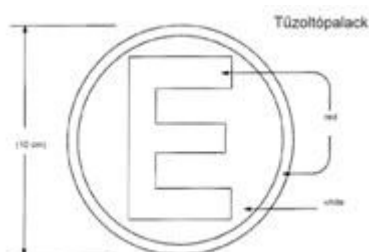
5.5 Padlólemez:

A padlólemez és a karosszéria átalakítható. Az eltávolított padlóelemeket legalább 2 mm vastag acéllemezzel kell helyettesíteni, melyet a járműtesthez stabilan kell rögzíteni.

6. Biztonság

6.1 Általános:

Az MGYSZ által megbízott személy, bizottság jogosult elbírálni, hogy egy adott konstrukció (jármű) megfelel-e a biztonsági előírásoknak. Minden, az előírásoknak nem megfelelően épített vagy javított jármű a verseny ideje alatt bármikor kizárható a versenyből. Amennyiben egy jármű két forduló között sérül, az előírásoknak megfelelően helyre kell állítani. Ha ez nem lehetséges, a jármű nem folytathatja a versenyt.



6.2 Tűzoltó palack:

Azokat a járműveket, melyek motorja, karosszériája vagy beltére átalakított, ill. egyéb mechanikai vagy elektronikai beavatkozásokat végeztek rajtuk, egy legalább 2 kg-os tűzoltó készülékkel kell felszerelni, és a képen látható matricával kell felhívni rá a figyelmet*. A tűzoltó készüléket stabilan kell rögzíteni a jármű utasterében. A versenytávot 9,5 sec-en belül teljesítő járműveket kötelező ellátni a vezető által irányított tűzoltó berendezéssel és acél bukóketreccel.

6.3 Bukókeret:

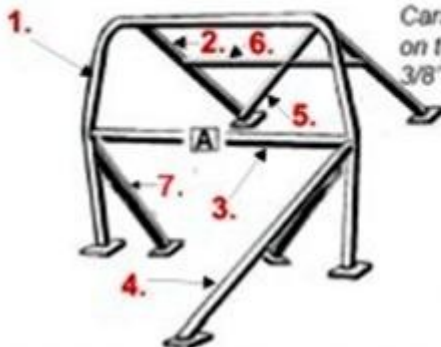
Kötelező minden 10.99-re képes vagy annál gyorsabb autóban, illetve a Kategória Előírásainak megfelelően. A bukókeret anyaga melegen hengerelt, varrat nélküli MSZ31, MSZ61, MSZ500, MSZ17779, MSZ17789, DIN17210, DIN17200, DIN17100, vagy DIN17211 acélminőségű szabványnak megfelelő acélcső, melynek minimális átmérője 1,5 hüvelyk (38,1 mm), falvastagsága minimum 2 mm. Varratos csövet beépíteni tilos.

6.3.1 Bukókeret tartozékai:

- 1. főkeret (keret)
- 2. hátsó kitámasztó (támasztócsövek)
- 3. keresztmervítő

- 4. oldalvédő
- 5. átlós merevítő
- 6. kereszttrúd
- 7. keretkitámasztó

All cars with an OEM frame must have rollbar attached to frame.



Cars without frame use 6" (152mm) square 1/8" (3.2mm) steel plates on top and bottom of floor, securely bolted together with at least four 3/8" (9.53mm) bolts, or top plate welded to rocker sill.

Maximum 6" (15.2cm) from rollbar to driver's helmet.

All materials must be 1.75" OD x .118" (44.5 x 3.02mm) mild steel or .083" (2.11mm) 4130 chrome moly tubing, except for **A** which is 1.25" OD x .118" (31.8 x 3.02mm) mild steel or .083" (2.11mm) 4130 chrome moly tubing.



Maximum 5" (12.7cm) from top of rollbar to brace.

DRAWING 12

6.3.2 Minden bukókeretnek a vezető fejétől hátrafelé és oldalirányban 6 hüvelyken (15,24 cm) belül kell elhelyezkednie, felfelé pedig legalább 3 hüvelyknyire (7.62 cm) túl kell nyúlnia a vezető sisakján; normális vezetési pozíciót feltételezve. Közúti jármű esetén szorosan követnie kell a karosszéria vonalát nem lehet távolabb karosszériától mint 1 hüvelyk (2,54 cm). A keret szélességének el kell érnie a vezető vállszélességét, vagy 1 hüvelyken (2.54 cm) belül kell lennie a vezetőajtótól.

6.3.3 A keretet, a hossz- és keresztirányú összecsuklás megakadályozása érdekében megfelelően alá kell támasztani, illetve keresztmerezítéssel ellátni. A támasztó csövek, azaz hosszirányú tartóelemek átmérőjének és falvastagságának meg kell egyeznie a főkerettel. A támasztó csöveknek a keret oldalsó íveinek közepén, de legfeljebb a keretív közepétől számított 5 hüvelyk (12.7 cm) távolságra kell csatlakozniuk a kerethez. A támasztó csöveket egyik oldalt a kerethez, a másik végét pedig az alvázhhoz, önhordó vázhoz, utcai autó esetén a hátsó doblemezhez kell rögzíteni.

6.3.4 A támasztócsövek egymáshoz történő átlós összekötése engedélyezett. Átlós összekötés esetén a keret vezetőoldali keretív és támasztócső kötési pontjától a másik oldali támasztócső alsó kötési pontjába kell beilleszteni az összekötőcsövet és rögzíteni. A csőátmérő minden esetben a keret csőátmérője. A csövek kizárólag csak teljes keresztmetszetben csatlakozhatnak egymáshoz, egymásmellé illesztése és rögzítése tiltott. A keresztmerezítőt (keresztirányú tartóelem) mindkét oldalán a kerethez kell rögzíteni úgy, hogy a keret függőleges lábainak mértani középpontját kösse össze, ehhez kell rögzíteni az ülést.

6.3.5 A keret kitámasztása oldal irányban engedélyezett. A keretkitámasztót úgy kell beilleszteni, hogy a felső vége a keresztmerezítő alá a kerethez, az alsó vége pedig a keresztmerezítő vonalát követve a padlólemezhez, alvázhhoz kerüljön rögzítésre. A vezetőoldalt el kell látni egy hosszirányú merevítő elemmel – oldalvédő -, melynek a könyök és váll között közepén kell rögzíteni a kerethez, másik végét pedig az alvázhhoz, vagy padlólemezhez. Minden csőkonstrukciónak rendelkeznie kell egy keresztírral, mely a biztonsági övek rögzítési pontja.

6.3.6 A kereszt rudat a két támasztócső közé kell beépíteni úgy, hogy nem rögzíthető több mint 4 hüvelykre (10.16 cm) a vezető válla, valamint az oldalcső alatt és felett. OEM kerettel rendelkező járművek esetében (mint pl. pickup teherautók, melyek szériaszerűen rendelkeznek kötés pontokkal, amelyekkel a karosszériát rögzítik az alvázhhoz), a bukókeretet az alvázkerethez kell erősíteni hegesztéssel, vagy csavarkötéssel.

6.3.7 Széria kialakítású padlólemezrel és tűzfalal rendelkező (módosított kerékjárat megengedett) önhordó karosszériás autóknál a bukókeret rögzítése $6 \times 6 \times 0.125$ hüvelykes ($15,24 \times 15,24 \times 0,3175$ cm) acéllemez talapzattal megengedett. Minden talapzatot legalább négy db, egyenként $3/8$ hüvelykes (9.525 mm) csavarral és anyával kell rögzíteni, vagy a főkeretet a küszöbstruktúrához kell hegeszteni 0,125 hüvelyk (3,175 mm) vastagságú lemeztalapzattal, oly módon, hogy a lemezek teljesen körbe legyenek hegesztve.

6.3.8 A keret két függőleges lába az aljától számított max 10 hüvelyk (25,4 cm) magasságig megerősíthető a kerettel azonos anyagú, minimum 3 mm falvastagságú csőtoldalékkal úgy, hogy a keretláb alját erősítő csőtoldalékot (mely pontosan illeszkedik a keretcső külső átmérőjére) hozzá kell hegeszteni a kerethez és a talplemezhez. A keret hegesztése Co, vagy ívhegesztő berendezéssel történhet, 4130-as króm-molibdén cső esetén a hegesztés kizárólag védőgázos TIG ívhegesztéssel.

6.3.9 A hegesztési varratoknak salak- és porozitás menteseknek kell lenniük. A hegesztési varratok csiszolása nem megengedett. A fel nem sorolt kiegészítő merevítők, tartozékok beszerelése előtt a megépítésre kerülő ketrec teljes rajzát – méretezve, anyagminőség megjelöléssel – be kell nyújtani a szövetségnek, hozzájárulás esetén lehet csak a leírtaktól eltérő megoldást alkalmazni.

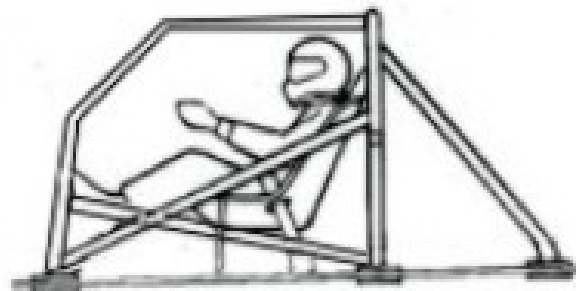
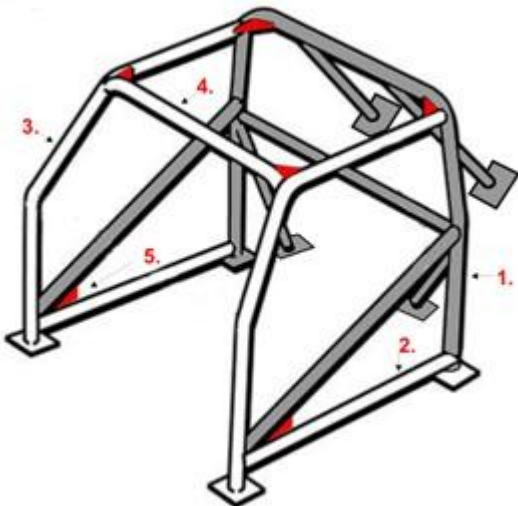
6.2.10 A bukókeretet kizárólag minősített hegesztő hegesztheti. Gépkönyvezéskor a beépített anyag minőségét bizonyító számlát, valamint a minősített hegesztő által kiállított, a munka elvégzését elismerő nyilatkozatot és a minősített hegesztő bizonyítványának másolatát mellékelni kell.

6.3.11 A bukókeretnek rendelkeznie kell párnázással, ahol a versenyző sisakja normál vezetési pozíciót feltételezve hozzáérhet. A kielégítő párnázásnak minimum $\frac{1}{4}$ hüvelyk (6,35 mm) összenyomhatósággal kell rendelkeznie!

6.4. Bukóketrec

6.4.1 Bukóketrec tartozékai:

- 1. bukókeret
- 2. küszöb merevítő rúd
- 3. elülső keret
- 4. kereszttartó
- 5. sarokmerevítők



6.4.2 Kötelező minden járműben, mely 10.49 másodperces időnél, vagy 227 km/h gyorsabb, illetve a Kategória Előírásainak megfelelően. Nem módosított tűzfalal, padlólemezrel és karosszériával (tűzfaltól hátrafelé; módosított kerékjáratok megengedettek) rendelkező járművek, melyek 10,00 és 10,99 másodperc között

teljesítenek, bukókeret is engedélyezett a bukóketrec helyett; a Kategória Előírásainak megfelelően.

6.4.3 A ketrec kialakításának alapja a bukókeret, struktúráját lehetőleg úgy kell megtervezni, hogy az minden irányból, 360-fokban védje a versenyzőt. Az elfogadott alapketrec a képen látható.

6.4.4 A ketrec anyaga és összeépítése a bukókeret címszó alatt megfogalmazottak szerint.

6.4.4.1 A vezető normál vezetési pozíciójában a sisaknak a főkeret előtt kell elhelyezkednie. Ha a sisak a főkeret mögött, vagy alatt helyezkedik el, a vezető védelmének érdekében kiegészítő csövek beépítése szükséges, melyeknek átmérője és falvastagsága megegyezik a bukóketrecel.

6.4.4.2 A főkeret dőlhet hátra vagy előre, de a ketrecstruktúra komponenseinek körbe kell ölelniük a vezetőt. Széria kialakítású padlólemezrel és tűzfalal rendelkező (módosított kerékjárat megengedett) önhordó karosszériás autóknál a bukóketrec padlólemezhez/küszöbstruktúrához való rögzítése $6 \times 6 \times 0,125$ hüvelykes ($15,24 \times 15,24 \times 0,3175$ cm) acéllemez talapzattal megengedett ; hasonlóan a bukókeret rögzítési előírásaihoz.

6.4.4.3 Amennyiben a keret nem a széria padlólemezhez, vagy vázszerkezethez csatlakozik, a kerettartó, melyhez a bukóketrec csatlakozik, minimális előírás szerint $1 \frac{5}{8} \times 0,118$ hüvelyk ($4,127 \times 0,299$ cm) lágyacél. Más megoldásként $0,083$ hüvelykes ($0,210$ cm) kör keresztmetszetű króm-molibdén, és/vagy $2 \times 2 \times 0,058$ hüvelykes ($5,08 \times 5,08 \times 0,147$ cm) négyszögszelvényű króm-molibdén, vagy lágyacél.

6.4.4.4 Minden csőkonstrukciónak rendelkeznie kell egy ülés-keresztmerezítővel, és egy keresztúddal, mely mint a biztonsági övek rögzítési pontja, nem rögzíthető több, mint 4 hüvelykre ($10,16$ cm) a vezető válla, valamint az oldalcső alatt és felett, valamint az oldalcsőhöz képest.

6.4.4.5 Minden előírt hátsó merevítőt a függőlegestől számított minimum 30-fokos szögben kell hegesztéssel installálni.

6.4.4.6 A vezetőoldali hosszirányú merevítő elemnek a könyök és váll között közepén kell haladnia. Ha a jármű széria vázszerkezete nem halad át a vezető lába alatt és (kívül) mellett, egy küszöbmerevítő rúd beépítése szükséges, mely minimális előírás szerint $1 \frac{5}{8} \times 0,118$ hüvelyk ($4,127 \times 0,299$ cm) lágyacél, vagy $0,083$ hüvelykes ($0,210$ cm) kör keresztmetszetű króm-molibdén, és/vagy $2 \times 2 \times 0,058$ hüvelykes ($5,08 \times 5,08 \times 0,147$ cm) négyszögszelvényű króm-molibdén, vagy lágyacél, mely kötelező minden autóban, mely a bukóketrec függőleges támasztóelemei között módosított padlólemezrel, vagy küszöbökkel rendelkezik – kivéve 6 négyzetlábnyi ($5574,18$ cm²) felületet, mely a sebességváltó szervizelésére szolgál.

6.4.4.7 A küszöbmerevítő rudat a vezető lábai alá, azoktól kifelé kell beszerelni, oly módon, hogy összekösse a főkeretet, az elülső keretet, az alvázkeretet, az alvázkeret nyúlványát, vagy az oldalsó diagonális merevítőt. A küszöbmerevítő nem csatlakozhat az oldalvédőhöz, az alá kell beépíteni. Ha a küszöbmerevítő a főkerettől, vagy az elülső kerettől több, mint 5 hüvelykre ($12,7$ cm) csatlakozik a diagonális oldalmerevítőhöz, egy $1 \frac{5}{8} \times 0,083$ hüvelykes ($4,127 \times 0,210$ cm) króm-molibdén, vagy $0,118$ hüvelykes ($0,299$ cm) lágyacél erősítőelem-betoldást – sarokmerevítő - kötelező beépíteni a diagonális merevítő, az elülső keretmerevítő, vagy a főkeret közé. Sarokmerevítők beépíthetők a bukóketrec összes csatlakozási csomópontjába.

6.4.4.8 Az elülső keretnek oldalanként egy anyagból kell lennie. Az elülső keretet a felső hajlításban (szélvédő koszorú) kereszttartóval kell összekötni, melynek anyaga és beszerelése nem különbözhet a ketrec anyagától. A ketrec mennyezeti részét kereszt alakban, a sarkokban rögzítve össze lehet kötni kiegészítő merevítésként. Minden rögzítés kizárólag hegesztéssel történhet.

6.4.4.9 A fel nem sorolt kiegészítő merevítők, tartozékok beszerelése előtt a megépítésre kerülő ketrec teljes rajzát – méretezve, anyagminőség megjelöléssel – be kell nyújtani a szövetségnek, hozzájárulás esetén lehet csak a leírtaktól eltérő megoldást alkalmazni. Gépkönyvezéskor a ketrec építésére felhasznált anyagminőséget számlával, a hegesztési varratok minőségét minősített hegesztői nyilatkozattal kell igazolni.

6.4.5 Az elülső keret és a főkeret kizárólag hajlítással igazíthatók a kívánt formára, egy anyagból kell lenniük. Az elülső keret két függőleges lába az aljától számított max 10 hüvelyk (25,4 cm) magasságig megerősíthető a kerettel azonos anyagú, minimum 3 mm falvastagságú csőtoldalékkal úgy, hogy a keretláb alját erősítő csőtoldalékot (mely pontosan illeszkedik a keretcső külső átmérőjére) hozzá kell hegeszteni a kerethez és a talplemezhez. Ehhez csatlakoztatható a küszöbmerevítő, illetve az oldalvédő. Bukóketrecnél az oldalmerevítőt meg lehet duplázni kereszt alakban úgy, hogy a két oldalmerevítő teljes keresztmetszetben metszi egymást. A kiegészítő (keresztező) oldalmerevítő pozíciója a főkeret talprögzítésétől indul és az elülső kerethez csatlakozik a bukókeret oldalmerevítőjének csatlakozási pontjától számított legalább 10 hüvelyk (25,4 cm) távolságban.

6.4.6 A kész bukókeretet, bukóketrecet beszerelés után, festés előtt nyers állapotban kell bemutatni gépkönyvezéshez. A megfelelési sorszám beütése után festhető a bukókeret- ketrec, de a sorszámot szabadon kell hagyni, a festés színétől eltérő színnel bekeretezni. A bukókeretet-ketrecet azonnal cserélni kell bukás esetén, újra kell gépkönyvezni. Minden beszerelés elutasításra kerül, ha az anyag, vagy a munka minősége nem felel meg az előírtaknak.

6.5 Versenyruházat:

A versenyzőknek speciális versenyoverallt kell viselniük. Ezen előírások az első 10,99 másodperces idő teljesítése után teljesítendőek. A (tűzálló) versenyoverall viselése akkor is kötelező, ha a jármű épített és a tüzelőanyag-tartályt áthelyezték, átalakították (kivezetései eltérnek az eredetitől) vagy az akkumulátort új helyen, a vezetőfülkén belül helyezték el (kivéve abban az esetben, ha az akku egy, a padlóhoz elmozdíthatatlanul rögzített, zárható dobozban van).

6.6 Fékezőernyő:

Engedélyezett, ha a beszerelése megfelelően történt, hitelesített gyártótól.

6.7 Utastér:

A vezetőülés kötelező, műszerfal nem. Az üléseket a padlózázhoz, vagy ülésínékhez megfelelően rögzíteni kell; legalább 4 csapszeggel és/vagy csavarral. Nem gyári műszerfal beépítése engedélyezett, ha anyaga üvegszálalás műanyagból, szénszálból, kevlarból vagy polikarbonátból készült. További műszerek is beépíthetők, amennyiben a biztonságot nem veszélyeztetik. Hiányos műszerfal és/vagy ajtópanelek, belső kárpit, vagy ülések esetén a jármű utasterének kialakításának olyannak kell lennie, hogy az sérülést ne okozhasson, ne legyenek éles, kiálló részei. A hátsó ülések helyére szerelt audió berendezés nem engedélyezett, ha a jármű a versenytávot 11,99 sec-en belül teljesíti. Épített jármű esetén, a motort, és a motorhoz tartozó minden tartozékot egy legalább 2 mm falvastagságú fémlappal kell elválasztani a vezetőtől.

6.8 Övek:

Minden járműben a biztonsági öveknek legalább 3 ponton rögzítettnek kell lenniük, (az Európában általánosan elfogadott biztonsági előírások szerint) ; megfelelően rögzítve a karosszériához és/vagy a padlózathoz. Az öveknek olyan állapotban kell lenniük, hogy egy baleset során azok kielégítő biztonságot nyújthassanak. Amennyiben a jármű gyorsabb, mint 11,99 sec/ $\frac{1}{4}$ mérföld, kötelező a 4 ponton rögzített biztonsági öv használata. Az övek beszerelését szakszerű módon kell elvégezni. Amennyiben eredeti ülés található az autóban, akkor az öv keresztvezése az ülés hosszában is lehetséges, az ülésen keresztülvezetett helyett. A biztonsági öveknek egy mozdulattal kioldhatónak kell lenniük.

6.9 Versenyzőknek:

13.50 sec / $\frac{1}{4}$ alatt az amatőr versenyző nem versenyezhet részben fedetlen végtagokkal, vagy felsőtesttel. **13.50 sec / $\frac{1}{4}$ alatt bukósisak használata is kötelező!** Hiánya esetén bukósisak térítésmentesen rendelkezésre áll.

A sisak a futam megkezdése előtt átvehető az indítóbíróktól; a futam után azt a visszavezető sávban az erre kijelölt helyen le kell adni.

6.10 Egyéb biztonsági megkötések:

Semmilyen mozgatható elem, vagy tárgy nem helyezhető el a vezetőfülkében, ha az veszélyeztetheti a vezető biztonságát. **Hátsó helyzetjelzők és működőképes féklámpák használata kötelező.**

7. Licenc

7.1 Általános:

A licenc kiváltása feltételekhez kötött, de nem kötelező! Licences versenyző csak az lehet, aki elfogadja a szövetség szabályait, és egy sportszervezeten keresztül nyújtja be annak igényét. Továbbá befizeti az éves díjat, és írásos minimál vizsgát tesz. Licencét akkor kapja meg ha járműve 14.00 sec / $\frac{1}{4}$ alatt teljesíti a negyedmérföldes távot! Az amatőr versenyzés formája továbbra is mindenki számára feltétel nélkül elérhető!

7.2 Licenc előnyök:

A licenc váltott versenyzők ingyenesen látogatják a hivatalos versenyeket! Csapatban versenyezhetnek, és eredményeik illetve teljesítményeik után költségtérítésben részesülhetnek. A felsorolt lehetőségeken felül, legálisan szponzorálhatóvá illetve szolgáltatóvá (Dragtaxi) válhatnak!

7.3 Licenc hátrányok:

A licences versenyzők mindaddig élvezhetik, a feljebb felsorolt előnyök és lehetőségek tárházát, míg a licencet valamilyen oknál fogva bevonják!

7.3.1 Az alábbi okok miatt lehet bevonni valakinek a licencét:

- Bűncselekmény elkövetése
- Etikátlan nem sportolóhoz méltó magatartás
- Illegális versenyeken való részvétel

Mindezekről a Magyar Gyorsulási Szövetség és annak fegyelmi bizottsága dönt!

8. Általános előírások

8.1 Rajtszám:

Minden versenyző versenyenként új rajtszámot kap (kivéve licenc-es versenyzők).

8.1.1 Az OB-n minden versenyző éves fix rajtszámot kap, melyet a szélvédő bal belső felére kell felragasztani. Sérülés/rongálódás, elvesztés, levétel esetén a következő versenyen 500Ft matrica pótlási díj megfizetése mellett kerül a rajtszám pótlásra. Egyedi, vagy területi versenyeken a rajtszámról a rendező rendelkezik.

8.1.2 Rajtszám:

A rajtszámok sorszámozva vannak, akár egész évben is használható ugyan az a szám.

8.2 Reklám feliratok:

8.2.1 Tiltott minden olyan reklám anyag, felirat, zászló, kiadvány vagy egyéb más tárgy megjelenítése, melyet törvény tilt, illetve a versenyt, a sportot vagy a szövetséget rossz fényben tüntetik fel.

8.2.2 A versenyző a járművét hirdetési felületként szabadon használhatja. Megkötés csak a Nemzeti Válogatott és a licenc-es versenyzőkre vonatkozhat, mely megkötés életbelépéséről és a szabályozásról a szövetség a versenynaptár kiadásáig tájékoztatja a versenyzőket. (Pl. kizárólagos szponzor kötelező feltüntetése)

8.3 Egyéb géposztályok:

A szervezők engedélyezhetik az egyik géposztályba sem tartozó, vagy a gépátvételnél nem megfelelő (nem balesetveszélyes) járműveknek gyakorlását, bemutatását, tesztelést, de a döntőkben, és a kvalifikációkban nem vehetnek részt!

8.4 Nemzetközi részvétel:

Külföldi versenyzők részvétele is engedélyezett, elért pontjaik beleszámítanak a magyar bajnokságon kívüli versenyekbe, sebesség és időrekord csak a licenc-es versenyzők számára elérhető. Nemzetközi versenyen a Magyar Köztársaság képviselőjére kizárólag a Nemzeti Válogatott jogosult.

8.5 Felelősség:

Az elsődleges felelősség a jármű biztonságos működtetéséért, ill. a biztonsági előírásoknak való megfelelésért a jármű tulajdonosát, a pilótát és a csapattagokat egyaránt terheli. A rendezvény szervezőinek fő feladata a versenyek lebonyolítására alkalmas helyszín biztosítása. A Magyar Gyorsulási Szövetség, a megszerzett tapasztalatokra alapozva, irányelveket alakít ki, és segíti az információ áramlását a sport fejlődésének érdekében. A Szabályzatban meghatározott irányelvek szigorú betartása minden résztvevő számára alapkövetelmény; ideértve a tulajdonosokat, a pilótákat és a csapattagokat is. Mindazonáltal a gyorsulási versenyzés veszélyes sport. Az MGYSZ által kibocsátott és közzétett szabályok önmagukban nem garantálják a biztonságot, így nem zárható ki a sérüléssel vagy akár halállal végződő balesetek lehetősége sem.

8.6 Versenyen való részvétel:

8.6.1 Látogató

A versenyre való belépéssel a látogató a rendezvény szabályait elfogadja, azokat köteles betartani, továbbá köteles a Szervező és a személyzet minden utasítását követni. A nézők kötelesek gépjárműveiket, motorkerékpárjaikat az erre kijelölt parkolóhelyen leparkolni. A nézők számára kijelölt területek között autóval közlekedni tilos. A nézőknek a számukra kijelölt területeket elhagyni tilos (különös tekintettel a versenypálya területére való belépésre). A Szervezőnek jogában áll egyesek belépését megtagadni, vagy indokolt esetben a látogatót a verseny helyszínéről eltávolítani.

8.6.2 Nevezés

A gyorsulási versenybe bárki benevezhet, aki rendelkezik érvényes vezetői engedéllyel, vagy licenccel. Licenc esetén csak az MGYSZ licenc fogadható el. A nevezőnek rendelkeznie kell a jármű biztonságos uralásához szükséges képességgel, gyakorlattal. A versenyben való részvételhez a nevezőnek a Regisztrációs Ponton regisztrálniuk kell. A szabályzat aláírással hitelesített elfogadása után, az itt kapott dokumentummal a nevezőnek meg kell jelennie a technikai ellenőrzésen (Gépátvétel). Amennyiben a nevező járműve megfelel a műszaki és biztonsági szabályoknak, feltételeknek (lásd. versenyszabályzat), az előírt nevezési díj kifizetése után rajtszámot és engedélyt kap a versenyben való részvételhez. Csapat nevezésre is van lehetőség, lásd. 7.2.6)

Egy versenyjárművel kizárólag egy kategóriában lehet nevezni. Egy versenyző több kategóriában is indulhat a rendezvényen, amennyiben több, különböző versenyjárművel rendelkezik. Minden, a versenyző által elért kvalifikációs eredmény csak az adott kategóriában érvényes.

Versenyjárművek cseréje versenyzők között tilos!

Döntőkben a versenyzőt nem lehet helyettesíteni.

Az időeredmény csak akkor érvényes, ha a versenyző azonosítója, és az általa benevezett gépjármű azonosítója egyezik. Amennyiben más vezeteti a járművet, a futam tesztfutamként lesz regisztrálva; időeredménye nem vesz részt a versenyen.

8.6.3 Versenypálya:

Versenypályának csak az előírásoknak megfelelő, minősített pályákat nevezzük. A pálya minimum követelményei a jó minőségű, sérülésektől, lyukaktól és benyomódásoktól mentes

beton, vagy aszfalt felület, valamint az oldalanként minimum 7.5 méter széles versenyzési sáv.

8.6.3.2. A pályát két részre osztjuk:

NEGYED MÉRFÖLDES PÁLYA ESETÉN

Gyorsító szakasz (402.33 m).

Lassító szakasz (min. 700 m).

NYOLCADMÉRFÖLDES PÁLYA ESETÉN

Gyorsító szakasz (201,368 m)

Lassító szakasz (min. 400 m)

8.6.3.3 A startvonal mögött kap helyet a felkészülési zóna, ahol a nevezők felsorakozva készülnek fel a futamra. A start előtt az útfelületet meg kell tisztítani, az esetlegesen rajta lévő szennyeződések el kell távolítani. A felületen nem lehet víz, olaj vagy egyéb folyadék.

8.6.3.4 Amennyiben a pályát teljes hosszában védőkorlát határolja, a korlát folytatólágosságát tilos megnyitni, megbontani. A védőkorlátok készülhetnek beton-, vagy kerítéselemekből. A védőkorlát mellett, az időmérő berendezésen kívül semmilyen tárgyat nem szabad elhelyezni.

8.6.3.5 A pályatest a közönség elöl elzárt terület, azon tartózkodni csak engedéllyel lehet.

8.6.3.6 A startvonalat tisztán jelölni kell, jól látható, lehetőleg fehér színnel. A startvonal előtt 600 mm-re helyezkedik el a rajtfelállási vonal (stage line), melyet kék színnel kell jelölni.

8.7 Időmérés

A rajtvonalnál versenysávonként 3 fotocella van elhelyezve, mely érzékeli a rajt szabályos, pontos lefolyását, a beugrást, a visszagurulást, és a reakcióidőt. 60 láb távolságnál versenysávonként 1 fotocella van elhelyezve, mely részidőt mér. 1/8 mérföld távolságnál versenysávonként 2 fotocella van elhelyezve, mely méri az adott távolságban a távon teljesített időeredményt, valamint a végsebességet. A végsebesség az adott versenytáv utolsó 20 méterének az átlagsebessége. Amennyiben a versenytáv 1/8 mérföld, ezek az adatok számítanak a futam végeredményének. 1/4 mérföldes versenytáv esetén ezek az adatok a futam részidejét és részsebességét képezik. 1/4 mérföld távolságnál versenysávonként 2 fotocella van elhelyezve, mely méri az adott távon teljesített időeredményt, valamint a végsebességet. A végsebesség az adott versenytáv utolsó 20 méterének az átlagsebessége. Az idő mérése akkor kezdődik meg, mikor a jármű, a startvonalat elhagyva aktiválja az elektronikus időmérőt. Az időmérő rögzíti a startvonal elhagyása óta eltelt időt, majd amint a jármű áthalad a célvonalon – megtörve a fotocella által kibocsátott sugarat – megállítja a számlálót. A sebességet két további, a célvonalnál elhelyezett, fénysugár segítségével állapítják meg. A rendszer a rendezvény teljes időtartama alatt (kvalifikációk, döntők) rögzíti a versenyzők összes részeredményét (reakcióidő, 60 láb, sebesség 1/8 mérföldnél, sebesség 1 mérföldnél, időeredmény 1/8 mérföldnél, időeredmény 1/4 mérföldnél).

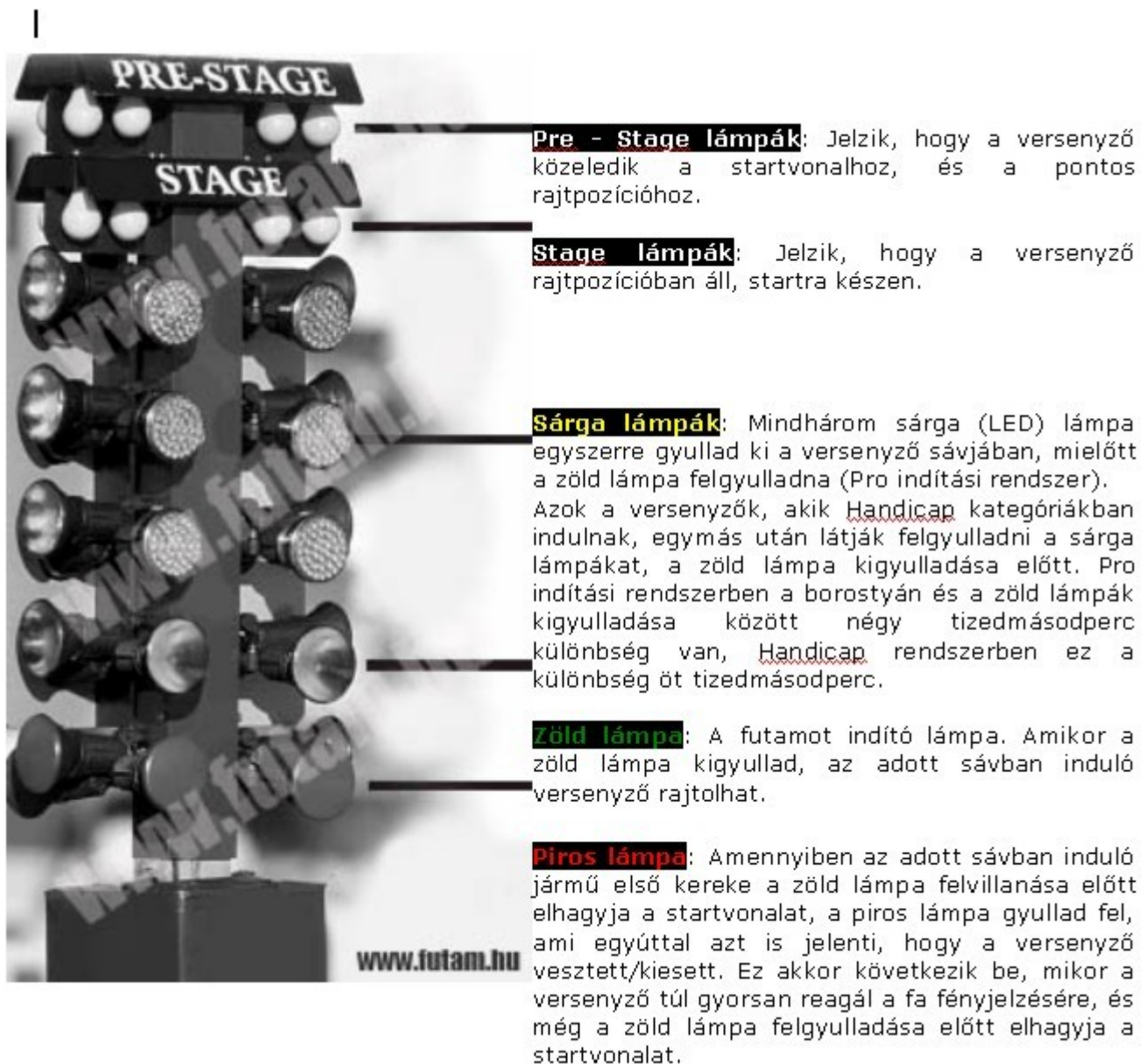
8.7.1 Mérési pontosságok

Az idő mérésénél a mérési pontosságnak 0,001 másodperc pontosságúnak kell lennie. A sebesség mérésénél a mérési pontosságnak 1/100 km/h pontosságúnak kell lennie. Az időeredményekre a szövegben utalhat az „ET” megjelölés (Elapsed Time) is.

8.8 Indítólámpa:

Az IHRA által meghatározott és az MGYSZ által elfogadott start és időmérőrendszer folyamatos fejlesztés eredménye, melyet úgy terveztek, hogy minden versenyző számára a lehető legazonosabb start feltételeket biztosítsa. A Karácsonyfa rendszer függőlegesen elhelyezett lámpákból tevődik össze, ahol a különböző színű lámpák adott időbeni felvillanása jelzi/helyettesíti a visszaszámlálást.

Íme a köznapi nyelvben gyakran hívott „karácsonyfa”



8.9 Rajteljárás:

8.9.1 Általános:

Amikor az indítóbíró (Start Marshal) jelzést ad a versenyzőknek, hogy foglalják el helyeiket a rajtnál (stage), és a versenyjármű első kereke áthaladt a kék vonalon, senki nem érintheti meg a versenyjárművet, vagy a versenyzőt.

8.9.2 Kvalifikáció alatt:

- a) A kvalifikációk során a rontott rajt (piros lámpa) tét nélküli. Elhibázott rajt esetén a futamot nem lehet megismételni.
- b) 5 mp-nél nagyobb reakcióidejű rajtolás minden esetben érvénytelen futamot jelent. Négy alkalomnál többször bekövetkező, 5 mp-nél nagyobb reakcióidejű start a versenyzővel szemben a 8.10/b/bd szabályt lépteti érvénybe.
- c) Minden versenyzőnek részt kell vennie a hivatalos kvalifikációs időszakokon, és legalább kettő mért eredménnyel kell rendelkeznie ahhoz, hogy a döntőkben részt vehessen.
- d) Amennyiben két versenyző azonos legjobb eredménnyel rendelkezik, az a versenyző kerül előbbre a listán, akinek magasabb volt a végsebessége. Amennyiben a végsebességük is azonos, a második legjobb időeredményük dönti el a holtversenyt.

8.9.3 Döntők alatt:

- a) Maximum három burnout engedélyezett vízen, vagy speciális folyadékon a rajtbeállítás előtt.
- b) Ha egy versenyző beindította versenyjárművét, végrehajtott egy burnout-ot, vagy belépett a burnout területre, és a burnout-ot követően a versenyjárműve leáll, a versenyzőnek lehetősége van a versenyjárművét egyszer újraindítani.
- c) Amennyiben mindkét versenyző versenyjárműve leáll, az újraindítás itt is lehetséges. A maximális biztonság előírásait figyelembe véve mindent el kell követni, hogy a pályát esetlegesen blokkoló járművek elszállításra kerüljenek és/vagy a futam újraindításával, sikeres lebonyolításával meghatározható legyen a futamgyőztes.
- d) Az elrontott rajt a középöntők, előöntők és a döntők során diszkvalifikációval jár. Kivételt képez az az eset, mikor mindkét versenyző elrontja a rajtot; a procedúrát ilyenkor megismétlik. A rontott rajtokat az eredményeket tartalmazó jegyzőkönyvben jegyzik.

8.9.4 Döntők

Futam meghatározása:

- a) A versenyjárműnek a rajtvonalat saját erejéből kell elhagynia.
- b) Hibás rajt a futam elvesztését eredményezi.
- c) Amennyiben a versenyző előbb rajtol, mielőtt a rajtberendezés működésbe lépett, vagy a starter jelzést adott volna, a futama érvénytelen.
- d) Kvalifikációs, vagy versenyfutamok esetében, amennyiben mindkét versenyző a rajtberendezés megindítása előtt rajtol, mindkét versenyző kizárásra kerül a futamból.
- e) A starter egy végső rajtellenőrzést tart. Amennyiben ha az egyik versenyző már beállt a stage-be, és a másik versenyző 30 másodpercnél több időt használ fel a rajtához való beálláshoz, a starter aktivizálhatja a karácsonyfát (rajtberendezést), amely az adott versenyzőt visszatartja a futamtól.

8.9.5 Kieséses verseny lebonyolítása:

- a) Minden kategóriában alapvetően az első-, és a második helyen kvalifikált versenyzőnek csak a kieséses verseny döntőjében szabad találkozniuk egymással.
- b) Azonos előírás érvényes a harmadik és negyedik helyen kvalifikált versenyző esetében is, az elődöntők vonatkozásában.
- c) A kvalifikációs idők alapján minden rendezvényen az alábbi futamtáblákat kell használni:

I. Másodlagos BYE futamok:

- a. Amennyiben egy versenyző a szabályok szerint az ellenfele hibájából nem tudja befejezni a futamát, jogosult részt venni a következő fordulóban.
- b. Egy "Bye" futam esetében a versenyző automatikusan továbbjut.

8-as tábla:

A 8-as táblán a minimális kívánatos kvalifikált versenyzői létszám 6 versenyző. Rendkívüli esetben 5 versenyzővel is lebonyolítható a 8-as tábla kieséses versenye.

8-as tábla 8 versenyző esetén: 1 - 8 2 - 7 3 - 6 4 - 5

8-as tábla 6 versenyző esetén: 1 - 6 2 - 5 3 - 4
--

8-as tábla 7 versenyző esetén: 1 - Bye 2 - 7 3 - 6 4 - 5

4-es tábla:

A 4-es táblán a minimális kívánatos kvalifikált versenyzői létszám 4 versenyző. Rendkívüli esetben 3 versenyzővel is lebonyolítható a 4-es tábla kieséses versenye.

4-es tábla 4 versenyző esetén: 1 - 4 2 - 3
4-es tábla 3 versenyző esetén: 1 - Bye 2 - 3

- d) Sávválasztás a kieséses versenyen:

da) Annak a versenyzőnek van sávválasztási joga, aki az előző futamban jobb eredményt ért el.

db) Az első futamok esetében a kvalifikációs eredmények számítanak a pályaválasztási jogban.

e) **Győztes a kieséses versenyen:**

Az a versenyző minősül győztesnek egy futam során, aki először halad át a célvonalon. A versenyjárműnek saját erejéből, idegen segítség nélkül kell áthaladnia a célvonalon.

Az egyes géposztályok győztese az adott géposztályban a legmagasabb pontszámmal rendelkező versenyző.

Ha több versenyző rendelkezik azonos pontszámmal, győztesnek mindig az adott szezon alatt a legjobb helyezéseket elért versenyző minősül. Ha ezek figyelembe vétele után az állás még mindig azonos, akkor az utolsó forduló eredménye a döntő.

f) **Csapat versenyzés:**

A csapat versenyzés alapkövetelménye, hogy az adott egyesület / sportszervezet a szövetség tagja legyen közvetve, vagy közvetlenül, és a versenyzők rendelkezzenek start licence-el. Egy csapat minimum 3 főből kell álljon. Csapatok között versenyző csere / újítás tilos, ellenkező esetben pontjaik elvesznek. Másik csapatban történő versenyzés csak az átigazolási szabályzatban előírtak alapján lehetséges. Csapattag nevezhet külön egyéniben is.

g) **Csapat versenypontozás:**

A csapatok pontjait, a csapattagok versenyen elért pontjainak összeadásából állapíthatjuk meg. A csapatok versenyenként a legjobb 3 versenyző eredménye alapján kapnak pontot oly módon, hogy a 3 legtöbb egyéni pontot szerző versenyzőjük pontjai adódnak a csapatponthoz. Év végén a csapatok külön díjazásban részesülnek, és kihirdetjük az év csapatát. Ha év végén több csapat rendelkezik azonos pontszámmal, győztesnek az minősül, akinek csapatában a reakció idők átlaga alacsonyabb az utolsó versenyen.

8.10 Kizárások / Büntetések:

a) Az alábbi okok miatt lehet kizárni, illetve büntetésben részesíteni:

- A középvonallal keresztezése, vagy a másik versenyzőnek való ütközés oldalról.
- A versenyjármű ellentétes a szabályokkal.
- Korai rajt (Piros lámpa).
- A középvonallal keresztezése* az ellenfél után.
- A versenypálya berendezéseivel való ütközés, beleértve az időmérő berendezést.

Amennyiben mindkét versenyző azonos hibát követ el, az a versenyző kerül kizárásra, aki a hibát elsőként követte el.

Továbbá:

- Megvesztegetés gyanúja

- Versenyjármű ok nélküli elhagyása a gyorsítási-, illetve fékezőzónájában
 - Kulturálatlan/sportszerűtlen viselkedés
 - A versenytáv indokolatlanul alacsony sebességgel való megtétele
- *A középvonallal keresztezése: ha a versenyjármű kerekének/abroncsának egy része áthaladt a felfestett középvonalon.

b) Büntetések

A Szabályzatban foglaltak megsértése esetén a versenyigazgató és a pályaigazgató a következő büntetéseket rendelheti el:

- ba.) Figyelmeztetés
- bb.) Időbüntetés (legfeljebb 2 másodperc adható az ET-hez)
- bc.) Pénzbüntetés (50.000 Ft-tól 150.000 Ft-ig)
- bd.) Egy adott versenyen való indulás jogának elvesztése
- be.) A versenyből való kizárás
- bf.) A verseny területéről való eltávolítás; különösen közveszélyes viselkedés, etikai szabályok megsértése, vagy a verseny szándékos megzavarása, rendbontása esetén

8.11 Óvások / Panaszok:

a) **A versenyek során** a versenyzőknek jogában áll az ellenfelük által elért eredményt megkérdőjelezni, abban az esetben, ha úgy gondolják, hogy ezt a szabályok megsértésével érte el.

b) **Minden óvást** az IHRA, MGYSZ szabálykönyvében előírt feltételekkel, az MGYSZ által meghatározott óvási díj egyidejű befizetése mellett a Főbíróknak kell benyújtani. Az óvás benyújtható a verseny alatt, illetve a hivatalos eredményhirdetést követően legkésőbb 30 percig. A panaszok benyújthatók egy bizonyos géposztály versenyé előtt vagy a futam előtt is. A motorra vagy a járműre vonatkozó szabályok megsértése miatt benyújtott panaszokat egy a szervezők által kijelölt szervizponton vizsgálják meg. A költségeket az elutasított fél fizeti. A szervezőknek jogában áll további bírságot kiróni a felmerülő költségek megtérítésére.

c) **Óvási díjak** általános óvás esetén: **60.000 Ft**, Technikai óvás esetén (üzemanyag, hengerűrtartalom, stb) : **100.000 Ft**. A szabad szemmel megállapítható, a gép fizikai érintése nélkül értékelhető óvások esetében nincs óvási díj és kaució.

d) **A versenyzőknek** és az általuk felkért személyeknek jogában áll a jármű műszaki átvizsgálása során jelen lenni. A jármű ilyen esetekben a főbíró felügyelete alatt áll, amennyiben a versenyző megtagadja, hogy a járművet a főbíró felügyelete alá vonja, a büntetések pontban foglalt szankciókat lehet vele szemben alkalmazni.

e) **Minden óvás** csak egy adott kifogást tartalmazhat.

Sikeres óvás esetén a versenyző az adott versenyen addig szerzett pontjai törlődnek, az óvási díjat visszakapja. Azokat a benyújtott óvásokat melyek a verseny eredményét nem befolyásolják, a Főbíró elutasíthatja. A befolyásolás tényének megállapítása szintén az ő jogköre. Sikertelen óvás esetén az óvási díj által befizetett óvási díj a szövetség számlájára kerül.

8.11.1 Megbontásos műszaki óvás: A versenyjármű bontását maga után vonó műszaki óvás esetén az óvó fél 60.000 (hatvanezer) Ft kauciót köteles az óvási díjjal egy időben a Főbírónál letétbe helyezni. Az óvás elbírálása után a befizetett kaució összege a győztes felet illeti meg. Ha az óvás jogos, az óvó fél visszakapja a kauciót. Sikertelen óvás esetén a kaució az óvott felet illeti a versenyjárművében a megbontás során esetlegesen keletkező/keletkezett kár fedezése céljából.

8.11.2 Üzemanyag elleni óvás: Üzemanyag ellen benyújtott óvás esetén az óvó fél 100.000 (egyszázezer) Ft kauciót köteles a Főbírónál letétbe helyezni az óvási díjon felül, amely az üzemanyag elemzésének költségfedezetéül szolgál. Amennyiben az óvás megalapozottnak bizonyul, az óvó fél a letétbe helyezett kaució összegét és az óvási díjat teljes egészében visszakapja, és az üzemanyag elemzés költségeit az óvott félnek kell fedeznie. Sikertelen óvás esetén az óvás díja a szövetség számlájára kerül.

8.11.3 Panasz: Az óvó, vagy az óvott fél panasszal élhet a döntéssel szemben. A panaszt a szövetség székhelyére írásban kell megküldeni a Sportbírói Kollégiumnak címezve.

a) A Sportbírói Kollégium a helyszínen készült óvási jegyzőkönyvet megtekinti, mindkét felet, valamint az esetleges tanúkat meghallgatja, majd meghozná döntését. Ha az egyik fél a meghallgatáson nem jelenik meg, az automatikusan a másik fél javára hozott döntéssel jár, az MGYSZ-hez való fellebbezés lehetősége nélkül.

b) A Sportbírói Kollégium döntése ellen az MGYSZ Fegyelmi Bizottságánál lehet fellebbezni. A fellebbezést a Sportbírói Kollégium döntésének meghozatalát követő 3 napon belül, írásban be kell jelenteni. A Fegyelmi Bizottság döntése végleges, további jogorvoslati formára nincs lehetőség.

A versenyszabályzatban vagy egyéb szabályzatokban, előírásokban nem érintett, nem szabályozott tárgykörök, tiltottnak tekintendők.

8.12 A szabályzat:

Ezen szabályzat a Magyar Gyorsulási Szövetség tulajdonát képezi. Műszaki (technikai) kérdéseket érintő vitás ügyekben az IHRA eredeti szabályzatát vesszük figyelembe (nem jogi). A szabályzat szabadon letölthető, sokszorosítható. Felhasználása kizárólag az MGYSZ hozzájárulásával, rendezői szerződés alapján lehetséges.