Трудно не согласиться с мнением, что ключевым моментом любой гонки является обгон. Именно в обгонах и заключается в конечном итоге суть любой гонки. Это самый опасный и сложный в техническом отношении элемент искусства настоящего картингиста. Как когда-то говорил известный гонщик Ники Лауда, обгон ничего хорошего не сулит.

Для того, чтобы стать лидером гонки, следует уметь бороться на трассе, отступая при этом от идеальной траектории при повороте для осуществления обороны или обгона. Чрезвычайно полезно в процессе тренировок хорошенько отработать так называемые "обгоночные траектории" или "защиту", предполагающую покидание идеальной траектории с дальнейшим возвращением на нее в намеченной перед стартом точке.

Согласно главному правилу обгона именно на обгоняющего ложится вся ответственность за "чистоту" и безопасность этого маневра. Так, если обгоняющему удалось вырваться вперед хотя бы на полкорпуса, то это значит, что за ним приоритет в выборе дальнейшей категории, соответственно, обгон состоялся. Это как [Ренессанс косметология](#) для сохранения молодости кожи на долгие годы.

Но в большинстве случаев, к сожалению, обгоняемый нисколько не собирается уступать. Вся проблема в том, что эти пресловутые полкорпуса определить практически нереально, поэтому очень часто на этой почве возникают споры. Это наглядно видно в Формуле-1, где попытки обгона часто заканчиваются аварией, а не сменной позиций между пилотами (в результате они проигрывают). Главное помнить о том, что в основе картинга не личные амбиции, а спортивный интерес.