

- 2022 OTOMOBİL SPORLARI YARIŞMA GENEL KURALLARI
  - 2022 YARIŞMA EK DÜZENLEMELERİ
    - 2022 ULUSAL RALLİ KURALLARI
    - 2022 ULUSAL HISTORIC RALLİ KURALLARI
      - 2022 ULUSAL PİST KURALLARI
      - 2022 ULUSAL OFFROAD KURALLARI
      - 2022 ULUSAL KARTİNG KURALLARI**
      - 2022 ULUSAL TIRMANMA KURALLARI
      - 2022 ULUSAL RALLİKROS KURALLARI
        - 2022 ULUSAL DRIFT KURALLARI
    - 2022 ULUSAL KLASİK OTOMOBİL KURALLARI
      - 2022 TOSFED RALLİ KUPASI KURALLARI
      - 2022 TOSFED BAJA KUPASI KURALLARI
  - 2022 TOSFED MICRO KARTİNG DESTEK KUPASI KURALLARI
  - 2022 TOSFED KARTİNG DAYANIKLILIK KUPASI KURALLARI
    - 2022 TOSFED PİST DAYANIKLILIK KUPASI KURALLARI
      - 2022 MAHALLİ YARIŞMA KURALLARI
      - 2022 MAHALLİ PİST KUPASI KURALLARI
      - 2022 MAHALLİ OTOKROS KURALLARI
      - 2022 MAHALLİ CHALLENGE KURALLARI
      - 2022 MAHALLİ EXTREME KURALLARI
      - 2022 MAHALLİ OTODRAG KURALLARI
  - 2022 SLALOM ve SÜPER SLALOM KURALLARI
    - 2022 GRUP H TEKNİK KURALLARI
    - 2022 OPEN GRUP TEKNİK KURALLARI

## İÇİNDEKİLER

### GENEL PRENSİPLER

1. **GENEL ŞARTLAR**
  - 1.1 UYGULAMA
  - 1.2 SORUMLULUK
  - 1.3 YORUM
  - 1.4 UYGULAMA TARİHİ
  - 1.5 ORGANİZASYON
2. **TANIMLAR**
  - 2.1 KARTİNG YARIŞININ BAŞLANGICI
  - 2.2 BÜLTEN
  - 2.3 HABERLEŞME (DUYURU)
  - 2.4 KARAR
  - 2.5 YARIŞMANIN SONU
  - 2.6 KAPALI PARK
  - 2.7 YASAKLANMIŞ SERVİS
  - 2.8 TEKNİK ALAN

### GÖREVLİLER

3. **GÖREVLİLER VE DELEGELER**
  - 3.1 KOMİSERLER
  - 3.2 TOSFED DELEGELERİ
  - 3.3 YARIŞMACILARLA İLİŞKİLER SORUMLUSU

### YARIŞMA KATEGORİLERİ / KATILABİLİR GO-KARTLAR, YARIŞMACILAR VE TAKIMLAR

4. **TÜRKİYE KARTİNG ŞAMPİYONASINA KATILABİLİR GO-KARTLAR**
  - 4.1 KATILABİLİR GO-KARTLAR
  - 4.2 MİNİ KATEGORİ KURALLARI
  - 4.3 **FORMULA**-JUNIOR KATEGORİ KURALLARI
  - 4.4 **FORMULA**-SENIOR KATEGORİ KURALLARI
  - 4.5 **FORMULA** MASTER KATEGORİ KURALLARI
  - 4.6 KATILABİLİR YARIŞMACI VE SÜRÜCÜLER
  - 4.7 KATILABİLİR TAKIMLAR

### PUANTAJ VE KLASMAN

5. **PUANTAJ VE KLASMAN**
  - 5.1 YARIŞMA AYAKLARI İÇİN KLASMAN
  - 5.2 GÜN SONU KLASMANI
  - 5.3 TÜRKİYE KARTİNG ŞAMPİYONASINA PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI

### YARIŞMA PROGRAMI

6. **YARIŞMA PROGRAMI**
  - 6.1 ORGANİZASYON İLE İLGİLİ KURALLAR
  - 6.2 GENEL KURALLAR
  - 6.3 RESMİ PROGRAM VE SPORTİF PROGRAMA UYULMASI

### STANDART DOKÜMANLAR VE TOSFED VİZESİ

7. **STANDART TOSFED DOKÜMANLARI**
  - 7.1 GENEL
  - 7.2 TOSFED ONAYININ (VİZESİNİN) VERİLMESİ

### SİGORTA

8. **SİGORTA POLİÇESİ**

- 8.1 SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI
- 8.2 ÜÇÜNCÜ ŞAHİSLARA KARŞI SİGORTA
- 8.3 KAPSAM DIŞINDA KALAN DURUMLAR

## **GO-KARTLARIN TANIMLANMASI**

- 9. **YARIŞMA NUMARALARI VE REKLAMLAR**
  - 9.1 GENEL
  - 9.2 REKLAM SINIRLAMALARI

## **SÜRÜŞ KURALLARI**

- 10. **DAVRANIŞ**

## **KAYITLAR VE İDARİ KONTROLLER**

- 11. **KAYIT PROSEDÜRÜ**
  - 11.1 GENEL
  - 11.2 KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)
  - 11.3 ASN İZİNLERİ
  - 11.4 YARIŞMACININ VE EKİP ÜYELERİNİN SORUMLULUKLARI
- 12. **KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ**
- 13. **KAYIT ÜCRETLERİ**
  - 13.1 KAYIT FORMUNUN KABULÜ
  - 13.2 KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ
  - 13.3 KAYIT ÜCRETLERİNİN KISMİ İADESİ
- 14. **İDARİ KONTROL**
  - 14.1 DOKÜMANTASYON
  - 14.2 İDARİ KONTROL

## **TEKNİK KONTROL**

- 15. **TEKNİK KONTROL**
  - 15.1 GENEL
  - 15.2 GÜVENLİK TEDBİRLERİ
  - 15.3 EKİPLERİN SORUMLULUĞU
  - 15.4 HOMOLOGASYON FORMU

## **KONTROLLER**

- 16. **KONTROLLER-GENEL GEREKSİNİMLER**
  - 16.1 KONTROL TABELALARI
  - 16.2 BAYRAKLAR - TABELALAR
  - 16.3 START İŞIKLARI
  - 16.4 BRİFİNGLER
  - 16.5 PİT ALANI VE TAMİRAT
  - 16.6 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI
  - 16.7 ORGANİZATÖR TARAFINDAN ALINACAK EMNİYET TEDBİRLERİ VE PİST KRİTERLERİ

## **YARIŞMA KURALLARI VE YARIŞMANIN AKIŞI**

- 17. **ANTRENMAN VE SIRALA TURLARI**
  - 17.1 SERBEST ANTRENMANLAR
  - 17.2 SIRALAMA TURLARI
  - 17.3 START VE YARIŞTA GEÇERLİ OLAN KURALLARI
  - 17.4 ANTRENMAN SEANSLARININ DURDURULMASI
  - 17.5 TAMAMLANAMAYAN YARIŞLAR
  - 17.6 FİNİŞ KAPALI PARK VE SON TEKNİK KONTROL

**KAPALI PARK**

18. **KAPALI PARK KURALLARI**
- 18.1 UYGULAMA
- 18.2 KAPALI PARKA GİREBİLEN PERSONEL
- 18.3 KART ÖRTÜLERİ
- 18.4 TEKNİK KONTROLLER

**YAKIT**

19. **YAKIT**

**LASTİKLER VE TEKERLEKLER**

20. **HER TÜRLÜ ARAÇ VE TÜM YARIŞMACILAR İÇİN LASTİK KURALLAR**

**CEZALAR**

21. **CEZALAR**
- 21.1 OLAY
- 21.2 ÖZEL DURUMLAR
- 21.3 GÖREVLİLERİN TEMASLARI VE OLAYLARI DEĞERLENDİRMESİ
- 21.4 PARA CEZALARI

**DERECELENDİRME VE DERECELER**

22. **DERECELENDİRME**
- 22.1 DERECE ALINMASI
23. **NETİCELER**
- 23.1 NETİCELERİN HESAPLANMASI
- 23.2 NETİCELERİN YAYIMLANMASI

**İTİRAZLAR VE TEMYİZ**

24. **İTİRAZLAR & TEMYİZ**
- 24.1 BİR İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI
- 24.2 İTİRAZ ÜCRETİ
- 24.3 DEPOZİTO
- 24.4 MASRAFLAR
- 24.5 TEMYİZ

**ÖDÜL TÖRENİ VE PODYUM**

25. **ÖDÜL TÖRENLERİ**
- 25.1 PODYUM SERAMONİSİ
- 25.2 ÖDÜL TÖRENİ VE ÖDÜLLER
26. **CEZA TABLOSU**

**EK-1 ROTAX MAX KULLANAN KATEGORİLER İÇİN TEKNİK BİLGİLER**

## GENEL PRENSİPLER

### 1. GENEL ŞARTLAR

İşbu Ulusal Karting Kurallarında ilan edildiği şekliyle, 2022 Türkiye Karting Şampiyonası'na dâhil yarışmalardan aldığı puanlarla, kategorilerinde sezon sonunda en yüksek puana sahip olan sürücüler;

- Türkiye Karting Mini Kategori Şampiyonu
- Türkiye Karting Formula Junior Kategori Şampiyonu
- Türkiye Karting Formula Senior Kategori Şampiyonu
- Türkiye Karting Formula Master Kategori Şampiyonu ilan edilirler.

İşbu Ulusal Karting Kurallarında ilan edildiği şekliyle, Türkiye Karting Şampiyonasına dâhil yarışmalardan aldığı puanlarla, kategorilerinde sezon sonunda en yüksek puana sahip olan kadın sürücüler;

- Türkiye Karting Mini Kategori Genç Kadın Birincisi
- Türkiye Karting Formula Junior Kategori Kadın Birincisi
- Türkiye Karting Formula Senior Kategori Kadın Birincisi
- Türkiye Karting Formula Master Kategori Kadın Birincisi ilan edilirler.

#### 1.1 UYGULAMA

TOSFED, Türkiye'de ulusal Karting yarışlarının yapılmasına (Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları Madde 2 gereği) Ulusal Karting Kuralları ve bu kurallara ek olarak çıkarılacak bültenler ile izin verir.

Bu kurallarda değişiklik ve istisnai uygulamalara sadece TOSFED izin verebilir.

**1.1.1** İşbu kurallarla ilgili herhangi bir ihlal, FIA Uluslararası Spor Kodunun 12.2 ve 12.3 maddelerindeki cezaları verebilecek olan komiserlere rapor edilir.

**1.1.2** Bu kurallarda yer almayan durumlar, (FIA Uluslararası Spor Kodu Madde 11.9'a göre) karar alma yetkileri bulunan komiserler kurulu tarafından değerlendirilir ve karara bağlanır.

Bu kurallarda takdirin tamamen Yarışma Komiserler Kuruluna bırakıldığı olaylar ile sportmenlik dışı hareketler ve yarış güvenliğini tehlikeye sokan eylemleri Yarışma Komiserler Kurulu karara bağlayacaktır. Yarışma Komiserler Kurulu ceza verilmesini gerekli gördüğü hallerde, bu durumlar için FIA Uluslararası Spor Kodu Madde 1.9 uyarınca, bu kurallarda ayrıca belirtilmesine ihtiyaç duyulmadan aşağıdaki cezaları da uygulayabilir:

- Kinama
- Para Cezası
- Kamu yararına çalışma yükümlülüğü ile cezalandırma
- Sıralama turu zamanlarının silinmesi
- Grid pozisyonunun düşürülmesi
- Sürücüye pit yolundan start alma yükümlülüğü getirilmesi
- Zaman cezası
- Yarış klasmanındaki yerinin düşürülmesi
- İhraç (DSQ)

FIA Uluslararası Spor Kodu'nun tanıdığı yetkiler çerçevesinde Yarışma Komiserler Kurulu, ilgili cezaların hemen uygulanmasına, ileri bir tarihte uygulanmasına veya ertelenmesine karar verebilirler.

**1.1.3** Yarışma direktörü, karting yarışı öncesinde ve işleyişi esnasında bu kuralları ve yarışma ek kurallarının uygulanmasından sorumludur. Direktör, yarış esnasında meydana gelen ve bu kuralları veya karting ek kurallarının uygulanmasını gerekli kılan durumları komiserlere bildirmelidir.

**1.1.4** Bu kurallarda açıkça izin verilmemiş olan her şey yasaktır.

**1.1.5** Ulusal Karting Kuralları organizatör kulüpler tarafından aynen uygulanacaktır.

**1.1.6** Yarışmanın akışı ile ilgili (örneğin parkur ve program gibi) değişiklikler, komiserler kurulunun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenler ile ilan edilir.

Bültenler Madde 2.2'de de belirtildiği üzere tarih, saat ve sayı içereceklerdir. Bültenlerin tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur.

#### 1.2 SORUMLULUK

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ile yarışa resmi izinleri veren makamlar, yarışma düzenleyen organizatör kulüpler; TOSFED Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları, bağlı ulusal branş yarışma kuralları ve TOSFED kurallar kitabında yer alan diğer kurallar çerçevesinde organize edilen ve güvenlik tedbirinin alınmış olması koşulu ile yarışmalardan önce, yarışmalar sırasında ve yarışmalardan sonra meydana gelebilecek herhangi bir kaza halinde, gerek yarışmacılar, görevliler gerekse seyirciler yönünden, ölüm, yaralanma, zarar veya sakatlıklardan dolayı maddi ve manevi açıdan hiç bir şekilde sorumlu tutulamazlar.

Otomobil Sporları yarışmalarına katılan gerçek veya tüzel kişiler, sportif belge aldıkları andan itibaren yarışmalara kayıt yaptırmakla, bu ve diğer maddelerin hükümlerini, TOSFED Disiplin Talimatı ve doping kurallarını kabul etmiş sayılırlar.

### 1.3 YORUM

Bu kuralların yorumlanmasıyla ilgili bir anlaşmazlık yaşanması halinde, karar verme yetkisi TOSFED'e aittir.

### 1.4 UYGULAMA TARİHİ

İşbu Kurallar TOSFED Yönetim Kurulu tarafından onaylanmış olup, 01 Ocak-31 Aralık 2022 tarihleri arasında geçerlidir.

### 1.5 ORGANİZASYON

**1.5.1** TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip organizatörler, asgari müddetlere uymak ve düzenleyecekleri yarışmaların yarışma ek kurallarını TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun ve onaylı olarak yayınlamak zorundadırlar.

#### (Bakınız Yarışma Genel Kuralları Bölüm 6 Asgari Müddetler)

**1.5.2** Organizatör, TOSFED onayı (vizesi) için başvurusu esnasında; pisti, yarışma programını ve pist güvenliğini krokiğini de onaylatacaktır. Ulusal şampiyona yarışlarında, pistin TOSFED'in atayacağı TOSFED Şampiyona Direktörü tarafından onaylanması şartı aranacaktır.

**1.5.3** Organizatör tarafından yayınlanacak yarışma ek kuralları, sadece yarışma ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır. Yarışmacılar yarışma kuralları için sırasıyla Yarışma Ek Kurallarına, Yarışma Genel Kurallarına, Yarışma Ek Düzenlemelerine, Ulusal Karting Kurallarına, CIK - FIA Genel Kurallarına ve FIA Uluslararası Spor Yasası ilgili maddelerine başvuracaklardır.

## 2. TANIMLAR

### 2.1 KARTİNG YARIŞININ BAŞLANGICI

Karting yarışının başlangıcı idari kontrollerin yapılması veya antrenman seansları ile (hangisi daha önce ise onunla) başlar. Kompetisyon yani mücadelenin başlangıcı ise sıralama turlarının işlenmesiyle başlar.

### 2.2 BÜLTEN

Ek kuralların bir parçası olan ve onları değiştiren, açıklayan veya tamamlayan tarih, saat ve sayı içeren resmî belge.

### 2.3 HABERLEŞME (DUYURU)

Yarışma direktörü ya da komiserler tarafından bilgilendirme amacıyla yayımlanan ve resmi ilan yerlerine asılacak yazılı belge.

### 2.4 KARAR

Bir soruşturma, dinleme ya da araştırmanın ardından elde edilen bulguları içeren ve yarışma direktörü ya da komiserler tarafından yayımlanan resmî belge.

### 2.5 YARIŞMANIN SONU

Yarışma, işbu kurallar Madde 23.2.4'te bahse konu edilen resmi klasmanın ilan edilmesiyle son bulur.

### 2.6 KAPALI PARK

Bu kurallarda veya yarışma ek kurallarında özel olarak izin verilmiş durumlar dışında Go-kartlara herhangi bir müdahalenin, kontrolün, ayarın veya tamirin yasak olduğu ve sadece yetkili görevlilerin içeri girebildiği alan.

### 2.7 YASAKLANMIŞ SERVİS

İzin verilen noktalar dışında (servis ve pit alanında belirlenen bölge hariç) yarışmacının kartına herhangi bir malzeme, yedek parça, el aleti veya ekipmanı alması ya da bir personelin yardımı yasaklanmıştır.

### 2.8 TEKNİK ALAN

Teknik kontrol görevlilerinin teknik kontrollerini yapabileceği, ayrılmış alan.

## GÖREVLİLER

### 3. GÖREVLİLER VE DELEGELER

#### 3.1 KOMİSERLER

Bir Türkiye Karting Şampiyonası, komiserler kurulu her zaman üç üyeden oluşacaktır. Bu üyelere ikisi (komiserler kurulu başkanı dâhil), TOSFED tarafından atanır. Diğer üye ise organizatör kulüp tarafından TOSFED'in onayı ile görevlendirilir.

Yarışma direktörü ve komiserler arasında sürekli ve uygun bir haberleşme olmalıdır. Yarışma boyunca komiserlerden en az bir tanesi, yarışma merkezi yakınında bulunmalıdır.

### 3.2 TOSFED DELEGELERİ

TOSFED, (her biri kendi görevi dâhilindeki raporları hazırlayacak olan) aşağıdaki delegeleri atar:

#### 3.2.1 TOSFED Teknik Delegesi

TOSFED Teknik Delegesi, tüm teknik konularla ilgili olarak, yarışma direktörü ve teknik kontrol şefi ile temas halinde olacaktır.

#### 3.2.2 TOSFED Gözlemcisi

TOSFED Gözlemcisi, her açılan Türkiye Karting Şampiyonanın her ayağını denetleyecek ve TOSFED gözlemci raporunu hazırlayacaktır.

### 3.3 YARIŞMACILARLA İLİŞKİLER SORUMLUSU

Yarışmacılarla ilişkiler sorumlusunun temel görevi yarışmacılara/ekiplere kurallar ve yarışmanın işleyişiyle ilgili olarak bilgi vermek ve açıklama getirmektir. Türkiye Karting Şampiyonası yarışında en az bir tane Yarışmacılarla İlişkiler Sorumlusunun görev yapması mecburidir.

Bu görevli yarışmacılar/ekipler tarafından kolayca tanınabilmeli ve yarışmacılarla ilişkiler programında belirtilen zamanlarda belirtilen yerlerde hazır bulunmalıdır.

Yarışmacılarla ilişkiler sorumlusunun fotoğrafı ve irtibat bilgileri yarışma ek kurallarında veya yarışmadan hemen önce yayınlanacak bülten veya duyuruda bulunmalıdır.

## YARIŞMA KATEGORİLERİ / KATILABİLİR GO-KARTLAR VE YARIŞMACILAR

### 4. TÜRKİYE KARTİNG ŞAMPİYONASINA KATILABİLİR GO-KARTLAR

#### 4.1 KATILABİLİR GO-KARTLAR

Türkiye Karting Şampiyonası; Mini, **Formula** Junior, **Formula** Senior ve **Formula** Master olmak üzere 4 (dört) kategoriden oluşur.

**Formula** Senior ve **Formula** Master kategorileri birlikte start alırlar. Bu kategorilerde toplam kayıtlı sporcu sayısının 24'ün üzerine çıkması halinde ise, kategorilere ayrı ayrı start verilir. **Yarışmanın koşulacağı pistin karakteristiği vb. nedenlerle gerekli görülmesi halinde, TOSFED Sportif Direktörlüğü onayıyla sporcu sayısı 24'e ulaşmasa da kategorilerin ayrı koşulması kararlaştırılabilir. Ayrı koşulduğu durumlarda Master kategori yarışları için tur sayısı aynı hafta sonunda koşulan Junior yarışlarına eşit olacaktır. Birlikte koşulması halinde Senior kategori ile aynı tur sayısı olarak koşulmaya devam edilecektir.**

#### 4.1.1 Tüm Kategoriler için Geçerli Genel Kurallar

##### a) Ağırlıklar

Kategoriler için belirtilen ağırlıklar asgaridir, toleransı yoktur. Kilo tamamlamak için kullanılacak ağırlıklar katı bloklar olacak, her biri şase ve/veya koltuğa çapı en az 6 mm. olan 2 adet civata ile ve alet kullanmadan sökülemez şekilde monte edilecektir.

Kategori	Mini	Junior	Senior	Master
Min. Ağırlık	120 kg.	147 kg.	165 kg.	170 kg.

**\*Kategoriler için minimum ağırlık değerleri TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından 2022 sezonu içerisinde yeniden değerlendirilerek, gerekli görülmesi halinde 2023 sezonunda güncelleme yapılabilecektir.**

##### b) Yakıt

Kullanılacak yakıt, benzin istasyonlarında ticari olarak satılan pompa benzindir. Yakıt içerisinde herhangi bir katkı ürünü, oktan yükseltici v.b. kimyasallar, farklı bir türde yakıt tipi karıştırmak ve kullanmak yasaktır. Tespiti halinde kullanılan yarışmacı sadece ilgili yarıştan değil, söz konusu ayaktan ihraç edilir.

##### c) Telsiz Haberleşme

Yarışma sırasında sürücü ile her türlü telsiz haberleşmesi yasaktır.

##### d) Veri Alışverişi

Yarışma sırasında kart ile her türlü telsiz veri alışverişi yasaktır.

##### e) Yarışma öncesi ve yarışma esnasında herhangi bir tip tastik ısıtıcı kullanılamaz

f) Devir sayaçları ısı göstergeleri ve kronometreler, mini kameralar, güvenliği tehdit etmedikleri ve aracın herhangi bir ünitesine tesir etmedikleri müddetçe kullanılabilirler.

##### g) Şasi

Genel prensip olarak, Mini kategoride CSAI, FIK, DMSB gibi kurumlarca tanımlanmış ve kabul edilmiş şasiler; diğer kategorilerde geçmiş yıllarda CIK-FIA'nın homologe edilmiş şasiler listesinde yer alan şasiler ile bilinen şasi üreticilerince ulusal şampiyonalar ve özel kupa organizasyonları için üretilmiş ve

bu sınıflar için onaylı teknik dokümanı bulunan şasiler Türkiye Karting Şampiyonasında kullanılabilirler.

**2021 sezonu itibari ile Ulusal Şampiyona yarışlarında kullanılacak olan** Mini Kategori şasilerinde sadece 900-950 mm aks aralığı olan ve 30'luk aks ile donanımlı şasiler kullanılacaktır.

Tüm kategorilerde kullanılan şasilerin, tampon setleri ve tampon bağlantı demirlerine sahip olmaları gereklidir.

- Şasi homologasyon veya teknik tanımlama formunda belirtilen, resim, çizim ve ölçülerle uyumlu olmalıdır.
- Şasi tasarımı üzerinde değişiklik ve modifikasyon yapılamaz.
- Şasiye dışarıdan dengeleme veya mukavemet maksatlı herhangi bir ilave yapılamaz.
- Koltuk şaseye dört noktadan bağlanmalıdır. Eski tip kelepçeli koltuk bağlantıları yeni tip şasilerde kullanılamaz.
- Şasi et kalınlığı homologasyon ve teknik tanımlama formunda belirtilen şasi boruları, manyetik malzemeden yapılmalıdır.
- Aşağıda görülen mini kategori arka tamponlarının kullanımı CIK güvenlik talimatları uyarınca, yasaktır.



Kullanılabilecek Arka Tampon Tipleri

- Aşağıda görülen güncel tek parçalı plastik tampon sistemlerinin kullanımı uygundur.



- Aşağıda görülen güncel üç (3) parçalı ayarlanabilir plastik tampon setlerinin kullanımı uygundur.



Yukarıda bahsi geçen ve resimleri bulunan tampon sistemleri dışında, şase üreticisi firmalar tarafından üretilmiş ve arka lastik açıklığının en az %75 ini kapatan metal tampon sistemleri ve CIK, DMSB, ACI-CSAI onaylı olup sezon içerisinde çıkan yeni modeller ile birlikte kullanıma sunulan arka tampon sistemlerinin kullanımı serbesttir.

Bahsi geçen tampon sistemleri dışında kalan hiçbir uygulama, Ulusal Şampiyona yarışlarının mini kategorisinde kullanılamaz.

#### h) Frenler

▲ **Mini kategoride frenler mekanik veya hidrolik olarak çalışabilir; ancak sadece arka tekerlekler üzerinde etkili olmalıdır.**

- **Diğer (Junior, Senior, Master) Tüm** kategorilerde frenler hidrolik sistemli olmalıdır.
- Fren pedalı ve fren merkezi arasında çalışan çubuk dışında fonksiyonu aynı olan ek bir güvenlik teli sisteme takılı olmalıdır.



Tüm kategorilerde ön tekerleklere komuta eden fren sistemlerinin kullanımı yasaktır.

## 4.2 MİNİ KATEGORİ KURALLARI

### 4.2.1 Genel Şartlar

- Yaş Sınırı: 7 (yedi) ile 12 (on iki) yaş arasındadır. (01.01.2010 - 31.12.2015 tarihleri arasında doğmuş sürücüler 12. yaş gününün gerçekleştiği sezonun sonuna kadar mini kategoride yarışabilir.)
- Mini adı verilecek bu kategoride "Genel Yarışma Kuralları ve Puantaj Sistemi" geçerli olacak olup, sezon sonunda bu kategorinin İncisi "Türkiye Mini Kategori Şampiyonu" ilan edilecektir.

### 4.2.2 Motor Kuralları

- Mini Kategori, **Türkiye Karting Şampiyonası'nda 2010-2014 ve 2015-2021 tarihleri arası geçerli ACI ve CSAI homologasyonuna sahip 60cc hava soğutmalı motorlar ile** Rotax marka Mini Max tipi yeni **2021 ve 2022** teknik tanımlamalı ve total kit olarak satılan motorları kullanılabilir. Yeni CIK homologasyonuna sahip hiçbir motor ve bunlara ait özel parçalar, Türkiye Şampiyonası yarışlarında kullanılamaz. Rotax Mini Max paketi kesinlikle **2022** teknik regülasyonunda belirtilen konfigürasyonda kullanılacaktır. Radyatör tipi ve eksoz teknik şartnamede belirtildiği tip ve ölçülerde olmak zorundadır. Giriş ve çıkış portlarında kullanılan restriktör, boğaz gibi parçalarda herhangi bir işlem yapılamaz. Elektronik kontrol ünitesi (CDI) Mini Max için üretilen model olmalıdır. Diğer kategoriler için belirlenmiş serbestlikler: Buji marka ve modeli, akü, ön ve arka dişli seçimi, benzin filtresi seçimi bu kategori için de geçerlidir. Teknik şartnameden farklı olarak, EVO1 model tesisat sisteminin de kullanımı serbesttir. Eski tip (QS) karbüratörler kullanılamazlar. Bu maddelerde ve teknik şartnamede belirtilmiş hususların her türlü ihlali ihraç ile sonuçlanır.

### 60 cc Motor Kural ve Kısıtlamaları (b- o Bentleri Arası)

- Her bir motor tipi sadece kendi homologasyonunda belirtilen çevre birimler ve ek parçalar ile kullanılabilir. Aynı markaya ait olsa bile farklı yıllar için homologe edilmiş, karbüratör, ateşleme, elektrik tesisatı, hava filtresi gibi birimler sadece ait oldukları (homologe edildikleri) motorlar ile kullanılabilirler.

Limitörlü sistem (yeşil kontrol kutulu) motorlarda, limitörsüz sistemli motorlara ait ateşleme sistemi bobin vb. parçaların kullanımı yasaktır.

Tüm motorlar, doğal hava akışı ve piston-port besleme özellikli olmalıdır.

- Homologe motor parçaları ve aksamı her şart ve durumda; resim, çizim fotoğraf ve/veya fiziksel ölçüleriyle homologasyon fişinde belirtilen teknik tanımlamalar ile uyumlu olmalıdır.
- Motor parçaları üreticinin örnektediği resim ve şekillerle uyumlu olmalıdır. Üretici logosunun olması gereken parçalar homologasyon formlarında belirtilmiştir. Farklı üreticiler tarafından üretilen piston v.b. parçalar üreticinin sağladığı kontrol aparatları ile ölçülür.
- Motorun emme ve egzoz açıkları CIK-FIA teknik dokümanlarında, port ölçümleri için ölçüleri belirlenmiş nitelikteki ekipman vasıtası ile ölçülür.
- Buji: Marka serbesttir. Diş boyu; 19,5 mm. Vida ölçüsü; M14 x 1,25 buji sıklığı durumdayken, buji gövdesi yanma odası içine sarkmamalıdır.

Örnek olarak aşağıdaki grafiklere bakılabilir. Kullanılan bujiler ile ilgili teknik kısıtlamalar için güncel CIK-FIA teknik reglamanları esas alınır.



- Yanma Odası Hacmi: Her döneme ait motorun, kendi homologasyon fişinde belirlenmiş yöntem ve ölçü değerlerine göre, yanma odası ölçümü yapılır. Ölçümlerde dijital bütret kullanılması zorunludur.
- Yanma Odasının Biçimi: Küresel olup, üretici tarafından verilen aparat ile uyumluluğu tespit edilebilmelidir.
- Soğutma: Doğal akışlı hava soğutmalı.

j) ~~Hava Filtresi: Standart Homologasyon fişinde belirtildiği şekilde olmalıdır.~~

k) ~~Karbüratör:~~

▲ ~~Şamandıralı, 18,00 mm. venturi çaplı Dellorto PHBG 18 BS dir.~~

▲ ~~Karbüratör her zaman homologasyon fişinde belirtilen orijinal biçimiyle kalmalıdır. Karbüratör üstünde parlatma, malzeme kaldırma, taşlama vs. gibi işlemler yasaklanmıştır. Bu tür işlemlerin tespiti edilmesi durumunda ilgili sürücü o yarıştan diskalifiye edilir.~~

▲ ~~Karbüratör arka yüzü ile silindirin eksenine arasındaki mesafe homologasyon formunda verilen minimum değerden az olmamalıdır.~~

▲ ~~Karbüratör motor üreticisi tarafından sağlanan ölçü probu ile kontrol edilmelidir.~~

l) ~~Ateşleme: Her motora ait ateşleme sisteminin kendi homologasyon numarası, motor homologasyon fişinde belirtilmiştir. Bu numaraya ait teknik detaylar ve orijinal parçalar dışında herhangi bir parçanın ateşleme sisteminde kullanılması, parça eklenmesi veya çıkartılması yasaktır.~~

m) ~~Çalıştırma Ünitesi:~~

▲ ~~TAG elektrikli çalıştırma ünitesi, bu iş için konulan aküden beslenir.~~

▲ ~~Marş volanı debriyaj yan yüzüne bağlanmalı manyetik malzemeden veya orijinal alüminyum olmalıdır. Motor donanımında her zaman fonksiyonel olan bir stop düğmesi olmalıdır.~~

▲ ~~Start düğmesi ve akü arasında kablunun kendisi dışında herhangi bir ilave elektronik parça (kapasitör vb.) koyulması yasaklanmıştır.~~

▲ ~~Akü şaseye güvenli bir şekilde sabitlenmelidir.~~

n) ~~Motor Dişli Oranı:~~

Ön: ~~Z11~~

Arka: ~~Serbest~~

o) ~~Akü tipi, buji markası, arka dişli, benzin filtresi teknik detay olarak değerlendirilmezler.~~

p) ~~Eklil referans listesi ile uyumlu olmayan buji kullanımı yasaktır. İhlali halinde ihraç cezası ile neticelenir.~~

[https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-01/Web\\_RT\\_Appendix%207.pdf](https://www.fiakarting.com/sites/default/files/2020-01/Web_RT_Appendix%207.pdf)

#### 4.2.3 Diğer Teknik Tanımlar

a) ~~Debriyaj: 60 cc deki her bir motor kendi homologasyonunda belirtilen debriyaj sistemini kullanabilir.~~

~~Tüm 60 cc motorlar için debriyaj ilk tetikleme üst sınırı max. 4000 devir/dk, tam kavrama üst sınırı max. 5000 devir/dk'dır (bkz. ACI – CSAI teknik kurallar 2021). Ölçüm düz zemin üzerinde pilotsuz olarak yapılır. Rotax Mini max motorları için debriyaj kavrama limiti 4000 devir/dk'dır. Ölçüm düz zemin üzerinde pilotsuz olarak yapılır.~~

b) ~~Susturucu: Tek tip ve homologasyon fişinde belirtilen ölçülerde olmalıdır.~~

c) ~~Yakıt Deposu: Minimum, 3 litre kapasiteli olmalı ve şasiye sabitlenmelidir.~~

~~d) Arka lastiklere teması önleyecek şekilde üretilmiş metal ve/veya plastik arka tamponlar kullanılabilir. Plastik arka tamponlar üreticisine bağlı olarak, tek parça veya birden çok parçadan oluşturulabilir.~~

e) ~~Ön ve Yan Korumayı Aksam~~

~~Ön ve yan koruyucu tamponlar güncel güvenlik tedbirleri kriterleri ile uyumlu olmalıdır. Bağlantı noktaları kırık tampon ve taşıyıcı aksamlar kullanılamaz~~

f) ~~Lastikler~~

Ebatlar : Ön 4,00 x 10,00 – 5

: Arka 5,00 x 11,00 – 5

Slick (Kuru Zemin) : Üretici VEGA SRL Tip: CIK M1

Islak Zemin : Üretici VEGA SRL Tip: WE ve WM1

~~Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde, TOSFED Sportif Direktörlüğü kararı ile lastik markası değişebilir.~~

Jantlar : Alüminyum, Titanyum, Magnezyum ve alaşımlarından yapılmış olabilir.

g) ~~Tekerlek Genişliği:~~

Ön : Max. 120 mm. (122 mm. aparatla ölçülür)

Arka : Max. 150 mm. (152 mm. aparatla ölçülür)

h) Minimum Ağırlık: **60 cc. motor ile yarışanlar için, kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dâhil asgari 110,0 kg, Rotax Mini-Max paketi ile yarışanlar için,** kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil 120 kg.'dır.

i) Arka genişlik maksimum 120 cm olmalıdır.

### 4.3 FORMULA-JUNIOR KATEGORİ KURALLARI:

#### 4.3.1 Özel Şartlar

a) Yaş Sınırı: Bu kategoride 12-15 yaş arası (01.01.2007 – 31.12.2010 tarihleri arasında doğmuş olan) sürücüler yarışabilirler.

b) Mini kategoride yarışmış olan ancak boy, kilo vb. fiziki zorunluluklardan dolayı **Formula** Junior kategoriyeye geçmek isteyen sporcular, TOSFED Sportif Direktörlüğü onayı ile yaş sınırlaması olmaksızın bu kategoriyeye geçebilirler. Sürücüler yarış hafta sonlarında, yalnızca tek bir kategoriyeye kaydolabilirler. Mini kategoriyeye dönmek istemeleri durumunda, söz konusu işlem TOSFED Sportif Direktörlüğü onayına tabidir. Şampiyonanın son iki yarışında yapılacak olan kategori değişikliği talepleri dikkate alınmaz.

#### 4.3.2 Motor Kuralları

a) **Formula**-Junior kategorisinde yeni sezondan itibaren geçerli olmak üzere Rotax 125 Junior-Max motorları kullanılacaktır. Adı geçen motorun 2014 yılından **2022'**ye kadar olan tüm versiyonları kendi teknik şartnamelerinde belirlenen kriter ve kurallar dahilinde şampiyonada kullanılabilirler. Evo1 ve Evo2 versiyon modeller öncesi kullanılan eski (analog) sistem motorlar ister oldukları gibi ister Evo1 v e ya Evo2 ye upgrade edilmiş halleri ile yarışabilirler. Motor üzerindeki silindir, krank, krank kutusu, üst kapak vb. parçalarda yeni veya eski ayrımı yapılmaksızın kullanım serbestisi tanınmıştır. Ancak her bir parçanın original ve üreticisi tarafından üretilmiş olması, teknik regülasyonda verilen ölçümler dahilinde olması ve üzerinde herhangi bir frezeleme, yontma, kaldırma, ekleme, parlatma vb. İşlemin yapılmamış olması gerekmektedir. Birbiri ile çalışma uyumu göstermeyen parçalar üzerinde uyumlandırmak adına işlem yapılması yasaktır.

Bahsi geçen ihlallerin tespiti ark niyetli ve sportmenlik dışı davranış olarak kabul edilir ve ilgili hafta sonundan ihraç ile sonuçlanır. Ek olarak, böyle bir ihlal yarışma komiserler kurulunca TOSFED Sportif Direktörlüğü'ne de raporlanır. Yarışma komiserler kurulunun verdiği cezaya ek olarak, gerekli görülmesi halinde TOSFED tarafından para cezasından başlayan, sezondan ihraç ve sportif belge iptaline kadar varan cezalar uygulanabilir.

b) Motorun teknik şartnamesinde belirtilen kısıtlama ve kurallardan serbest bırakılan maddeler bu kitapta belirtilmiştir. Bunlar dışında olan müdahaleler ihraç sebebi olarak değerlendirilir.

c) Rotax 125 Junior Max motoru hangi versiyon olursa olsun, kutudan çıktığı gibi, prensibi ile kullanılan bir motordur. Orijinal yapı üzerinde hiçbir metal işleme yapılamaz. Orijinal üretici parçaları dışında bir parça ve aksam kullanılamaz. Kullanılan parçaların orijinallik kriterleri ve tanımlama şekilleri, motorun teknik şartnamesinde açıkça belirtilmiştir. Şeklen benzerlik gösterse de üreticinin belirttiği numara, kod vb. işaretleri taşımayan parçalar "uygun olmayan parça" olarak değerlendirilir. Teknik şartnameye uygunsuzluk ilgili yarışlardan ihraç ile neticelenir. Karbüratör tamamen orijinal haliyle kalacak olup, iç duzenekte ayar serbestisi olan hususlar, motorun teknik şartnamesinde yazdığı şekilde olmalıdır. Eski ve yeni (Evo) sistemlerin karbüratörleri motor tipinden bağımsız olarak fakat kendi karbüratör modeli kurallarına bağlı kalmak kaydı ile kullanılabilir.

d) **Formula**-Junior kategorisinde kullanılan Rotax 125 Junior-Max motoru için, motor üreticisi tarafından belirlenen üst boşluk (squish) ölçüsü minimum 1.20 mm'dir. Ölçüm 2 mm'lik lehim teli ile yapılır.

e) Benzin filtresi, buji, akü gibi aksamların istenilen marka ve tipte kullanılması serbesttir. Teknik şartnamede belirtilen hususlar göz önüne alınmaz.

f) Ön ve arka dişli seçimi, zincir model ve boyu serbesttir.

g) Burada bahsi geçmeyen her türlü teknik konu için motor teknik şartnamesi esas alınır.

#### 4.3.3 Diğer Teknik Tanımlamalar:

a) Lastikler:

Arka lastik genişlik ölçüsü 7,1 inç olacaktır. Arka jant 215 mm ölçüsündedir.

Slick (kuru zemin) Üretici: VEGA SRL Tip: Option XH3 2021-2022 homologe

Islak zemin Üretici: VEGA SRL Tip: W5 ve W6

Her türlü yarışma lastik temini yarışmacıların sorumluluğu altındadır.

Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde TOSFED Sportif Direktörlüğü kararı ile lastik markası değişebilir.

Minimum Ağırlık: Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dâhil asgari 147 kg dir.

b) Arka aks çap ölçüsü 50 mm dir.

c) İzin verilen maksimum arka iç açıklığı 140 cm dir.

d) Teknik kısıtlamaya tabi olmayan hususlar:

- Akü, Arka Dişli Seçimi, Benzin Filtresi, Zincir, Buji,
- Her markada, motor üreticisinin belirlediği buji ve benzin filtresinin kullanılması tavsiye edilir
  - e) Ön dişli seçimi, motor üreticisi tarafından kısıtlanmış olsa dahi serbesttir.

#### 4.4 FORMULA-SENIOR KATEGORİ KURALLARI

##### 4.4.1 Özel Şartlar:

a) Yaş sınırı: Bu kategoride 01 Ocak – 31 Aralık 2022 tarihleri arasında 14. yaşını dolduran sporcular yarışabilirler. (2008 ve daha önce doğmuş sürücüler)

b) 0 yıl içinde 13ncü yaşını bitirip, 14ncü yaşından gün alan ve daha küçük yaştaki sürücüler, "TOSFED Sportif Direktörlüğü onayı ile" bu kategoride yarışabilirler. Mini ve/veya Junior kategorilerinde yarışmış olan, ancak boy, kilo vb. fiziki zorunluluklardan dolayı Formula Senior kategoriyeye geçmek isteyen sporcular, "TOSFED Sportif Direktörlüğü" onayı ile yaş sınırlaması olmaksızın bu kategoriyeye geçebilirler. Sürücüler yarış hafta sonlarında, yalnızca tek bir kategoriyeye kaydolabilirler. Önceki kategorilerine dönmek istemeleri durumunda, söz konusu işlem TOSFED Sportif Direktörlüğü onayına tabidir. Şampiyonanın son iki yarışında yapılacak olan kategori değişikliği talepleri dikkate alınmaz.

##### 4.4.2 Motor Kuralları:

a) Formula -Senior kategorisinde yeni sezondan itibaren geçerli olmak üzere Rotax 125 Max motorları kullanılacaktır. Adı geçen motorun 2014 yılından 2021-2022'ye kadar olan tüm versiyonları kendi teknik şartnamelerinde belirlenen kriter ve kurallar dahilinde şampiyonada kullanılabilirler. Evo1 ve Evo2 versiyon modelleri öncesi kullanılan eski (analog) sistem motorlar ister oldukları gibi ister Evo1 veya Evo2'ye upgrade edilmiş halleri ile yarışabilirler. Motor üzerindeki silindir, krank, krank kutusu, üst kapak vb. parçalarda yeni veya eski ayrımı yapılmaksızın kullanım serbestisi tanınmıştır. Ancak her bir parçanın original ve üreticisi tarafından üretilmiş olması, teknik regülasyonda verilen ölçümler dahilinde olması ve üzerinde herhangi bir frezeleme, yontma, kaldırma, ekleme, parlatma vb. işlemin yapılmamış olması gerekmektedir. Birbiri ile çalışma uyumu göstermeyen parçalar üzerinde uyumlandırmak adına işlem yapılması yasaktır. Bahsi geçen ihlallerin tespiti art niyetli ve sportmenlik dışı davranış olarak kabul edilir ve ilgili hafta sonundan ihraç ile sonuçlanır. Ek olarak, böyle bir ihlal yarışma komiserler kurulunca TOSFED Sportif Direktörlüğü'ne de raporlanır. Yarışma komiserler kurulunun verdiği cezaya ek olarak, gerekli görülmesi halinde TOSFED tarafından para cezasından başlan, sezondan ihraç ve sportif belge iptaline kadar varan cezalar uygulanabilir.

b) Motorun teknik şartnamesinde belirtilen kısıtlama ve kurallardan serbest bırakılan maddeler bu kitapta belirtilmiştir. Bunlar dışında olan müdahaleler ihraç sebebi olarak değerlendirilir.

c) Rotax 125 Max motoru hangi versiyon olursa olsun, kutudan çıktığı gibi, prensibi ile kullanılan bir motordur. Orijinal yapı üzerinde hiçbir metal işleme yapılamaz. Orijinal üretici parçaları dışında bir parça ve aksam kullanılamaz. Kullanılan parçaların orijinallik kriterleri ve tanımlama şekilleri, motorun teknik şartnamesinde açıkça belirtilmiştir. Şeklen benzerlik gösterse de üreticinin belirttiği numara, kod vb. işaretleri taşımayan parçalar "uygun olmayan parça" olarak değerlendirilir. Teknik şartnameye uygunluk ilgili yarışlardan ihraç ile neticelenir. Karbüratör tamamen orijinal haliyle kalacak olup, iç duzenekte ayar serbestisi olan hususlar, motorun teknik şartnamesinde yazdığı şekilde olmalıdır. Eski ve yeni (Evo) sistemlerin karbüratörleri motor tipinden bağımsız olarak fakat kendi karbüratör modeli kurallarına bağlı kalmak kaydı ile kullanılabilir.

d) Formula-Senior kategorisinde kullanılan Rotax 125 Max motoru için, motor üreticisi tarafından belirlenen üst boşluk (squish) ölçüsü minimum 1.00 mm'dir. Ölçüm 2 mm'lik lehim teli ile yapılır.

e) Benzin filtresi, buji, akü gibi aksamaların istenilen marka ve tipte kullanılması serbesttir. Teknik şartnamede belirtilen hususlar göz önüne alınmaz.

f) Ön ve arka dişli seçimi, zincir model ve boyu serbesttir.

g) Burada bahsi geçmeyen her türlü teknik konu için motor teknik şartnamesi esas alınır.

##### 4.4.3 Diğer Teknik Tanımlamalar:

a) Lastikler:

Arka lastik genişlik ölçüsü 7,1 inç olacaktır. Arka jant 215 mm ölçüsündedir.

Slick (kuru zemin) Üretici: VEGA SRL Tip: Option XH3 2021-2022 homologe

Islak zemin Üretici: VEGA SRL Tip: W5 ve W6

Her türlü yarışma lastik temini yarışmacıların sorumluluğu altındadır.

Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde TOSFED Sportif Direktörlüğü kararı ile lastik markası değişebilir.

Minimum Ağırlık: Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dâhil asgari 165 kg. dır.

b) Arka aks çap ölçüsü 50 mm'dir.

c) İzin verilen maksimum arka iz açıklığı 140 cm'dir.

d) Teknik kısıtlamaya tabi olmayan hususlar:

- Akü, arka dişli seçimi, benzin filtresi, zincir, buji.
- Her markada motor üreticisinin belirlediği buji ve benzin filtresinin kullanılması tavsiye edilir.
- e) Ön dişli seçimi, motor üreticisi tarafından kısıtlanmış olsa dahi serbesttir.

#### 4.5 FORMULA MASTER KATEGORİ KURALLARI

##### 4.5.1 Özel Şartlar:

Yaş sınırı: 31.12.1992 ve daha öncesinde doğmuş sürücüler 2022 sezonunda Formula Master kategorisinde yarışabilirler.

##### 4.5.2 Motor Kuralları:

a) **Formula** -Master kategorisinde yeni sezondan itibaren geçerli olmak üzere Rotax 125 Max motorları kullanılacaktır. Adı geçen motorun 2014 yılından 2022'ye kadar olan tüm versiyonları kendi teknik şartnamelerinde belirlenen kriter ve kurallar dahilinde şampiyonada kullanılabilirler. Evo1 ve Evo2 versiyon modeller öncesi kullanılan eski (analog) sistem motorlar ister oldukları gibi ister Evo1 veya Evo2 ye upgrade edilmiş halleri ile yarışabilirler. Motor üzerindeki silindir, krank, krank kutusu, üst kapak vb. parçalarda yeni veya eski ayrımı yapılmaksızın kullanın serbestisi tanınmıştır. Ancak her bir parçanın original ve üreticisi tarafından üretilmiş olması, teknik regülasyonda verilen ölçümler dahilinde olması ve üzerinde herhangi bir frezeleme, yontma, kaldırma, ekleme, parlatma vb. İşlemin yapılmış olması gerekmektedir. Birbiri ile çalışma uyumu göstermeyen parçalar üzerinde uyumlandırmak adına işlem yapılması yasaktır. Bahsi geçen ihlallerin tespiti art niyetli ve sportmenlik dışı davranış olarak kabul edilir ve ilgili hafta sonundan ihraç ile sonuçlanır. Ek olarak, böyle bir ihlal yarışma komiserler kurulunca TOSFED Sportif Direktörlüğü'ne de raporlanır. Yarışma komiserler kurulunun verdiği cezaya ek olarak, gerekli görülmesi halinde TOSFED tarafından para cezasından başlayan, sezondan ihraç ve sportif belge iptaline kadar varan cezalar uygulanabilir.

b) Motorun teknik şartnamesinde belirtilen kısıtlama ve kurallardan serbest bırakılan maddeler bu kitapta belirtilmiştir. Bunlar dışında olan müdahaleler ihraç sebebi olarak değerlendirilir.

c) Rotax 125 Max motoru hangi versiyon olursa olsun, kutudan çıktığı gibi, prensibi ile kullanılan bir motordur. Orijinal yapı üzerinde hiçbir metal işleme yapılamaz. Orijinal üretici parçaları dışında bir parça ve aksam kullanılamaz. Kullanılan parçaların orijinallik kriterleri ve tanımlama şekilleri, motorun teknik şartnamesinde açıkça belirtilmiştir. Şekden benzerlik gösterse de üreticinin belirttiği numara, kod vb. işaretleri taşımayan parçalar "uygun olmayan parça" olarak değerlendirilir. Teknik şartnameye uygunsuzluk ilgili yarışlardan ihraç ile neticelenir. Karbüratör tamamen orijinal haliyle kalacak olup, iç düzenekte ayar serbestisi olan hususlar, motorun teknik şartnamesinde yazdığı şekilde olmalıdır. Eski ve yeni (Evo) sistemlerin karbüratörleri motor tipinden bağımsız olarak fakat kendi karbüratör modeli kurallarına bağlı kalmak kaydı ile kullanılabilir.

d) **Formula**-Master kategorisinde kullanılan Rotax 125 Max motoru için, motor üreticisi tarafından belirlenen üst boşluk (squish) ölçüsü minimum 1.00 mm.dir. Ölçüm 2mm. lik lehim teli ile yapılır.

e) Benzin filtresi, buji, akü gibi aksamların istenilen marka ve tipte kullanılması serbesttir. Teknik şartnamede belirtilen hususlar göz önüne alınmaz.

f) Ön ve arka dişli seçimi, zincir model ve boyu serbesttir.

g) Kullanılan motorlara ait tüm aksam ve iç parçaların ölçüm ve tanımlarının teknik çizimlerinde belirtilmiş olması gereklidir. Burada bahsi geçmeyen her türlü teknik konu için motor teknik şartnamesi esas alınır.

##### 4.5.3 Diğer Teknik Tanımlamalar

###### a) Lastikler:

Arka lastik genişlik ölçüsü 7,1 inç olacaktır. Arka jant 215 mm ölçüsündedir.

Slick (kuru zemin) Üretici: VEGA SRL Tip: Option XH3 2021-2022 homologe

Islak zemin Üretici: VEGA SRL Tip: W5 ve W6

Her türlü yarışma lastik temini yarışmacıların sorumluluğu altındadır.

Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde TOSFED Sportif Direktörlüğü kararı ile lastik markası değişebilir.

Ağırlık: Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil asgari 170 kg. dir.

b) Arka aks çap ölçüsü 50 mm'dir

c) İzin verilen maksimum arka iz açıklığı 140 cm'dir.

d) Teknik kısıtlamaya tabi olmayan hususlar:

- Akü, arka dişli seçimi, benzin filtresi, zincir, buji.
- Her markada, motor üreticisinin belirlediği buji ve benzin filtresinin kullanılması tavsiye edilir.
- e) Ön dişli seçimi, motor üreticisi tarafından kısıtlanmış olsa dahi serbesttir.

Rotax Max motorları kullanılan (mini, junior, senior, master) kategoriler için başlıca teknik ölçüm ve kısıtlamalar için EK-1'e bakınız.

#### 4.6 KATILABİLİR YARIŞMACI VE SÜRÜCÜLER

**4.6.1** 2022 sezonu için geçerli Takım Belgesi ve TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi sahip gerçek ve tüzel kişiler, yarışmalara katılabilirler.

**4.6.2** 18 yaşından küçük sürücülerin TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi, velileri adına çıkarılır. Bu sportif belgelerin çıkarılabilmesi için sürücü velisinin bizzat başvurusu veya noter tasdikli onayı gerekmektedir.

**4.6.3** Kategori değişikliği sadece TOSFED Sportif Direktörlüğü onayıyla mümkündür.

**4.6.4** 13 yaşından gün almayan sporculara sportif belge verilmesinde, FIA Spor Kodu'nda belirlenen kurallar uygulanır.

12 yaşını bitirmeyen sporculara mevcut kurallar ve yönetmelikler çerçevesinde "Uluslararası" lisans verilmez.

**4.6.5** Bir üst kategoride yarışmak için geçiş talebinde bulunan ve bu talebi TOSFED Sportif Direktörlüğünce uygun görülen yarışmacılar bir yarış hafta sonunda sadece bir kategoride yarışabilir. Bu durum özel kupa organizasyonlarını etkilemez.

#### 4.7 KATILABİLİR TAKIMLAR

**4.7.1** 2022 sezonu için geçerli TOSFED Takım Belgesine sahip gerçek ve tüzel kişiler, yarışmalara katılabilirler.

**4.7.2** Takımlar sürücülerin ve yarışmacıların asli temsilcisi değildirler. Ancak mücbir sebepler halinde teknik servis verdikleri sürücüler ve yarışmacılar için ikincil temsilci olabilirler.

## PUANTAJ VE KLASMAN

### 5. PUANTAJ VE KLASMAN

Yarışmaya çıkan her sürücü, Madde 5.1 Yarışma ayakları için Klasman bölümünde belirtilen kural ve uygulamalar doğrultusunda ilgili puantaj tablosu üzerinden puan alır.

#### 5.1 YARIŞMA AYAKLARI İÇİN KLASMAN

Her ayakta belirlenen tur adedini ilk önce tamamlayan sürücü birinci ilan edilir.

a) Klasmana girebilmek için, yarışmaya katılan yarışmacıların gride dizilmiş olmaları ve formasyon turuna başlamış olması gerekmektedir.

Go-kartların yarışma ek kurallarında belirtilen tur sayısının %75'ini tamamlamış olmaları ve finiş bayrağının altından geçmeleri gerekir.

Bir yarışmacı damalı bayrak görmesine rağmen yarış tur sayısının en az %75'ini tamamlamamış ise veya start almasına rağmen herhangi bir turda kalıp yarış tamamlayamamışsa yaptığı toplam tur sayısına göre klasmana yerleşir ve derecesine karşılık gelen puandan 3 puan eksik alır.

Yarışı tamamlayıp kalan ve %75'i tamamlamadan yarışı bitiren yarışmacılar arasında, yarış klasmanında yer alma kriteri yapılan tur sayıdır.

Yapılan tur sayısına göre klasmana yerleştirilen bu yarışmacılar puan tablosunda yer aldıkları sıraya denk gelen puandan 3 puan eksik alırlar.

Yarışmacının alabileceği en düşük puan 0'dır.

b) Karting yarışlarında herhangi bir nedenle yarışma durdurulduğu ve devam ettirilemediği takdirde lider durumdaki go-kart toplam tur sayısının %75'ni bitirmiş ise yarışma tamamlanmış sayılır ve şampiyonaya tam puan verir.

%75'i tamamlanmadan durdurulan ve devam ettirilemeyen yarışlarda ise, şampiyona için mevcut puanların yarısı verilir.

Böyle bir durumda, start almasına rağmen herhangi bir turda kalıp yarış tamamlayamayan yarışmacının yaptığı toplam tur sayısına göre klasmana bu maddenin yukarıdaki hükümleri uygulanarak yerleştirildiği durumda puanı, derecesine karşılık gelen puandan 1,5 puan puan eksiltilir. Yarışmacının alabileceği en düşük puan 0'dır.

c) **Formula** Master ve **Formula** Senior kategori yarışmacıları beraber start alsalar dahi, her ayak sonucu Türkiye Karting Şampiyonası için alacakları puanlar, her kategori için ayrı ayrı klasman yapılarak hesap edilir.

Her bir kategorinin puantajları yapılırken, diğer kategori pilotları "yok" varsayılarak sıralama belirlenir ve Şampiyona puanlaması yapılır.

#### 5.2 GÜN SONU KLASMANI

Her kategori için yapılan üç yarışın toplamında en fazla puan alan sürücü birinci ilan edilir. Diğer

sürücüler de aldıkları toplam puana göre sıralanırlar. Toplam puanlarda eşitlik olması durumunda, o hafta sonu yapılan yarışlarda eşit puanlı yarışmacılar arasında daha hızlı yarış tur zamanını gerçekleştiren sürücü üst sırada yer alır.

### 5.3 TÜRKİYE KARTİNG ŞAMPİYONASINA PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI

TOSFED 2022 Yarışma takviminde yer alan ve Türkiye Karting Şampiyonasına puan veren yarışlar "TOSFED Gözlemcisi" tarafından yapılacak denetleme sonunda bir sonraki sezon şampiyonaya öngörülecek katsayılar üzerinden puan verecektir.

1. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
2. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
3. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
4. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
5. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
6. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
7. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
8. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
9. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0
10. Ayak Yarışları	Katsayı 1,0

TOSFED ilgili sezon içinde en düşük puan almış karting yarışını 2022 Türkiye Karting Şampiyonası takviminden çıkarma hakkını saklı tutar.

#### 5.3.1 Şampiyona ve Birincilik Puanlarının Dağıtılması

a) Her ayak için TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'deki 1 numaralı puan tablosuna göre puan verilecektir. Türkiye Karting Kadın Birinciliklerinde puanların hesaplanması için de aynı tablo kullanılır. **10 ve üzeri sürücünün start aldığı yarışları ilk üçte bitiren kadın sürücülere, kadınlar klasmanındaki puanlarının hesaplanması esnasında 1 numaralı tabloya göre aldıkları puana ilave 2 puan verilir.**

b) Türkiye Karting Şampiyona klasmanında yer alabilmek için ~~10~~ 7 ayaktan en az ~~8~~ **5'ine (15 Yarış)** katılmak zorunludur.

c) Şampiyonası'nda, Mini, **Formula** Junior, **Formula** Senior ve **Formula** Master kategorilerindeki Türkiye Karting Şampiyonası 2022 takvimine dâhil, ~~10-(on)~~ **7 (yedi)** hafta sonundaki toplam ~~30-(otuz)~~ **21 (yirmi bir)** yarış üzerinden puan alınabilir.

d) Sezon boyunca yapılacak olan toplam ~~28-(yirmi sekiz)~~ **19 (on dokuz)** yarışta alınan en yüksek puanların toplamı esas alınacaktır.

e) Yabancı ülke lisanslı sürücülerin katıldıkları yarışlardan Türkiye Karting Şampiyonası'ndan puan alabilir ve sezon sonu puantajı yabancı lisanslı sürücüler dikkate alınarak yapılır (Uluslararası Spor Kodu - Madde 2.3.6.a.1)

f) Komiserler Kurulu kararı ile herhangi bir yarışma ayağından ihraç cezası almış olan yarışmacılar (DSQ), bu yarış / yarışları sezon sonu atılacak yarışlar arasında kullanamazlar.

#### 5.3.2 Takımlar Birinciliği Puanlarının Dağıtılması

a) Türkiye Karting Takımlar Birinciliği'nde puan alabilmek için, asgari katılımcı takım sayısı 2 (iki)'dir. Takım birinciliğine puan alınabilmesi için takım lisansı altında yarışan sürücü sayısı asgari 2 (iki) olmalıdır.

b) Takımlar, takım kaydı yaptırdığı sürücülerinden, her kategoride, puan almak istediği maksimum 2 (iki) sürücüyü idari kontrolde deklare edecektir. İdari kontrolde sürücü deklare etmeyen takıma herhangi bir puan verilmez.

c) Sezon sonundaki klasmana dahil olabilmek için Madde 5.3'te belirtilen Türkiye Karting Şampiyonası dahil 7 (yedi) ayak yarışın tamamına katılmak zorundadır.

d) Ayak sonunda yapılan ayrı genel klasmanda, ilk sekiz (8) içerisinde yer alan en iyi durumdaki iki takım sürücüsünün aldığı puanların toplamı, (varsa) ilgili yarışmanın katsayısı ile çarpılır.

e) Takımların katıldıkları 7 (yedi) yarıştan aldıkları puanlar, şampiyona klasmanı için esas alınacaktır. Şampiyona sonundaki klasmanda en yüksek puanı alan takım Türkiye Karting Takımlar Birincisi olarak ilan edilecektir.

f) Takımlar Birinciliği puantajında, TOSFED 2021 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'de yer alan 3 numaralı puan tablosu geçerlidir.

## YARIŞMA PROGRAMI

### 6. YARIŞMA PROGRAMI

#### 6.1 ORGANİZASYON İLE İLGİLİ KURALLAR

**6.1.1** Karting yarışmalarının yapılacağı pistler, en az 45 (kırk beş) gün önce, organizatör tarafından TOSFED'e bildirilecektir.

**6.1.2** İşbu kurallar Madde 6.1.1'de belirtildiği üzere pist TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından onaylanacaktır. TOSFED yarış pistinin güvenliği, haberleşme bağlantıları ve yol kalitesini kontrol edecek ve organizasyonun ilgili yarışma pistinde yapılıp yapılamayacağına karar verecektir.

**6.1.3** TOSFED'in pist onayına rağmen yarışma tarihinde güvenli bulunmayan yarışmalar, komiserler kurulu kararı ile iptal edilir.

#### 6.2 GENEL KURALLAR

a) Her Türkiye Karting Şampiyonası hafta sonunda, şampiyonaya puan veren 3 (üç) yarış yapılır.

b) Sıralama turları ve 1. yarışlar cumartesi günü, 2.ve 3. yarışlar Pazar günü yapılması tavsiye edilir.

c) 1'nci yarışın grid dizilişi sıralama turları sonucuna göre,

2'nci yarışın grid dizilişi, 1'nci yarışmanın sonucuna göre,

3'ncü yarışın grid dizilişi, 1'nci ve 2'nci yarışın toplamından alınacak puanların toplamına bakılarak belirlenen sıralamaya yapılır.

3ncü yarış için grid dizilişinde eşit puanlı yarışmacıların olması durumunda, sıralama turlarındaki zamanı iyi olan sürücü ön sırada yer alır.

d) Senior ve Master kategorileri beraber start alırlar.

e) Her 3 (üç) yarış da ortalama 15 - 22 km üzerinden koşulur.

f) Her bir yarış ve kategori için ayrı ayrı puanlama yapılır. İlgili ayağın genel klasmanı 3 (üç) yarış sonucu alınan derecelerin Türkiye Karting Şampiyonası puantaj tablosuna göre puanlandırılması sonucu oluşturulur.

#### 6.3 RESMİ PROGRAM VE SPORİF PROGRAM UYULMASI

Resmi antrenmanlar, sıralama turları veya yarışma esnasında kendi kartı dışında herhangi başka bir kart sürdüğü tespit edilen yarışmacı ve yerine sürdüğü yarışmacı yarışmadan ihraç edilir.

**6.3.1** Bir fors-majör durumu yaşanması haricinde, yarışma direktörü zaman çizelgesine uyulmasını sağlamakla görevlidir.

**6.3.2** Yarışmadan hemen önce veya yarışma akışı esnasında programla ilgili yapılan itirazlar, yarışma direktörü tarafından değerlendirilir, komiserler kurulu tarafından onaylanarak ilan edilir.

**6.3.3** Tavsiye Edilen Yarışma Programı

Aşağıdaki örnek yarışma programına uyulması tavsiye edilir;

**Cumartesi** \_\_\_\_\_ :

<b>08:30- 09:30</b>	<b>İdari Kontrol</b>	
<b>09:00- 10:00</b>	<b>Teknik Kontrol</b>	
<b>09:30</b>	<b>Serbest Antrenman Destek Serisi</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>09:45</b>	<b>Serbest Antrenman Mini</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>10:00</b>	<b>Serbest Antrenman Junior</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>10:15</b>	<b>Serbest Antrenman Senior/Master</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>10:30</b>	<b>Resmi Antrenman Destek Serisi</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>10:45</b>	<b>Resmi Antrenman Mini</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>11:00</b>	<b>Resmi Antrenman Junior</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>11:15</b>	<b>Resmi Antrenman Senior/Master</b>	<b>(12 dakika)</b>
<b>11:40- 12:00</b>	<b>Yarışmacı ve Görevliler ile Brifing</b>	
<b>12:05- 12:20</b>	<b>1. Spor Komiserleri Toplantısı</b>	
<b>12:20- 13:00</b>	<b>Ara</b>	
<b>13:00- 13:15</b>	<b>Basın Aktivitesi</b>	<b>(15 dakika)</b>
<b>13:20</b>	<b>Sıralama turları Destek Serisi</b>	<b>(10 dakika)</b>
<b>13:35</b>	<b>Sıralama turları Mini</b>	<b>(10 dakika)</b>
<b>13:50</b>	<b>Sıralama turları Junior</b>	<b>(10 dakika)</b>
<b>14:00</b>	<b>Sıralama turları Senior/Master</b>	<b>(10 dakika)</b>



14:30	Grid açılışı Destek Serisi
14:35	Grid kapanışı Destek Serisi
14:40	Start 1. Yarış Destek Serisi
15:10	Grid açılışı Mini
15:15	Grid kapanışı Mini
15:20	Start 1. Yarış Mini
15:50	Grid açılışı Junior
15:55	Grid kapanışı Junior
16:00	Start 1. Yarış Junior
16:35	Grid açılışı Senior/Master
16:40	Grid kapanışı Senior/Master
16:45	Start 1. Yarış Senior/Master
17:30	Kapalı Park açılışı / Gün sonu

---

**Pazar :**

09:30	Serbest Antrenman Destek Serisi	(12 dakika)
09:45	Serbest Antrenman Mini	(12 dakika)
10:00	Serbest Antrenman Junior	(12 dakika)
10:15	Serbest Antrenman Senior/Master	(12 dakika)
10:40	Grid açılışı Destek Serisi	
10:45	Grid kapanışı Destek Serisi	
10:50	Start 2. Yarış Destek Serisi	
11:20	Grid açılışı Mini	
11:25	Grid kapanışı Mini	
11:30	Start 2. Yarış Mini	
12:00	Grid açılışı Junior	
12:05	Grid kapanışı	
12:10	Start 2. Yarış Junior	
12:45	Grid açılışı Senior/Master	
12:50	Grid kapanışı Senior/Master	
12:55	Start 2. Yarış Senior/Master	
13:20 – 14:05	Ara	
14:15	Grid açılışı Destek Serisi	
14:20	Grid kapanışı Destek Serisi	
14:25	Start 3. Yarış Destek Serisi	
14:55	Grid açılışı Mini	
15:00	Grid kapanışı Mini	
15:05	Start 3. Yarış Mini	
15:35	Grid açılışı Junior	
15:40	Grid kapanışı Junior	

<b>15:45</b>	<b>Start 3. Yarış Junior</b>
<b>16:15</b>	<b>Grid açılışı Senior/Master</b>
<b>16:20</b>	<b>Grid kapanışı Senior/Master</b>
<b>16:25</b>	<b>Start 3. Yarış Senior/Master</b>
<b>16:55</b>	<b>Geçici neticelerin ilanı</b>
<b>17:00</b>	<b>Ödül Töreni</b>
<b>16:55- 17:10</b>	<b>İtiraz süresi</b>
<b>17:15</b>	<b>2. Spor Komiserleri Toplantısı</b>
<b>17:35</b>	<b>Kesin neticelerin ilanı ve kapalı park açılışı</b>

Yarış kilometreleri:

- Mini kategori = 15 km. (yaklaşık 15 tur)
- **Formula** Junior = 18 km. (yaklaşık 18 tur)
- **Formula** Senior/Master = 22 km. (yaklaşık 22 tur)

## STANDART DOKÜMANLAR VE TOSFED VİZESİ

### 7. STANDART TOSFED DOKÜMANLARI

#### 7.1 GENEL

- Ek kurallar (elektronik ortam ve basılı opsiyonel)
- Bültenler (elektronik ortam ve basılı)
- Yarışma Programı (elektronik ortam ve basılı)
- Kayıt formu (elektronik ortam ve basılı)
- Kayıt listesi (elektronik ortam ve basılı)
- Start listeleri, neticeler (elektronik ortam ve basılı)
- Pist Güvenlik krokisi (elektronik ortam ve basılı)

Elektronik ortamda yayınlanan dokümanlar, bir kez yayımlandıktan sonra, ancak tüm yarışmacı ve görevlilerin bilgilendirilmesi ve değişikliklerin açıkça belirtilmesi şartıyla değiştirilebilir.

Yayınlanmadan önce TOSFED'in onayı gereken dokümanlar, TOSFED onayı olmadan kesinlikle değiştirilemez.

#### 7.2 TOSFED ONAYININ (VİZESİNİN) VERİLMESİ

- TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip kulüpler, **2022** Yarışma Genel Kuralları Madde 58'deki asgari müddetlere uyarak, düzenleyecekleri yarışmaların yarışma ek kurallarını TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun olarak TOSFED'e yollar.
- Organizatör, TOSFED vizesi için başvurusu esnasında; pistin, yarışma programını, pist güvenlik krokisi ile onaylatılacaktır.
- Bu dokümanlar ve bilgiler TOSFED tarafından değerlendirilir ve yarışın vizesi bir onay numarasıyla verilir.

## SİGORTA

### 8. SİGORTA POLİÇESİ

#### 8.1 SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI

Organizatör yarış için yaptırdığı poliçenin detaylarını ek kurallarda belirtmelidir. Poliçe kapsamında yarışmacılar, TOSFED ve Karting Pist görevlilerinin ibareleri geçmelidir. Kapsam altına alınan riskler ve teminatlar açıklanmalıdır. Teminat bedeli TOSFED'in her yıl belirlediği limitlerin altında olamaz.

Resmî antrenman süreçleri sigorta kapsamı dâhilinde olacaktır. Sigorta bedeli kayıt ücretine ilaveten ödenir.

#### 8.2 ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA KARŞI SİGORTA

**8.2.1** Kayıt ücretlerine ek olarak ödenecek sigorta primiyle, yarışmacıların üçüncü şahıslara karşı oluşabilecek maddi sorumluluklarının tamamı kapsanmalıdır.

**8.2.2** Üçüncü şahıslara karşı yapılan bu sigorta, yarışmaya katılan herhangi bir yarışmacı, tüzel

kişilik veya kişinin yaptırdığı münferit sigorta poliçesini etkisiz kılmamalıdır.

**8.2.3** Organizatör tarafından yapılacak sigorta poliçeleri resmi antrenman sürüşü ile başlayacak, yarışmanın bitiminde veya yarışmacının yarışı kesin olarak terk etmesi ya da yarıştan ihraç edilmesi ile sona erecektir

### 8.3 KAPSAM DIŞINDA KALAN DURUMLAR

Her ne kadar organizatör tarafından verilen kartları taşıyıcılar dahi, servis ekipleri yarışmaya katılan olarak görülmez ve bu nedenle yarışma sigortası kapsamı dışındadırlar. Yarışmaya katılan sürücüler, birbirlerine karşı üçüncü şahıs değildirler.

## GO-KARTLARIN TANIMLANMASI

### 9. YARIŞMA NUMARALARI VE REKLAMLAR

#### 9.1 GENEL

##### 9.1.1 Yarışma Numaraları

Kart numaraları, TOSFED tarafından her kategorideki yarışmacıların bir evvelki sezondaki puan durumuna göre, yeni iştirak edecek yarışmacılara ise boştaki numaralardan sırayla uygun olarak verilir. **Yarışmacılar puan durumlarına göre belirlenen numaralar yerine farklı numaralar tercih edebilirler. Ancak 1, 2, 3 numaraları hak kazananlarca kullanılmasa dahi başka sürücülere verilmaz.**

Yarışmacılara verilen bu numaralar bütün sezon boyunca geçerli olacaktır. Numaralar kartların ön ve arkaları ile yan grenajların tekerleğe yakın olan kısmına aşağıdaki hükümlere göre takılacaktır.

##### a) Go-Kart Numaralarının Zemin Renkleri

Plakalar, tüm kategoriler için sarı zemin üzerine siyah numaralarla olacaktır.

##### b) Go-Kart Numaralarının Ölçüleri ve Yerleşimleri

Numara levhaları (zemin) yuvarlak köşeli ve kenar uzunluğu 22 cm olmalıdır. Numaraların yüksekliği asgari 13-15 cm, eni 2 cm olacak ve teknik kontrolden önce öne, arkaya ve yana konacaktır.

Numara levhalarının üzerinde varsa sadece organizatörün sağlayacağı reklamlar yer alabilir. Bu reklamların yüksekliği 5 cm.'yi geçemez ve levhanın alt bölümünde yer alırlar.

Üçüncü bir numara levhası da tur sayısının görebileceği şekilde yana yerleştirilir.

##### c) Her araç sürücüsü numarasını taşımak zorundadır.

##### d) Yarışma numaraları teknik kontrol esnasında araç üzerinde bulunmalıdır.

##### e) Yarışma plakaları ve organizasyon reklam stickerleri üzerinde modifikasyon yapılamaz.

f) Bu tanımlama içindeki tüm plaka, yarışma numaraları vb. stickerların eksikliği yarışma direktörü tarafından cezalandırılır.

#### 9.2 REKLAM SINIRLAMALARI

##### 9.2.1 Yarışmacılar otomobillerinin üzerinde her türlü reklamı,

- Ulusal kanunlara ve **TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde 44'e** uygun olarak,
- Hakaret oluşturmayacak şekilde,
- Politik veya dini nitelik olmayan,
- Yarışma numaraları ile ilgili maddelere uygun şekilde,

## SÜRÜŞ KURALLARI

### 10. DAVRANIŞ

- Yarışmacılar, her zaman sportmençe davranmalıdır.
- Yarışmacılar kartlarını döndürmek için zorunlu olan haller dışında, sadece pistin akış yönünde kartlarını kullanabilir.

Bu hususlarda yapılacak ihlaller, ihraca kadar ceza verebilecek olan komiserler kuruluna rapor edilir.

## KAYITLAR VE İDARİ KONTROLLER

### 11. KAYIT PROSEDÜRÜ

#### 11.1 GENEL

Kayıtlar FIA Uluslararası Spor Kodunun 3.8 ile 3.20 maddeleri arasındaki bölüme uygun olarak yapılmalıdır.

#### 11.2 KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)

a) Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli Takım Belgesine ve TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesine sahip yarışmacılar, kayıt formunu tam olarak doldurarak en geç yarışma

öncesi pazartesi günü saat 14.00'e kadar yarışma sekreterliğine ulaştırılmalıdır.  
Elektronik başvuru (internet üzerinden) veya faksla yapılması kabul edilebilir.

- b) Bu tarihten sonra yapılacak kayıt müracaatları mücbir sebepler dışında, hiçbir şekilde kabul edilmez.
- c) Kayıt formunun faksla veya e-posta ile gönderilmesi veya elektronik olarak yapılması halinde, formun orijinali idari kontrolde ibraz edilmelidir. Geçerli Takım Belgesinin ve TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesinin bir kopyası da kayıt formu ile ulaştırılmalıdır.
- d) Organizatör, ASN onayı almak ve gerekçelerini belirtmek şartıyla herhangi bir kaydı, reddetme hakkına sahiptir.

### 11.3 ASN İZİNLERİ

Yabancı yarışmacılar, FIA Uluslararası Spor Kodunun 3.9.4 uyarınca bağlı oldukları ASN izni belgesini sunmalıdırlar.

### 11.4 YARIŞMACININ VE EKİP ÜYELERİNİN SORUMLULUKLARI

Kayıt formunu imzalayan yarışmacılar, kayıt yaptırılan ve bütün ekip mensupları, Uluslararası Spor Kodu ve Eklerine, TOSFED Yarışma Genel Kurallarına, TOSFED Yarışma Ek Düzenlemelerine, işbu kurallara ve ek kuralların tüm hükümlerine uymayı kabul ve taahhüt etmiş olurlar.

## 12. KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ

Organizatör kayıt listesini TOSFED Yarışma Genel Kuralları Bölüm 6. Asgari Müddetler uyarınca asgari müddetlere uygun olarak ilan etmek ve bir kopyasını TOSFED'e faks ve e-posta ile göndermek zorundadır.

İstisnai olarak TOSFED daha geç yapılan kayıtları onaylayabilir.

## 13. KAYIT ÜCRETLERİ

- a) Kayıt ücretleri TOSFED tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz.
- b) Yarışmacı veya sürücülere dağıtılacak doküman tutarları kayıt ücretinin içindedir. Kayıt ücreti nakden veya banka havalesi yolu ile ödenebilir. Banka havalesi yapıldığı takdirde havale dekontu kayıt formu ile birlikte ibraz edilecektir.

### 13.1 KAYIT FORMUNUN KABULÜ

Kayıt başvurusu, sadece kayıt ücretinin tamamı yatırıldığına dair verilen onay ile kabul edilir.

### 13.2 KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ

Kayıt ücretleri aşağıdaki durumlarda tam olarak iade edilir:

- Kaydı kabul edilmeyen yarışmacı adaylarına,
- Yarışma herhangi bir nedenle yapılmazsa.

### 13.3 KAYIT ÜCRETLERİNİN KISMİ İADESİ

- Yarışmaya kayıt yaptırıp, kayıtların kapanma tarihinden önce kaydını geri çeken yarışmacılara, kayıt ücretinin yarısı iade edilir.
- İlk teknik kontrole girip geçemeyen veya teknik kontrolde ya da sonrasında çekilme kararı alan yarışmacılara kayıt ücreti iadesi yapılmaz.

## 14. İDARİ KONTROL

### 14.1 DOKÜMANTASYON

14.1.1 Yarışmacılara ve ekiplerine Madde 7.1 de belirtilmiş dokümanlar verilir.

### 14.2 İDARİ KONTROL

14.2.1 İdari kontrol, teknik kontrolü öncesinde resmi antrenman ile çakışmayan saatlerde yapılmalıdır. İdari kontrolde yarışmacılardan istenecek belgeler (Kayıt Formunun eksiksiz doldurulmuş ıslak imzalı kopyası, Gençlik Spor İl/İlçe Müdürlükleri tarafından alınan Sporcu Lisansları, TOSFED'den alınan Takım Belgesi ve Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi, kayıt bedeli dekont veya makbuz, eğer kart sahibi bir başkası ise kart sahibinden alınacak olan feragatname) ek kurallarda belirtilmemelidir.

14.2.2 İdari kontrolde, var ise duyuru ve bültenler imza karşılığı, kayıt listesi ve ek kurallarda belirtilen tüm baskılı malzeme ve sponsor ürünleri dağıtılmalıdır. Sürücüler piste tüm bu çıkartmaları takılmış olarak katılırlar.

14.2.3 Yarışmacı ve Sürücünün aynı olmadığı hallerde yarışmacı tüzel veya özel kişiliğe sahip olsa dahi yarışmalarda kendisini temsil edecek temsilcisine her sezonun başında yazılı yetki belgesini TOSFED'e vermesi mecburidir.

Aksi takdirde yapılan itiraz ve yorumlar dikkate alınmayacaktır.

14.2.4 Bireysel kayıt yaptıran yarışmacılar idari kontrollerini yetkilendirme yolu ile yaptırıamazlar. Bu durum hemen yarışma direktörü tarafından TOSFED Gözlemcisine ve Komiserlere bildirilir.

14.2.5 Geçerli fors majörül olmaksızın Yarışma Ek Kurallarında belirtilen idari kontrol süresinde idari kontrol işlemlerini yaptırmayan sürücüler yarışa katılamazlar.

## TEKNİK KONTROL

### 15. TEKNİK KONTROL

#### 15.1 GENEL

**15.1.1** Teknik kontrol resmi antrenmanların başlamasından önce, yarışma ek kuralların program kısmında detayları verilen yerde ve gruplara ayrılan zaman dilimleri içerisinde yapılmalıdır.

**15.1.2** Yarışmacılar araçlarının teknik kontrolünü yarışma ek kurallarının program bölümünde belirtilen yer ve zamanda yaptırarak yükümlüdürler

**15.1.3** Komiserler kurulunca geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç gelen kartlar müsabakadan ihraç edilirler.

**15.1.4** Tüm sürücüler araçlarına ait homologasyon ve/veya teknik fişlerini istendiğinde teknik yarışma görevlisine ibraz etmek zorundadırlar.

**15.1.5** Homologasyon ve/veya teknik fişlerini ibraz edemeyen veya eksik ibraz eden sürücüler araçlarıyla ilgili bir itiraza maruz kaldıkları takdirde hak iddia edemezler.

**15.1.6** Teknik kontrol esnasında aşağıda belirtilen ekipman yarışma esnasında her an tespit yapılabilecek şekilde işaretlenecek veya kaydedilecektir;

- En fazla 2 adet motor (2. yedek motor, ortak beyan edilebilir),
- En fazla iki adet şasi (aynı marka olması şartı aranmaz),
- Bir takım kuru zemin lastiği,
- İki takım ıslak zemin lastiği

Bu malzemelerin dışında beyan edilmemiş malzeme kullanılması yasaktır.

**15.1.7** Yalnızca Teknik kontrol görevlileri ve sorumlular tartı alanına girebilirler. Sorumlular tarafından izin verilmedikçe tartıya alınan araca hiçbir işlem ve müdahale yapılamaz.

**15.1.8** Ağırlık ölçümleri elektronik tartı cihazları ile yapılacaktır.

**15.1.9** Tüm kartların ağırlıkları, yarışmanın yapıldığı hafta sonu boyunca herhangi bir anda, seansların (resmi antrenman, sıralama, yarış) öncesi ve sonrasında, yetkili teknik kontrol görevlileri tarafından kontrol edilebilir.

**15.1.10** Ortak beyan edilen ikinci motor haricinde yarışma esnasında sürücüler arasında şasi, motor veya lastik değişimi yapılması yasaktır.

Bu kurala uymayan yarışmacılar yarışmadan ihraç edilirler.

**15.1.11** Yarış gününde her kategori için yapılan yarışmalar arasında motor revizyonu, ancak teknik kontrol görevlisinin izni ile yapılabilir.

**15.1.12** Teknik Kontrol görevlileri, araçlara kontrol amaçlı cihaz takabilir ve bu cihazlardan teknik veri alabilir.

#### 15.2 GÜVENLİK TEDBİRLERİ

##### 15.2.1 Kart Güvenliği

a) Kartların yarışmaya katılmalarına ancak, önce TOSFED, daha sonra özel olarak belirtilen hallerde CIK-FIA güvenlik standartlarına ve kurallarına uygun olduğu hallerde izin verilir.

Güvenlik kurallarına uymayan araçlar yarışmalara katılamazlar.

b) Kartların bakımı, tamamen kurallar göz önüne alınarak, sürücüsüne ve diğer yarışmacılara bir tehlike arz etmeyecek şekilde yapılmalıdır.

c) Uluslararası yarışmalarda sadece, ilgili yarışma ek kurallarında yazılı kurallar geçerlidir.

##### 15.2.2 Sürücü Kıyafetleri

Bir kart piste hareket halindeyken, yarışmacılar FIA L EKİ, 3ncü Bölüm-Pilot Ekipmanlarında yer alan homologe kaskları doğru şekilde takmak ve aynı ekte istenen tüm güvenlik kıyafetleri ve **2022** Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1'deki tabloda belirtilen uygun ekipmanını giymek zorundadır. Bu maddeyi ihlal eden yarışmacı, komiserler kurulu tarafından cezalandırılır.

a) Yarışmacı kıyafetleri için **2022** Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 5'e bakınız.

b) Sürücüler yarışma ve antrenmanlar süresince yarışma kıyafetlerini giymek mecburiyetindedir.

##### 15.2.3 Sürücü Güvenliği

a) Gözler için koruma sağlayan kırılmaz koruyuculu, homologe kask kullanımı zorunludur. Bütün sınıflar için kasklar aşağıdaki kurallar ve standartlara uygun olmalıdır.

- Snell Foundation, 1995-SA, K-98 ve SA2000 (ABD),
- British Standards Institution A-type ve A/FR-type BS6658-85, bütün düzeltme ve ilaveler dahil (Büyük Britanya),

- SFI Foundation Inc., Özellik SFI 31.1 ve 31.2 (ABD),
  - b) **Formula** Junior kategorisi için CIK- FIA tarafından **2015 için** belirlenen homologe kask ve boyunluk yanında, homologasyonun bir önceki versiyonuna uyan kasklar ve boyunluklar da kullanılabilir.
  - c) Mini kategori sürücüler için CIK-FIA onaylı 15 yaş altı kasklar tavsiye edilir.
  - d) Eldivenler elleri tamamen örtmelidir.
  - e) Kumaş tulumların, CIK-FIA homologasyon numaraları belirgin bir şekilde görülmelidir. Mahalli ve ulusal yarışlarda mini kategoride TOSFED onaylı tulumların kullanımına izin verilmektedir.
- Tulumlar bütün vücudu, bacakları ve kolları örtmelidir.
- Standartları FIM tarafından belirlenmiş deri tulumlar da kullanılabilir. Uzun pistlerde astarsız deri tulumlar mecburidir. Astarlı tulumlarda, astarlar sadece ipek, pamuk veya "Nomex" olabilir.
- f) Botlar ayak bileklerini örtmeli ve korumalıdır.
- g) Yarışmacıların saçları, hiçbir surette kask dışına taşmayacak şekilde sabitlenmelidir.
- h) Tulum içimde tamamen görünmez halde olsa bile, hiçbir şekilde atkı, eşarp, kolye vb. aksesuarlar takılamaz.

### 15.3 EKİPLERİN SORUMLULUĞU

**15.3.1** Yarışmacılar, kartların teknik yönden uygunluğunu tüm yarış boyunca sağlamaktan sorumludurlar.

**15.3.2** Tanımlama için yapılan işaretlerin (mühürlerin) takılması halinde; bu işaretlerin takıldıkları yerlerinde yarışma sonuna kadar korunması, sadece ekibin sorumluluğundadır. İşaretlerin kaybı eksikliği durumunda konu komiserlere rapor edilir.

**15.3.3** Ayrıca kontrol sırasında çıkarılan bütün parçaların tekrar yerlerine doğru şekilde takılmalarının sorumluluğu ekiplere aittir.

**15.3.4** Tespit edilen uygunsuzluklar veya uyumsuzluklar veya kontrol işaretleri eksiklikleri veya ibraz edilen orijinalinden farklı olması durumunda, konu komiserlere rapor edilir.

### 15.4 HOMOLOGASYON FORMU

Son teknik kontrolde, tüm orijinal FIA veya TOSFED homologasyon formları ve diğer gerekli belgeler, yarışmacı tarafından basılı halde ve İngilizce olarak hazır bulundurulmalıdır.

## KONTROLLER

### 16. KONTROLLER-GENEL GEREKSİNİMLER

#### 16.1 KONTROL TABELALARI

Bütün kontroller, (örnek olarak start noktası, kuleler, pit çıkışı, teknik kontrol alanı); TOSFED onaylı standart işaretlere, çizimlere ve mesafelere uygun olarak hazırlanacaktır.

#### 16.2 BAYRAKLAR- TABELALAR

##### 16.2.1 Genel

- a) Tüm yarışmacılar gösterilen bayraklar ve tabelalara uymak zorundadır. Pistlerde, bayrak gösterilen gözetmen noktaları sabittir.
- b) Bayraklar, gösterildikleri kulenin hizasındaki hayali çizgiden itibaren geçerlidir.

##### 16.2.2 Yarışma Direktörünün Talimatıyla Gösterilen Bayraklar / Tabelalar

- a) Kırmızı Bayrak: Yarışma direktörünün talimatıyla, tüm gözetmen kulelerinden aynı anda gösterilir. Yarışmanın ya da ilgili seansın durdurulduğu anlamındadır.
- b) Siyah – Beyaz Damalı Bayrak: Yarışmanın veya seansın sona erdiğini gösterir. Finiş çizgisinin pitten de geçilmesi halinde bayrak görmüş sayılır.
- c) Siyah Bayrak: Komiserler kurulunun kararı üzerine, direktör talimatı ile, yarışma numarası ile birlikte, start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) gösterilir. İlgili yarışmacının, yarıştan ihraç edildiğini gösteren bu bayrağı gören sürücü, bu tabelayı gördükten sonra pit alanına girmek ve yarışmayı bırakmak zorundadır.

En fazla dört tur içinde pite girmeyen sürücü spor komiserleri tarafından cezalandırılır ve TOSFED'e rapor edilir ve ilgili yarışmacıya sportif belge iptaline kadar varan cezalar uygulanabilir.

- d) Üzerinde 40 cm çapında Turuncu Daire Bulunan Siyah Bayrak: Direktör kuralları ile yarışma numarası ile start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) gösterilir. Teknik arıza nedeni ile pit alanına çağırma anlamını taşır. Sürücü bu bayrağı gördükten en geç 2 tur sonra pite girmek mecburiyetindedir. Aksi takdirde, ~~komiserler kurulu tarafından ihraçta kadar varan cezalar verilebilir.~~ **sürücü ilgili yarıştan ihraç edilir.**

Sürücü tamirattan sonra teknik kontrol sorumlusunun onayı ile yarışa devam edebilir.

- e) Siyah- Beyaz Diagonal Bayrak: Direktör talimatı ile yarışma numarası ile start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) en fazla 2 (iki) tur boyunca gösterilir ve ilgili

sürücünün uyarılması anlamını taşır.

Sportmenliğe aykırı, tehlikeli veya kontrolsüz sürüş hareketlerinden dolayı gösterilen bu bayrak, komiserler kurulu tarafından ilgili sürücünün incelendiği anlamını da taşımaktadır.

### 16.2.3 Gözetmenler Tarafından Gösterilen Bayraklar

**a) Kırmızı Bayrak:** Yarışma direktörünün talimatıyla, tüm gözetmen kulelerinde aynı anda gösterilir. Yarışmanın ya da ilgili seansın durdurulduğu anlamındadır.

**b) Sarı Bayrak:** Sürücülere tehlike olduğunu gösteren bu bayrak, aşağıdaki anlamları içerecek şekilde iki türlü kullanılır:

- Tek Sarı Bayrak: Hızını düşür, geçiş yapma ve yön değiştirmeye hazır ol. Pistin kenarında veya kısmen pist üstünde bir tehlike var.
- Çift Sarı Bayrak: Hızını ciddi oranda düşür, geçiş yapma ve yön değiştirmeye hazır ol. Pisti kısmen veya tamamen bloke eden bir tehlike var ya da pistin üstünde veya kenarında görev yapan gözetmenler var. Çift sarı bayrağa rağmen hızını ciddi oranda düşürmeyen sürücüyü, sarı bayrak ihlalinde uygulanan cezalar uygulanır.

Sarı bayraklar, tehlikenin olduğu bölgeden hemen önceki gözetmen kulesinden sallanmalıdır. Ancak bazı durumlarda yarışma direktörü, tehlikenin olduğu bölgenin birkaç kule öncesinden itibaren sarı bayrak sallanmasını isteyebilir.

Geçme yasağı sarı bayrağın gösterildiği kulenin hizasından başlar ve yeşil bayrağın gösterildiği kulenin hizasında biter.

Sarı bayrağın ihlali halinde;

- Antrenmada **500 TL** para cezası,
- Sıralama turlarında ihlalin yapıldığı turun silinmesi cezası,
- Yarış esnasında 10 (on) saniye zaman cezası verilir.

**c) Sarı-Kırmızı Çizgili Bayrak:** Sabit olarak gösterilen bu bayrak, gösterildiği noktanın ilerisinde yağ, su, toz veya çakıl gibi etkenlerden dolayı zeminde kayganlık oluştuğunu ve yol tutuşun azaldığını gösterir.

Normal şartlarda bu bayrak, pist yüzeyinin durumu daha önce normale dönmezse, en az dört tur boyunca sabit olarak gösterilir.

Ancak bu bayrağın gösterildiği gözetmen kulesinden sonra gelen kulede, yeşil bayrak gösterilmesine gerek yoktur.

**d) Mavi Bayrak:** Bu bayrak, geçilmek üzere olan sürücülere sallanarak gösterilir. Antrenman ve yarışta, farklı anlamları vardır:

Antrenmanda: Seni geçmek üzere olan daha hızlı sürücüyü yol ver.

Yarıştta: Normalde tur yemek üzere olan kartlara gösterilir. Bu bayrağı gören sürücü, yarışın güvenliğini tehlikeye atmayacak şekilde kendisine tur bindirecek olan sürücüyü en kısa süre içerisinde yol vermelidir.

**e) Beyaz Bayrak:** Sallanarak gösterilen bu bayrak, gösterildiği noktanın ilerisinde çok yavaş seyreden bir aracın varlığını bildirmek için kullanılır.

**f) Yeşil Bayrak:** Pistin açık olduğunu gösteren bu bayrak, sarı bayrağın gösterilmesine neden olan tehlikeli bölgeden hemen sonra gelen gözetmen kulesinde, sallanmalıdır. Yarışma direktörünün istemesi durumunda, antrenman veya ısınma seanslarının başlangıcında da kullanılabilir.

### 16.3 START IŞIKLARI

**a) Ulusal yarışlarda** ışıklı start sisteminin kullanılması önemle tavsiye edilir. Start düzlüğü üzerindeki ışıklı start panosu kuleden bakıldığına start almakta olan araçların kalkışı ile aynı anda izlenebilir pozisyonda olmalıdır.

Şayet bu sağlanamıyorsa paralel ışık sistemi araçlarla aynı anda izlenebilecek şekilde konulmalıdır.

**b) Start ışıkları** dört çift kırmızı ve yanında bir çift turuncu ışıktan oluşmalıdır. Yarışmacılar hareketli start almak üzere start düzlüğüne geldiklerinde, prosedür şu şekilde işleyecektir;

- Kırmızı ışıkların sönmesi: Yarışın start sinyali,
- Turuncu ışıkların yanması: Ekstra bir formasyon turu daha atılacağına sinyal,

Bilhassa start anının uygun açıyla videoya alınması tavsiye edilir.

Start ışığının çalışmadığı/bulunmadığı durumlarda, start çizgisi hizasından yeşil bayrakla start sinyali verilir. Yeşil bayrağın indirilmediği, fakat sabit tutulduğu durumda ekstra bir formasyon turu daha atılır. Ekstra formasyon turunda tüm gözetmen kulelerinde sarı bayrak sallanacaktır.

### 16.4 BRİFİNGLER

**a) Görevliler ile Briefing**

Yarışma direktörü veya vekili tarafından yarışma hakkında bilgi vermek amacıyla yapılır. Gözetmenler, Güvenlik Sorumlusu, Teknik Kontrol görevlileri, Yarışma Doktoru, Yarışmacılarla İlişkiler sorumlusu ve

Pit Alanı Sorumlularının katılması gerekir. Yarışma hakkında kısaca gerekli teknik bilgiler verilmelidir.

**b) Yarışmacılar ile Brifing**

Yarışma direktörünün gerekli gördüğü hallerde veya yarışma ek kurallarda yazması durumunda bir veya birden fazla brifing toplantı yapılabilir. Tüm sürücülerin isim listesini imzalamaları ve katılmaları mecburidir. Komiserler kurulu brifinge davet edilir.

Şampiyona süresince brifinglere katılmama halinde, Komiserler Kurulu tarafından ilk seferde **350,00 ₺ (Üç Yüz Elli)**, ikinci seferde **700,00 ₺ (Yedi Yüz)** ve devamında da **1.000,00 ₺ (Bin)** para cezası uygulanacaktır.

**c) Medya Brifing**

Yarışma direktörü ve medya sorumlusu tarafından gerekli görüldüğü hallerde, akredite medya mensupları için özellikle güvenlik konusunun işleneceği ayrı brifingler yapılabilir.

**16.5 PİT ALANI VE TAMİRAT:**

**16.5.1 Pit Alanı**

**a)** Pit alanının başlama ve bitiş çizgileri açık bir şekilde işaretlenmiş olmalı ve bilgilendirme esnasında sürücülere hatırlatılmalıdır.

**b)** Pit alanı sınırlarının dışında, yarışmacıların izin verilen yardımların haricinde yardım almaları ihraç nedenidir.

**c)** Pit alanı içindeki emniyet şeridinin dışında kartın kullanılması, emniyet şeridini geçmeden teknik yardım alınması ve emniyet şeridinin işgal edilmesi yasaktır. Bu kurala uyulmaması komiserler kurulu takdirinde para cezasını gerektirir.

**d)** Hiçbir sürücü pit alanı sonundaki gözetmenin izni olmadan piste çıkamaz. Yarışma direktörünün izni ve parkurun müsait olması şartı ile yarışma pistinin dışında kalan bölümde rodaj yapılabilmesi mümkündür.

**e)** Padok alanında Moped, Motosiklet vs. kullanmak yasaktır.

**f)** Pit alanına yarışmacı başına toplam 2 yardımcının girmesine izin verilir.

**g)** Mini kategori sürücülerini haricinde 12 yaşın altındaki çocuklar pit sahasına giremezler.

**h)** Pistte sigara içilmesi yasaktır. Bu durumların ihlalinde, ilgili yarışmacıya (misafiri ve/veya takım elemanı dâhildir.) **200,00 ₺ (İki Yüz Türk Lirası)**'dan az olmamak şartıyla komiserlerin vereceği para cezaları uygulanır. 4207 Sayılı Kanun'un, 2/4 maddesi'nde açık havada yapılan her türlü spor, kültür, sanat ve eğlence faaliyetlerinin yapıldığı yerler ile bunların seyir yerlerinde tütün ürünleri kullanılmayacağı hüküm altına alınmıştır. Ayrıca bu kanuna göre de ilgili cezai yaptırımın uygulanması da söz konusu olabilir.

**i)** Servis sahası dâhilinde görevlilerin takdirinde olmak üzere süratli kart kullanan sürücüler para cezası ile cezalandırılırlar.

**j)** Yarışma resmi zamanını açıklamak için organizatörün görünür bir yerde herkes tarafından rahatça okunacak, tercihen dijital bir saat bulundurması tavsiye edilir.

**k)** Antrenman ve yarış esnasında pit çıkışı gözetmeni herhangi bir karta piste çıkış müsaadesi vermezse sürücü buna kesinlikle uymak zorundadır. Yarışmacı pit çıkışındaki görevli gözetmenin de talimatlarına uymak zorundadır.

**l)** Tüm seanslar esnasında, pistin açık veya kapalı olma durumuna bağlı olarak, pit çıkışlarında yeşil ışık/ kırmızı ışık (veya aynı renkli bayraklarla) uygulama yapılır.

Sürücüler, sadece pit yolunun sonunda yeşil bayrak gösterilirken piste çıkabilirler.

**16.5.2 Tamirat**

**a)** Kartlar üzerinde tamirat, onarım ya da ayarlama sadece pit alanı ve padok alanında yapılabilir.

**b)** Yarışma esnasında ve antrenmanlarda gerekli olabilecek tamir bakım ve ikmal, ancak pit garajları veya önünde yapılabilir.

**c)** Mekanikler her servis sonrası alet ve takımlarını, pit yolu üzerinden kaldırmak zorundadırlar.

**16.6 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI**

**16.6.1** Ekipler kontrol noktalarında (kulelerde) bulunan görevli gözetmenlerin talimatlarına uymak mecburiyetindedirler. Aksi durum komiserler kuruluna rapor edilecektir.

**16.6.2** Tüm kontrol görevlileri görev yaptıkları noktada kolayca tanınabilecek bir yelek giymelidir.

**16.7 ORGANİZATÖR TARAFINDAN ALINACAK EMNİYET TEDBİRLERİ VE PİST KRİTERLERİ**

**16.7.1** Organizatörler, her yıl ilgili pistte yapılacak ilk test veya yarış aktivitesinden en geç 45 (kırk beş) gün önce pist lisansını almak veya yenilemek zorundadırlar.

TOSFED yarışma pistinin güvenliği, haberleşme bağlantıları ve yol kalitesi ve diğer kriterleri kontrol edecek ve ilgili yarış pistinde yarışma yapıp yapılamayacağına karar verecektir.

**16.7.2** Organizatörler sıralama turları ve yarışma esnasında aşağıdaki emniyet teçhizatını hazır bulunduracaktır. Aksi takdirde yarışmaya start verilemez.



a) 1 adet tam teçhizatlı acil yardım ve 1 adet hasta nakil olmak üzere 2 ambulans, doktor ve sağlık ekibi bulundurulması zorunludur. Organizatör, yarışma ek kurallarında yarışma doktorunu belirtmek zorundadır.

b) Gözetmen kulelerinde, pit alanında 6'şar kg. lık manuel yangın söndürücüler organizatör tarafından hazır tutulmalıdır.

c) Tüm emniyet tedbirlerinin kusursuz sağlanabilmesi için Gözetmen kuleleri, Pit Sorumlusu, Komiserler, Direktör ve Doktora kulaklık/mikrofonlu telsiz cihazı bulundurulacaktır.

d) Gözetmen kuleleri en az 50 cm büyüklüğünde numaralandırılmalıdır. Kulelerin mevsim şartlarına uygun olarak üzerleri kapatılmalıdır.

e) Pist lisansında belirtilen gözetmen kulelerinde en az iki bayrak gözetmeni talimatta belirtilen bayraklarla donatılmış olacaktır. Gözetmenlerin giysileri tüm seyircinin arasında kolayca seçilebilecek renkte olacaktır. Bayrak gözetmenleri bayraklardan farklı renklerde giysiler giymelidir.

f) Ayrıca yarışma direktörünün belirleyeceği noktalarda, mutlaka müdahale gözetmenleri bulunmalıdır.

g) Start düzlüğü üzerindeki ışıklı start panosu kuleden bakıldığında start almakta olan kartların kalkışı ile aynı anda izlenebilir pozisyonda olmalıdır. Şayet bu sağlanamıyorsa paralel ışık sistemi otomobillerle aynı anda izlenebilecek şekilde konulmalıdır.

h) Özellikle start anının uygun açıyla videoya alınması zorunludur. Pist üstünde kamera sistemi ile araçların takip edilmesi tavsiye edilir.

i) Seyircilere yarışma programı ve yarışmacı listesi dağıtılmalıdır. Ayrıca pistin sesli anons sistemi vasıtasıyla, yapılan yarışların anlatılması ve yarışmacılarla ilgili bilgiler verilmesi önemle tavsiye olunur. Gerekli ikaz ve bildirimlerin sürücülere aktarılabilmesi için aynı ses düzeni kullanılacaktır.

#### 16.7.3 Sürüş Emniyeti ve Kuralları

a) Resmi uyarı bilgileri sürücülere, yasada (FIA Uluslararası Spor Kodu) belirtilen işaretler aracılığı ile iletilir.

b) Yarışmacılar ne nedenle olursa olsun bu bayraklara benzeyen (ya da çağrıştıran) bayraklar kullanamaz.

Antrenman, sıralama turu ve yarış sırasında sürücüler sadece pisti kullanacaklardır. Bir kavram karmaşası yaşanmaması adına, pistin sınırlarını belirleyen beyaz çizgiler pistin bir parçası olarak değerlendirilecektir. Kerbler ise, pistin parçası değildir. Kartın hiçbir kısmı pist ile temas etmiyorsa, o kart pist dışına çıkmış sayılacaktır.

c) Pistten çıkmış olan bir kart, ancak avantaj kazanmamak ve diğer sürücülerin güvenliğini tehlikeye atmamak şartıyla piste geri dönebilir.

d) Savunma yapan sürücünün, birden fazla yön değiştirmesine izin verilmaz. Savunma yapmak için ideal yarış çizgisinin dışına çıktıktan sonra yarış çizgisine geri dönmeye çalışan bir sürücü, viraja yaklaşırken kendi kartı ile pistin kenarı arasında, en az bir kartın sığabileceği kadar boşluk bırakılmalıdır.

e) Tehlikeli bir noktada duran bir aracın yarış yönüne dönebilmesi veya tehlikeli durumdan kurtulabilmesi için kesin olarak gerekmedikçe, hiçbir sürücü kartını yarış istikametinin tersine süremez.

f) Parkur yarış merkezi tarafından seans öncesinde kapatıldığında ve yarışma direktörü tarafından yeşil bayrak gösterildikten sonra, tüm kartlar kapalı parka girene kadar aşağıda bahsedilen kişiler hariç hiç kimsenin piste girmesine izin verilmez.

- Yerlerinde olan ve görevini yapmakla yükümlü gözetmenler ve görevliler,
- Kartları kullanan sürücüler,
- Gözetmenlerin direktifleri doğrultusunda formasyon turu başlangıcında, start düzlüğünde görev yapan mekanikler,

g) Gereksiz şekilde yavaş, düzensiz veya diğer sürücüler için potansiyel tehlike yaratacak şekilde kartları sürmek yasaktır. Sıralama turları için piste çıkan sürücüler pist üzerinde ve özellikle ideal çizgi üzerinde yavaşlama, duraklama, zig zag yapma, bir diğer yarışmacıyı beklemeye gibi hareketlerde bulunamazlar. Pozisyon değiştirmek isteyen sürücü yarış çizgisinin dışında kalarak bunu gerçekleştirebilir. Yukarıda bahsi geçen ihallerin tespiti halinde yarışmacının sıralama seansında yaptığı en iyi 3 tur zamanı silinir.

h) Bir kart resmi antrenman, sıralama veya yarışta pistte iken durursa diğer sürücüler için bir tehlike ve engel teşkil etmemesi için, pist üzerinden mümkün olduğunca çabuk bir şekilde kaldırılmalıdır. Eğer sürücü aracını kendi imkânları ile tehlikeli pozisyondan kurtaramıyorsa, tehlikeli bir pozisyondan, gözetmen veya görevliler, ancak direktörün talimatı üzerine kartı kurtarmak için yardım edebilir.

Ancak bu yardım nedeniyle, durmuş olan motorun çalışması halinde kart, içinde bulunan seansın ihraç edilir. İstisnai olarak, ihraça sebep olmaksızın, mini kategori sürücülerine, direktör talimatıyla, yarışma görevlileri tarafından, mekanik yardımlar hariç, pist üzerinde ve/veya dışında itme, aracı çevirme ve yol

dışından kurtarma gibi yardımlar verilebilir. Verilecek yardımların süresi yarışma direktörü tarafından belirlenir ve makul bir zamana aşması halinde sonlandırılır.

- i) Bir sürücü yarış ya da sıralama turları esnasında ciddi mekanik problemlerle karşılaşırsa, en kısa zamanda ve en güvenli biçimde pisti terk etmelidir.
- j) Pisti terk etmek, pit alanına ya da padok alanına girmek isteyen bir sürücü, giriş işlemini güvenli bir biçimde yapacağından emin olmak zorundadır.

## YARIŞMA KURALLARI VE YARIŞMANIN AKIŞI

### 17. ANTRENMAN VE SİRALAMA TURLARI

#### 17.1 SERBEST ANTRENMANLAR

- a) Yarışma ek kurallarında aksini belirten haller bulunmadıkça, yarış boyunca geçerli olan tüm pist ve pit alanları kuralları, tüm antrenman turları (serbest/resmi antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs.) için de geçerlidir; yarışma güvenlik önlemleri de aynı biçimde antrenman ve sıralama turları boyunca titizlikle uygulanmalıdır.
- b) Aynı gün içerisinde serbest antrenmanlar ile sıralama turlarının başlangıcını birbirinden ayıran süre ek kurallarda belirtilmelidir. Antrenman seanslarında yaşanan bir gecikme nedeniyle, günün kalan seanslarının programı komiserler kurulunun kararıyla değiştirilebilir.

#### 17.2 SİRALAMA TURLARI

- a) Sıralama turları, tüm kategoriler için birer seans ve 10'ar dakika olarak yapılır. Senior ve Master kategorileri ayrı ayrı sıralamaya çıkarlar.
- b) Sürücüler, kendi kategorileri için programda belirtilen zaman dilimi içinde istedikleri zaman piste girebilirler. Piste giriş alanının sonuna çizilen sınır çizgisini geçen her sürücü, her ne olursa olsun piste girmiş sayılır ve tamamladığı turların zamanı tutulur.
- c) Bir sürücünün sıralama zamanı, sıralama turu seansı içinde yaptığı en iyi tur zamandır. Zamanlarda eşitlik yaşanması halinde ikinci en iyi zamanlara bakılır. Eğer yine eşitlik var ise, üçüncü zamanlara, vs. bakılarak, bu prosedür devam ettirilir.
- d) Sıralama turları için piste giren bir sürücünün yardımcılar tarafından itilmesi veya sürücüyü yardım verilmesi yasaktır.
- e) Pistlere göre oluşabilecek değişikliklerde, direktör tarafından briefing esnasında yapılacak pist giriş/çıkış tarifleri geçerli olacaktır.

### 17.3 START VE YARIŞTA GEÇERLİ OLAN KURALLAR

#### 17.3.1 Tüm Kategoriler İçin Formasyon Turları:

- a) Yarışma startını beklemekte olan araçların arka lastiklerini kaldırarak lastik ısıtmaları yasaktır.
- b) Formasyon turu esnasında sürücülerin zig zag yapmak suretiyle lastik ısıtmaları yasaktır.
- c) Formasyon turu esnasında start yerini korumak sürücünün kendi sorumluluğundadır ve start görevlisi sürücülerin yerlerinin korunmadığı durumlarda ilave bir tur vermek mecburiyetinde değildir.
- d) Formasyon turu esnasında, pistin herhangi bir yerinde motoru stop eden aracın motoru, sadece pilot tarafından tekrar çalıştırılabilir. Çalıştırma işleminin başarılı olması halinde, start için bu sürücünün pozisyon alması beklenmez. Sürücünün motorunu çalıştırmak için araçtan inmesi gerekirse, bu işlem için grid grubunun kendisini geçmesini beklemelidir. Aksi bir durumda yarışma güvenliğini tehlikeye atan sürücü yarışmadan ihraç edilir.
- e) Herhangi bir nedenle formasyon başlangıcındaki yerini kaybeden sürücü, pist üzerinde çizili olan son kırmızı çizgiye kadar diğer sürücülere zarar vermeden yerini alabilir. Alamadığı takdirde kırmızı çizgiyi geçerken bulunduğu pozisyonu muhafaza edecek ve eski yerini almayı hiçbir şekilde denemeyecektir. (Ancak startın verilemediği durumda, ek formasyon turu ayrı bir tur olarak değerlendirildiğinden yarışmacının tekrar kırmızı çizgiye kadar yerini alma hakkı olacaktır)
- i) Sürücü kırmızı çizgiden sonra eski yerini almak için çaba gösterirse, sürücünün yarış klasmanında elde ettiği derecede 10 (on) saniye ceza eklenir.
- ii) Bu ceza, sürücüye start düzlüğünde "Ceza" tabelası ile numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

f) Ancak start görevlisi herhangi bir sürücünün başka bir sürücü yüzünden yerini kaybettiği kanaatine varırsa ısınma turunu durdurabilir ve start prosedürünü tekrar edebilir.

g) Pistin dışında bir yol kullanarak yerini kazanmaya çalışan pilot siyah bayrakla ihraç edilir.

#### 17.3.2 Tüm Kategorilerde Start Prosedürleri:

a) Start prosedürü ve pistte start için yapılacak uygulamalar direktör tarafından briefing esnasında açıkça belirtilecektir.

b) Yarışmaların start zamanından 5 dakika önce piste giriş kapısı görevliler tarafından kapatılır, **ve kapının kapanma zamanı geçtikten sonra** hiçbir kartın piste girmesine izin verilmez ve **bu kartlara**

**İlgili ayak için start verilmez.**

**c)** Start mahallî olarak pist üzerindeki bir alanın kullanılması durumunda, bu alan pre-grid olarak kabul edilecektir. Start sırasında problem yaşayan sporcu, elini kaldırmakla yardım talep edebilir. Diğer sporcuların start prosedürünü engellemek pist üzeri veya kenarında yardım alan sporcu, aracını çalıştırılabilir ve ön formasyon grubunu yakaladığı takdirde yerini almayı denemeyecek ve en sondan start alacaktır. Sürücü yerini almayı denerse yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 (on) saniye ceza eklenir.

Yardım ve tamiratın uzaması halinde, mümkün olan hallerde araç pit yoluna alınarak, servis sonrası kontrollü bir şekilde pit yolundan yarışa dâhil olabilir.

(Bakınız: CIK-FIA start prosedürleri)

**d)** Start görevlisi hazır olduğunda kartlara asgari bir formasyon turu yaptırmak üzere yeşil bayrak sallanır. Bu formasyon turu esnasında sürücüler kendi yerlerini korumak zorundadırlar.

**e)** Start prosedürü uygulanmaya başlandıktan sonra yarışma şartları uygulanır.

**f)** Formasyon turundaki yarışmacılar, start pozisyonlarını koruyarak ve hızlanmadan sabit bir süratle start çizgisinden 25 metre öncesinde ve sarı çizgi ile belirtilmiş olan hızlanma çizgisine (acceleration line) kadar gelmek zorundadırlar.

Tüm grubu bu noktaya kadar uygun bir süratde getirmek "pole pozisyonu"ndaki yarışmacının sorumluluğundadır. Özellikle start prosedürünün sağlıklı olması açısından diğer yarışmacıların da bu duruma riayet etmeleri gerekir. Sarı hızlanma çizgisini 2 numarada start alan yarışmacı, pole pozisyon olan yarışmacıdan kendine avantaj sağlayacak şekilde önde geçemez. Küçük mesafe farklılıkları dikkate alınmayacak olmakla birlikte ikinci sıradaki yarışmacının sarı çizgiyi gözle görünür şekilde önde geçmesi ve akabinde bunu avantajla çevirerek pozisyon kazanması, ihlal olarak kabul edilir. Pole pozisyon olan yarışmacı da sarı çizgiye yaklaşırken yanlıtıcı hızlanma ve yavaşlamalar yapamaz. Her iki ihlalin de karşılığı toplam yarış zamanına eklenecek 3 sn. cezadır.

Hızlanma çizgisinden içeri girildikten sonra hızlanma farklılıklarına bağlı olarak birtakım mesafe farklılıkları oluşmuş olsa dahi "start" komutunun verildiği ana kadar start kanallarının terk edilmesi yasaktır. Kanal çizgilerini kısmi olarak ihlal etmek 3 sn., komple 4 tekerlek dışında olacak şekilde terk etmek 10 sn. zaman cezası ile cezalandırılır. Kanal çizgileri kanal içine dahil alan olarak kabul edilir.

İdeal start prosedürü için ilk 2-3 sıradaki yarışmacıların sarı çizgiyi geçmelerini takiben yarışmanın startı verilmelidir. Start prosedürü ile ilgili ihlallerin tespiti için "kamera sisteminin sarı-hızlanma çizgisine ve start komutu verildiğinde yarışmacıların kanal ihlali yapıp yapmadığına" odaklanımı gereklidir. Start olacak grubun ilk sıradaki araçlarının sarı çizgiden içeri girmelerinden önce hiçbir şekilde start verilemez.

**g)** Start çizgisinden önce konulmuş olan kırmızı ikaz çizgisine, araçlar 2 hat halinde start pozisyonlarını koruyarak ve hızlanmadan gelmek mecburiyetindedirler. Kırmızı çizgiden itibaren start sinyali verilene kadar sürücüler herhangi bir şekilde hızlanamazlar.

**h)** Start sinyali verilene kadar sürücülerin herhangi bir şekilde hızlanması yasaktır; kendine avantaj sağlamak amacıyla start pozisyonunu terk eden sürücünün, yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 (on) saniye ceza eklenir.

Bu ceza, sürücüye start düzlüğünde "Ceza" tabelası ile numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

Start görevlisi sürücülerin nizami bir şekilde sarı çizgi içerisine girmeleri durumunda startı verir. Startın verildiği anda sarı çizginin gerisinde kalan kartlar mevcut ise sinyalle birlikte hızlanabilir ve koridorlarını ter edebilirler.

**i)** Kırmızı ışıkların sönmesi veya yeşil bayrağın inmesi ile start verilir.

**j)** Nizami start pozisyonunun sağlanamaması nedeniyle, formasyon turunun çok fazla tekrarlanması söz konusu olursa, formasyon kırmızı bayrakla durdurulur ve start prosedürü baştan başlatılır. Bu durumda, yarışma direktörü yarışın tur sayısını azaltma kararı verebilir.

Yarışma direktörünün kanaatine göre, start çizgisine hızlı yaklaşılması halinde, turuncu renkli iptal ışıkları yakılır veya yeşil bayrak inmezse, start verilmez ve yarışmacılar ekstra bir formasyon turu daha atarlar. Bu prosedür, yarışma direktörü startın verilmesini uygun bulana kadar devam eder.

**k)** Start sırasında kartın bir kısmı (iki tekerleği) start koridorunun dışına çıkarsa 3 (üç) saniye ceza verilir. Kart tamamen (4 tekerleği birden) start koridoru dışına çıkarsa 10 (on) saniye ceza verilir.

**17.3.3 Tüm Kategoriler İçin Geçerli Genel Kurallar**

**a)** Pit sahasının çıkışından itibaren kapalı park kuralları uygulanır ve pist üzerinde kartlara yapılacak teknik müdahale kesin ihraç sebebidir.

**b)** Yarışma esnasında herhangi bir sebepten dolayı stop eden araç, sadece sürücüsü tarafından tekrar çalıştırılabilir. Bu durumda sürücü diğer sürücülere tehlike arz etmeyecek şekilde, kendisi çalıştırmayı deneyebilir. Bu denemenin süresi hakkında verilecek izin direktörüninisiyatifindedir.

**c)** Özellikle yarışmanın ideal çizgisi üzerinde veya dar virajlar gibi direktör tarafından tehlikeli olarak görülen yerlerde, stop eden aracı çalıştırmayı denemek ihraç sebebidir.

**d)** Sürücüler, pist dışına çıktıktan sonra yarışa geri dönmek için zorunlu olmadıkça, hiçbir şekilde yarışmanın aksi yönünde hareket edemezler.

**e)** Görevliler, yarışma direktörünün kuralları üzerine, pist üstünde ya da tehlikeli bir yerde duran kartın emniyetli bir yere çekilmesi için yardımcı olabilirler.

**f)** Son tur haricinde, herhangi bir sürücü teknik arızası olması halinde bayrakla uyarıldıktan sonra pite girecek ve devam etmeden önce teknik noksanlığını giderecektir.

**g)** Herhangi bir nedenle yarışma dışı kalan sürücüler araçlarını emniyetli bir yere çekerek, görevlilerin kurallarına uymak suretiyle güvenli bir yere geçmelidir.

#### 17.4 ANTRENMAN SEANSLARININ DURDURULMASI

**a)** Parkuru bloke eden ya da pist üzerinde tehlike yaratan kaza, hava şartları, bir aracın çekilmesi ya da pisti temizlemek vb. şartlar nedeniyle kouşan seansın durdurulması gerekirse, yarışma direktörü start çizgisinde kırmızı bayrak sallanmasını sağlayarak, söz konusu seansı durdurabilir.

Aynı anda, diğer tüm gözetmen kulelerinde de kırmızı bayrak gösterilecektir.

**b)** Antrenman seanslarının (serbest / resmi antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs.) durdurulması sadece yarışma direktörünün kararı ile olabilir.

**c)** Seansın durdurulduğunu gösteren kırmızı bayraklar sallandığı anda, tüm sürücüler, hızlarını her an durabilecek kadar azaltmalı ve aşağıdaki durumları göz önüne alarak, kesinlikle birbirlerini geçmeden yavaşça pit alanına dönmelidir:

- Yarış ve/veya kurtarma araçları ve/veya görevlileri pist üzerinde olabilir,
- Pist bir kaza nedeniyle tam anlamıyla bloke olmuş olabilir,
- Hava şartları, piste araçları yarış hızıyla sürmeye mümkün kılmayabilir,

Pit çıkışı kapalıdır.

**d)** Yalnızca serbest / resmi antrenmanlar ve ısınma turlarına özgü olmak kaydıyla, yarışma direktörü durdurulan bir bölümü bitirme (uzatmama) kararı alabilir. Benzer şekilde duraklama süresini, seansın koşulma süresine ekleyip eklememek yarışma direktörünün inisiyatifindedir.

**e)** Seans, mümkünse duraklamaya neden olan problem ortadan kaldırıldıktan sonra devam ettirilecektir.

**f)** Komiserler kurulunun kararı ile antrenmanların durdurulmasına neden olan yarışmacının o bölümde yapmış olduğu zaman iptal edilebilir ve sürücü o gün yapılacak resmi antrenmanlardan ihraç edilebilir.

**g)** Bir ya da birkaç bölümde duraklama yapılmak zorunda kalınan antrenmanlarda, bundan dolayı şikâyetle bulunan yarışmacıların müracaatları dikkate alınmaz.

#### 17.5 TAMAMLANAMAYAN YARIŞMALAR

##### 17.5.1 Yarışmanın Durdurulması

**a)** Herhangi bir kaza, güvenli veya başka bir nedenle yarışmanın durdurulması gerektiğinde yarışma direktörü tarafından start noktasında kırmızı bayrak gösterilecektir.

**b)** Direktör kurallarıyla aynı anda pistteki tüm kontrol noktalarındaki gözetmenler kırmızı bayrak göstererek yarışın durdurulduğunu işaretini vereceklerdir.

**c)** Bu bayraklar gösterildiğinde yarışmacılar yarışmayı derhal bırakarak, birbirlerini geçmeyerek, tek sıra halinde ve çok düşük bir hızla start noktasına gelerek duracaklardır.

Bu durumda kapalı park uygulaması yapılır. Bu sırada yarışmacılar yarışma direktörünün talimatı olmadan kartlarına servis alamazlar.

##### 17.5.2 Yarışmanın Durdurulması Sonucunda

**a)** Araçlar bir önceki turda finish çizgisinden geçiş sıralarına göre tek sıra olarak tekrar dizileceklerdir. Yarış tek sıra olarak başlatılıp, bir tur sonrasında start finish düzliğünde yarışma direktörünün sallayacağı yeşil bayrak ile yarış tekrar başlamış olacaktır.

**b)** Bu yapılacak bir tur "Formasyon Turu" niteliğinde olup, düşük süratte ve topluca atılacaktır. Sarı hızlanma çizgisinden önce araçlar hızlanamazlar ve birbirlerini "yeşil bayrak" sallanmadan önce geçemezler.

**c)** Kalan turların koşulması sonucu, finish görüldükten sonra oluşan sıralama o yarışın kesin klasmanı oluşturacaktır. Yarış durdurulmadan önceki sıra ile ilgili herhangi bir işlem (zaman toplanması vb. gibi) uygulanmayacaktır.

**d)** Eğer yarış ilk iki tur içerisinde durdurulmuşsa a, b ve c bentlerinde belirtilen prosedürün aksine, geçilen kısım hiç geçilmemiş gibi yarış yeniden başlatılır.

#### 17.6 FİNİŞ KAPALI PARKI VE SON TEKNİK KONTROL

**a)** Yarışmayı tamamlayan araçlar finişten sonra itiraz süresinin sonuna (neticelerin kesinleşmesine) kadar kapalı parka alınacaklardır.

- b) Sürücüler araçlarını kapalı park sahasına bıraktıktan sonra bu alanı terk edecek ve ekipten hiç kimse izin almadan tekrar içeriye giremeyecektir.
- c) Yarışma direktörü veya komiserler kurulunun kararıyla yarışma sonrasında programda belirtilen saat ve yerde tartı ya da son teknik kontrol için seçilen yarışmacı ve kartların, bu teknik kontrole zamanında girmemesi ihraç sebebidir.
- d) Kapalı park kurallarının ihlali ihraç ile sonuçlanır.

## KAPALI PARK

### 18. KAPALI PARK KURALLARI

#### 18.1 UYGULAMA

Aşağıdaki hallerde kapalı park uygulaması yapılır:

**18.1.1** Aynı hafta sonu içinde, her ayak sonu yapılan tartı sonrası,

**18.1.2** Yarış sonrası direktör tarafından açıklanan geçici sonuçlar komiserler kurulu tarafından kesinleştirilinceye kadar.

#### 18.2 KAPALI PARKA GİREBİLEN PERSONEL

Kartın kapalı parkın içine park alanına bırakan sürücüler hemen kapalı park alanını terk etmelidir. Özel bir görevi bulunan pist görevlileri dışındaki hiç kimse kapalı park alanına giremez.

#### 18.3 KART ÖRTÜLERİ

Kart örtüleri kullanılamaz.

#### 18.4 TEKNİK KONTROLLER

Kapalı park içinde, teknik kontrol görevlileri tarafından teknik kontroller yapılabilir.

## YAKIT

### 19. YAKIT

Kullanılacak yakıt, benzin istasyonlarında ticari olarak satılan benzindir.

## LASTİKLER VE TEKERLEKLER

### 20. HER TÜRLÜ ARAÇ VE TÜM YARIŞMACILAR İÇİN LASTİK KURALLARI

a) Yarışma esnasında doğal yollar ile hasar gören bir ön ve/veya bir arka lastik teknik kontrol sorumlusu nezaretinde, sadece kullanılmış lastikler ile değiştirilebilir. Değişim 1 (bir) ön ve/veya 1 (bir) arka lastik ile sınırlıdır. Değişim için yeni (kullanılmamış) lastik hiçbir şekilde kullanılamaz. Grid diziliminde kurallara aykırı şekilde, kullanılmamış lastik taktığı tespit edilen sürücüler, doğrudan grid dışına alınır ve ilgili yarıştan ihraç edilirler. Bu tespit sonrası hiçbir şekilde bir lastik değişimi için ek süre verilemez.

Değiştirilen tüm lastiklerin teknik kontrol sorumlusunca görülmesi ve işaretlenmesi şarttır. Kullanılacak yedek lastiğin teknik kontrol sorumlusuna gösterilmeden kullanılması ve işaretli olmaması durumunda sürücü ilgili yarıştan ihraç edilir.

b) Bir hafta sonunda yarış amaçlı 2 (iki) set yağmur lastiği kullanılabilir.

c) Yarışmacıların o hafta sonu için beyan edecekleri yarış lastiklerinde, kullanılmamış olma zorunluluğu aranmaz.

İşaretsiz lastik kullanıldığının tespit edilmesi halinde, komiserler kurulu tarafından ihraca varan cezalar verebilir.

## CEZALAR

### 21. CEZALAR

#### 21.1 OLAY

a) "Olay" yarışma direktörü tarafından komiserler kuruluna rapor edilen veya komiserler kurulu tarafından fark edilip yarışma direktörüne bildirilen, bir ya da birden çok sürücünün karıştığı ya da sadece bir sürücünün hareketlerini içeren ve aşağıdaki şekilde tanımlanan durumlardır:

- i) Koşulan seansın veya yarışmanın durdurulmasına neden olan durumlar,
- ii) Bu talimatın, ek kuralların veya FIA Uluslararası Spor Yasası hükümlerinin ihlal edilmesi,
- iii) Bir ya da birden fazla sürücünün hatalı start (fodepar) alması,
- iv) Bir çarpışmaya neden olunması,
- v) Bir sürücüyü pist dışına çıkmaya zorlamak,
- vi) Bir sürücünün kurallara uygun şekilde yapmaya çalıştığı geçiş manevrasını engellemek,
- vii) Geçiş manevrası esnasında bir sürücüyü engellemek,
- viii) Yarışmanın veya diğer sürücülerin güvenliğini tehdit edecek şekilde tehlikeli sürüş yapmak,
- ix) Sportmenliğe aykırı davranışlar,

b) Yarışma direktörü veya komiserler kurulunun bir sürücünün yukarıdaki ihlallerden birisini

yaptığını net olarak kanaat getirdiği durumlar haricinde, normal olarak birden fazla otomobilin karıştığı olaylar incelemeye alınır.

c) Gelen bir rapor veya yarışma direktörü tarafından yapılan talep üzerine bir olaya karışmış olan sürücüye ceza verilip verilmemesi, komiserler kurulunun inisiyatifindedir.

## 21.2 ÖZEL DURUMLAR

Aşağıda belirtilmiş ceza uygulama prosedürlerinin dışında kalan artarda meydana gelen "olay"ların değerlendirilmesi aşağıda açıklandığı şekilde yapılacaktır.

Aynı yarış içerisinde iki adet ihartlık olaya sebep veren yarışmacıya 2. seferinde ihart değil 5 sn. cezası deklare edilir.

- Kademeli olarak 5 sn. ve 10 sn. zaman cezası alan bir sporcu aynı yarış **hafta sonu** içerisinde, üçüncü bir zaman cezası gerektirecek olaya karışırsa, uygulanacak ceza direkt olarak ihraç cezasının verilmesidir. 10 sn. zaman cezası almış sporcunun, aynı yarış **hafta sonu** içerisinde, aldığı zaman cezasını takiben birden fazla ihartlık harekette bulunması ihraç kararı ile cezalandırılır. **Temaslara ilişkin (21.3.iii, 21.3.iv, 21.3.v, 21.3.vi) cezaların kademeli olarak artırılması (5 saniye, 10 saniye, ihraç) sırasında aynı maddenin ihlal edilmiş olma şartı aranmaz.**

- Temaslara ilişkin ihlallerde, temasın büyüklüğü göz önünde bulundurularak, Yarışma Komiserler Kurulu eldeki deliller ışığında ilgili sürücüye direkt olarak 5 veya 10 saniye zaman cezası uygulayabilecekleri gibi 1.1.2'de bahsi geçen cezalara da başvurabilirler. İlgili ihlalin sıralama turlarında yapılmış olması durumunda, sürücünün en hızlı 3 zamanı silinir.

- Bu tip ceza uygulamaları yarış esnasında deklare edilebileceği gibi ilgili rapor ve kanıtların incelenmesine takiben yarış sonrasında da ilgili yarışmacıya deklare edilebilir.

- Birden fazla zaman cezası verilmiş sporcuların, yarış toplam zamanlarına, tüm bu cezaların toplamı olan zaman eklenir.

## 21.3 GÖREVLİLERİN TEMASLARI VE OLAYLARI DEĞERLENDİRMESİ

pozisyon Açıklamaları

### i) Zig-zag yapmak

Önde giden aracın yarış çizgisinden farklı devamlı şekilde kulvar değiştirmek sureti ile arkadaki aracı bloke etmesi zig-zag olarak değerlendirilir. Bir yarışmacının zig-zag yapıyor olarak değerlendirilmesi için kulvar değiştirme hareketini aynı düzlük içerisinde 1 kereden fazla yapmış olması ve arkadaki rakibinin hamle yolunu bloke ediyor olması gözlemlenmelidir.

Zig-zag yaptığı yukarıdaki kriterler ölçüsünde tespit edilen sporcular, mümkün olan en hızlı sürede, yarış direktörü tarafından gösterilen tabela ve numaraları ile ihart edilir. Koşulan aynı yarış içerisinde ihart edildikten sonra aynı davranışını sürdüren yarışmacıya önce 5 sn. sonrasında süreklilik göstermesi durumunda 10 sn. ve akabinde ihraç cezaları uygulanır.

İstisnalar:

- Defans amaçlı çizgisini değiştirip, dönüş esnasında bu çizgide kalan ve yanına gelen araçlara güvenli boşluğu bırakan yarışmacı zig-zag yapıyor olarak değerlendirilmez.
- Öndeki yarışmacının zig-zag cezası olması için, arkasında ve makul bir hamle mesafesinde bir diğer yarışmacı veya yarışmacıların olması ve yapılan hareketten etkilenmiş olmaları gereklidir.
- Özellikle yağmur yarışlarında ve kurumaya başlayan pist üzerinde, yağmur lastiklerini aşınmaktan korumak için pistin ıslak bölgelerine doğru yapılan yönlendirmeler, zig-zag olarak değerlendirilmezler.

### ii) Aynı süratteki araçların temasları

Aynı süratlerde giden birden fazla aracın hafif temasları kasti çarpma olarak nitelendirilmez. Ancak bu tür durumlar, arkadaki sürücünün yakın takip sonucu fren noktalarında sebep olabileceği 'olaylar'daki sorumluluğunu yok etmez.

### iii) Yan yana giden aracın, kasti olarak diğerinin üzerine direksiyon kırarak vurması

Yanyana giden iki yarışmacıdan birinin yolun akışı ile ilgili olmayan şekilde diğer yarışmacı üzerine yaptığı direksiyon kırma hareketleri kasti çarpma olarak değerlendirilir. İlk harekette ihart verilir. Ancak hareket sonucunda diğer yarışmacı yol dışına çıktıysa ve/veya mesafe kaybettiysse 5 (beş) saniye ceza verilir. Eğer diğer yarışmacının kartında hasar oluştuysa veya kart yarışa devam edemez şekilde hasar aldıysa 10 (on) saniye ya da Komiserler Kurulu'nun kararıyla ihraç cezası uygulanır.

### iv) Kasti çarpma

Önündeki yarışmacıya yapılan kontrolsüz darbeler ve özellikle bu darbelerin spin atma, pozisyon kaybı, yol dışı olma veya mekanik bir soruna sebebiyet vermesi kasti çarpma olarak değerlendirilir. Zaman kaybı ve pozisyon kaybı olması halinde 5 (beş) saniye ceza verilir. Hareketin tekrarlanması halinde 10 (on) saniye ceza verilir. 10 (on) saniye cezasından sonra hareketin tekrar etmesi halinde verilecek ceza ilgili ayaktan ihraçtır.

**Ayrıca, sportmenliğe aykırı bir şekilde, bir sürücünün diğer sürücüyü yarış dışı bırakmak, yol dışına çıkarmak veya aracına hasar vermek amacıyla yaptığı temaslar, Komiser Kurulu tarafından incelenir. Komiser Kurulu bu durumda ilgili ayaktan doğrudan ihraç kararı verebilir.**

**v) Virajda yanyana gelen araçların temasları**

Herhangi bir virajda, dönüş hareketi başlamadan önce içeriye başka bir aracın girdiği hallerde, diğer aracın, kendi araçlarının arka tekerleklerinin hizasından ileride bir pozisyonda olması durumunda, dönüşün sorumluluğu dışarda kalan araçtadır. İçerideki araç hamlesini doğru pist limitlerinde ve sorunsuz olarak yapmış ise diarda kalan aracın bu aracın üstüne kapanarak yer ve/veya zaman kaybına neden olması 5 (beş) saniye zaman cezası ile cezalandırılır. Bu hareketin tekrarı halinde 10 (on) saniye zaman cezası verilir. Hareketin süreklilik göstermesi durumunda verilecek ceza ilgili ayaktan ihraçtır.

**vi) Viraj içinde avantaj sağlamak ya da öndeki aracı yol dışına çıkartmak amacıyla vurmak**

Dönüş hareketine başlamış ve aracına viraj içerisinde pozisyon almış yarışmacının, dönüş yolu içerisine yapılan kontrolsüz hamle ve hareketler, zaman kaybına neden olmuşsa önce 5 sn. tekrarı 10 sn. zaman cezası uygulanır. Süreklilik arz etmesi halinde ilgili ayaktan ihraç cezası verilir.

Bu tip pozisyonlarda özellikle arkadaki aracın öndeki araç ile olan pozisyonu ve açısı göz önüne alınır.

Bu cezalara ek olarak, sportmenliğe aykırı sürüş tarzını devam ettiren sürücülere direktör raporunda belirtilmesi halinde TOSFED tarafından uygun görülecek cezalar verilecektir.

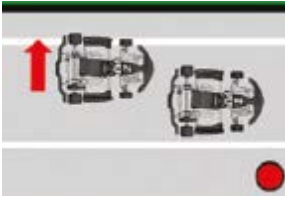
a) Bir ihlale veya olaya karışan sürücü yarış bitiminden itibaren 30 (otuz) dakika süreyle, komiserler kurulundan izin almadan pistten ayrılamaz.

b. Antrenman, sıralama turları veya yarışma sırasında finiş bayrağını gördükten sonra, fazladan tur atıp pite girmeyen yarışmacıya komiserler kurulunun öngöreceği cezalar uygulanır.

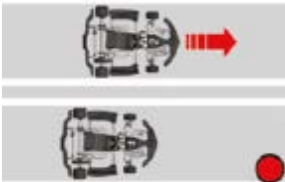
Araçların üzerinde takılı olan ya da dışardaki kameralarla yapılan görüntü kayıtları, olayların değerlendirilmesi için yarışmacular tarafından durumlarını destekleyici bilgi kaynağı olarak gösterilebilir. Ancak bu kayıtların değerlendirilmesi ve yeterli görülüp görülmemesi yarış yönetiminin tasarrufundadır.

**Olayların Grafik Anlatımı**

1. Koridorun start sinyalinden önce terk edilmesi



2. Start sinyalinden önce hızlanmak



3. Virajda yanyana gelinmesi



## 4. Atak için pist limitlerinin ihlal edilmesi



## 5. Yan yana gitmekte olan aracın diğerine kasti olarak üzerine direksiyon kırarak vurması



## 21.4 PARA CEZALARI

Yarışmacıya tebliğ edilen para cezasının yarışmacının alacağı ilk starttan önce ödenmiş olması gerekmektedir.

## DERECELENDİRME VE NETİCELER

## 22. DERECELENDİRME

## 22.1 DERECE ALINMASI

- Sıralama turlarında, elektronik derece alma cihazı ile saniyenin binde biri (1/1000) cinsinden zaman tutulacaktır.
- Elektronik derece alma cihazının arıza yapması durumunda yeterli miktarda gözetmen ile manuel zaman tutulması mümkündür.

## 23. NETİCELER

## 23.1 NETİCELERİN HESAPLANMASI

Neticeler, yarışta elde edilen zamanlara varsa zaman cezaları eklenerek tespit edilir.

## 23.2 NETİCELERİN YAYIMLANMASI

Yarışma süresinde alınan neticeler aşağıdaki maddelere göre ilan edilecektir.

- Gayri-resmi Neticeler: Organizatör tarafından yarışma esnasında ilan edilen neticeler.
- Kısmi (Gün sonu) Gayri-resmi Neticeler: Bir ayak sonunda organizatör tarafından ilan edilen neticeler.
- Geçici Neticeler: Organizatör tarafından yarışmanın sonunda ilan edilen neticeler.
- Resmi Neticeler: Komiserler tarafından onaylanmış neticeler.

## İTİRAZLAR VE TEMYİZ

## 24. İTİRAZLAR &amp; TEMYİZ

## 24.1 BİR İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI

Bütün itirazlar; TOSFED Yarışma Genel Kurallar Madde IV, Uluslararası Spor Kodu Madde 13 ve TOSFED **2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9** uyarınca yapılacaktır.

- Karting de itiraz süresi, her bir yarış için, ilgili yarışının geçici neticelerin açıklanmasından itibaren 15 (on beş) dakikadır.
- Bireysel yarışan sürücüler için** itiraz hakkı Mini ve **Formula** Junior kategoride yarışmacıya veya sürücünün vekiline aittir. Sürücünün anne veya babasının haricinde olabilecek vekili, kayıt formunda belirtilmediği takdirde itiraz hakkı kaybolur.



- c) **Bireysel yarışan sürücüler için** Senior ve Master kategorilerinde itiraz hakkı yarışmacı ve sürücünün ayrı olduğu hallerde yarışmacıya aittir.
- d) **Takım kaydı ile yarışan yarışmacılar için itiraz hakkı takım temsilcisine aittir.**

## 24.2 İTİRAZ ÜCRETİ

İtiraz ücreti 400,00 ₺ (Dört Yüz Türk Lirası)'dır. **TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9'a göre uygulanır.**

## 24.3 DEPOZİTO

Şayet itirazlar otomobillerin bazı parçalarının sökülüp tekrar takılmasını veya pistte yapılamayacak ölçüm ve analizlerin yapılmasını gerektiriyor ise, ek kurallarda yazılabilecek bir ilave depozito itiraz sahibi tarafından peşinen ödenecektir.

Temel harç bedeline ilaveten herhangi bir parçanın sökülmesi veya pistte yapılamayacak ölçüm ve analizlerin yapılması için gerekebilecek ilave harç bedeli yarışma komiserleri tarafından tespit edilir.

## 24.4 MASRAFLAR

24.4.1 Sökme-takma işlemleri ve nakliyeden kaynaklanan giderler; itiraz reddedilirse itiraz eden, itiraz hakkı bulunulursa itiraz edilen tarafından karşılanır.

24.4.2 İtirazın reddedilmesi ve giderlerin (Teknik kontrol, nakliye vs.) depozitodan daha fazla tutması halinde fark; itiraz eden tarafından ayrıca ödenir. Masraflar daha az tutarsa fark itiraz sahibine iade edilir.

## 24.5 TEMYİZ

Bütün temyizler; TOSFED Yarışma Genel Kurallar Madde IV ve Uluslararası Spor Kodunun Ulusal temyiz prosedürünün düzenleyen 15.3 Maddesi uyarınca yapılacaktır.

Ulusal temyiz harcı, ek kurallarda belirtilmemiştir.

Uluslararası temyiz ücreti TOSFED tarafından her sene açıklanır. **2022 yılı için TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9'a göre uygulanır.**

# ÖDÜL TÖRENİ VE PODYUM

## 25. ÖDÜL TÖRENLERİ

### 25.1 PODYUM SEREMONİSİ

Ödül töreninin finiş podyumunda yapılması tavsiye edilir.

### 25.2 ÖDÜL TÖRENİ VE ÖDÜLLER

a) Para ödülleri ihtiyaridir, ancak birincilere verilecek para ödülleri yarışmaların standart kayıt bedellerinden az olamaz. Para ödülleri, ödül töreninde takdim edilecektir.

b) Ödüller, kategoriler ve kategorilerin kadın klasmanlarında her yarışma için ilk üç sürücüye verilecek birer kupa şeklinde olacaktır.

c) Ödül törenine mazereti nedeniyle katılmayan sürücülerin ödülleri bir başkasına verilmez ve ödülleri TOSFED'e iletilir. Sürücüler, bu kupaları daha sonra TOSFED'den teslim alabilirler.

d) Yarışmaların ödül törenine mazeretsiz olarak katılmayan sürücüye, direktör raporunda belirtilmesi halinde TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından uygun bir ceza uygulanır.

e) Sonuçlarla ilgili olarak bir itiraz sonrası temyiz hakkının kullanıldığı durumlarda sadece klasmanın ilgili ödülleri verilemez ve ödülleri TOSFED'e iletilir. Söz konusu itirazdan etkilenmeyen sürücülerin ödülleri törende takdim edilmelidir.

f) Yarışmacı ve Sürücülerin ödül töreni podyum esnasında beyanat vermeleri yasaktır.

g) Ödül töreni için podyuma çağrılan sürücülerin tulumları ile katılmaları zorunluluğu vardır.

h) Ödül töreni, geçici neticelere istinaden, programda belirtilen zamanda yapılır. Ancak, sürücüler kesin neticeler duyurulana kadar pisti terk edemezler. Olası itirazların değerlendirilmesi ve kesin sonuçlara göre **klasmanda değişiklik olması durumunda ödül dağıtımının farklılaşması halinde**, ilgili sürücüler ödülleri, kesin sonuçlara göre dağıtılması için yarışma direktörlüğüne iade edeceklerdir.

## 26. CEZA TABLOSU

Madde	Tanım	Ceza
9.1.1 f	Plaka, yarışma numaraları vb. stickerların eksikliği	Direktör kararı
10.1	Sportmenliğe aykırı hareketler ve ters yönde ilerleme	Komiserler Kurulu
15.2.2	Eksik ekipmanla piste çıkmak	Komiserler Kurulu
16.2.2 c	Siyah bayrak ihlali	Komiserler kurulu ve sportif belge iptaline varan cezalar
16.2.2 d	Siyah ortasında turuncu daire olan bayrağın ihlali	<b>Komiserler Kurulu İhraç</b>
16.2.3.b	Sarı bayrak ihlali veya çift sarıda yavaşlamamak	Antrenmanda <del>100TL</del> <b>500 TL</b> para cezası Sıralama seansında ilgili turun iptali Yarışta 10 saniye zaman cezası
16.4 b	Brifinge katılmamak	Para cezası veya Komiserler Kurulu kararıyla start alamaz
16.5.1	Pit alanındaki ihlaller	Komiserler Kurulu
16.5.1 h	Pistte sigara içilmesi	Para cezası ve 4207 Sayılı Kanun kapsamında ceza
16.7.3 d	Savunma sırasında kendi ile pistin kenarı arasından bir kartın sığabileceği kadar boşluk bırakmama	5 saniye / 10 saniye / ihraç
16.7.3 g	Sıralama turlarında yarış çizgisinde duraklama, yavaşlama vb. hareketler	En iyi 3 tur zamanının silinmesi
17.3.1 d	Start prosedürü için kırmızı çizgiden sonra pozisyonunu almaya çalışmak	10 saniye
17.3.2 c	Aracını hareket ettiremeyen yarışmacının yerini alması	10 saniye
17.3.2 g	Start sinyalinden önce hızlanmak	10 saniye
17.3.2 k	Start sinyalinden önce start koridorundan taşmak 2 teker / 4 teker	3 saniye / 10 saniye
20.1 c	İşaretsiz lastik kullanımı	Komiserler Kurulu
21.3.iii	Yanyana giderken direksiyon kırarak kasten çarpmak	Yarıştta 5 saniye / 10 saniye / ihraç. Sıralama turlarında en iyi 3 zamanın silinmesi
21.3.iv	Kasti çarpma	Yarıştta 5 saniye / 10 saniye / ihraç. Sıralama turlarında en iyi 3 zamanın silinmesi
21.3.v	Virajda gelişen temaslar	Yarıştta 5 saniye / 10 saniye / ihraç. Sıralama turlarında en iyi 3 zamanın silinmesi
21.3.vi	Viraja avantaj sağlamak için öndekine vurmak	Yarıştta 5 saniye / 10 saniye / ihraç. Sıralama turlarında en iyi 3 zamanın silinmesi
21.3 b	Damalı bayraktan sonra faza tur atmak	Komiserler Kurulu
26.2 d	Ödül törenine mazeretsiz katılmamak	TOSFED Sportif Direktörlüğü

## EK-1 ROTAX MAX KULLANAN KATEGORİLER İÇİN TEKNİK BİLGİLER

Rotax Max motorları kullanılan (mini, junior, senior, master) kategoriler için başlıca teknik ölçüm ve kısıtlamalar:

İşbu teknik detaylar ana hatları ile tüm yarışmacılara referans olması amacı ile aşağıda özetlenmiştir. Üretici firma "Teknik Regülasyonları" ve/veya "Teknik Bültenleri" ile belirtilmiş olup, aşağıda listelenmemiş ölçüm ve düzenlemeler, yarışma süresince her an ve koşulda Teknik Kontrol yetkilileri tarafından yapılabilir.

- Türkiye Karting Şampiyonası'nda kullanılan Rotax marka tüm motor tipleri için teknik kurallar ve detaylar "fabrikasyon orijinallik" ve "üretildiği gibi" prensibi ile düzenlenmiştir. **Her bir parçanın original ve üreticisi tarafından üretilmiş olması, teknik regülasyonda verilen ölçümler dahilinde olması ve üzerinde herhangi bir frezeleme, yontma, kaldırma, ekleme, parlatma vb. işlemin yapılmamış olması gerekmektedir. Söz konusu müdahalelerin tespiti durumunda ilgili sürücü sadece tespitini yapıldığı yarıştan değil, tüm ayaktan ihraç edilir.**
- Üretici firmanın kendi adı ile düzenlediği yarışmalar için düzenlediği ve bazı eski model parçaların ve/veya motorların kullanımını yasaklayan kısıtlamalar, Türkiye Karting Şampiyonası içerisinde dikkate alınmamakla beraber, bu aksam ve parçaların orijinal halinde ve üretildiği şekilde olması ve kullanılması gerekliliğini değiştirmez.
- Serbest olan konular, "serbest" olarak belirtilmiştir.
- Temel kural olarak herhangi bir parça, aksesuar, atasman üzerinde herhangi bir işlem, uygulama, müdahale ve ekleme/eksiltme yapılması kesinlikle yasaktır.
- Herhangi bir hususdan bahsedilmiyor olması, ona izin verildiği anlamına gelmez.
- Aşağıda bahsi geçmeyen tüm teknik ölçümler için, ölçümlenen motor için yayınlanmış olan Rotax Teknik Regülasyonu'nda yazan değerler dikkate alınır.
- Belirtilmiş teknik ölçümlerlerdeki her türlü uyumsuzlukla birlikte, izin verilmemiş, art niyetli ve bilinçli yapılmış kural dışı müdahaleler ilgili yarışmalardan men /diskalifikasyon ile neticelenir.
- Diskalifikasyona sebep veren nedenin, yapılış şekli, isteyerek ve bilerek yapılmış olması, üzerinde mesai harcanmış olması gibi kriterler ile değerlendirilmesi sonucu, yarışma haftasonu uygulanan cezaların yanı sıra Sportif Direktörlük ve Disiplin Kurulu tarafından ek yaptırımlar da uygulanabilir.

### 1. Üst Kapak

Üretici firma seri numaraları ve diğer işaretleri taşımalıdır.



Kapak iç şekli fabrika aparatı ile kontrol edildiğinde aşağıdaki şekilde gözükmelidir.

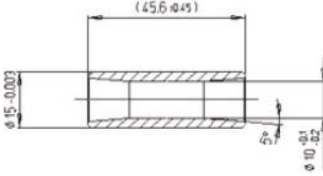


### 2. Piston ve Piston Pimi

Piston orijinal olmalı ve üzerinde hiçbir işlem olmamalıdır. Üretici firmanın belirttiği işaret ve yazıları taşımalıdır.



Piston pimi ölçüleri aşağıdaki şekildedir:



### 3. Silindir

Silindir orijinal Rotax logosunu taşımalıdır. Silindir numaraları ait oldukları versiyona göre farklılık gösterebilir.

Farklı yıllara ait silindireler orijinalliklerini korudukları sürece kullanılabilirler.

Maximum silindir iç ölçüsü 54.035 mm'dir. Eksoz portunun yaklaşık 10 mm üzerinden ölçülür.

### 4. Reed Valve Sistemi

Reed klepeleri her zaman orijinal olmak zorundadır.

Reed klepe kalınlığı 0.6 mm-/+ 0.10 mm'dir.

Kontrolü yapılan klepe (reed valve) gerektiği takdirde, Teknik Kontrol görevlisi tarafından, orijinal klepe ile görsel olarak da mukayese edilebilir.

### 5. Giriş Manifoldu

Orijinal olmalıdır. Farklı yıllara ait orijinal Rotax logolu ve numaralı giriş manifoldları kullanılabilir.

### 6. Kol

Üretici tarafından üretilmiş olan, 2 farklı tip orijinal kol da kullanılabilir. İlk versiyon bakır renkli kol, üzerinde "367" kodunu yeni jenerasyon gri renkli kol üzerinde "362" kodunu taşımaktadır.

Kol üzerinde hiçbir işlem yapılamaz.

### 7. Balans Şaftı ve Balans Dişlileri

Balans şaftı ve dişlileri her zaman takılı olmalıdır. Balans dişlileri uygun yönlerinde ve üzerinde montaj işaretlemelerine uygun olarak takılmalıdır.

Minimum balans şaft ağırlığı 255 gr'dır. Üzerinde hiçbir oynama ve işlem yapılamaz. Eski versiyon metal balans dişlilerinin kullanımı serbesttir. Plastik dişliler kullanılamaz.

### 8. Krank Kutusu

Siyah veya gümüş renkli kutuların kullanımı uygundur. Üzerlerinde hiçbir parlatma, yontma vb. işlem yapılamaz. Krank kutusu biraraya getirilirken, orijinal contasının kullanılması mecburidir.

Krank kutusunun özel kâğıt contası olmadan sadece sıvı conta kullanılarak veya contasız olarak biraraya getirilmesi yasaktır.

### 9. Kranksaft

Orijinal halinde olmalıdır. Her türlü işlem ve müdahale yasaktır.

Ana yatak rulmanlarında tek marka zorunluluğu aranmaz. Aynı tipte farklı marka rulmanları da kullanılabilir. Bilye sayısının aynı olması gereklidir.

Seramik rulman kullanımı yasaktır.

### 10. Debriyaj

Debriyaj sistemi kavrama noktası maximum 4.000 devir/dk'dır. Pilot üzerinde olmadan ölçülür.

Değişik yıllara ait versiyonlardaki debriyaj balata ve dış çanları orijinal olmaları kaydı ile kullanılabilirler.

12 ve 13 ön dişli olan debriyajlarda o-ring takılı olmalıdır.

Debriyaj ayasının açık ağzının 1 mm gerisinden yapılacak ölçümde minimum değeri 24.10 mm olmalıdır. (Bknz: Görselde A ölçüsü)

Debriyaj et kalınlığı (Bknz: Görselde B ölçüsü) minimum 11.45 mm'dir.

Debriyaj çanı iç ölçüsü maximum 84.90 mm'dir. Dijital veya mekanik saatli kumpasla ölçülür.



### 11. Squish (Üst Boşluk) Ölçüsü

Mini üst boşluk ölçüsü :1.20 mm. minimum

Junior üst boşluk ölçüsü :1.20 mm. minimum

Senior ve master üst boşluk ölçüsü :1.00 mm minimum

Tüm ölçümler 2 mm'lik lehim teli ile yapılır ve dijital veya mekanik saatli kumpasla ölçülür.

### 12. Ateşleme ve Elektronik Sistem

Rotax firması tarafından üretilen tesisat, bobin ve elektronik kontrol ünitesi kullanılır. Farklı bir ürün kullanılamaz. Bobin ve elektronik kontrol ünitesine hiçbir müdahale ve farklı uygulama yapılamaz.

Elektronik kontrol ünitesi (ECU) ve eski versiyon analog kutu üzerindeki soket ve bağlantı tipleri değiştirilemez.

Üreticinin programladığı değerlere müdahale edilemez.

Evo sistemlerde sadece kendi kategorisi için tanımlanmış, izin verilmiş elektronik kutu (ECU) kullanılabilir. (Örneğin: Junior kategori kutusu, senior kategori bir motora bağlanamaz).

Elektronik sistemleri taşımak için üretici firma tarafından hazırlanmış orijinal ayaklar kullanılmalıdır. Farklı bir ayak ya da bağlantı sistemi kullanılamaz.

Yeni versiyon 2021 Minimax motorlarında kullanılacak olan ECU ünitesinin parça tanım numarası 666818'dir ve ECU üzerinde Minimax ve "666 818" yazıları ile tanımlanmıştır.

Farklı bir ECU kullanılması kesinlikle yasaktır.

### 13. Karbüratör

Sadece main jet (ana meme) ve iğne klips pozisyonu değiştirilebilir. Diğer iç sistem üretici tarafından belirlenmiş sabit değerlerde kullanılmak zorundadır.

Şamandıra ayak yükseklik ayarları üretici aparatının belirlediği aralıkta olmalıdır.



Karbüratör iğnesi üzerinde üretici firma logosu olan "INC" sembolünün olması gereklidir.



XS model yeni versiyon Evo karbüratörlerde sadece 4.0 gr'lık şamandıralar kullanılabilir. Sadece orijinal yakıt pompası kullanılabilir.



#### 14. Genel

Üreticisi tarafından total sistem ve bütün olarak tanımlanmış ekipman paketi üzerinde aynı işleve haiz farklı bir parça, atasman kullanılamaz.

Atasmanların total sistem üzerindeki yerleri değiştirilemez.

Yarışmacılar, kullandıkları motor sistemine ait (Evo, Evo öncesi) Teknik Regülasyon föylerini ölçüm ve değerlendirmelerde kullanılmak üzere yanlarında bulundurmamak zorundadırlar.

Yanlarında dokümanlarını bulundurmayan yarışmacılar "Teknik Kontrol" yetkilisinin kullandığı dokümanların geçerliliğini kabul etmiş olur. Yanıltıcı doküman kullanımı, dokümanlar üzerinde oynama ve tahrifat, sayfa ekleme/eksiltme gibi durumlar, tespit edildiği takdirde ilgili yarışmadan diskalifikasyon ile cezalandırılır.