

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

1. TÜRKİYE DRIFT ŞAMPİYONASI
2. ULUSAL DRIFT KURALLARI
3. KURALLAR İLE İLGİLİ DEĞİŞİKLİKLER ve KURALLARIN UYGULANMASI
4. SORUMLULUK
5. ORGANİZASYON
6. KATILABİLİR OTOMOBİLLER ve SINIFLANDIRMA
7. MOTOR, YARDIMCI SİSTEMLER ve MEKANİK AKSAM
8. ŞAŞİ ve KAROSER
9. İÇ MEKAN
10. OTOMOBİLLERDE GÜVENLİK ÖNLEMLERİ
11. KATILABİLİR YARIŞMACI ve SÜRÜCÜLER
12. BAŞVURU FORMLARI ve KAYITLAR
13. KAYIT ÜCRETİ
14. SİGORTA
15. REKLAMLAR
16. SÜRÜCÜ KİYAFETLERİ
17. PİST İLE İLGİLİ GENEL KURALLAR
18. PİST ÜZERİNDE ALINACAK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ
19. YARIŞMACI ve TAKIM SORUMLULUKLARI
20. YARIŞMA NUMARALARI
21. YARIŞMA GÖREVLİLERİ
22. BAYRAKLAR
23. ORGANİZASYONUN GERÇEKLEŞECEĞİ PARKUR / PİST
24. ÖN START ALANI (PRESTART)
25. PADOK ALANI
26. PİT ve SERVİS ALANI
27. YAKIT İKMAL ALANI
28. İDARİ KONTROL
29. TEKNİK KONTROL
30. SUNUM ve BRİFİNG
31. ANTRENMAN
32. SIRALAMA
33. SIRALAMA ESNASINDA GEÇERLİ PUANLAMA KRİTERLERİ
34. YARIŞ / EŞLEŞMELER
35. STARTIN VERİLMESİ
36. ON DAKİKA KURALI
37. EŞLEŞMELERDE DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ
38. EŞLEŞMELERDE KAZANANIN BELİRLENMESİ

39. KOŞULAN SEANSIN (ANTRENMAN, SIRALAMA, YARIŞ) ASKIYA ALINMASI
40. YARIŞMANIN TATİL EDİLMESİ ve ERTELENMESİ
41. CEZALAR
42. PUANTAJ ve KLASMAN
43. İTİRAZLAR ve TEMYİZ
44. MEDYA
45. ÖDÜLLER ve ÖDÜL TÖRENİ

- EK 1 CEZALAR TABLOSU
- EK 2 NETİCELER TABLOSU
- EK 3 EŞLEŞME TABLOSU TOP 16
- EK 4 EŞLEŞME TABLOSU TOP 32
- EK 5 SÜRÜCÜLER GENEL KLASMAN TABLOSU
- EK 6 TAKIMLAR GENEL KLASMAN TABLOSU
- EK 7 ÖRNEK YARIŞMA PROGRAMI
- EK 8 MASTER KILL SWITCH STICKER ÖRNEĞİ

1. TÜRKİYE DRIFT ŞAMPİYONASI

a) Türkiye Drift Şampiyonu

TOSFED Sportif Yarışmacı ve Sürücü Belgesi'ne sahip olan, Ulusal Drift Kuralları'nda ilan edildiği şekliyle Türkiye Drift Şampiyonası'na dahil yarışmalardan sezon sonunda en yüksek puanı toplayan TC vatandaşı sporcu; Türkiye Drift Şampiyonu ilan edilir. Yabancı uyruklu sporcuların şampiyonaya dahil olup puan alabilmeleri için, sportif belgelerini TOSFED'den çıkarmış olmaları ve sezonun tüm yarışlarına katılmaları şartı aranmaktadır.

b) Türkiye Drift Takımlar Şampiyonu

TOSFED Takım Belgesi'ne ve yarışmacılarının her biri TOSFED Sportif Sürücü Belgesi'ne sahip olan, Ulusal Drift Kuralları'nda ilan edildiği şekliyle Türkiye Drift Şampiyonası'na dahil yarışmalardan sezon sonunda en yüksek puanı toplayan takım; Türkiye Drift Takımlar Şampiyonu ilan edilir.

Takımlar en az iki (2), en fazla dört (4) yarışmacı / sürücünden oluşabilir. Takım adı, logosu, iletişim bilgileri, yarışmacı sayısı ve yarışmacı bilgileri sezon öncesinde belirlenerek organizatörün sağladığı form ile imzalı olarak bildirilmelidir. Bildirimden sonra ve sezon içinde takımlarda değişiklik, ekleme ve çıkarma yapılamaz. Takımların yabancı sporcu yarıştırmabilmeleri için, bu sporcuların sportif belgelerini TOSFED'den çıkarmış olmaları ve sezonun tüm yarışlarına katılmaları şartı aranmaktadır.

2. ULUSAL DRIFT KURALLARI

TOSFED, Türkiye'de drift yarışlarının yapılması için, Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları Madde 2 gereği iş bu kurallar ve bu kurallara ek olarak çıkarılacak bültenler ile Türkiye Drift Şampiyonası yarışmalarının yapılmasına izin verir. İş bu Kurallar TOSFED Yönetim Kurulu tarafından onaylanmış olup, 01 Ocak - 31 Aralık 2022 tarihleri arasında geçerlidir.

3. KURALLAR İLE İLGİLİ DEĞİŞİKLİKLER ve KURALLARIN UYGULANMASI

a) Bu kuralların şartları, organizatör kulüpler tarafından aynen uygulanacaktır.

b) Bu kurallar maddelerinin yorumu ile kurallar kapsamında bulunmayan konularda karar alma hak ve yetkisi, yarışmalar sırasında Komiserler Kurulu'na aittir.

c) Yarışmanın akışı ile ilgili (örneğin parkur ve zamanlama gibi) değişiklikler Komiserler Kurulu'nun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenlerle yapılır. Bültenler tarih, saat ve sayı içereceklerdir. Bültenlerin tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur.

d) Gerekli hallerde işbu kurallar şartları üzerinde değişiklik, yorum veya açıklama sadece TOSFED tarafından yapılır.

4. SORUMLULUK

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ile yarışa resmi izinleri veren makamlar ve yarışma düzenleyen organizatör kulüpler ve organizasyon lisansına sahip üçüncü kişiler; TOSFED, otomobil sporları yarışma genel kuralları, bağlı ulusal yarışma kuralları ve diğer TOSFED ek kuralları çerçevesinde organize edilen ve güvenlik tedbirlerinin alınmış olması koşulu ile yarışmalardan önce, yarışmalar sırasında ve yarışmalardan sonra meydana gelebilecek herhangi bir kaza halinde, ölüm, yaralanma, zarar veya sakatlıklardan dolayı maddi ve manevi hiç bir şekilde sorumlu tutulamazlar. Yarışmacı ve sürücüler yarışmaya kayıt yaptırmakla, bu kurallar ve ilgili diğer tüm kuralları okumuş, anlamış ve uygulayacaklarını kabul etmiş sayılırlar.

5. ORGANİZASYON

TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip kulüpler asgari müddetlere uymak, Ulusal ve Mahalli takvimlerini onaylatmış olmak suretiyle düzenleyecekleri yarışmaların "Yarışma Ek Kuralları'nı TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun ve onaylanmış olarak yayımlarlar. Organizatör tarafından yayımlanacak yarışma ek kuralları sadece yarışma ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır.

Yarışmacılar yarışma kuralları için sırasıyla Yarışma Ek Kurallarına, Yarışma Genel Kurallarına, Yarışma Ek Düzenlemelerine, Türkiye Drift Şampiyonası Kurallarına ve FIA Uluslararası Spor Yasası ilgili maddelerine bağvuracaklardır. Organizatör TOSFED'den ek kurallar için onay alırken mutlaka parkur, güvenlik birimleri ve seyirci yerleşimini kroki halinde onaya sunacaktır.

6. KATILABİLİR OTOMOBİLLER ve SINIFLANDIRMA

Fabrikasyon olarak üretilmiş, trafikte kullanılmış veya kullanılmakta olan, sadece arkadan itişli ve manuel binek seri üretim otomobiller (sedan, coupe, hatchback, SW) yarışmalara kabul edilir. Kamyonet ve SUV modelleri ile otomatik araçlar veya otomatikleştirilmiş vites kutusu bulunan araçlar yarışmalara katılamaz. Otomobiller motor, şasi ve mekanik olarak aşağıdaki şartlar dâhilinde modifiye edilebilir.

7. MOTOR, YARDIMCI SİSTEMLER ve MEKANİK AKSAM

a) Motor

Motorun modifiye edilmesi serbesttir ve motor gücü konusunda herhangi bir sınırlama yoktur. Otomobilin motoru, orijinal üretimde bulunmayan başka bir motor ile değiştirilebilir. **Motoru güçlendirmek için turboşarj, süperşarj, nitrit oksit (NOS) vb. aşırı besleme sistemleri kullanılabilir. Motor bloğunda ve bağlantılarında yakıt, yağ ve su kaçağına müsaade edilemez.**

b) Soğutma Sistemi

Soğutma sistemi su ile doldurulmalı, tüm su taşma kapları ve boru hatlarının sızdırmazlığı sağlanmalıdır. Bagaja veya sürücü kabinine yakın konumlandırılan radyatör ile sürücü arası 1mm alüminyum levha ile kapatılmalı, radyatöre gerekli hava akımı için kanal açılmalıdır. Soğutma sıvısı boru hattı gövdenin altında yer almalıdır. Ancak mümkün olmayan durumlarda FIA J ekine uygun kokpit içerisinde tek parça ve geçişleri sızdırmaz rakorlu olarak geçirilebilir.

c) Yakıt Sistemi

Yakıt sisteminde modifikasyona izin verilmiştir. Yarışlarda kullanılacak yakıt, petrol, solvent ve alkol esaslı (benzin, motorin, ethanol, methanol, tolyen) olacaktır. LPG kullanımı yasaktır. Su ve alkol püskürtme sistemi depo ve pompaları tercihen bagajda konumlandırılmalı, kokpit ile arasında ayrırcı panel bulunmalıdır. Yakıt boru hattı gövdenin altında yer almalıdır. Ancak mümkün olmayan durumlarda FIA J ekine uygun kokpit içerisinde tek parça ve geçişleri sızdırmaz rakorlu olarak geçirilebilir.

Otomobillerde orijinal veya isteğe bağlı FT3 tipi harici yakıt depoları kullanılabilir. Yakıt deposunun kapağı olası bir çarpma anında açılmayacak şekilde vidalı tipte olacaktır. FT3 tipi harici yakıt deposu kullanılması durumunda, bagajda ve dış gövde panellerinden en az 300'er mm içeri doğru konumlandırılmalıdır. Yakıt deposu ve pompaları ile kokpit arasında ayrırcı panel bulunmalıdır. NOS sistemi kullanılması durumunda tüpü tutan ayaklar otomobil gövdesine sağlam şekilde sabitlenmelidir. NOS tüpü otomobil içerisinde olduğu durumlarda, acil tahliye tertibatı ve otomobil dışında acil tahliye valfi olmalıdır.

d) Egzoz Sistemi

Egzoz borusunun orijinal yerinden geçmesi veya çıkışın arka aks düşey ekseninin gerisinde (diferansiyelden hemen sonra) olması şarttır. Egzoz borusu, yakıt ve yağ boru hatlarının karşı tarafında yer almalı, motor bloğu ve depolara yakın olduğu bölgelerde alevlenme önleyici termal bariyer ve kaplamalarla izole edilmelidir. Turboşarjlı otomobillerde wastegate çıkışı mümkün olduğunca ön teker ve otomobil dışına doğru olmalıdır. Pistlerde uygulanabilecek gürültü kısıtlaması sebebiyle otomobillerin, egzoz çıkışından yaklaşık 1 metre mesafede 3500 d/d'da maksimum 110 Db gürültü sınırı sağlayacak susturucu ile donatılması tavsiye edilir.

e) Akü

Aküler orijinal yerinde, bagajda veya otomobil içinde sızdırmaz bir kutu içerisinde **gövdeye** sabitlenmiş ve izole edilmiş şekilde olmak zorundadır. Ayrıca akünün artı kutup başı izole edilmelidir.

f) Ana Elektrik Kesme Şalteri

Gövde üzerinde tercihen ön cam sürücü tarafında kolay fark edilebilen ve ulaşımı kolay bir yerde ana elektrik kesme şalteri "Master Kill Switch" bulundurulmalıdır. Kaza ve/veya alevlenme durumunda **bu şalter kullanıldığında; Otomatik yangın söndürme sistemi hariç yakıt pompası, motor ve tüm elektrik sistemini kesmelidir.** Şalterin konumu, **ile açık/kapalı durumu açık bir şekilde** EK-8'deki örneğe göre hazırlanan sticker ile işaretlenmelidir.

g) Marş Motoru / Starter

Tüm otomobiller kendini çalıştırabilecek marş motoru ile donatılmış olmalıdır.

8. ŞAŞİ ve KAROSER

a)Gövde Panelleri

Özel üretim gövde panellerine, tamponlara ve kanatlara izin verilmiştir. Tüm kaporta ve açık bölgeler güvenli bir şekilde kapatılmalıdır. Yarış günü sıralama turlarına çıkan otomobillerin gövde parçalarının tam olması zorunludur. Sıralama ve yarış esnasında temas sonucu hasar gören parçalar geçici olarak tamir edilmelidir. Tamir göremeyecek şekilde hasar gören gövde panellerinin çıkarılmasına, sadece yarıya direktörü izin verebilir. Diğer kaporta parçalarının hasar görmesi durumunda, güvenlik esas alınarak yarışmacının yarışa devam edip edemeyeceğine yarışma direktörü karar verecektir. Hafifletme amaçlı ön ve arka amortisör kuleleri arasında yer alan yaşam alanı hariç, dışarıdan görünmeyen kalan kısımlarda çamurluk içi, motor ve bagaj havuzu, ön ve arka paneller gibi kısımlar kesilebilir. Kesilen yerlere destek (bashbar) yapılması zorunludur. Yük dağılımını dengelemek üzere otomobil içerisine kaynak veya civata ile sabitlenmiş ağırlıklar konulabilir. Bu ağırlıklar toplamda en fazla 50 kg olabilir

b)Aerodinami

Bagaja sonradan takılan kanatlar, arka tekerleklerin iz açıklığını ve tavan yüksekliğini geçemez. **Otomobilin en arka noktasını en fazla 100 mm geçebilir.**

c) Camlar

Yarışmalara katılacak tüm otomobillerde lamine ön cam mecburidir. Yarış esnasında sürücü ve yolcu camı aralık bırakılabilir. Yan camlar en az 0.25 mikron kalınlığında renksiz şeffaf cam filmi ile kaplanmalıdır. Ön cam haricindeki diğer camlar, en az 3 mm kalınlığında polikarbon malzemeden mamul alternatif cam ürünü ile değiştirilebilir. Yanlarda filmli orijinal cam veya polikarbon kullanılmaması durumunda güvenlik filesi yer almalı, ön cam silecekleri çalışır durumda olmalıdır.

d) Çekme Kancası

Bütün otomobillerde önde ve arkada bulunmalı ve gözükecek bir şekilde sarı, kırmızı veya turuncu renkte boyanmış veya ok ile işaretlendirilmiş bir çekme kancasının bulunması mecburidir.

e) Lastikler ve Jantlar

Lastik ve jantlarda marka, ebat, treadwear seçimi serbesttir. Tüm bijonlar, jantları yerinden oynamayacak şekilde en az 1,5 cm ile sabitlemelidir. Eksik bijon kullanımına izin verilmez. Ön jantların birer kolu, dışarıdan frenajı tespit edebilmek üzere aksi parlak renkte boyanmalı ya da yarış içinde çıkmayacak şekilde bantlanmalıdır. Radyal ve semi slick lastikler kullanılabilir. Full slick, "Racing Use Only" yarış lastikleri yasaktır. Tüm akslarda maksimum lastik taban ölçüsü en fazla 265 mm'dir.

f) Süspansiyon

Süspansiyon üzerinde her türlü modifikasyonu yapmak serbesttir.

g) Frenler

Fren ve fren kontrol sistemlerinin modifikasyonuna izin verilmiştir. Fren sisteminde bulunan kaliper, rotor ve padler, hortumlar, fren hidroliği pedal ve switch (müşür) kusursuz, sızıntısız şekilde çalışmalıdır. Orijinal pedal sistemi değiştirilen otomobillerde fren lambalarının çalışması için mekanik fren switchi yerine basınçlı fren switchi kullanılması şarttır. Orijinal pedal kullanan otomobillerde fren switchi orijinal yerinde olmalıdır. Aksi bir durumda veya hile teşebbüsünün tespitinde yarışmadan ve/veya sezondan ihraça varan yaptırımlar uygulanabilir.

h) Aydınlatma Sistemleri

Gündüz yapılan yarışmalarda, far uvaları açık bırakılmamak suretiyle ön farlar sökülebilir. Arka stop lambaları orijinal yerlerinde ve çalışır durumda olmalıdır. Stop lambalarının üzerinde kırmızı renk harici herhangi bir renk değişikliğine neden olacak işleme (stop camı boyama) izin verilmez. Jüri'nin değerlendirilmesine yardımcı olmak üzere otomobillerin arkasındaki standard stop / fren lambalarına paralel çalışacak ön ve arka cam üst kısımlarına cam boyunca kesintisiz şerit halinde yaklaşık 50 metre mesafeden görülecek şekilde yüksek güçte ve dışı silikon kaplı kırmızı led stop / fren lambası takılacaktır. Bu led fren lambalarının elektrik tesisatı üzerinde buton/şalter kullanılamaz. Elektrik hattı üzerinde sportmenliğe aykırı bir tertibat tespit edilmesi yarıştan ihraç sebebidir.

9. İÇ MEKAN**a) Koltuk**

Ön koltuklar FIA tarafından önceki bir tarihte homologe edilmiş yarış koltuğu olmalıdır. Ayrıca koltuklar mutlaka tabana uygun sertlikte civata ile en az dört noktadan bağlanmış ve sabit olmalıdır. Gevşek bağlantılı koltuk, teknik kontrol sırasında yarıştan men sebebidir. Koltukta herhangi bir kırık, çatlak ve benzeri yapısal problem olmaması ve koltuğun teknik kontrol sorumlusu tarafından güvenli bulunması gerekmektedir.

b) Kemer

Yarış tipi en az 2 inç (5 cm) kalınlığındaki metal tokalı emniyet kemerlerinin kullanılması zorunludur. Kemerler en az dört noktadan bağlantılı olmalı ve güvenli bir şekilde gövdeye sabitlenmelidir.

c) Sabitleme

Otomobilin içinde yerine sabitlenmemiş hiçbir malzeme bulundurulmayacaktır. İç mekan, sürücü için tehlike arz edebilecek sivri ve keskin malzemelerden arındırılmış olmalıdır.

d) Ön Tablo

Orijinal ön tablo "Dashboard" üzerinde tadilat yapılması ve/veya tablonun komple değiştirilmesi serbesttir.

10. OTOMOBİLLERDE GÜVENLİK ÖNLEMLERİ**a) Sızdırmazlık**

Teknik kontrol esnasında sızıntı tespiti yapılacaktır. Yakıt kaçağına hiçbir şekilde izin verilmeyecektir. Sürücü ve seyircilerin güvenliğini tehdit etmeyecek damlama şeklindeki yağ, soğutucu sıvı ya da su kaçaıklarına teknik kontrol sorumlusu ve yarış direktörünün onayı doğrultusunda izin verilebilir.

b) Rollbar ve Rollcage

Tüm rollbar ve rollcageelerin TOSFED teknik şartnamesine uygun olması gerekmektedir. Rollbar ve

Rollcagelerin kontrolleri yarış öncesinde teknik kontrol ekibi tarafından yapılacaktır.

c) Yangın Söndürücü

Otomobil içerisinde sürücünün, uzanabileceği mesafede sabitlenmiş şekilde en az 2 kg. ABC tipi yangın söndürücü bulunmalıdır. İçeriden ve dışarıdan kumandalı otomatik yangın söndürücü sistemi kullanılması önemle tavsiye edilir.

d) Otomobil Hasar Kontrolü

Teknik kontrol sonrası yapılan sıralama, antrenman ve yarış esnasında oluşan kaza ve hasarlardan sonra, yarışma direktörü güvenlik açısından hasarlı otomobiller için tekrar teknik kontrol isteyebilir. Oluşan tüm hasarlar ile bilgilendirme takım lideri ve/veya pilotun sorumluluğunda olup, pilotun yarışması ile ilgili nihai kararı yarışma direktörü verir.

11. KATILILIR YARIŞMACI ve SÜRÜCÜLER

Geçerli TOSFED Sportif Yarışmacı ve Sürücü Belgesi ile TC Sürücü Belgesi'ne sahip gerçek kişiler ile TOSFED Takım Belgesi'ne sahip tüzel kişiler Drift Yarışmaları'na katılabilirler. Yabancı sporcular kendi ülke lisansları ve sürücü belgeleri ile yarışmalara katılabilirler. Ancak, şampiyona puanı alamazlar. Şampiyona puanı alabilmeleri için sezon başında yeni yıl sportif belgelerini TOSFED'den çıkarmaları, sene boyunca uluslararası düzeyde aynı sportif belgeyi kullanmaları ve şampiyonanın tüm yarışlarına katılmaları gerekmektedir. Yerli ve yabancı tüm yarışmacıların sürücü belgelerini fiziki olarak ibraz etme zorunluluğu vardır. Yasalarca sürücü belgesi askıya alınan, iptâl edilen, geri alınan kişiler yarışmalara katılamaz.

12. BAŞVURU FORMLARI ve KAYITLAR

- Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli TOSFED Sportif Yarışmacı ve Sürücü Belgesi'ne sahip yarışmacılar, kayıt formunu tam olarak doldurarak en geç yarışma öncesi Pazartesi günü saat 18.00'e kadar yarışma sekreteryesine ulaştırmalıdır.
- Bu tarihten sonra yapılacak müracaatlar kabul edilmez.
- Organizatör, TOSFED onayı almak ve gerekçelerini belirtmek şartıyla herhangi bir kaydı reddetme hakkına sahiptir.
- Organizatör kayıt listesini asgari müddetlere uygun olarak ilan etmek ve bir kopyasını e-posta veya faks ile TOSFED'e göndermek zorundadır.

13. KAYIT ÜCRETİ

- Kayıt ücretleri TOSFED tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz. 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.
- Kayıt ücretini ödemeyen yarışmacılara start verilmez.
- Kayıt ücretlerinin iadesi için 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 1'e bakınız.
- Antrenmanlara yedek otomobil ile katılmak isteyen yarışmacılar her iki otomobili için kayıt ücreti ödeyecektir.

14. SİGORTA

- Organizatör tarafından yaptırılacak sigorta sadece yarışmacıların üçüncü şahıslara veya üçüncü şahıslara ait mallara verecekleri hasarları için olup, sigorta bedelleri TOSFED'in her yıl belirlediği limitlerden aşağı olamaz.
- Sigorta bedeli kayıt ücretine ilaveten ödenir.
- Organizatör tarafından yaptırılacak sigortanın geçerliliği yarışmanın startında başlar ve yarışmanın sonunda veya ekibin yarışmayı terk etmesi veya ihraç edilmesi durumunda sona erer.
- Servis otomobilleri ve ekipleri organizatör tarafından verilen plakaları veya kartları taşıyıcılar dahi, sigorta kapsamı dışındadırlar.

15. REKLAMLAR

TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde 43.2'e uygun olarak, organizatör, otomobilin dört çamurluğuna yapıştırılmak üzere 25 x 15 cm boyutlarında ihtiyari reklamlar alabilirler. Bu reklamların kullanımıyla alakalı şartlar, ilgili maddede belirtilmiştir. Organizatörün ihtiyari reklamlarını kabul eden yarışmacılar, ek kurallarda reklamlarla ilgili olarak belirtilen alanları bu reklamlara ayırmalı ve boş bırakmalıdırlar. Verilen reklam malzemeleri, yarışmacılar tarafından değiştirilemez. Yarışmacılar aşağıda belirtilenlere uymak şartıyla otomobillerinin üzerinde her türlü reklamı taşıyabilirler;

- T.C. Kanunlarına ve ilgili branşın ulusal kurallarına uygun olarak;
- Hakaret oluşturmamak şekilde,

- Politik veya dini nitelik taşımayan,
- Ekibin camlardan görüşlerini engellemeyecek şekilde,
- Yarışma numarasının 10cm. civarına, otomobilin genel renk şeması dışında herhangi bir işaret yerleştirilemez.

16. SÜRÜCÜ KIYAFETLERİ

- Tüm sürücüler, yarışmanın tüm seansları boyunca geçmiş veya güncel FIA homologasyonlu yarış tulumu veya en az CIK Karting tulumu giymek ve yine FIA, FIM, SFI, SA 2010 British Helmet Standard'da ait geçmiş veya güncel homologasyonlu, açık veya kapalı tip kask takmak zorundadır. Bu teçhizatlar teknik kontrol sırasında, teknik kontrol görevlilerine kontrol için sunulmalıdır. Antrenman esnasında, otomobilde bulunmasına izin verilen sürücü dışındaki ikinci bir kişinin de kask ve emniyet kemeri takması zorunludur.
- Tüm sürücülerin start noktasına tulumu giyinmiş, kaskı ve güvenlik kemeri takılmış bir şekilde gelmeleri gereklidir.
- Tüm sınıflarda yarışacak üstü açık otomobil sürücülerini FIA tarafından homologe olmuş, vizörlü kask takmak zorundadırlar. Aksi halde start alamazlar.
- Kupa törenine yarış tulumu ile katılım zorunluluğu vardır. Aksi davranışlar para cezası ile cezalandırılacaktır.

17. PİST İLE İLGİLİ GENEL KURALLAR

- Yarışma düzenleyen Organizatör Kulüpler; Drift yarışı genel kuralları ve diğer TOSFED kurallarında yer alan kurallar çerçevesinde pist, pilot ve otomobilleri ile seyirci için güvenlik tedbirlerini almak zorundadır.
- Organizatörlerin padok alanını belirlenmiş bir saatte en az 1 kere basına, halka ve sponsorlara açmaları tavsiye olur.
- Organizatör kulüp; Pit alanında sürekli olarak bir pit sorumlusunun bulundurulması ve bu alanda düzenli olarak çöp, atık boşaltmaları gibi genel temizlik ve düzen unsurlarının gerçekleştirilmesini sağlamalıdır.

18. PİST ÜZERİNDE ALINACAK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Aşağıdaki teçhizat organizatör tarafından yarışmanın tamamı süresince hazır bulundurulacaktır.

- Bir adet tam teşekküllü ambulans.
- Bir adet itfaiye veya 1 adet yangın aracı (içinde minimum 70 kg'lık köpük yangın söndürücü ve uzman personel bulunan araç).
- Bir adet oto kurtarıcı.
- Bir adet sesli ve ışıklı uyarı sistemine sahip güvenlik aracı bulunması tavsiye edilir.
- En az 6 adet 6 kg'lık manuel toz yangın söndürücü (2 adet servis alanı, 2 adet start alanı 2 adet finiş bölgesi olmak üzere).
- Güvenliğin sağlanabilmesi için yeterli miktarda telsiz cihazı.
- Gerekli bayraklarla donatılmış olarak yeterli miktarda bayrak gözetmeni ek kurallar şemasında göstereceği şekilde hazır bulunacaktır. Bayrak gözetmenleri seyircinin arasından ayrılabilir şekilde farklı giyinmiş olmalıdırlar. Ayrıca seyirciyi kontrol edebilecek sayıda güvenlik görevlisi sağlanacaktır.
- Yarış düzenleyen organizatör, seyirciler ile pist arasında mutlaka beton bariyer, kafes bariyer, oto korkuluk veya çelik halat bariyer ile seyirci güvenliğini sağlamalıdır. Ayrıca beton bariyerin bitim noktasından itibaren en az bir metre mesafe bırakılarak çelik refüj ve demir bariyerden oluşan seyirci güvenlik şeridinin oluşturulması zorunludur.
- Parkur üzerinde oluşabilecek kaygan zeminin (yağ, yakıt vb.) temizlenmesi ve örtülmesi maksadıyla toz emiciler (zoolit) ya da talaş bulundurulması zorunludur. Böyle bir durumda zemin temizlenmeden, yarışmaya devam edilemez.
- Güvenlik tedbirlerinde giderilemeyecek bir eksiklik görülmesi halinde, TOSFED Üst Düzey Görevlileri, ilgili yarışmanın iptal edilmesini tavsiye edebilir.

19. YARIŞMACI ve TAKIM SORUMLULUKLARI

- Yarışma esnasında otomobilde tek bir yarışmacı bulunacaktır. Aynı otomobilde birden fazla yarışmacı yarışamayacağı gibi, bir yarışmacı birden fazla otomobille de yarışamaz.
- Yarışmacı, bir asıl bir yedek otomobille kayıt yaptırıp antrenmanlara çıkabilir. Her iki otomobil de teknik kontrolden geçmelidir. Ancak, sıralama ve yarış öncesi hangi otomobille devam edeceğine karar verip yarış merkezine bildirmelidir. Bildirimden sonra yarış sonuna kadar otomobil değiştirilemez.
- Yarışmacılar takımları ile telsiz haberleşmesi kurabilir. Ancak, hiçbir şekilde organizasyon veya TOSFED ile aynı frekansları kullanamazlar. Frekans çakışması durumunda yarışmacı telsiz frekansını

değiştirecektir.

- d) Takım ve yarışmacılar, teknik personelleri ile kendilerine ayrılan alanın düzen ve temizliğinden tamamen sorumludur. Atıklar için kapaklı çöp bidonları bulundurulmalı, gün sonunda dağınık veya poşetler halinde çöp bırakılmamalıdır.
- e) Takımın kurallara uymaması, sportmenlik dışı davranışlar sergilemesi gibi durumlarda direktör takıma ve/veya yarışmacıya para cezası verebilir, yarıştan ihraç edebilir.
- f) Teknik personel sayısı otomobil başı iki tanesi mekaniker bir tanesi "Spotter" olmak üzere toplam 3 kişi olabilir. Spotter'ın amacı pilotun yarışını izlemek ve ona turu hakkında taktik vermektir. Spotter aynı zamanda mekaniker olarak takıma yardım edebilir.

20. YARIŞMA NUMARALARI

- a) Numaralar, organizatör tarafından tespit edilir.
- b) Takip eden sezonlarda yarışma numaraları bir evvelki sezon klasmanındaki puan durumuna göre, yeni iştirak edecek yarışmacılara ise boştaki numaralardan sırayla uygun olanı verilir.
- c) Organizatör kulüpler, yarışma numaralarını aşağıdaki şekilde hazırlayacak ve yarışmacılara idari kontrol esnasında dağıtacaktır.
 - Ön çamurluk ve kapı üzerinde 20 x 20 cm'den küçük olmayan sağ-sol iki adet yarışma numarası çıkartması.
 - Ön camda bir adet en az 10 cm. çapında yarışma numarası çıkartması.
- d) Aynı yarışma numarasının sezon boyunca kullanılması mecburidir.
- e) Otomobiller teknik kontrole getirildiğinde, yarışma numaraları otomobil üzerinde yapııştırılmış olmalıdır.
- f) Her otomobil arka sağ ve sol cam tarafında pilot isim ve kan gruplarını belirten beyaz renkte etiket bulunmak zorundadır. Bu etiket olmadığı takdirde EK-1 Cezalar Tablosu'nda yer alan cezalar uygulanır.
- g) Organizasyon için otomobillerin ön cam üst kısmında 12 cm yüksekliğinde yer ayrılacaktır.

21. YARIŞMA GÖREVLİLERİ

Bu maddede belirtilen tüm görevliler, TOSFED Üst Düzey Resmi Görevli Kuralları ve Gözetmen Kurallarına göre görev yapacaktır.

a) Yarışma Direktörü

Kurallar Kitabı ve yarışma ek kurallarına göre yarışmanın resmi programını uygulayan, parkur ve görevlilerin düzeni ile emniyet tedbirlerinin alınmasını sağlayan, idari, sportif, teknik hazırlık ve uygulamalarda yarışın sorumlusu olan ve yarış bizzat yöneten görevlidir. Yarışma direktörü kendisine yardımcı tayin edebilir.

b) Jüri ve Komiserler Kurulu

Sıralama turları ve yarışma esnasında sürücülerin puanlarının belirlenmesi için 3 adet jüri görevlendirilecektir. Jürinin bulunduğu konum, tüm pisti ve değme noktalarını (clipping points) görecek şekilde yerden yüksek bir platformda olmalıdır. Jüri, drift konusunda eğitim almış, drift yarışmalarına katılmış veya aktif olarak bu işi yapmış kimselerden seçilmelidir. Organizatör kulüp tarafından yurtdışından yukarıda bahsedilen niteliklerde ve tercümanı olmak şartı ile yabancı jüri getirilebilir.

Komiserler Kurulu; Jürinin içinde, spesifik drift performanslarını değerlendiren jüri üyeleri ve yarışın sevk ve idaresini sağlayan direktör ile sürekli irtibat halinde ortak çalışır. Kurul, TOSFED tarafından atanan üst düzey görevlilerden oluşur. Yarışma merkezinde, genel yarışma kurallarına uygunluğu denetler. Yarışmanın kayıtlarını tutan, geçici ve kesin sonuçları doğrulayıp ilan eden, rapor ve tutanakları düzenleyen mercidir.

c) Teknik Kontrol Sorumlusu

Kurallar kitabı ve yarışma kurallarına göre otomobillerin teknik, mekanik ve güvenlik yapılarıyla ilgili olarak kontrol edilmesinden sorumlu olan görevlidir.

d) Gözetmenler

Direktör idaresinde jüri ve pilotlara seanslarda yardımcı olmak amacı ile bayrakla işaret vermek ve pistin yapısal bütünlüğünü kontrol etmek üzere yeterli sayıda gözetmen atanacaktır.

22. BAYRAKLAR

Tüm yarışmacılar gösterilen bayraklara uymak zorundadır. Gösterilen bayraklara uymayan pilotlara Ek-1 Cezalar Tablosu'ndaki cezalar birden fazla kez uygulanabilir. Parkurda, yarışma boyunca bayrak gösteren gözetmen noktaları sabittir. Ayrıca jüri kulesinde aşağıdaki bayraklar kullanılabilir.

a) Kırmızı Bayrak

Yarışma direktörü kararıyla, tüm gözetmen ve pist görevlileri tarafından aynı anda gösterilir. Yarışmanın durdurulduğu anlamına gelir. **Kırmızı bayrağı gören tüm yarışmacılar, yarışmayı bırakmalı ve direktör talimatı ile pist görevlilerinin yönlendirmesini beklemelidir.**

b) Yeşil Bayrak

Aksaklık veya tehlikenin sona erdiğini gösterir. Start noktasında ve jüri kulesinde gözetmenler tarafından ilgili seansın başlatılması veya devam ettirilmesi sinyalini verir.

23. ORGANİZASYONUN GERÇEKLEŞECEĞİ PARKUR / PİST

- a) Yarışmanın yapıldığı start ve finish çizgileri arasında kalan alandır.
- b) Yarışmacılar pistte her zaman görevlilerin talimatları ile gözetmenlerin bayraklarına uymak zorundadır.
- c) Turlarını tamamlayan otomobillerin pisti terk ederek padok alanına dönmesi gerekmektedir. Mekanik bir problemten dolayı padok alanına ulaşamayan otomobiller görevliler veya çekici tarafından götürülecektir. Yarışmacı veya takım üyelerinin piste girip müdahale etmeleri ancak yarış direktörünün onayı ile mümkündür.

24. ÖN START ALANI (Pre-Start)

- a) Yarışmanın yan yana hızlanma ile başlayacağı start çizgisi ve öncesinde kalan lastik ısıtma ve bekleme alanın toplamıdır.
- b) Yarışmacılar seans öncesi görevli tarafından gösterilen alanda kaskı ve emniyet kemeri takılı halde otomobil içerisinde beklemek zorundadır.
- c) Kaskı ve emniyet kemeri takılı olmayan sürücülere start verilmez.
- d) Start alanında, ikili çıkış yapacak yarışmacılar, spotterları ve organizasyon görevlilerinin dışında kimse bulunamaz.
- e) Yarışmacılar start alanının gerisinde belirlenen bekleme alanında direktör onayı ile 10 dakika haklarını kullanabilirler.

25. PADOK

- a) Sadece görevlilerin, yarışmacı ve teknik ekibin girebileceği, yarış otomobillerinin, servis amaçlı bireysel ve takım çadırlarının bulunduğu pist haricinde kalan alandır.
- b) Belirlenen zaman haricinde yarış otomobili ve görevli organizatör araçları haricinde alana giriş/çıkış yapılamaz. Acil durumlarda ise sadece direktörden izin alınarak servis aracı giriş/çıkışı sağlanabilir.
- c) Padok alanlarında otomobillerin hızı 20 km/s'i geçemez.
- d) Padok alanı içinde tehlikeli şekilde otomobil sürmek, gereksiz gaza basıp gürültü yapmak yasaktır.
- e) Yarışın ilk günü sonunda padok boşaltılarak güvenlik altına alınır. Padokta tamirat amaçlı kalmak için yarış direktörünün izni gerekir. Ancak bu süre içinde gürültü çıkaracak herhangi bir işyapılamaz.
- f) Padok yerleşimi organizatör bilgisi dahilinde, idari ve teknik kontrolün yapılacağı gün sabah 08:00'dan itibaren yapılacaktır.

26. PİT ve SERVİS ALANI

- a) Yarış otomobillerinin onarım, parça ve lastik değişimi gibi işlerinin yapıldığı alandır.
- b) Her yarışmacı sadece kendi pit alanını kullanabilir.
- c) Her yarışma otomobili için padokta en az 3x3 metre, en fazla 6x6 metre alan tahsis edilecektir.
- d) Mekanikler kullandıkları alet, takım, lastik, jant ve yedek parçalardan sorumludur. Her türlü ekipmanı pit alanının dışından özellikle de geçişin sağlandığı yolun üzerinden kaldırmak zorundadırlar.
- e) Her otomobilin pit alanı için en az 4 kg'lık yangın söndürücü bulunması zorunludur.
- f) Pit alanında yangın riski oluşturulabilecek herhangi bir işlem tamirat yapılması kesinlikle yasaktır.

27. YAKIT İKMAL ALANI (Refuelling)

- a) Padokta tahsis edilen alan haricinde yakıt ikmali yapmak kesinlikle yasaktır.
- b) Yarışmacılara ait tüm yakıtlar, bidonlar içerisinde üzerleri markalanarak yakıt ikmâl alanında görevli tarafından muhafaza edilecektir.
- c) Yakıt ikmali esnasında otomobilin motoru durdurulacaktır. Otomobil içerisinde herhangi biri bulunmayacaktır.
- d) Yakıt ikmali takım elemanı tarafından yapılırken alan görevlisi yangın söndürücü ile hazır bulunacaktır.
- e) Yakıt ikmal alanında, aynı anda iki veya daha fazla otomobil bulunamaz. Sıra bekleyen diğer

otomobiller bu alandan en az 10 metre mesafede durmalıdır.

- f) Alanda otomobil üzerinde yakıt ikmal harici herhangi bir işlem yapılmayacaktır.
- g) Yakıt ikmal biten otomobil görevlinin talimatı ile alanı derhal terk etmelidir.
- h) Yakıt ikmal alanı ve çevresinde sigara içilmesi, ateş yakılması, maytap, duman kandili vb. açık ateş kesinlikle yasaktır.
- i) Yakıt ikmal alanındaki görevli personelin talimatlarına kesinlikle uyulacaktır.

Yukarıdaki sorumluluklar takım ve yarışmacılar tarafından dikkate alınmadığında EK 1 Cezalar Tablosu'nda yer alan cezalar birden fazla kez uygulanabilir. Yarışmacılar ve takımlar beraberlerinde getirdikleri ekiplerinin her bir mensubundan sorumludurlar. Kurallara uyulmaması durumunda yarışmacı ve/veya takım yarıştan ihraç edilir.

28. İDARİ KONTROL

- a) Yarışmacılar, idari kontrol esnasında ilgili sezon için geçerli TOSFED sportif yarışmacı ve sürücü belgelerini, ehliyetlerini, eksiksiz doldurulmuş kayıt formunun ıslak imzalı kopyası, kayıt parası ödendi dekontu ve ek kurallarda belirtilen diğer belgeleri (yarış otomobili reklam kabul veya red şartı, yarış otomobilinin ruhsatı veya ATA karnesi veya gümrük izin belgesi, aracın sigortası, otomobil sahibi bir başkası ise otomobil sahibinden muvafakatname ibraz etmek zorundadırlar. Yarışmacı bir tüzel kişilik değilse, idari kontrole sürücünün katılması zorunludur.
- b) İdari kontrole yarışmacılara duyuru ve bültenler, yarışma numaraları, tüm basılı malzeme, antrenman kartları ve ek kurallarda belirtilen dokümantasyon ve varsa ihtiyari reklamlar dağıtılır.
- c) Organizatör kulüp, idari kontrol esnasında her otomobil için 1 adet yarışmacı, 1 adet spotter ve 1 adet mekaniker bilekliği veya yaka kartı vermelidir.
- d) İdari kontrolden geçmeyen / geçemeyen yarışmacılar, teknik kontrole, antrenmanlara, sıralama turlarına ve yarışa alınmazlar.

29. TEKNİK KONTROL

- a) Teknik kontrol serbest antrenmanların başlamasından önce, yarışma ek kuralları program kısmında detayları verilen yerde ve ayrılan zaman dilimleri içinde yapılmalıdır.
- b) Otomobiller ve teknik donanım ile ilgili olarak güvenlik şartlarına uyulması zorunlu olup, teknik kontrol sorumlusunun güvenli bulmadığı otomobilleri yarışma direktörüne bildirir.
- c) Teknik kontrol sorumlusu, ilk teknik kontrole gördüğü eksikliklerin giderilmesi için, yarışmacılara ek süre verebilir.
- d) Yarışmacı bir tüzel kişilik değilse, idari kontrole yarış otomobilini sürücünün getirmesi zorunludur.
- e) Yarışmacılar teknik kontrole, otomobillerin tüm yarışma numaraları ve ihtiyari reklamlar takılmış olarak katılmak zorundadır.
- f) Teknik kontrol fişi tüm yarışmalarda sürücü tarafından doldurulacak ve teknik kontrol sorumlusu tarafından onaylanarak, teknik kontrol sonunda toplu olarak yarışma direktörüne iletilecektir.
- g) Yarışma Direktörü tarafından geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç gelen yarışmacılar yarışmaya alınmazlar.
- h) Teknik kontrole otomobillerin Madde 6'da belirtilen şartları sağlayıp sağlamadıkları kontrol edilecektir.
- i) Teknik kontrole sürücünün tulum ile kaskını ibra etmesi şarttır.
- j) Yarışma boyunca direktör herhangi bir otomobilin tekrar kontrolden geçmesini isteyebilir.

30. SUNUM ve BRİFİNG

- a) Brifing antrenman, sıralama ve yarışma öncesi organizatör tarafından ilan edilen ve yarışma ek kurallarında belirtilen saatte yapılacaktır.
- b) Brifing yarış direktörü ve jüri tarafından verilir. Gerekli görüldüğü takdirde diğer görevlilere yarışma hakkında kısaca bilgi verilir.
- c) Brifinge tüm sürücüler ile spotterların katılımı mecburidir. Ayrıca Gözetmenler, Güvenlik Sorumlusu, Teknik Kontrol görevlileri, yarışma doktoru, yarışmacılarla ilişkiler sorumlusu ve pit alanı sorumlularının katılımı gerekir.
- d) Brifing esnasında, jüri tarafından yarışmacılara pist içerisindeki start/finiş, hızlanma bölgesi, clipping pointler ile diğer önemli hususlar hakkında bilgi verilecektir.
- e) Yarışma direktörü ve medya sorumlusu tarafından gerekli görüldüğü hallerde, akredite medya mensupları için özellikle güvenlik konusunun işleneceği ayrı bir medya brifingi yapılmalıdır.
- f) Brifing geç kalan ve/veya katılmayan yarışmacılara Ek-1'deki tabloya göre para cezası bir ve birden fazla uygulanacaktır.

31. ANTRENMAN (Practice)

- a) Yarışmanın resmi programı dahilinde sadece kayıt yaptıran yarışmacıların katılabileceği bir antrenman düzenlenecektir.
- b) Antrenman pisti yarış pisti ile ana hatlarıyla aynı olacaktır.
- c) Antrenman esnasında her pilota eşitlik sağlanması açısından pist uzunluğu ve antrenman süresi göz önüne alınarak ortalama tur sayısı hesabı yapılacaktır. Yarışmacılara bu hesaba göre belirlenen sayıda antrenman tur hakkı tanınacaktır.
- d) Antrenman bitiminin ardından güvenlik nedeniyle jüri tarafından pist üzerinde yapılan herhangi bir değişiklik olursa, bu değişiklik tüm yarışmacılara bir bülten ile yazılı ve imza karşılığında bildirilmelidir.
- e) Antrenmanlar esnasında parkur üzerinde alınacak güvenlik önlemleri, yarışmanın tamamı ile aynıdır ve Madde 18'de belirtilmiştir.
- f) Yarışma direktörü, akışı hızlandırmak için jüri ile görüşerek antrenman pisti üzerinde değişiklik yapabilir.
- g) Antrenman seansı esnasında pist üzerinde sıra beklerken otomobilde tamirat, hasar giderme işlemi yapılamaz. Pite dönüş açıktır.

32. SİRALAMA (Solo Run)

- a) İdari ve teknik kontrolden geçen her yarışmacı sıralama turlarına katılabilir. Sıralama turlarının amacı TOP16 veya TOP32'yi belirlemektir. Sıralamaya giremeyen, sıralama puanı çıkaramayan yarışmacı elenir.
- b) Sıralama turları için piste çıkış sırası, şampiyona genel klasmanının tersidir. İlk yarış ya da mahallide yarışma numarası sırası takip edilebilir. Bu sıralama, brifingte yarışmacılara bildirilir ve ilan panosuna asılır.
- c) Her bir yarışmacının ısınma turu olmadan 2 en fazla 3 adet sıralama turu hakkı vardır. Bu turlar içerisinde, sadece en yüksek puan alınan tur esas alınacaktır.
- d) Otomobillerin sıralama öncesi lastiklerinin ısıtılması start görevlisi tarafından gösterilen pre-start alanı yakınında donut veya 8 figürü ile yapılacaktır. Olduğu yerde burnout yapmak kesinlikle yasaktır.
- e) Tüm yarışmacılar her bir sıralama turuna 100 tam puanla başlar. Puanlama kriterlerine ve brifinglerde anlatılan hususlara uyulmadığı takdirde, jüri tarafından puanları düşürülür.
- f) Sıralama seansına otomobilin yürümesini engelleyecek büyük bir mekanik arıza nedeniyle katılamayacak olan yarışmacı, durumu seans bitmeden yarışma direktörüne bildirerek sonraki seansa kalma talebinde bulunabilir. Yarışmacılar, direktörün jüri ile yapacağı değerlendirme sonucu açılacak ek sıralama seansına, -25 puan handikapı ile katılmayı kabul ederler. Bu durumda, jürinin değerlendirme kriterleri sonucu çıkarabilecekleri maksimum sıralama puanı 75 olabilecektir. Her halukarda ek sıralama seansı açma, yarışmacının mazeretini geçerli bulma, yarışmacı veya yarışmacıları ek sıralama seansına kabul etme hakkı direktörde saklıdır.
- g) Yarışma direktörü, akışı hızlandırmak için jüri ile görüşerek sıralama pisti üzerinde değişiklik yapabilir.
- h) Sıralama seansı esnasında pist üzerinde sıra beklerken otomobilde tamirat, hasar giderme işlemi yapılamaz. Pite dönüş direktör onayına tabidir.

33. SİRALAMA ESNASINDA GEÇERLİ GENEL PUANLAMA KRİTERLERİ

Puanlama start noktasından itibaren başlar ve tüm parkur boyunca devam ederek finiş çizgisi geçildiğinde sona erer. Yarışmacıların otomobillerini sıralama turları ve yarış esnasında tam olarak kontrol altında tuttuklarını göstermek zorundadırlar. Jüri, yarışmacıların puanlarını "Yarış Çizgisi, Hız, Açı ve Etkileme" olmak üzere dört kriteri esas alarak belirleyecektir.

a) Yarış Çizgisi (Line)

Otomobilin drift yaparak virajlardaki iç ve dış değme bölgelerine (Clipping Zone / Point) tampon hizasında teması ile tüm pistte açısını en yüksek tuttuğu ideal çizgiye denir. Değme bölgeleri kuka veya piste çizilen çizgilerle belirlenir. Ayrıca yarışmacının birbirlerine zıt yöndeki virajlar arasında drift çizgisini bozmadan kesintisiz, keskin ve akıcı bir şekilde ağırlık transferi (transition) ile otomobil yönünü değiştirmesi beklenir. Yarışmacının, brifingde kendisine açıkça belirtilen pist içerisindeki tüm ön tampon ile yakın geçmesi gereken iç değme noktaları (Clipping Point) ile arka tampon ile yakın geçmesi gereken dış değme bölgelerini (Clipping Zone) tamamlaması gerekmektedir.

b) Hız (Average Speed)

Yarışmacının ön starttan (PreStart) itibaren hızlanarak asıl start çizgisine maksimum hız taşınması, en az çizgi üzerinde veya hemen öncesinde drifti başlatması, pist içerisinde bu hızını koruması, arttırması veya minimum hız kaybıyla pisti tamamlaması beklenir.

d) Açı (Angle)

Yarışmacının ön starttan (PreStart) itibaren hızlanarak, en az asıl start çizgisi üzerinde veya hemen öncesinde drifti başlatmasıyla otomobilin savrulduğu yönün aksi istikametine direksiyonu kontrollü

şekilde çevirmesi sonucu ön tekerlerde oluşturduğu (counter steering) açığı denir. Yarışmacı tarafından otomobilin ön tekerlerinde oluşturulan bu ters açının tüm parkur boyunca yüksek derecede tutulması, kesintisiz ve düzeltme yapmadan sürdürülmesi beklenir.

e) Etkileme / Tarz (Style, Commitment ve Fluidity)

Yarışmacının sürüş tarzını belirleyen kriterlere verilen puanlamadır. Bu kriterde yarışmacının drifti başlatma hızına, rakibi üzerinde kurduğu baskıya, değme noktalarına ne kadar yaklaştığına, geçişlerin (transition) keskinliğine ve drift çizgisini ne kadar koruduğuna bakılır. Puanlamada ayrıca, lastiklerden çıktığı duman miktarı ve seyirciler üzerinde yarattığı genel heyecan da değerlendirilir.

Sıralama turları sonucu sıralamaya giren yarışmacılar, ekte belirtilen tablodaki gibi eşleşerek ikili çıkışlar yaparlar. Bu çıkışlar sonucunda jüriden daha fazla puan alan yarışmacı bir üst tura çıkar. Yarışmacılar, eşleşmelerde ilerleyerek ÇEYREK FİNAL, YARI FİNAL ve FİNAL'e kadar yükselir. Final turunu kazanan yarışmacı BİRİNCİ, kaybeden yarışmacı ise İKİNCİ olarak ilan edilir. Yarı finalde kaybeden diğer — ilki yarışmacı arasındaki ÜÇÜNCÜLÜK mücadelesinin ardından yarışma sona erer. Yarışmacıların ve takımların puanlama tablosu için Madde 42'ye bakınız.

34. YARIŞ / EŞLEŞMELER (Battles, Tandem Runs)

- Sıralamaya girerek Ek-3 veya Ek-4 tablosuna göre eşleşen yarışmacılar ikili gruplar halinde ve aşağıdaki Madde 37'de anlatılan kriterler çerçevesinde yarışırlar.
- Eşleşen yarışmacılar peşpeşe ikili çıkışlar yapar. Sıralama puanı daha yüksek olan yarışmacı ilk tura (RUN1) önde başlar. İlk turun ardından, ikinci tura (RUN2) geçildiğinde arkada olan otomobil öne geçer ve bu sıralamayla ikinci tur / çıkış / battle tamamlanır.
- Eşleşmelerde RUN1-RUN2 boyunca otomobilde takılı olan tekerlerin değiştirilmesi, lastik basınç ayarlaması, mekanik ayar ve/veya hasar giderme, yakıt ikmali yasaktır. Eşleşmenin ortasında ve pist üstünde lastiğin janttan çıkması durumunda değişim hakkı her iki yarışmacıya tanınır.
- İki turun sonunda en yüksek puanı alan yarışmacı bir üst tura çıkar.
- İki turun sonunda aynı puan verilmiş ve tekrar kararı "OMT one more time" çıkmış ise aynı şartlarda iki turluk bir çıkış (battle) daha yapılır. İhtiyaç duyan yarışmacılar ikinci çıkış öncesi pit alanında hızlı bir şekilde lastiklerini değiştirip gelebilir. Bu esnada sıradaki ikili eşleşmeyle yarışmaya devam edilir. Tekrarlanan çıkış sonunda daha fazla puan alan yarışmacı bir üst tura çıkar.
- Eşitlik hala bozulmamışsa, "Anlık Elenme" (Sudden Death) turu yapılarak bir üst tura çıkacak yarışmacı belirlenir.
- Daha fazla sıralama puanına sahip olan yarışmacı "Anlık Elenme" turuna önde başlar. Bu eşleşme tek turdur, yarışmacılar yer değiştirmez, araçlarda lastik değişimi yapılmaz. Bu çıkışın sonunda jüri taraflardan birini kazanan olarak ilan eder ve bu yarışmacı bir üst tura çıkar.
- Final yarışları için "Anlık Elenme" geçerli olmayıp, yarışmacılardan biri üstünlük sağlayana kadar ikili çıkışlar **tekrarlanır**. Bu esnada pilotların talebine göre lastik değişimi direktörün onayı ile belirlenir.
- Yarışma direktörü, akışı hızlandırmak için jüri ile görüşerek yarış pisti üzerinde değişiklik yapabilir.
- Yarış esnasında pist üzerinde sıra beklerken otomobilde tamirat, hasar giderme işlemi yapılamaz. Pite dönüş kapalıdır. Zaruriyet, 10 dakika kuralını işletir.
- Kendisinde veya otomobilinde bir sorun eksiklik olduğu takdirde yarışmacı, pit alanını terk edip pist üzerindeki yarış sırasına girmemeli, durumu direktöre bildirmelidir.

35. STARTIN VERİLMESİ

- Yarışmacıların pre-start bölgesine konumlandırılmasının ardından hazır olduklarını kontrol eden start görevlisi, yeşil bayrakları gözeterek direktör komutu ile yarışın startını verir.
- Start görevlisi, jüri kulesinden yeşil gözetmenler tarafından sallanan sarı veya kırmızı bayrak olduğu takdirde bayraklar yeşile dönene kadar start vermeyecektir.
- Start alan yarışmacılar, driftte başlayacakları çizgiye kadar olan hızlanma bölgesinde mütemadiyen hızlanacaklardır. Hızlanma bölgesinde gazı bırakma, tekrar gazı basma, fren, el freni yasaktır. Start prosedürü brifinge ayrıntılı olarak anlatılmaktadır.

36. ON DAKİKA KURALI (Competition Time Out)

- Yarışmacıların eşleşmelerde kullanmak üzere tüm yarışma boyunca bir kez "10 dakika mola" isteme hakkı vardır. Sıralamalarda geçerli değildir.
- Bu kural, ufak çaplı sürpriz mekanik arızalar içindir. Kullanmak zaruri değildir. Sorun olmadığında keyfi amaçlı kullanılmamalıdır.
- Bu kural, lastik değişimi için kullanılamaz ve mola süresince lastik değiştirilemez.
- Bu kuraldan doğan mola hakkı biriktirilen, saklanan, devredilen bir hak değildir. Bir yarışmacının mola hakkı başka bir yarışmacı için kullanılamaz.

- e) Bildirim, start görevlisine ve yarışma direktörüne yarışmacının kendisi ya da vekili (Spotter) tarafından sözlü olarak yapılır.
- f) Bildirim, ihtiyaca göre eşleşmenin başında veya ortasında derhal ya da rakip yarışmacı yerini aldıktan sonra en fazla bir dakika içinde yapılmalıdır.
- g) Bildirimin yapılmasıyla, ilgili eşleşme askıya alınıp bir sonrakine geçilir. Arızalı otomobilin pite girişiyle süre sayımı direktör / yardımcısı ve jüri tarafından eş zamanlı tutulan kronometre ile başlatılır.
- h) Start almaya hazır olan yarışmacı rakibi için en fazla 10 dakika boyunca bekletilir. Bu süre sonunda gelmeyen, bildirimde bulunmayan, mola alıp da yetiştiremeyen, yetiştirip gelen ancak hala yarışacak kondüsyonda olmayan, mola hakkı bitip de gelemeyen yarışmacı elenir. Start almaya hazır halde beklemekte olan yarışmacıya yarışacak kondüsyonda olduğunu göstermesi için pistte boş bir tur verilir ve bir üst tura çıkarılır.
- i) Güvenlik zaafiyeti doğurabilecek hususlardan ve/veya organizasyondaki aksaklıklardan dolayı yaşananabilecek gecikmeler bu kuralın haricinde tutulur.

37. EŞLEŞMELERDE DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ

Jüri, aşağıdaki kriterlere göre birbiriyle eşleşen yarışmacıların performanslarını değerlendirir.

a) İdeal Drift Çizgisi

Puanlamaya esas teşkil edecek ideal drift çizgisi, hızlı bir start yaparak tam güçte iç ve dış değme noktalarının takip edilmesi, geçişlerin (transition) tereddütsüz, keskin ve hızlı yapılması kısaca sıralama performansının tekrarı ile elde edilir.

b) Başarı Faktörü

Öndeki otomobilin, tüm pisti ideal drift çizgisini bozmadan yüksek hızda ve tam güçte, takip eden otomobilin baskısı altında hata yapmadan tamamlamasıdır. Hızlanma ve yavaşlama bölgeleri, jürinin brifingde anlattığı şekilde geçilmelidir. Sportmenliğe aykırı yavaşlamalar pilotun elenmesine sebep olacaktır.

c) Takip Etme (Chase)

Takip eden otomobil, öndeki rakibini taklit ederek senkronize olmalı mümkün olan en iyi çizgi ve açıyı oluşturarak, en önemlisi maksimum yakınlıkta kalmalıdır. Öndeki otomobil ile arası açıldığında atak yapmalı ve mesafeyi kapatmalıdır.

d) Değme Noktaları (Clipping Point / Clipping Zone)

İkili çıkışlarda öndeki otomobil pist üzerinde bulunan jürinin belirlediği iç ve dış tüm değme noktalarını takip etmek zorundadır.

e) Geçiş Yapmak

İkili çıkışlar esnasında öndeki otomobili geçmek kesinlikle yasaktır. Geçiş yapmanın tanımı; Pist içerisinde, takip eden otomobilin ön tamponunun öndeki otomobilin ön tamponunu geçmesidir. Öndeki otomobilin pist dışına çıkarak kalması sonucu takip eden otomobilin güzergahında ilerleyerek turunu tamamlaması "Geçiş" olarak değerlendirilmez.

f) Potansiyelini Kullanmak (Commitment)

Jüri, yarışmacının kendisinin ve otomobilinin tüm potansiyelini kullanmasını hatta limitlerini zorlamasını bekler. Kendisinin ve otomobilinin tüm potansiyelini / kapasitesini kullanmadığını gözlemlediği yarışmacı hakkında ilgili turdan eleme hakkı saklı olmak üzere negatif değerlendirme yapacaktır.

g) Takip Edilemeyecek Lider Turu (Unchaseable Lead)

Öndeki yarışmacının belirlenmiş yarış çizgisi ile clippint point ve zone'lara uymayarak rakipten kaçmaya çalışması veya tam gaz gidilmesi gereken bölgede lift-off, yavaşlama, brifingde belirlenmiş ise yavaşlanabilecek bölgede gereğinden fazla yavaşlama, finish çizgisinin öncesi ve sonrasında ani lift-off, yavaşlama, kasıtlı olarak tempoyu arttırıp düşürme gibi tahmin edilemeyecek eylemler, sürüş deneyimi ve beceri noksanlığı veya mekanik sorunlu yavaş otomobil ile zayıf performans jüri tarafından "Unchaseable Lead" olarak değerlendirilip lider yarışmacıya "0" sıfır puan verilebilir.

h) Aktif Olmayan Takip Turu (Inactive Chase)

Lider turunu avantajlı halde tamamlayıp, takip turunda bu avantaja güvenerek öndeki rakibine yaklaşmamak, kasıtlı olarak gidebileceğinden daha yavaş veya düşük süratte drift yaparak aranın açılmasına izin vermek, arada bir viraj boyu fark oluşmasının tespiti, sürüş deneyimi ve beceri noksanlığı veya mekanik sorunlu yavaş otomobil ile zayıf performans jüri tarafından "Inactive Chase" olarak değerlendirilip takip eden yarışmacıya "0" sıfır puan verilebilir.

i) Sıfır Puan (Incomplete Run)

Sıralama ve yarışta, yarışmacılara aşağıdaki durumlarda ilgili turdan / çıkıştan sıfır puan verilecektir;

- Pist içerisinde spin atmak,
- Öndeki otomobili kural dışı geçmek,

- Kötü amaçlı taktik kullanmak,
- **Otomobilin, brifingde bildirilecek iki/üç/dört tekerleğinin pist dışına çıkması,**
- Büyük oranda understeer ile önden kayarak drift çizgisinin bozulması,
- Kasıtlı olarak rakibe çarpma,
- İzinsiz burnout ve donut,
- **Takip Edilemeyecek Lider Turu (Unchaseable Lead), Aktif Olmayan Takip Turu (Inactive Chase)**
- Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları Madde 43'de belirtilen sportmenliğe aykırı davranışlarda bulunulması,
- Tur içinde driftin bozulması, otomobili düzlemek, drifti yeniden başlatmak,
- Tur içinde kapı, kaput, bagaj kısımlarının bir veya birkaçının kontrol ve istem dışı açılması

38. EŞLEŞMELERDE KAZANANIN BELİRLENMESİ

- Jüri, eşleşmenin birinci turunda yaptığı değerlendirme sonucu 10 puanı iki yarışmacı arasında paylaştırarak 'Avantajlı' ve 'Dezavantajlı' olan yarışmacıyı açıklar.
- Jüri, eşleşmenin ikinci turunda yaptığı değerlendirme sonucu tekrar 10 puanı iki yarışmacı arasında paylaştırır, birinci ve ikinci tur puanları toplamı yüksek olan yarışmacı "Kazanan", rakibine göre daha düşük puan alan yarışmacı "Elenen" olarak açıklanır.
 - A yarışmacı kazandı, B yarışmacı elendi
 - B yarışmacı kazandı, A yarışmacı elendi
 - Eşitlik var, bir kez daha yarışılacak
- Rakibini eleyen / kazanan yarışmacı, bir üst tura çıkarak diğer eşleşmenin kazananı / yeni rakibini bekler.
- TOP32 > TOP16 > TOP8 > TOP4 ve nihayet FİNAL' in ardından yarışmacı ve takımlara 42. Madde'ye göre puanları verilir.**
- Finalde kazanan yarışmacı "Birinci", kaybeden yarışmacı ise "İkinci" olarak ilan edilir. TOP4 Yarı Final'de kaybeden diğer iki yarışmacı arasındaki üçüncülük mücadelesinin ardından yarışma sona erer. Final Yarışı ve üçüncülük mücadelesinin hangisinin önce yapılacağına, kazanan ve kaybedenlerin kupa törenine kadar açıklanıp açıklanmamasına direktör karar verir.**

39. KOŞULAN SEANSIN (ANTRENMAN, SIRALAMA, YARIŞ) ASKIYA ALINMASI

- Pisti bloke eden ya da pist üzerinde tehlike yaratan kaza, hava şartları, bir aracın çekilmesi ya da pisti temizlemek vb. şartlar nedeniyle koşulan seansın (Antrenman, Sıralama, Yarış) askıya alınması gerekirse, Yarışma Direktörü Start çizgisinde kırmızı bayrak sallanmasını sağlayarak, söz konusu seansı durdurabilir. Aynı anda, diğer tüm gözetmen kulelerinde de kırmızı bayrak gösterilecektir.
- Kırmızı bayrağı gören sürücüler, derhal yarışmayı bırakarak düşük bir süratle pit alanına dönmelidir. Aksi takdirde, Ek-1 Cezalar Tablosunda yer alan ve ihraca kadar varabilecek cezalar verilebilir.
- Seansın askıya alınmasına neden olan durum ortadan kalktıktan sonra kaldığı yerden devam ettirilebilir.
- İlgili seansın süresinde veya yarışmanın kalan bölümünün akışında bir değişiklik, jüri / komiserler kurulunun onayı ve tüm yarışmacılara bu durumun yazılı ve sözlü olarak ilanı ile yapılır.
- Yarışan otomobillerden en az birinin kazaya karışması durumunda yarışma direktörü hasarın durumuna göre otomobiller üzerinde yeniden teknik kontrol yapılmasını isteyebilir ve güvenli bulmadığı otomobilin ihracına karar verebilir.
- Seanslar, yarışma direktörünün kararı ile gün batımında sona erdirilip ertesi gün sabah kaldığı yerden başlatılabilir.

40. YARIŞMANIN TATİL EDİLMESİ ve ERTELENMESİ

Gerçek bir force major (doğal afet, olağanüstü hava şartları ve benzeri gibi) veya güvenlikle ilgili bir neden ortaya çıktığı takdirde yarışma, direktör ve jüri / komiserler kurulu kararıyla en yakın uygun bir tarihte ertelenir. Bu süre içinde yarışmanın yapılması mümkün olmaz ise yarışma ile ilgili yer değişikliği, iptal veya başka bir tarihte erteleme TOSFED tarafından yapılır.

41. CEZALAR

- Ceza Tablosu, Kuralların sonundaki Ek 1'de verilmiştir. Bu tablo, Yarışma Direktörüne rehberlik yapacaktır. Bu tabloda belirtilmeyen konular hakkında veya ihlallerin tekrarlanması durumunda verilecek cezalar yarışma direktörünün yetkisi dâhilindedir.
- Yarışma direktörü, bir olaya karışmış olan pilot veya takıma aşağıda ve Ek-1'de yer alan tablodaki cezaları, uygun gördükleri diğer cezalar ile birlikte aynı anda verebilir veya bu cezalara ek olarak birlikte

uygulayabilirler.

- c) Ceza almış yarışmacı ya da takımlar, o cezayı ödeyip dekontunu organizatör kulübe göndermekle yükümlüdürler. Cezayı yatırmayan veya dekontunu göndermeyen / ibraz etmeyen yarışmacı ve takımlar bir sonraki yarışa katılamazlar.

42. PUANTAJ ve KLASMAN

Yarışa kayıt yaptıran, idari ve teknik kontrolden geçen tüm yarışmacılar arasında yapılan sıralama turları neticesinde puan çıkaran, dereceye giren ve eşleşme tablosuna seçilen yarışmacıların, eşleşmelerde ilerledikleri pozisyona göre puanlamaları aşağıdaki tabloya göre yapılır.

Puantaj Cetveli							
Sıra >	1	2	3	4	TOP8	TOP16	TOP32
Sıralama Puanı >	35	30	27	25	20	12	6
Yarış Puanı >	100	90	78	65	48	32	16
Takım Puanı >	26	20	15	10	6	3	1

Takım mensubu her bir yarışmacının puanları toplamının takımdaki yarışmacı sayısına ortalaması, şampiyonanın ilgili ayağındaki takım hanesine yazılır. Ortalama alınırken çıkan küsuratlı sonuçlar, bir üst tam sayıya yuvarlanır. Sıralama puanları bireyseldir ve takım puanına dahil edilmez. Takım yarışmacılarından yarış içinde puan alamayan olursa, takım puan hesaplamasına "0" puan olarak etki eder. Takım yarışmacılarından yarışa katılmayan / katılmayan olursa, takım puan hesaplamasına "0" puan olarak etki eder.

43. İTİRAZLAR ve TEMYİZ

Yarışmacıların, jüri kararlarına yorum, itiraz ve temyiz hakkı bulunmamaktadır.

44. MEDYA ve GÖRSEL BASIN

- Listesi TOSFED resmi web sitesinde yayınlanan TOSFED Yıllık ulusal akreditasyona sahip medya mensupları, başka herhangi bir işlem yapmadan yarışları takip edebilirler.
- Tek bir organizasyon için günlük akredite olmak isteyen medya mensupları ise, organizatör kulüpler tarafından akredite edilecektir. Günlük akreditasyon, mutlaka herhangi bir medya kurum veya kuruluşuna bağlı kişilere yapılacaktır. Akreditasyon esnasında medya mensubunun basın kartı/kurum kartı veya çalıştığı kuruma ait sorumlu müdüründen ıslak imzalı bir görevlendirme yazısı istenecektir. İmzalatılacak belgeler ve formlara karşılık, medya mensubuna döküman ve yaka kartı verilecek, numaralı yelekler ise sadece fotoğrafçı veya kameramanlara verilecektir. Verilen yelekler, ilgili organizasyon sonunda organizatör kulübe iade edilecektir.
- Yıllık ulusal akredite medya mensupları, pist veya parkur kenarında, tehlikeli yerlerde bulunmalarını şartıyla, serbest olarak görev yapma hakkına sahiptirler. Ancak kendilerinin ve yarışmanın güvenliğini tehdit edebilecek noktalarda bulunmaları halinde, görevliler tarafından yapılacak uyarılara uymak etmek durumundadır.
- Günlük akreditasyon yaptıran basın mensupları, sadece seyirci alanlarından yarışmaları takip edebilirler. Güvenlik nedeniyle, pist veya parkur kenarında yıllık ulusal akredite medya mensuplarına tamamen serbestlikten yararlanamazlar.
- Yarışmacılar, kendilerine ait çekimleri sadece padok alanında ve belirtilen zaman diliminde yapabilirler.
- Yarışma esnasında tüm alanlarda drone ile video çekimi yasaktır.

45. ÖDÜLLER VE ÖDÜL TÖRENİ

- Ödüller kupa şeklinde olacaktır.
- Para ödülleri ihtiyaridir, ancak birincilere verilecek para ödülleri yarışmaların standart kayıt ücretlerinden az olamaz.
- Ödül törenine mazereti nedeniyle katılmayan sürücülerin ödülleri bir başkasına verilmez, kupalar federasyona iletilir. Sürücüler, daha sonra bu kupaları teslim alabilirler.
- Yarışmaların ödül törenine mazeretsiz olarak katılmayan sürücüye, direktör raporunda belirtilmesi halinde TOSFED'in uygun göreceği ceza uygulanır.
- Yarışmacı ve sürücülerin ödül töreni esnasında beyanat vermeleri yasaktır.

- f) Ödül için podyuma çağrılan sürücülerin tulum veya takım kıyafetleri ile katılmaları ve varsa şampiyona sponsorunun şapkasını takma zorunluluğu vardır.

EK-1 2022 TÜRKİYE DRİFT ŞAMPİYONASI CEZALAR TABLOSU			
Madde	İhlâl	İhlâl Zamanı ve Yeri	Ceza Tutarı
1	Pist içerisine yabancı araç ile girmek	Antrenman, Sıralama ve Yarış	1.875,00 TL
2	Pit hız limiti 20 km/s'i aşmak	Antrenman, Sıralama ve Yarış	1.250,00 TL
3	Yarışmacı ve takımların gerekli sorumlulukları almaması	Antrenman, Sıralama ve Yarış	625,00 TL
4	Çevre kirliliği oluşturmak, ardında çöp bırakmak	Antrenman, Sıralama ve Yarış	625,00 TL
5	Brifing bilgilendirme toplantılarına katılmamak	Antrenman, Sıralama ve Yarış	625,00 TL
6	Kapı no, isimlik stickerları verildiği halde takmamak	Antrenman, Sıralama ve Yarış	625,00 TL
7	Görevli talimatlarına uymamak	Antrenman, Sıralama ve Yarış	625,00 TL
8	Kırmızı bayrak ihlâli	Antrenman, Sıralama ve Yarış	1.250,00 TL
9	Sportmenlik dışı davranışlarda bulunmak	Antrenman, Sıralama ve Yarış	2.500,00 TL

EK-2 2022 TÜRKİYE DRIFT ŞAMPİYONASI AYAK NETİCELER TABLOSU								
YARIŞMACI			SIRALAMA DERECELERİ			SIRALAM A	YARIŞ	TOPLAM
SIRA	NO	İSİM - SOYİSİM	1.TU R	2.TU R	EN İYİ	PUANI	PUANI	PUAN
1		Yarış ve Sıralama 1.				35	100	135
2		Yarış ve Sıralama 2.				30	90	120
3		Yarış ve Sıralama 3.				27	78	105
4		Yarış ve Sıralama 4.				25	65	90
5		Yarış ve Sıralama 5.				20	48	68
6		Yarış ve Sıralama 6.				20	48	68
7		Yarış ve Sıralama 7.				20	48	68
8		Yarış ve Sıralama 8.				20	48	68
9		Yarış ve Sıralama 9.				12	32	44
10		Yarış ve Sıralama 10.				12	32	44
11		Yarış ve Sıralama 11.				12	32	44
12		Yarış ve Sıralama 12.				12	32	44
13		Yarış ve Sıralama 13.				12	32	44
14		Yarış ve Sıralama 14.				12	32	44
15		Yarış ve Sıralama 15.				12	32	44
16		Yarış ve Sıralama 16.				12	32	44
17		Yarış ve Sıralama 17.				6	16	22
18		Yarış ve Sıralama 18.				6	16	22
19		Yarış ve Sıralama 19.				6	16	22
20		Yarış ve Sıralama 20.				6	16	22

EK-3
2022 TÜRKİYE DRIFT ŞAMPİYONASI AYAK EŞLEŞME TABLOSU
TOP16





EK-5 2022 TÜRKİYE DRIFT ŞAMPİYONASI PUAN DURUMU SÜRÜCÜLER						
SIRA	YARIŞMACI	1.YARI Ş	2.YARI Ş	3.YARI Ş	4.YARI Ş	TOPLA M
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						

EK-6 2022 TÜRKİYE DRIFT ŞAMPİYONASI PUAN DURUMU TAKIMLAR						
SIRA	YARIŞMACI	1.YARIŞ	2.YARIŞ	3.YARIŞ	4.YARIŞ	TOPLAM
1	A TAKIMI	23				23
	Yarışma Birincisi	26				
	Yarışma İkincisi	20				
2	B TAKIMI	13				13
	Yarışma Üçüncüsü	15				
	Yarışma Dördüncüsü	10				
3	C TAKIMI	6				6
	Yarışma Beşincisi	6				
	Yarışma Altıncısı	6				
4	D TAKIMI	6				6
	Yarışma Yedincisi	6				
	Yarışma Sekizincisi	6				
5	E TAKIMI	3				3
	Yarışma Dokuzuncusu	3				
	Yarışma Onuncusu	3				
6	F TAKIMI	3				3
	Yarışma Onbirincisi	3				
	Yarışma Onikincisi	3				
7	G TAKIMI	3				3
	Yarışma Onüçüncüsü	3				
	Yarışma Ondördüncüsü	3				
8	H TAKIMI	3				3
	Yarışma Onbeşincisi	3				
	Yarışma Onaltıncısı	3				

EK-7 2022 ÖRNEK YARIŞMA PROGRAMI		EK-8 "MASTER KILL SWITCH" STICKER ÖRNEĞİ
..... YARIŞ PİSTİ		
...../...../2022 Cumartesi Piste Giriş 09:00 – 10:00 İdari ve Teknik Kontrol 10:00 – 11:30 Brifing 11:30 – 12:00 Antrenman 12:00 – 15:00 Sıralama 15:00 – 17:00	/...../2022 Pazar Antrenman 10:30 – 12:00 Padok Ziyarete Açık 12:00 – 12:40 Brifing 12:40 – 13:10 Yarışmacı Tanıtım 13:10 – 13:30 Yarış 13:30 – 16:30 Podyum 16:30 – 17:00	