



TÜRKİYE OTOMOBİL SPORLARI FEDERASYONU

Ulusal Pist Kuralları



2022



İÇİNDEKİLER

GENEL PRENSİPLER

1. GENEL

- 1.1 UYGULAMA
- 1.2 SORUMLULUK
- 1.3 YORUM
- 1.4 UYGULAMA TARİHİ
- 1.5 ORGANİZASYON

2. TANIMLAR

- 2.1 YARIŞIN BAŞLANGICI
- 2.2 BÜLTEN
- 2.3 HABERLEŞME (TEBLİĞ)
- 2.4 EKİPLER
- 2.5 KARAR
- 2.6 YARIŞMANIN SONU
- 2.7 KAPALI PARK
- 2.8 TEKNİK ALAN

GÖREVLİLER

3. GÖREVLİLER VE DELEGELER

- 3.1 KOMİSERLER
- 3.2 TOSFED DELEGELERİ
- 3.3 YARIŞMACILARLA İLETİŞİM SORUMLUSU

KATILABİLİR OTOMOBİLLER VE YARIŞMACILAR

4. TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASINA KATILABİLİR OTOMOBİLLER

- 4.1 OTOMOBİL SINIFLARI
- 4.2 KATILABİLİR YARIŞMACI VE SÜRÜCÜLER

ŞAMPİYONALAR VE PUANLAR

5. ŞAMPİYONA ESASLARI

- 5.1 ŞAMPİYONA PUANLARI
- 5.2 ŞAMPİYONAYA ESAS YARIŞ SAYILARI VE PUANLAR
- 5.3 TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASINA PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI

6. ŞAMPİYONADA EŞİTLİK HALİ

- 6.1 PİLOTLAR
- 6.2 MARKALAR VE TAKIMLAR

7. ZAMAN ÇİZELGESİ İLE İLGİLİ PROSEDÜR

8. YARIŞMA SÜRESİ

STANDART DOKÜMANLAR VE TOSFED VİZESİ

9. STANDART TOSFED DOKÜMANLARI

10. TOSFED ONAYININ (VİZESİNİN) VERİLMESİ

SİGORTA

11. SİGORTA POLİÇESİ

- 11.1 SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI
- 11.2 ÜÇÜNCÜ ŞAHİSLARA KARŞI SİGORTA

11.3 KAPSAM DIŞI DURUMLAR

OTOMOBİLLERİN TANIMLANMASI

12. YARIŞMA NUMARALARI VE REKLAMLAR

- 12.1 GENEL
- 12.2 KAPI PANELLERİ
- 12.3 ARKA CAM
- 12.4 YAN CAMLAR
- 12.5 TAVAN PANALİ
- 12.6 ÖN CAM
- 12.7 REKLAM SINIRLAMALARI
- 12.8 PİLOT İSİMLERİ

SÜRÜŞ KURALLARI

13. DAVRANIŞ

13.1 GENEL KURALLAR

KAYITLAR VE İDARİ KONTROLLER

14. KAYIT PROSEDÜRÜ

- 14.1 GENEL
- 14.2 KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)
- 14.3 KAYIT FORMUNDAKİ DEĞİŞİKLİKLER
- 14.4 ASN İZİNLERİ
- 14.5 YARIŞMACININ GİRDİĞİ GRUBU DEĞİŞTİRMESİ
- 14.6 YARIŞMACININ VE EKİP ÜYELERİNİN SORUMLULUKLARI

15. KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ

16. KAYIT ÜCRETLERİ

- 16.1 KAYIT FORMUNUN KABULÜ
- 16.2 KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ
- 16.3 KAYIT ÜCRETLERİNİN KISMİ İADESİ

17. İDARİ KONTROL

- 17.1 DOKÜMANTASYON
- 17.2 İDARİ KONTROL

TEKNİK KONTROL

18. START ÖNCESİNDE TEKNİK KONTROL

18.1 GENEL

19. YARIŞMA SIRASINDA TEKNİK KONTROL

- 19.1 EK KONTROLLER
- 19.2 EKİPLERİN SORUMLULUĞU

20. YARIŞMA SONRASI TEKNİK KONTROL

- 20.1 KAPALI PARK
- 20.2 OTOMOBİLLERİN SEÇİLMESİ
- 20.3 HOMOGLASYON FORMU

KONTROLLER**21. KONTROLLER VE GENEL GEREKSİNİMLER**

- 21.1 KONTROL TABELALARI
- 21.2 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI
- 21.3 MEDYA ALANLARI
- 21.4 BAYRAKLAR VE TABELALAR
- 21.5 BRİFİNG
- 21.6 PİT ALANI VE TAMİRAT
- 21.7 TARTI İŞLEMLERİ VE MİNİMUM AĞIRLIKLAR

YARIŞMA KURALLARI VE AKIŞI**22. ANTRENMAN VE SIRALAMA TURLARI**

- 22.1 YARIŞMA ÖNCESİ VE YARIŞMA HAFTA SONU BOYUNCA TESTLER
- 22.2 SERBEST ANTRENMANLAR
- 22.3 SIRALAMA TURLARI
- 22.4 START İÇİN GRID DİZİLİŞİ
- 22.5 ISINMA TURLARI
- 22.6 ANTRENMAN SEANSLARININ DURDURULMASI

23. START

- 23.1 FORMASYON TURUNA GERİ SAYIM
- 23.2 FORMASYON TURU GERİ BAŞLANGICI
- 23.3 FORMASYON TURUNDA PROBLEM YAŞANMASI
- 23.4 YARIŞMANIN STARTININ VERİLMESİ
- 23.5 YARIŞMANIN STARTININ ERTELENMESİ
- 23.6 START ERTELEME PROSEDÜRÜ
- 23.7 GÜVENLİK ARACI (SC)
- 23.8 YARIŞMANIN ASKIYA ALINMASI
- 23.9 YENİ START
- 23.10 FİNİŞ KAPALI PARK VE TEKNİK KONTROL
- 23.11 YARIŞMACILARIN GÜVENLİĞİ
- 23.12 ORGANİZATÖR TARAFINDAN ALINACAK EMNİYET TEDBİRLERİ VE PİST KRİTERLERİ

KAPALI PARK**24. KAPALI PARK KURALLARI**

- 24.1 UYGULAMA
- 24.2 KAPALI PARKA GİREBİLEN PERSONEL
- 24.3 KAPALI PARKTA BİR OTOMOBİLİN İTİLMESİ
- 24.4 OTOMOBİL ÖRTÜLERİ
- 24.5 TEKNİK KONTROLLER

DERECELENDİRME VE NETİCELER**25. DERECELENDİRME**

- 25.1 DERECE ALINMASI

26. NETİCELER

- 26.1 NETİCELERİN HESAPLANMASI
- 26.2 NETİCELERİN YAYINLANMASI

İTİRAZ VE TEMYİZ**27. İTİRAZ VE TEMYİZ**

- 27.1 İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI
- 27.2 İTİRAZ ÜCRETİ
- 27.3 DEPOZİTO
- 27.4 MASRAFLAR
- 27.5 TEMYİZ

ÖDÜL TÖRENİ VE PODYUM**28. ÖDÜL TÖRENİ**

- 28.1 PODYUM SEREMONİSİ
- 28.2 ÖDÜL TÖRENİ VE ÖDÜLLER YAKIT VE YAKIT İKMALİ

29. YAKIT**LASTİKLER VE TEKERLEKLER****30. HER TÜRLÜ ARAÇ VE TÜM YARIŞMACILAR İÇİN LASTİK KURALLARI**

- 30.1 GENEL
- 30.2 UYUMLULUK

MEKANİK PARÇALAR**31. MEKANİK PARÇALARIN DEĞİŞİMİ**

- 31.1 AKÜ
- 31.2 YANGIN SÖNDÜRÜCÜLERİ
- 31.3 BENZİN DEPOLARI
- 31.4 KOLTUKLAR
- 31.5 ROLLCAGE
- 31.6 KAPUT MANDALLARI
- 31.7 İÇ MEKÂN
- 31.8 ELEKTRİK ANA ŞALTERİ
- 31.9 ÇEKME KANCASI
- 31.10 ÇAMUR PAÇALIKLARI
- 31.11 ARAÇ ÜSTÜ KAMERALAR
- 31.12 YARIŞMA ESNASINDA GÜRÜLTÜ SEVİYELERİ
- 31.13 ALT KAPLAMA VE FARLAR

TEST SÜRÜŞLERİ**32. PİST DENEME SÜRÜŞLERİ****CEZALAR****33. CEZALAR**

- 33.1 OLAY
- 33.2 CEZA TABLOSU
- 33.3 DİĞER PROSEDÜRLER

TABLolar**EK-1 CEZALAR TABLOSU****EK-2 İSİM VE YARIŞMA NUMARALARI YERLEŞİMİ**

GENEL PRENSİPLER

1. GENEL

Türkiye Pist Şampiyonaları

İşbu Ulusal Pist Kurallarında ilan edildiği şekliyle, Türkiye Pist Şampiyonası'na dahil yarışmalarından aldığı puanlarla sezon sonunda en yüksek puana sahip sürücüler;

- 2022 Türkiye Pist Maxi Grup Şampiyonu
- 2022 Türkiye Pist Süper Grup Şampiyonu ilan edilirler.

1.1 UYGULAMA

2022 sezonunda gruplarda yeterli katılım olmaması durumunda, TOSFED, 2022 Türkiye Pist Şampiyonası'nı Mahalli statüye taşıma hakkını saklı tutar.

1.1.1 TOSFED, Türkiye'de ulusal pist yarışlarının yapılmasına (Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları Madde 2 gereği) Ulusal Pist Kuralları ve bu kurallara ek olarak çıkarılacak bültenler ile izin verir. Bu kurallarda değişiklik ve istisnai uygulamalara sadece TOSFED izin verebilir.

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

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

Ayrıca bu kurallarda takdirin tamamen Yarışma Komisierler Kuruluna bırakıldığı olaylar ile sportmenlik dışı hareketler ve yarış güvenliğini tehlikeye sokan eylemleri Yarışma Komisierler Kurulu karara bağlayacaktır. Yarışma Komisierler Kurulu ceza verilmesini gerekli gördüğü hallerde, bu durumlar için FIA Uluslararası Spor Kodu Madde 11.9 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
- Sürücüyü pit yolundan start alma yükümlülüğü getirilmesi
- Zaman cezası
- Yarış klasmanındaki yerinin düşürülmesi
- İhraç (DSQ)

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

1.1.4 Şampiyona Direktörü, antrenmanı, sıralama turlarını ve yarışın kendisini kontrol etme konusunda üstün yetkiye sahiptir. Yarış öncesinde ve işleyiş esnasında bu kuralların ve yarışma ek kurallarının uygulanmasından sorumludur. Direktör, yarış esnasında meydana gelen ve bu kuralların veya pist ek kurallarının uygulanmasını gerekli kılan durumları komisierlere bildirmelidir.

1.1.5 Yarışma Direktörü yalnızca Şampiyona Direktörü onayı doğrultusunda talimat verebilir. Yarışma Direktörü yarışın programa uygun yürütülmesinden, Şampiyona Direktörünün talimatlarını uygulamaya geçirmekten, tüm yarış görevlilerinin koordinasyonunu sağlamaktan sorumludur. Yarışma Direktörü, Şampiyona Direktörü ile sürekli iletişim halinde olmalıdır.

1.1.6 Bu kurallarda açıkça izin verilmemiş olan her şey yasaktır.

1.1.7 Ulusal Pist Kuralları organizatör kulüpler tarafından aynen uygulanacaktır.

1.1.8 Yarışmanın akışı ile ilgili (yarışma programı gibi) değişiklikler, komisierler 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.

Yarışmacı ve sürücüler yarışa kayıt yaptırmakla, Ulusal Pist Kuralları ve ilgili diğer tüm kuralları okumuş, anladığı ve uygulayacaklarını kabul etmiş sayılırlar.

1.3 YORUM

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

1.4 UYGULAMA TARİHİ

Bu kurallar 01 Ocak 2022 tarihinde yürürlüğe girer.

1.5 ORGANİZASYON

1.5.1 TOSFED geçerli organizatör kulüp 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 VI – ASGARİ SÜRELER)

1.5.2 Organizatör, TOSFED onayı (vizesi) için başvurusu esnasında; pisti, yarışma programını ve pist güvenliğini krokiyi de onaylatacağıdır. 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 Pist Kurallarına ve FIA Uluslararası Spor Yasası ilgili maddelerine başvuracaklardır.

2. TANIMLAR

2.1 YARIŞIN BAŞLANGICI

Pist yarışının başlangıcı idari kontrollerin yapılması veya antrenman seansları ile başlar. Kompetisyon yani mücadelenin başlangıcı ise sıralama turlarıdır.

2.2 BÜLTEN

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

2.3 HABERLEŞME (TEBLİĞ)

Yarışma direktörü ya da komiserler tarafından bilgilendirme amacıyla yayımlanan resmi, yazılı belge.

2.4 EKİPLER

Ekiplerde her otomobilin içinde tüm seanslar esnasında tek sürücü bulunacaktır. Aynı otomobilde birden fazla sürücü yarışamaz.

2.5 KARAR

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

2.6 YARIŞMANIN SONU

Yarışma, resmi klasmanın ilan edilmesiyle son bulur.

2.7 KAPALI PARK

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

2.8 TEKNİK ALAN

Teknik kontrol görevlilerinin teknik kontrollerini yapabileceği, iki zaman kontrol noktası tarafından ayrılmış alan.

GÖREVLİLER

3. GÖREVLİLER VE DELEGELER

3.1 KOMİSERLER

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

Şampiyona Direktörü, 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 dahilindeki raporları hazırlayacak olan) aşağıdaki delegeleri atar:

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

3.2.2 TOSFED Gözlemcisi, her açıdan Türkiye Pist Şampiyonası'nın her ayağını denetleyecek ve TOSFED gözlemci raporunu hazırlayacaktır.

3.2.3 TOSFED Şampiyona Direktörü/TOSFED Güvenlik Delegesi

TOSFED Şampiyona Direktörü pistin güzergâhını;

yarışmacı, seyirci ve medya açılarından güvenliğini denetler, yarışmanın düzenli şekilde yönetmesini denetler ve pisti TOSFED adına onaylar.

3.3 YARIŞMACILARLA İLETİŞİM SORUMLUSU

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

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

Yarışmacılarla ilişkiler sorumlusunun resmi ve irtibat bilgileri ek kurallarda veya yarışmadan hemen önce yayınlanacak bülten veya haberleşmede bulunmalıdır.

KATILILBİLİR OTOMOBİLLER VE YARIŞMACILAR

4. TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASINA KATILILBİLİR OTOMOBİLLER

Gruplar için ortak olarak geçerli serbestlikler

a) Tüm gruplarda yarışacak otomobiller, güncel FIA Grup A kurallarına göre hazırlanmış, üreticisi tarafından talep üzerine doğrulanabilir belli adette ve belli bir zaman dilimi içinde, son üretildiği tarihten itibaren 18 yıl daha yarışabilen, halka normal satış için birbirisinin aynı olarak imal edilmiş, FIA homologasyon fişine sahip olan veya olmayan otomobillerdir.

b) Güvenlik ile ilgili bütün FIA J Eki Madde 253 ve FIA Grup A kuralları eksiksiz geçerlidir.

c) FIA Grup A minimum yıllık üretim adedi geçersiz, seri imalat tarifi geçerlidir.

d) FIA Grup A ralli kısıtlamaları geçersizdir.

e) Nitrojen ve LPG kullanımı yasaktır.

f) Yer ile otomobilin altı arasındaki yükseklik serbesttir.

g) Gruplarda tekerlek genişliği ve tekerleği örtmek için gerekli olan çamurluk ve aerodinamik parçaların kullanımı serbesttir

h) Magnezyum jant kullanımı serbesttir.

i) Orijinal ön tablo üzerinde tadilat ve/veya tabloyu komple değiştirmek serbesttir. Ancak ön tabloyu komple sökmek yasaktır.

4.1 OTOMOBİL SINIFLARI

4.1.1 Süper Grup

4.1.1.1 FIA J eki madde 251, 252, 253, 254a ve 255'e uygun atmosferik 0-1600 cc'ye kadar olan otomobiller.

4.1.1.2 FIA Grup N kurallarına göre hazırlanmış, homolog olmayan, 0-1600 ccye kadar olan 2-5 kişilik seri imalat otomobiller.

4.1.1.3 Bu kategoride araçlar fabrika çıkışı benzinli turbolu veya kompresörlü motora sahip olmalıdır (0.8T, 0.9T, 1.0T, 1.2T, 1.4T, 1.5T, 1.6T). Kurallarda belirtilen serbestlikler dışında otomobillerin tüm parçaları orijinal fabrika seri üretimi olması zorunludur. Sonradan turbo veya kompresör takılan araçlar bu kategoride yer alamaz.

4.1.1.4 Grup A yarış otomobilleri bu gruba katılamaz.

4.1.1.5 Bu grupta vankel motorlu ve çift turbolu araçlar

yarışamaz. **Çift beslemeli motora sahip araçlar besleme katsayısı ile hesaplanacak motor hacmindeki minimum ağırlık ile yarışabilir.** (Birinci besleme kat sayısı 1.7, ikinci besleme kat sayısı 1.4 olarak alınacaktır.)

Blowoff valfi araç orijinalinde bulunması durumunda kullanılabilir, büyütülmesi veya sonradan takılması yasaktır.

4.1.1.6 Fabrika çıkışı aracın üzerinde bulunan OEM turbo ve kompresör kesinlikle değiştirilemez. Turbo ve kompresör pallerini büyütmeye, içerden çap büyütmeye işlemleri yasaktır. **Fabrika çıkışı olarak aracın üretiminde olmaması durumunda Hybrid turbo kesinlikle kullanılamaz.**

4.1.1.7 Motor hacmi büyütülemez, swap kit yapılamaz. **Araçların motor hacmi, atmosferik araçlarda gaz kelebek girişi standart olarak kalacak ve belirleyici faktör olacaktır. Turbo motorlu araçlarda turbo restrüktör çapı maksimum 40 mm. olmalıdır.**

4.1.1.8 Ruhsatta ve şasi numarasında yazan motor bloğu kodu sabit kalmalıdır. Plakasız ve ruhsatsız otomobiller için şasi numarası üretici teknik bilgilerine uymak koşulu ile bu grupta yarışabilirler.

4.1.1.9 Lunch kontrollü beyin programı yüklenemez. A-B-C modları olan beyin yazılım kullanımı yasaktır. **Motor ECU ve şanzıman beyni, fabrika çıkışı OEM üretimi olmak zorundadır. Motor yazılımı, original ECU kullanılması şartıyla değiştirilebilir.**

4.1.1.10 Diferansiyel dişlileri ve kilitle diferansiyel orijinal diferansiyel kutusu içerisinde olmak koşulu ile serbesttir.

4.1.1.11 Komple egzoz sistemi, hava girişi sistemi veya hava filtresi, orijinal yerlerinde olmak koşuluyla performans parçaları ile değiştirilebilir.

4.1.1.12 Fren sisteminde fren diskleri OEM üretimi olmak şartıyla değiştirilebilir. **OEM fren ve disk parçaları, seri üretim parça veya aynı özellik ve ölçülerde parça da olabilir. Aynı ölçülerde olmak şartıyla performans fren balatası kullanılabilir. Fren hidroliği ve fren boruları performans tipte olan ile değiştirilebilir.**

4.1.1.13 Dog Box ve sequential şanzıman kullanımı yasaktır. **Seri üretim olarak DSG ve benzeri şanzıman ve pedal shift vites değiştirme sistemi olan araçlar bu şekilde kullanılabilir.** Performans debriyaj balatası kullanımı serbesttir.

4.1.1.14 Süspansiyon sistemi, kamber, kaster, sertlik, yumuşaklık, yükseklik alçaklık ayarlı olacak şekilde serbesttir. **Aracın orijinalinde olmasa da, ön ve arka süspansiyona viraj demiri takılabilir.**

4.1.1.15 Alt takıma ilave müdahale ve yarış salıncakları kullanımı yasaktır. **Burçlar fabrika çıkışı aracın üzerinde bulunan OEM parçalar olmalıdır. Sadece bağlantı lastiklerinin sert olanı takılabilir.**

4.1.1.16 Motor ve şanzıman kulaklarının, orijinal bağlantı noktaları sabit olması hali dışında takılması yasaktır. Ancak modifiye edilmiş kulaklar kullanılabilir.

4.1.1.17 Ekstra yağ soğutucusu serbesttir. Ancak tadilat gerektirmeyecek ve aracın orijinal yerinde olmak şartıyla intercooler değiştirilebilir.

4.1.1.18 Bu kategoride slick lastik kullanımı yasaktır. Semi slick lastik kullanımı serbesttir. **Yol homologasyonu olan veya olmayan ralli lastiği kullanılabilir.**

4.1.1.19 Spoiler, marşpiyel ve splitter gibi aerodinami parçaları takılabilir. Bu parçalarda farklı malzeme kullanımı serbesttir. **Tamponlar seri üretim olmaması durumunda, tamamen aynı fiziksel yapıda plastik, fiber, karbon veya benzeri malzemelerden yapılabilir.**

4.1.1.20 Kabin havalandırması için tavan havalandırması açılabilir.

4.1.1.21 Ön ve arka kule gergisi kullanımı serbesttir

4.1.1.22 Yarış yakıtı kullanımı yasaktır, sadece pompa benzini kullanımı serbesttir.

4.1.1.23 Ön ve arka camlar polycarbon, leksan ya da pleksi cam olarak değiştirilemez, standart olmalıdır. **Yan camlar polycarbon, leksan ya da pleksi cam olarak değiştirilebilir.**

4.1.1.24 Araçların kaput bagaj çamurluk gibi kaporta aksamındaki sac malzemeler, farklı malzemeler ile değiştirilemez. Fabrika çıkışı plastik veya alüminyum kaporta aksamı serbesttir.

4.1.1.25 Güvenlik nedeni ile şifreli bijon kullanımı yasaktır

4.1.1.26 Dışarıdan müdahale edilebilen Bold On elektrik kesici şalter mecburidir

4.1.1.27 Ön ve arkada kayış şeklinde çekme kancaları kullanımı mecburidir. Demir/metal kancalar kullanılamaz.

4.1.1.28 Ön farlar ve varsa sis farları sökülebilir, ancak far yerleri kapak ile kapatılmış olacaktır. **Tamponda sis farlarının original lambaları sökülerek bu kanallar ve arkasında soğutma hortumları ile birlikte fren havalandırması amacıyla kullanılabilir. Tamponun standardında bulunan bu delikler dışında herhangi bir amaçla delik açılmasına izin verilmez.**

4.1.1.29 Araçların içinde taban halısı, tavan halısı, arka koltuklar, arka pandizotlar gibi yanıcı tekstil malzemeleri bulunması yasaktır. Otomobil içindeki dashboard/ön panel hariç tüm ilgili parçalar sökülebilir.

4.1.1.30 Plastik yada deri malzemeden kapı pandizotları kullanımı serbesttir.

4.1.1.31 Turbo ya da kompresörlü motorlu araçlar için ağırlık, turbo çarpım katsayısı sonucu TPŞ kurallarına göre belirlenecektir.

4.1.1.32 Bu grupta Polo Cup için hazırlanmış araçlar yarışabilir.

Bu kategoride yarışacak tüm araçlar, TOSFED tarafından sezon başında uygun görülmesi durumunda düzenlenecek (BOB) Balance of Performance için test gününde ve/veya sezonun ilk yarışmasında sıralama turlarında (BOP) Balance of Performance ağırlıkların karar verecektir. Bu test gününe dynamometre güç testi sonuç evrakları ile eksiksiz gelecek olan araçların ağırlıkları ve tur zamanlarına göre TOSFED tarafından 'ağırlık eşitlenmesi' yapılacak, turbo ve motorlar mühürleneyecektir.

Sezon içerisinde oluşacak herhangi bir itiraz durumunda, araçlar yediemine alınarak TOSFED tarafından belirlenecek olan bir özel serviste dynometre ve kantar ölçümüne götürülecektir.

**4.1.2 Maxi Grup
Maxi Grup Katılabilir Otomobiller**

4.1.2.1 FIA J eki madde 251, 252, 253, 254, 254 a ve 255 e uygun atmosferik, 1601 - 2000 cc.'ye kadar olan otomobiller.

4.1.2.2 FIA Grup A kurallarına göre hazırlanmış, homologe olmayan, 1601 - 2000 cc.'ye kadar olan 2-5 kişilik seri imalat otomobiller.

4.1.2.3 Süper 1600, 2000 cc'ye kadar KIT CAR, Süper 2000, ETCC, 2013 ve öncesi WTCC, 1.6 T Grup A, TCR ve GT4 otomobiller. (homogasyonlarına uygun olarak değerlendirilecektir.)

4.1.2.4 FIA J eki madde 251, 252, 253, 254, 254 a ve 255'e uygun 1800 cc'den - 2000 cc.'ye kadar olan TURBO veya KOMPRESÖRLÜ motora sahip standart otomobiller.

4.1.2.5 WTCC ve ETCC'de yarışan turbo motorlu araçlar için ağırlık, turbo çarpım katsayısı sonucu TPŞ kurallarına göre belirlenecektir, bu araçlar homologasyonlarında belirtilen restriktör ve tanımlar ile yarışabilirler. Bu kategoride yarışacak tüm araçlar, TOSFED tarafından sezon başında uygun görülmesi durumunda düzenlenecek (BOP) Balance of Performance için test gününde ve/veya sezonun ilk yarışmasında sıralama turlarında (BOP) Balance of Performance ağırlıkların karar verecektir.

4.1.2.6 FIA GT4 kurallarına göre hazırlanmış ve homologe olan tüm otomobiller, FIA' nın 2022 sezonu için açıklayacağı BOP (Balance Of Performance)'a ilave olarak +100 kg handicap ile yarışabileceklerdir.

4.1.2.7 FIA J-Eki madde 261'e uygun Grup Super Production otomobiller.

4.1.2.8 Maksi Grup 1601 cc – 2000 cc Atmosferik Otomobillere Özgü Serbestlikler

a) Maxi Grup için Madde 4.1.2'de belirtilenlere ek olarak, aşağıdaki serbestlikler geçerlidir:

FIA J Eki Madde 255 Grup A'ya göre bir otomobilde homologe edilmek şartı ile serbest olan her şey, homologe edilmeksizin serbesttir (VO).

Örnek: FIA Grup A pist kurallarına göre FIA Grup A'ya homologe edilmiş bir otomobilde daha büyük bir fren, değişik oranlı veya tamamen farklı bir vites kutusu, kilitleli diferansiyel kullanmak; kullanacağınız freni, vites kutusunu, diferansiyeli ayrıca homologe etmek şartı ile serbesttir. Ancak Süper Grup'ta bu ilave homologasyon kuralı aranmadan ilgili parçalar kullanılabilir.

b) Emme manifoldu, gaz keleşi adedi ve ölçüsü serbesttir.

c) Egzoz manifoldu serbesttir.

d) Kuru karter yapılması serbesttir.

e) Kevlar malzemenen kapılar, ön kaput ve bagaj kapakları kullanımı serbesttir. (Kompozit malzemenen kaporta parçaları kullanımı serbesttir)

f) Leksan malzemenen arka yan ve arka camların kullanımı serbesttir.

4.1.2.9 Maxi Grup Standard Üretim Turbo veya Kompresörlü 1800 cc - 2000 cc Otomobillere Özgü Serbestlikler

a) FIA Grup N kurallarına göre hazırlanmış, homologe olmayan, 1800 cc - 2000 cc arası turbo ya da komproserlü 2-5 kişilik seri imalat otomobiller bu grupta yarışabilir.

b) Turbo veya kompresörlü motorlu araçlar için ağırlık, turbo çarpım katsayısı sonucu TPŞ kurallarına göre belirlenecektir.

c) Daha büyük bir fren sistemi, değişik oranlı veya tamamen farklı bir vites kutusu, kilitleli diferansiyel

kullanmak serbesttir.

d) Kevlar ya da kompozit malzemenen kapılar, çamurluklar, ön kaput ve bagaj kapağı gibi kaporta parçaları orijinal dizayna sadık kalmak şartı ile serbesttir.

e) Ön cam hariç diğer camlarda Leksan malzeme kullanımı serbesttir.

f) Vankel motorlu ve çift turbolu araçlar yarışamaz.

g) Bu araçlarda kullanılacak turbo için hava girişinde Restrictor kullanılacaktır. Kullanılacak Restrictor iç çapı Max. 42,5 mm. olmalı ve restrictörün diğer ölçüleri ve yapısı FIA J Eki kurallarına uygun olmalıdır.

h) Aracın orijinal ECU tesisatı ve soketi sabit kalmak üzere ECU değişimi ve ECU yazılımı serbesttir.

i) Güvenlik açısından bir engel oluşturulmaması şartıyla Intercooler kullanımı serbesttir.

j) Motor hacmi büyütülemez, swap kit yapılamaz.

k) Ruhsatta ve şasi numarasında yazan motor bloğu kodu sabit kalmalıdır. Plakasız ve ruhsatsız otomobiller için şasi numarası üretici teknik bilgilerine uymak koşulu ile bu grupta yarışabilirler.

l) Lunch kontrollü beyin programı yüklenemez.

m) Diferansiyel dişlileri ve kilitleli diferansiyel serbesttir.

n) Motor yazılımı, komple egzoz, hava veya filtresi orijinal yerlerinde olmak koşulu ile performans parçaları ile değiştirilebilir.

o) Süspansiyon sistemi, kamber, kaster, sertlik, yumuşaklık, yükseklik alçaklık ayarlı olacak şekilde serbesttir.

p) Ekstra yağ soğutucusu serbesttir.

q) Spoiler, marşpiyel ve splitter gibi aerodinami parçaları takılabilir. Bu parçalarda farklı malzeme kullanımı serbesttir.

r) Ön ve arka kule gergisi kullanımı serbesttir.

s) ECU yazılımı serbesttir, ancak A-B-C modları olan beyin yazılım kullanımı yasaktır.

t) Ön ve arkada kayış şeklinde çekme kancaları kullanımı mecburidir. Demir/metal kancalar kullanılamaz.

u) Ön farlar ve varsa sis farları sökülebilir, ancak yerleri kapak ile kapatılmış olacaktır.

v) Araçların içinde taban halısı, tavan halısı, arka koltuklar, arka pandizotlar gibi yanıcı tekstil malzemeleri bulunması yasaktır. Otomobil içindeki dashboard/ön panel hariç tüm ilgili parçalar sökülebilir.

w) Plastik ya da deri malzemenen kapı pandizotları kullanımı serbesttir.

4.2 KATILABİLİR YARIŞMACI VE SÜRÜCÜLER

4.2.1 2022 sezonu için geçerli Marka Lisansına, Takım Lisansına ve Ulusal Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesine sahip gerçek ve tüzel kişiler yarışmalara katılabilirler

4.2.2 Pist yarışmalarına katılacak olan, ehliyeti olmayan ve ilgili sezon içinde 17 yaşından gün almış veya alacak olan sürücüler, TOSFED Sportif Direktörlüğü'nden yazılı izin almak zorundadırlar.

4.2.3 18 yaşından küçük sürücülerin Sporcu Lisansları ve TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgeleri, velileri adına çıkarılır. Bu sporcu lisansının ve ilgili belgelerin çıkarılabilmesi için sürücü velisinin bizzat başvurusu veya

noter tasdikli onayı gerekmektedir.

4.2.4 Pist branşına ait Sportif Belge almak isteyen yarışmacıların daha önce pist, karting ve ralli branşlarında sportif belgeye sahip olması gerekir. Bunun haricinde TOSFED tarafından detayları açıklanacak olan uygulamalı ve teorik pist eğitimini alması gerekmektedir.

4.2.5 Yabancı lisansa sahip sürücüler, TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi ile kendi adına yarışmalara katılabilir, varsa kazandığı kupasını alabilir, ancak takım adına kayıt yaptırmış olanlar (Türkiye’de veya yurtdışında düzenlenen ulusal veya uluslararası pist yarışmaları dahil) Türkiye Pist Takımlar Şampiyonası’na puan alamazlar.

TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesine haiz yabancı sürücüler, adına yarıştığı takım veya markaya puan alabilirler.

4.2.6 Marka Lisansına sahip tüzel kişiler işbu kurallar Madde 5.2.2 uyarınca puan alırlar.

4.2.7 Takım Lisansına sahip tüzel kişiler işbu kurallar Madde 5.2.3 uyarınca puan alırlar.

4.2.8 İşbu kurallar Madde 5.3’te belirtilen yarışmalar dışında yurtdışından puan getirilmaz.

4.2.9 İsminde bir otomobil üreticisi bulunan tüzel kişiler marka lisansı almak mecburiyetindedirler.

ŞAMPİYONALAR VE PUANLAR

5. ŞAMPİYONA ESASLARI

5.1 ŞAMPİYONA PUANLARI

5.1.1 Şampiyona Puanlarının Dağıtılması

Her Şampiyona unvanı için, işbu kurallar Madde 5.3’te belirtilen Pist yarışmalarının genel klasmana bakılarak TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8’deki 3 numaralı puan tablosuna göre puan verilecektir. (Varsa katsayıları ile çarpılacaktır)

5.1.2 Düşürülmüş Puanların Verilmesi

Standart, Maxi ve Super gruplarda, belirlenen tur adedini önce tamamlayan otomobiller birinci ilan edilirler ve yarış sonunda kupalarını alırlar.

Ancak Türkiye Pist Şampiyonasına puanı alabilmeleri için, gruplarında sezon boyunca en az beş (5) otomobil start almalıdır. Tüm grupların klasmanları ayrı ayrı yapılacaktır.

Birinci otomobil toplam turu bitirdiğinde, arkadan gelenler, yaptıkları tur adedi ve finişten geçiş sırasına göre klasmanda sıralanırlar.

a) Klasmana girebilmek için, otomobillerin yarışma ek kurallarında belirtilen tur sayısının %75’ini tamamlamış olmaları ve finiş bayrağının altından geçmeleri gerekir.

b) Pist yarışlarında herhangi bir nedenle yarışma durdurulduğu ve devam ettiremediği takdirde lider durumdaki otomobil toplam tur sayısının %75’ini bitirmiş ise yarışma tamamlanmış sayılır ve şampiyonaya tam puan verir. %75’i tamamlanmadan durdurulan ve devam ettiremeyen yarışlarda ise, şampiyona için mevcut puanların yarısı verilir.

c) Sezon boyunca yapılacak olan 10 yarış, 5 haftasonunda yarış sırasında gruplarında en iyi derece yapan ilk üç yarışmacıya, ilave olarak o yarışmada aşağıdaki puanlar verilecektir;

- 1. Derece 3 Puan
- 2. Derece 2 Puan
- 3. Derece 1 Puan

5.2 ŞAMPİYONAYA ESAS YARIŞ SAYILARI VE PUANLAR

5.2.1 Sürücüler

a) Sürücüler, şampiyona sonundaki klasmana dahil olabilmek için Madde 5.3’te belirtilen Türkiye Pist Şampiyonasına dahil **10 (on)** yarışın 8 (sekiz)’inde start almak zorundadır.

b) Sürücülerin **10 (on)** yarıştan aldıkları en iyi **9 (dokuz)** sonuç şampiyona klasmanı için esas alınacaktır. Şampiyona sonunda grubunda en yüksek puanı alan Pilot, grubunda Türkiye Pist Şampiyonu ilan edilecektir.

c) Şampiyona klasmanında, en iyi **9** yarışın puanı esas alınırken, silinen yarışın **hafta sonunda yarış sırasında en iyi derece yapan yarışmacının kazandığı** puan silinmez.

d) Türkiye Pist Şampiyonasında sürücüler, genel klasmanda (ilk sekiz içinde) buldukları yerlere göre puan alacaklardır. TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8’de yer alan 3 nolu puan tablosu geçerlidir.

e) Türkiye Pist Şampiyonluklarında sürücüler, genel klasmanda (ilk sekiz içinde) buldukları yerlere göre puan alacaklardır. TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8’de yer alan 3 nolu puan tablosu geçerlidir.

5.2.2 Markalar

a) Şampiyona sonundaki klasmana dâhil olabilmek için Madde 5.3’te belirtilen Türkiye Pist Şampiyonası’na dâhil **10** yarışın **10**’una da katılmak zorundadır.

b) Markalar, marka kaydı yaptırdığı sürücülerinden, her bir grup için puan almak istediği maksimum 2 (iki) otomobili deklare edecektir.

c) Yarışma sonunda yapılan ayrı genel klasmanda, ilk sekiz (8) içerisinde yer alan en iyi durumdaki iki marka aracının aldığı puanların toplamı, (varsa) ilgili yarışmanın katsayısı ile çarpılır.

d) TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8’de yer alan 3 nolu puan tablosu geçerlidir.

e) Türkiye Markalar Şampiyonasına puan alabilmek için, asgari katılımcı takım sayısı 2 (iki)’dir.

5.2.3 Takımlar

a) Şampiyona sonundaki klasmana dâhil olabilmek için Madde 5.3’te belirtilen Türkiye Pist Şampiyonasına dahil **10** yarışın **10**’una da katılmak zorundadır.

b) Takımlar, takım kaydı yaptırdığı sürücülerinden, her bir grup için puan almak istediği maksimum 2 (iki) otomobili deklare edecektir.

c) Yarışma 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.

d) Genç sürücüler, Türkiye Pist Şampiyonasına dâhil **10 (on)** yarıştan takımlarına ilave puan getirebilir. Söz konusu genç sürücünün genel klasmanda puan alması halinde, bu puan ya da puanlar, takımın varsa puan alan diğer iki sürücüsüne ek olarak en fazla bir (1) genç sürücünün puanları ilave edilir. Genç sürücülerin, ilgili sezonda 26 yaşından gün almamış **1997** doğumlu olması şartı bulunmaktadır.

(Örnek: 01.01.2022 tarihinde 26 yaşından gün almamış 1997 doğumlu).

e) Takımların katıldıkları 10 (on) yarışından aldıkları 10 (on) sonuç şampiyona klasmanı için esas alınacaktır. Şampiyona sonundaki klasmanda en yüksek puanı alan takım Türkiye Pist Takımlar Şampiyonu olarak ilan edilecektir.

f) TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'de yer alan 3 nolu puan tablosu geçerlidir.

g) Türkiye Takımlar Şampiyonasına puan alabilmek için, asgari katılımcı takım sayısı 2 (iki)'dir.

5.3 TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASINA PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI

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

- 1. PİST YARIŞI : 1 Katsayı
- 2. PİST YARIŞI : 1 Katsayı
- 3. PİST YARIŞI : 1 Katsayı
- 4. PİST YARIŞI : 1 Katsayı
- 5. PİST YARIŞI : 1 Katsayı

TOSFED ilgili sezon içinde en düşük puan almış pist yarışını Türkiye Pist Şampiyonası'ndan çıkarma hakkını saklı tutar.

6. ŞAMPİYONADA EŞİTLİK HALİ

6.1 PİLOTLAR

Şampiyonanın sezon sonu klasmanının belirlenmesinde, aynı puanı alan pilot arasında aşağıdaki kriterler göz önüne alınarak sıralama yapılacaktır.

6.1.1 Şampiyonaya puan veren ve söz konusu pilotlar toplam puanlarını oluşturan pist genel klasmanında daha fazla birincilik, sonra ikincilik, sonra üçüncülük vs. alan pilotlar;

6.1.2 Söz konusu pilotların katıldıkları yarışların genel klasmanında daha fazla sayıda en yüksek pozisyonu kazanmış pilotlar. Örneğin bir tane 7'ncilik, herhangi sayıda 8'incilikten daha değerlidir ve bir tane 8'incilik de herhangi sayıda 9'unculuktan daha değerlidir.

6.1.3 Eşitlik yine bozulmazsa kazananı, ilk ayak birinci yarış sonucuna göre ilan edecektir.

6.2 MARKALAR VE TAKIMLAR

Aynı puana sahip marka veya takımlar arasındaki eşitlik halinde yapılacak uygulama aşağıdaki gibidir:

6.2.1 Şampiyonaya puan veren ve söz konusu Markaların veya Takımların toplam puanlarını oluşturan pist yarışmalarının genel klasmanında daha fazla birincilik, sonra ikincilik, sonra üçüncülük vs. alan Markalar ve Takımlar;

6.2.2 Alınan 9unculuk, 10unculuk gibi derecelerin sayısına göre. Örneğin bir tane 9unculuk, birden çok sayıda 10unculuktan daha değerlidir.

6.2.3 Eşitlik yine bozulmazsa kazananı, ilk ayak birinci yarış sonucuna göre ilan edecektir.

7. ZAMAN ÇİZELGESİ İLE İLGİLİ PROSEDÜR

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

b) Pist ilgili, yarışmadan hemen önce veya yarışma akışı esnasında yapılan itirazlar, yarışma direktörü tarafından değerlendirilir, TOSFED Şampiyona Direktörü tarafından onaylanarak ilan edilir.

c) İşbu kurallar Madde 1.5.2'de de belirtildiği üzere pist TOSFED'in atayacağı TOSFED Şampiyona Direktörü tarafından onaylanacaktır.

8. YARIŞMA SÜRESİ

a) Türkiye Pist Şampiyonası'nın her yarışma gününde Süper Grup ve Maxi Grup'ta puantaj anlamında birbirlerinden bağımsız ikişer yarış yapılacaktır. Bu iki yarıştan her birinin uzunluğu 40-60 km. arasında olacak (Körfez Pisti ve İzmir Park pistlerinde Süper Grup ve Maxi Grup 20 Tur, 3 km ve üstü pistlerde ise Süper Grup ve Maxi Grup 10 tur olacaktır. (Aynı Grup yarışların start zamanları arasında en az bir buçuk saat süre bulunacaktır.)

b) Süper Grup ve Maxi Grupta minimum 8'er otomobil olması, ya da bir grupta 10 otomobil olması halinde, Süper Grup ve Maxi Grup yarışları ayrı ayrı yapılır. Ancak buna yarış programına göre Şampiyona direktörü karar verir. Aksi takdirde, Süper Grup ile Maxi Grup birlikte yarışacak; fakat bu durumda, gruplar ayrı ayrı klasmana tabi tutulacaktır.

STANDART DOKÜMANLAR VE TOSFED VİZESİ

9. STANDART TOSFED DOKÜMANLARI

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 değiştirilemez.

10. TOSFED ONAYININ (VİZESİNİN) VERİLMESİ

a) TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip kulüpler, 2022 Yarışma Genel Kuralları BÖLÜM VI'daki asgari müddetlere uyarak, düzenleyecekleri yarışmaların yarışma ek kurallarını TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun olarak TOSFED'e yollar.

b) Organizatör, TOSFED vizesi için başvurusu esnasında; pistin, yarışma programını, pist güvenlik krokisi ile birlikte onaylattırır.

c) Bu dokümanlar ve bilgiler TOSFED tarafından değerlendirilir ve yarışın vizesi bir onay numarasıyla verilir.

SİGORTA

11. SİGORTA POLİÇESİ

11.1 SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI

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

11.2 ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA KARŞI SİGORTA

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

11.2.2 Üçüncü şahıslara karşı yapılan bu sigorta, yarışmaya katılan herhangi bir yarışmacı, tüzel kişilik veya kişinin yaptırdığı münferit sigorta poliçesini etkisiz kılmamalıdır.

11.2.3 Sigorta poliçeleri resmi antrenman ile başlayacak, yarışmanın bitiminde veya yarışmacının yarışı kesin olarak terk etmesi ya da yarıştan ihraç edilmesi ile sona erecektir.

11.3 KAPSAM DIŞI DURUMLAR

Her ne kadar organizatör tarafından verilen araç numaralarını taşıyıcılar dahi, servis araçları ve bu araçların ekipleri, yarışmaya katılan araçlar olarak görülmez ve bu nedenle yarışma sigortası tarafından koruma altına alınmazlar. Yarışmaya katılan sürücüler, birbirlerine karşı üçüncü şahıs değildirler.

OTOMOBİLLERİN TANIMLANMASI

12. YARIŞMA NUMARALARI VE REKLAMLAR

12.1 GENEL

12.1.1 Yarışma numaraları sezonun ilk yarışında TOSFED tarafından verilecektir.

12.1.2 Her araç sürücüsünün numarasını taşımak zorundadır.

12.1.3 Yarışma numaraları teknik kontrol esnasında araç üzerinde bulunmalıdır.

12.1.4 Yarışma plakaları ve organizasyon reklam stickerleri üzerinde modifikasyon yapılamaz.

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

Organizatör kulüpler, yarışma numaralarını aşağıdaki şekilde hazırlayacaktır:

12.2 KAPI PANELLERİ

2 (iki) tane 40x42 cm boyutlarında, etrafında 1 cm kalınlığında beyaz çerçeve bulunan kapı plakası. Bu plakanın her birinde, 40 cm genişlik ve 30 cm yüksekliğindeki panellerin üzerinde ve beyaz bir zemin üzerinde siyah renkli olarak yer alacaktır. Yarışma numaraları floresan sarı (PMS 803) renkte 24 cm yüksekliğinde ve 4 cm kalınlığında olmalıdır.

12.3 ARKA CAM

Arka cam plakası, arka camın sol üst kısmına, ek kurallarda belirtildiği şekilde yapıştırılmalıdır. Camın üst sınırından max.10 cm. yan sınırlardan ise max. 30 cm ara verilerek yapıştırılacak bu plakalar 15 cm font

yüksekliğinde floresan sarı (PMS 803) renkli yarışma numaralarını içermelidir. Arka taraftan göz hizasına bakıldığında görülebilir olması gereken bu numara, parlak olabilir.

12.4 YAN CAMLAR

Arka yan camların her biri için 20 cm yüksekliğinde, en az 25 mm kalınlığında ve floresan sarı (PMS 803) renkte iki adet yarışma numarası olacaktır. Bu numaralar, parlak olabilir. Bu numaralar, pilotun adının yanına, arka yan camlara yapıştırılacaktır.

12.5 TAVAN PANELİ

40x42 cm üst kenarı otomobilin önu istikametinde yapıştırılacak bir tavan plakası. Bu plakadaki yarışma numaraları 5 cm genişlik ve 28 cm yükseklikte olacak ve 40 cm genişlik ve 30 cm yüksekliğindeki beyaz bir zemin üzerinde siyah renkli olarak yer alacaktır.

12.6 ÖN CAM

Ön cam plakası, ön camın sağ ön üst kısmına, ek kurallarda belirtildiği şekilde yapıştırılmalıdır. Camın üst sınırından max. 10 cm yan sınırlardan ise max. 30 cm ara verilerek yapıştırılacak bu plakalar 25 cm font yüksekliğinde floresan sarı (PMS 803) renkli yarışma numaralarını içermelidir. Arka taraftan göz hizasına bakıldığında görülebilir olması gereken bu numara, parlak olabilir.

12.7 REKLAM SINIRLAMALARI

12.7.1 Yarışmacılar otomobillerinin üzerinde her türlü reklamı,

- Ulusal kanunlara ve TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde 46'e uygun olarak,

- Hakaret oluşturmayacak şekilde,

- Politik veya dini nitelik olmayan,

- Yarışma numaraları ile ilgili maddelere uygun şekilde,

- Ekibin camlardan görüşlerini engellemeyecek biçimde taşıyabilirler.

12.8 PİLOT İSİMLERİ

Numaralar ile birlikte tüm sezon boyunca Helvetica fontu ile yazılmış pilot soyadlarının, lisans/sportif belge aldığı ASN'nin ulusal bayrağıyla birlikte, otomobilin her iki tarafındaki arka yan camlarda ve yarışma numarasının yanında yer alması zorunludur. Bu isimler:

- Beyaz renkte

- Her iki yan arka camda 6 cm yüksekliğinde (büyük harflerle) ve 1.0 cm. kalınlığında,

- Ön camın sağ ön üstünde 10 cm. yüksekliğinde,

- Arka camın alt ortasında 6 cm. yüksekliğinde pilotun soyadı yazılmalıdır.

SÜRÜŞ KURALLARI

13. DAVRANIŞ

13.1 GENEL KURALLAR

13.1.1 Ekipler, her zaman sportmence davranmalıdır.

13.1.2 Otomobiller, kapalı park kurallarına tabi iken sadece ekipler ve görevliler tarafından hareket ettirilebilir. Diğer zamanlarda, otomobil herhangi birisi tarafından el ile itilebilir. Kendi motor gücü ve el ile itme dışında, bir otomobili başka bir şekilde hareket ettirmek yasaktır.

13.1.3 Gösteri sürüşü sadece ek kurallarda özel olarak izin verildiyse yapılabilir. Sürücüler, start, finiş hiçbir şekilde "DOUGHNOT" yapamazlar. (otomobili kendi eksenini etrafında döndüremezler) Yapılması durumunda tehlikeli sürüş olarak değerlendirilir. Bu durumda komiserler kurulu ilgili yarışmacıya kayıt parasının 5 (beş) katından az olmamak üzere para cezaları veya ihraç dâhil ceza verir.

Ancak organizatör tarafından yarışma öncesinden gerekli güvenlik önlemleri alınması şartıyla, TOSFED onayına istinaden izin verilebilir.

13.1.4 Sadece otomobili döndürmek için zorunlu olan haller dışında, ekipler sadece pistin akış yönünde otomobil kullanabilir.

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

KAYITLAR VE İDARİ KONTROLLER

14. KAYIT PROSEDÜRÜ

14.1 GENEL

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

14.2 KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)

Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesine sahip yarışmacılar, kayıt formunu tam olarak doldurarak en geç yarışma öncesi Pazartesi günü saat 15.00'e kadar yarışma sekreterliğine ulaştırmalıdır. Elektronik başvuru (internet üzerinden) veya faksla yapılması kabul edilebilir. Bu tarihten sonra yapılacak kayıt müracaatları organizatör tarafından kabul edilmez.

Kayıt formunun faksla veya e-posta ile gönderilmesi veya elektronik olarak yapılması halinde, formun orijinali idari kontrolde ibraz edilmelidir. Geçerli lisans ve sportif belgelerinin bir nüshasını kayıt formu ile birlikte yollanmalıdır.

Organizatör, ASN onayı almak ve gerekçelerini belirtmek şartıyla herhangi bir kaydı, reddetme hakkına sahiptir.

14.3 KAYIT FORMUNDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

Yarışmacılar kayıt formlarında belirttikleri otomobillerini, teknik kontrole kadar, aynı grupta olmak şartıyla, başka bir otomobille değiştirebilirler.

14.4 ASN İZİNLERİ

Yabancı yarışmacılar, pilotlar için FIA Uluslararası Spor Kodunun 3.9.4 uyarınca bağlı oldukları ASN izni belgesini sunmalıdır.

14.5 YARIŞMACININ GİRDİĞİ GRUBU DEĞİŞTİRMESİ

Kayıtların kapanmasından sonra; teknik kontrolde bir otomobilin kayıt formunda deklare edilen gruba uygun olmadığı tespit edilirse bu otomobil teknik kontrol sorumlusunun tavsiyesi üzerine komiserler tarafından, ait olduğu gruba transfer edilir.

14.6 YARIŞMACININ VE EKİP ÜYELERİNİN SORUMLULUKLARI

Kayıt formunu imzalayan yarışmacılar, kayıt yaptırılanlar 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.

15. KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ

Organizatör kayıt listesini TOSFED Yarışma Genel Kuralları Bölüm VI 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.

16. KAYIT ÜCRETLERİ

16.1 KAYIT FORMUNUN KABULÜ

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

16.2 KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ

Kayıt ücretleri aşağıdaki durumlarda tam olarak iade edilir:

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

16.3 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.

17. İDARİ KONTROL

17.1 DOKÜMANTASYON

17.1.1 Marka ve Takımlara, ayrıca tüm dokümanlardan ikiye kopya hazırlanarak verilir.

17.2 İDARİ KONTROL

17.2.1 İdari kontrol, teknik kontrolü öncesinde 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, federasyondan alınan Marka Lisansı, Takım Lisansı ve Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi,, ehliyetlerin aslı, kayıt bedeli dekont veya makbuzu, yarış otomobilinin ruhsatı veya ATA karnesi / Gümrük izin belgesi, aracın sigortası, eğer araç sahibi bir başkası ise araç sahibinden alınacak olan feragatname) ek kurallarda belirtilmelidir.

17.2.2 Türkiye Pist Şampiyonasında ön cam bandı varsa Şampiyona isim sponsoruna aittir.

17.2.3 Yarışmacı ve sürücünün aynı kişi olması durumunda (bireysel kayıt), sürücülerin idari kontrolde hazır bulunmalı ve gerekli belgeleri bizzat sunmalıdır.

17.2.4 Bireysel Kayıt yaptırılan yarışmacılar idari kontrollerini yetkilendirme yolu ile yaptırılmazlar. Bu durum hemen yarışma direktörü tarafından TOSFED Şampiyona Direktörüne ve Komiserlere bildirilir.

17.2.5 Marka Lisansına ve Takım Lisansına haiz yarışmacılar idari kontrole yetkili takım temsilcisini yollayabilir ve organizatör ile görüşüp randevu alarak idari kontrol süresi içerisinde yaptırabilirler.

17.2.6 Yarışmacı Marka ve Takım Lisansına sahip olması durumunda, takım/marka temsilcisine sezon başında yazılı yetki belgesi verilmesi mecburidir. Bu belge hem TOSFED lisans departmanına verilecek, hem de organizatör kulübün yetkilisi tarafından istendiğinde ibraz edilecektir.

TEKNİK KONTROL

18. START ÖNCESİ TEKNİK KONTROL

18.1 GENEL

18.1.1 Aksi ek kurallarda belirtilmediği sürece, otomobiller teknik kontrole bir temsilcisi tarafından getirilebilir.

Yetkilendirilen bu temsilci dokümantasyon esnasında, yarışmacı tarafından yazılı olarak organizatöre bildirilmelidir. Aynı bilgi, kayıt formu üzerinde de belirtilmelidir. Bu belge, organizatör tarafından TOSFED Teknik Delegatesine verilmelidir.

Söz konusu belge teknik kontrol sırasında da sorulacaktır. Yetki belgesi yoksa sürücüler tarafından teknik kontrole getirilmemiş olan araçlar, teknik kontrol sorumlusu tarafından yarışma direktörüne bildirilir ve ilgili sürücüye bir kayıt ücreti kadar para cezası verilir.

Bu para cezasının ödenmesinin ardından teknik kontrole kabul edilmeyen araç, sürücüsü ile birlikte en geç komiserler kurulu toplantısından 30 dakika öncesine kadar teknik kontrole alınabilir. Bu durum komiserler kuruluna ayrıca rapor edilir.

Ancak, organizatörler, teknik kontrolü, ekipleri ve otomobilleri seyircilere tanıtmak için bir fırsat olarak da kullanabilir. Bu durumda tüm ekip üyeleri, ek kurallarda yer alan veya organizatör tarafından yayınlanan bir bülten ile ilan edilen zaman çizelgesi içinde, teknik kontrole katılmak zorundadır.

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

Komiserler kurulunca geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç gelen otomobiller müsabakadan ihraç edilirler.

18.1.2 Sürücü Kıyafetleri

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

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

c) Her iki gruptaki tüm sürücülerin HANS sistemi kullanması zorunludur.

18.1.3 Teknik kontrol esnasında, yarışmacılar tüm kıyafetlerini, kasklarını ve onaylı baş ve boyun destek sistemlerini (HANS) larını beraberinde getirmelidir. Bu ekipmanların FIA L Eki 3ncü Bölüm ile uygunluğu kontrol edilecektir.

18.1.4 Ekipler otomobillerinin orijinal FIA veya TOSFED homologasyon formlarını eksiksiz olarak ibraz etmekte yükümlüdürler.

18.1.5 Teknik kontrol görevlileri, şasi, şanzıman ve motor bloklarını işaretleyecektir.

18.1.6 Teknik kontrol sonrasında bir otomobilin teknik ve güvenlik kurallarına uymadığı tespit edilirse, komiserler kurulu ekiplere, otomobillerini uygun duruma getirmeleri için ek süre tanyabilir.

18.1.7 Yarışmacıların FIA Teknik Pasaportunu yanında taşıma zorunluluğu vardır.

18.1.8 Organizatör otomobilleri ilk teknik kontrole ek

kurallarda veya yayınlanan bültende belirtilen zaman tablosuna göre kabul edecektir.

Markalar ve Takımlar araçlarını teknik kontrol süresi içinde olmak üzere randevu ile getirebilirler.

19. YARIŞMA SIRASINDA TEKNİK KONTROL

19.1 EK KONTROLLER

Otomobilin teknik kontrolleri, ağırlıkları ve ekibin güvenlik ekipmanları ile kıyafetleri yarışma sırasında antrenmanda dâhil olmak üzere, her an kontrol edilebilir.

19.2 EKİPLERİN SORUMLULUĞU

19.2.1 Yarışmacılar, otomobillerinin teknik yönden uygunluğunu tüm yarış boyunca sağlamaktan sorumludurlar.

19.2.2 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.

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

19.2.4 Tespit edilen uygunsuzluklar veya hileler veya kontrol işaretleri eksiklikleri veya ibraz edilen orijinalinden farklı olması durumunda, konu komiserlere rapor edilir.

20. YARIŞMA SONRASI TEKNİK KONTROL

20.1 KAPALI PARK

Finiş seremonisinin tamamlanmasının ardından, otomobiller kapalı parka alınacak ve komiserlerin talimatı ile kapalı park açılana kadar burada kalacaklardır.

20.2 OTOMOBİLLERİN SEÇİLMESİ

Yarışın finişinden önce spor komiserleri tarafından alınan karar ile genel klasmanda dereceye giren otomobiller ile ilgili olarak yapılan seçim, yarışma direktörü olarak yarışmacılarla ilişkiler sorumlusu tarafından yarışmacıya bildirilir.

Seçilmiş araçlar finish seramonisinden sonra kapalı park yerine teknik kontrol sorumlusunun (veya bir görevlinin) eşliğinde son teknik kontrole tabi tutulurlar.

Son teknik kontrol sırasında, otomobilin belli bazı kısımlarının sökülmesi işlemi, komiserlerin kararı veya itiraz üzerine veya direktörün tavsiyesi üzerine komiserlerin onayı ile uygulanabilir.

20.3 HOMOLOGASYON FORMU

Yarışın tüm aşamalarında, tüm orijinal FIA veya TOSFED homologasyon formları ve diğer gerekli belgeler, yarışmacı basılı homologasyon formunu Türkçe veya İngilizce olarak hazır bulundurulmalıdır.

KONTROLLER

21. KONTROLLER VE GENEL GEREKSİNİMLER

21.1 KONTROL TABELALARI

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

21.2 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI

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

21.2.2 Tüm kontrol görevlileri kolayca tanınacak şekilde belirtilmelidir. Her kontrolde, gözetmen tanınabilmesi için arı bir yelek giymelidir.

21.3 MEDYA ALANLARI

Padok alanları, Pit alanları ve formasyon turu öncesinde 3 dk. tabelasından evvel, podyum ve pist içerisindeki yerleşimleri şema üzerinde planlanan medya alanları yapılacaktır. Bu alanlara, sadece uygun yelekleri olan kişiler girebilir.

21.4 BAYRAKLAR VE TABELALAR

21.4.1 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.

21.4.2 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.

Kırmızı bayrağın gösterilmesi durumunda Madde 23.8'e göre hareket edilir.

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 üç 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 talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) gösterilir. Teknik arıza nedeni ile pit alanına çağırma anlamını taşır. Sürücü bu bayrağı gördükten en geç bir tur sonra pite girmek mecburiyetindedir. Aksi takdirde, komiserler kurulu tarafından ihraca kadar varan cezalar verilebilir.

Sürücü tamirattan sonra teknik sorumlusunun onayı ile yarışa devam edebilir.

e) Siyah – Beyaz Diagonal Bayrak: Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) en fazla 3 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.

f) Pitten Geçme Tabelası: Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden, en fazla 3 tur boyunca gösterilir. Madde 34.2'de belirtilen pittin geçme cezasının verildiğini gösterir.

g) Dur/Kalk Tabelası ve Numara: Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden, en fazla 3 tur boyunca gösterilir. Madde 34.2.1'de belirtilen Dur/ Kalk (Stop&Go) cezasının verildiğini gösterir.

21.4.3 Gözetmenler Tarafından Gösterilen Bayraklar

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

Kırmızı bayrağın gösterilmesi durumunda Madde 23.8'e göre hareket edilir.

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: 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.

Pit yolunda sürücülerin güvenliğini tehdit edecek bir durum yaşanmadığı sürece, sarı bayrak gösterilmemelidir.

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 dönmeye, 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 sürücüye yol ver.

• **Yarısta:** Normalde tur yemek üzere olan otomobillere gösterilir. Bu bayrağı gören sürücü, yarışın güvenliğini tehlikeye atmayacak şekilde kendisine tur bindirecek olan sürücüye 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.

21.5 BRİFİNG

a) Görevliler İle Briefing

Yarışma direktörü veya vekili tarafından yarışma hakkında bilgi vermek amacıyla yapılır. Gözetmenler, Güvenlik sorumlusu, Teknik kontrol görevlileri, Yarışma doktoru, Yarışmacılarla ilişkiler sorumlusu ve pit alanı sorumlularının katılması gerekir.

b) Yarışmacılar İle Briefing

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

Şampiyona süresince briefinglere katılmama halinde ilk seferde 550,00 ₺ (Beş Yüz Elli Türk Lirası), ikinci seferde 1100,00 ₺ (Bin Yüz Türk Lirası) ve devamında da 2.000,00 ₺ (İki Bin Türk Lirası) olarak para cezası komiserler kurulu tarafından uygulanacaktır.

İlk Briefingın, ilk antrenman turlarının başlangıcından önce yapılması tavsiye edilir.

c) Medya Briefing

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

21.6 PİT ALANI VE TAMİRAT

21.6.1 Pit Yolu

a) Pit yolu iki şeride bölünecektir. Pit duvarına daha yakın olanı "Hızlı Şerit" olarak, garajlara yakın olanı ise, "Ç Şerit" olarak tanımlanır. Otomobiller üzerinde sadece "Ç Şeritte" çalışma yapılabilir.

b) Yarışmaya giren her bir yarışmacı otomobil için yarışma süresince en fazla bir servis aracına izin verilir. Bu araçlar organizatörün vereceği plakalarla açıkça tanınmalıdır.

c) Tüm seanslar (serbest antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs.) ve yarışlar sırasında pit alanında hız limiti olarak 60 km/s uygulanacaktır. 60 km/s üzerinde hız yapan sürücüler limiti aşan her km/s için 25,00 ₺ (Yirmi Beş Türk Lirası) ile cezalandırılırlar.

d) Pit alanında, aynı şampiyona sezonu içinde hız limit aşımının tekrarlanması durumunda cezalar artırılabilir.

e) Yarışma sırasında pit alanı hız limitini aşan sürücülere spor komiserleri Madde 33.1 ve 33.2'de belirtilen cezalardan birini de uygulayabilirler.

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

g) 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.

Sürücüler kendi sorumluluklarını alarak pit yolundan piste çıkabilirler. Ancak pit yolunun sonunda, start düzlüğünden gelen otomobillerle ilgili uyarıda bulunmak

adına mavi ışık/mavi bayrak gösterilecektir.

21.6.2 Tamirat

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

b) Motorun çalışmasını sağlayan harici bir aygıt kullanılmasına izin verilen durumlar dışında; yarış sırasında bir motor stop ederse ancak (yalnızca) marş motoru yardımıyla tekrar çalıştırılabilir.

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

d) Her servis sonrası mekanikler kullandıkları alet ve takımları, pit yolunun üzerinden kaldırmak zorundadırlar,

e) Sürücüler ile pit arasında telsiz haberleşmesi yapılabilir. Yarışmacılar, hiçbir şekilde organizasyon ile aynı frekansları kullanamazlar. Frekans çıkışması durumunda, ilgili yarışmacının telsiz frekansını değiştirmesi gerekecektir.

f) Eğer bir sürücü kendi pit garajını yanlışlıkla geçerse otomobil geri itilerek kendi servis alanına getirilir, servis sahası içinde geri vites hiçbir şekilde kullanılmayacaktır.

g) Organizatörler, idari kontrol esnasında her sürücü için 4 tane mekanik kartı ve 2 tane pit duvarı kartı/bilekliği vermelidir. Marka ve takım direktörlerine, pit alanı için ayrı bir bileklik veya kart verilmelidir. Pit duvarı kenarında, bu bileklik/kartları takmayan kimselerin bulunmasına izin verilmez.

21.7 TARTI İŞLEMLERİ VE MİNİMUM AĞIRLIKLAR

a) Türkiye Pist Şampiyonasında yarışacak otomobillerin, motor hacimlerine göre uymaları gereken minimum ağırlıklar, aşağıdaki gibidir, turbo otomobiller de motor hacmi 1.7 ile çarpılarak belirlenir.

- 0 cm³'den 1000 cm³'e kadar **670 kg.**
- 1001 cm³'den 1400 cm³'e kadar **760 kg.**
- 1401 cm³'den 1600 cm³'e kadar **850 kg.**
- 1601 cm³'den 2000 cm³'e kadar **930 kg.**
- 2001 cm³'den 2500 cm³'e kadar **1030 kg.**
- 2501 cm³'den 3000 cm³'e kadar **1110 kg.**
- 3001 cm³'den 3500 cm³'e kadar **1200 kg.**
- 3501 cm³'den 4000 cm³'e kadar **1280 kg.**
- 4001 cm³'den 4500 cm³'e kadar **1370 kg.**

Örnek olarak "FIA J Eki Madde 255, Madde 4.1 Diğer Yarışmalar" maddesi dikkate alınmıştır.

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

c) Yalnızca Teknik kontrol görevlileri ve sorumlular tartı alanına girebilirler. Sorumlular tarafından izin verilmemiş tartıya alınan araca hiçbir işlem ve müdahale yapılamaz.

d) Ağırlık ölçümleri elektronik tartı cihazları ile yapılacaktır.

e) Ayrıca sıralama turlarında grup en iyi üç dereceyi yapan otomobiller, görevliler tarafından derhal ağırlık kontrolüne alınır.

f) Eğer tartılması gereken araç, tartı alanına kendi

imkânları ile gidemiyorsa, pist gözetmenlerinin ve görevlilerin denetimi altında oraya ulaştırılmalıdır.

g) Hiçbir malzeme ya da katı, sıvı veya gaz halinde hiçbir madde, tartı için seçilen veya yarışı tamamlamış olan veya tartı işlemi yapılmakta olan bir araca eklenemez ya da araçtan alınmaz.

h) Şayet bir aracın ağırlığı ölçülmüş ve Madde 21.7 a) ve b)'de belirtilen değerlerden daha hafif çıkmışsa ve bu ağırlık eksikliği, fors majör sayılabilen ya da bir kaza durumunda araçtan eksilen bir parçadan kaynaklanmıyorsa; araç ve sürücüsü katılmış olduğu son seanstan (antrenman, sıralama turu, yarış vs.) ihraç edilir.

YARIŞMA KURALLARI VE AKIŞI

22. ANTRENMAN VE SIRALAMA TURLARI

22.1 YARIŞMA ÖNCESİ VE YARIŞMA HAFTA SONU BOYUNCA TESTLER

a) Yarışma hafta sonu öncesinde Cuma günü, sadece, yarışmaya kayıt yaptıran sürücülerin katılabileceği test seansı düzenlenebilir. Bu test seansları esnasında organizatör tarafından asgari güvenlik önlemleri aşağıdaki şekilde alınmalıdır:

- 1 adet tam teşekküllü ambulans,
- 1 adet çekici,
- 1 adet itfaiye veya yangın aracı (İçerisinde minimum 70 kg'lık toz yangın söndürücü ve uzman personel bulunan araç),
- Yarış kontrol kulesinde devamlı bulunan ve testi kontrol eden bir görevli,
- Start düzlüğü, pit girişi ve pit çıkışında en az birer tane lisanslı gözetmen.

b) Organizatör kulüpler, yarış hafta sonlarında bulunan Cumartesi ve Pazar günleri, hiçbir şekilde yarışmaya kayıt yaptırmış sürücülerin içinde bulunduğu bir test seansı düzenleyemezler.

Bu kuralın ihlali halinde, komiserler kurulu test yapan sürücü ya da sürücülere ceza verir ve ilgili kulübü de TOSFED'e sevk ederler.

22.2 SERBEST ANTRENMANLAR

a) Yarışma ek kurallarında aksini belirten haller bulunmadıkça, yarış boyunca geçerli olan tüm pist ve pit alanları kuralları, tüm antrenman turları (serbest antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs.) içinde geçerlidir; yarışma güvenlik önlemleri de aynı biçimde antrenman ve sıralama turları boyunca da 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.

c) Cumartesi günleri, her grup için en az 15 dakikalık serbest antrenman verilmelidir.

22.3 SIRALAMA TURLARI

a) Grupların sıralama turları, yarışma ek kurallarında ki programa göre yapılacaktır.

b) Yarışma mahalline gelip de herhangi bir nedenle sıralama derecesi kaydedilememiş olan bir yarışmacı,

daha önce en az bir serbest antrenman veya ısınma seansına katılmış olması şartı ile en arka sıradan start alacaktır.

Zaman kaydettiremeyen sürücüler birden fazla olursa kapı numaralarına göre en büyük numara en arkada yer alacaktır.

c) Fors majör olarak kabul edilebilecek nedenler dışında Cumartesi günü yapılan sıralama turları esasında, aracıyla beraber yarışma mahallinde olmadığı tespit edilen sürücüler, yarışmaya alınmazlar.

d) Sıralama turları, bu seansa katılmış sürücülerin elde ettiği en hızlı tur derecesi hesaba katılarak yapılacaktır. Eğer aynı tur derecesini yapan sürücüler olursa, bu dereceyi önce elde eden sürücü sıralamada öncelikli olacaktır.

e) Sıralama turlarının tamamlayan otomobillerin, kapalı parka girmesi gerekmektedir. Otomobillerin doğrudan garaja alınması halinde, komiserler kurulu tarafından incelenerek ihraca kadar belirlenecek ceza verilecektir.

f) Sıralama turları zamanında otomobiller yakıt ikmali yapamazlar. Otomobilin ağırlığını etkileyecek herhangi bir müdahalelerde bulunamazlar.

Kendi imkânları ile kapalı parka ulaşamayan otomobiller, görevliler tarafından kapalı parka kadar itilecektir.

22.4 START İÇİN GRID DİZİLİŞİ

a) Super Grup ve Maxi Grup, Madde 8 i ve ii'ye göre ayrı ayrı yarışıyor;

İlk yarışın start dizilişi, sıralama turlarının sonucuna göre belirlenecektir. İkinci yarışın start dizilişi ise ilk yarışın sonuçlarına göre, ilk altı sıranın tersine yer değiştirmesi şeklinde belirlenecektir.

b) Super Grup ve Maxi Grup, Beraber Yarışıyor

İlk yarışın start dizilişi, sıralama turlarının sonucuna göre belirlenecektir. İlk yarışın sonuçlarına göre, ilk altı sıranın ters yer değiştirmesi şeklinde belirlenecektir.

İlk yarış klasmanında yedinci sıra ve daha geride yer alan sürücüler, ikinci yarışın start dizilişinde, aynı yerleri alacaklardır.

c) Yukarıda bahsedilen a) ve b) iki durumda da birinci yarışta klasmana giremeyenler, start dizilişinde klasmana girenlerin arkasında yer alırlar. Birinci yarışta, yarış dışı kalan ilk otomobil en son pozisyonda, yarış dışı kalan ikinci otomobil en sondan bir önce, olacak şekilde dizilirler.

İlk yarışta birden fazla araç aynı anda yarış dışı kaldıysa, bu durumda yarışma numarası daha küçük olana grid dizilişinde öncelik tanınır.

d) Süper Grup ve Maxi Grup'ta birinci yarış ile ilgili olarak yapılan herhangi bir itiraz veya temyiz başvurusu, ikinci yarış için oluşturulacak grid dizilişini etkilemez ve değiştirmez.

e) Aracı, hangi nedenle olursa olsun, start alamayacak durumda olan ya da aracının start almayacağı kanısında olan yarışmacı, ilk fırsatta ve her durumda en geç starttan 30 dakika önce, yarışma direktörünü haberdar etmelidir. Aksi takdirde, söz konusu yarışmacılar, direktör tarafından komiserler kuruluna sevk edilebilir.

Bir ya da birkaç araç bu şekilde start alamayacak olursa, çıkış sıralamasındaki yerleri sonraki araçlar ile doldurulur.

22.5 ISINMA TURLARI

Yarışma günü sabahı yapılan ısınma turları, her grup için asgari 10 dakika ile sınırlanmıştır.

22.6 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 koşulan 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 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,

d) Yalnızca serbest 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.

Ancak sıralama turlarında, duraklama süresi, mutlaka seansın koşulma süresine eklenmelidir.

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.

23. START

Otomobillerin start çıkış dizilişine gelmeleri esnasında pilot veya servis görevlileri araçlarını iterek pit çıkışına getirebilirler. Pit çıkış zamanı, formasyon turu startından 15 dakika önce başlayıp müteakip 10 dakika içerisinde kapanacaktır.

23.1 FORMASYON TURUNA GERİ SAYIM

23.1.1 Formasyon Turu Startına 20 Dakika Kala:

• 20 dk. içerisinde güvenlik aracının piste çıkacağını bildiren korna ile yarışmacılar uyarılır.

- Pist ve pit çıkışı ışıkları kırmızı yanacaktır.
- Güvenlik aracı (SC) piste çıkar, bir tur atıp start gridinin önündeki yerini alır.

23.1.2 Formasyon Turu Startına 15 Dakika Kala:

- 5 dakika içerisinde pit çıkışının kapanacağını bildiren

korna ile yarışmacılar uyarılır.

- Pit çıkışı ışıkları, pist yolunun açıldığını belirtmek için kırmızıdan yeşile döner ve korna ile yarışmacılar uyarılır.

23.1.3 Formasyon Turu Startına 10 Dakika Kala:

- Pit çıkışı kapatılacak ve ikinci bir uyarı sinyali verilecektir.

• Pit yolu kapandığında, piste çıkamamış olan otomobiller formasyon turuna katılamazlar ve yarışa pit yolundan başlamak zorunda kalırlar. Bu yarışmacılar, start sinyali verildikten ve start alan tüm otomobiller pit çıkışı hizasını geçtikten sonra; pit yolu ışığının yeşile dönmesiyle birlikte start alacaklardır.

• Eğer birden fazla otomobil yarışa pit yolundan başlayacaksa, bu otomobiller pit çıkışına geliş sıralarına göre start alırlar.

• Direktör tarafından uygun görülürse, sürücüler, resmi yetkililer, takım mekanikerleri, medya mensupları ve uygun grid kartına sahip misafirler pist üzerinde start gridine girebilir.

• Pitten çıkan ve griddeki yerini almak üzere ilerleyen sürücüler, bu tur içerisinde pistin herhangi bir yerinde durmalarını gerektiren bir problem yaşar ve görevlilerin herhangi bir şekilde yaptıkları müdahale ile yola devam ederlerse, pit yolundan başlamak şartıyla yarışta start alabilirler.

23.1.4 Formasyon Turu Startına 5 Dakika Kala:

- Bir çift kırmızı ışık söndürülür.
- 5 dakika içerisinde formasyon turu başlayacağını bildiren korna ile yarışmacılar uyarılır.

• Sürücüler, medya ve takımın mekanikerleri haricinde herkes yarış pistini terk etmelidir.

• Geri sayım tabelalar ile yapılıyorsa, "5 Dakika" tabelası gösterilir.

• Start çizgileri üzerindeki tekerlek değişimlerine sadece 5 dakikadan önce izin verilebilir.

• Güvenlik aracı (SC) hareket eder ve bir turu tamamlayarak pit çıkışına ya da direktörün önceden belirlediği yere dönerek beklemeye başlar.

• Yarış, Güvenlik Aracının (SC) ardından başlayacaksa, bu noktada otomobilin turuncu ışıkları yakılır ve güvenlik aracı, gridin önünde beklemeye kalır. Start, Madde 23.7 n'de belirtildiği şekilde verilir.

23.1.5 Formasyon Turu Startına 3 Dakika Kala:

- Bir çift kırmızı ışık daha söndürülür.
- 3 dakika içerisinde formasyon turu başlayacağını bildiren korna ile yarışmacılar uyarılır.

• Sürücüler ve takımın mekanikerleri haricinde herkes yarış pistini terk etmelidir.

• Geri sayım tabelalar ile yapılıyorsa, "3 Dakika" tabelası gösterilir.

• 3 dakikalık korna çalındığında, tüm arabaların tekerlekleri takılmış ve asfalt ile temas ediyor olmalıdır. Bu kornadan sonra tekerlekler sadece pitte takılıp çıkartılabilir. Tekerleklerinin hepsini taktırmayan herhangi bir sürücüye Dur/Kalk (Stop&Go) cezası uygulanacaktır.

23.1.6 Formasyon Turu Startına 1 Dakika Kala:

- Bir çift kırmızı ışık daha söndürülür.

• 1 dakika içerisinde formasyon turu başlayacağını bildiren korna ile yarışmacılar uyarılır.

• Sürücüler haricinde herkes yarış pistini terk etmelidir.

• Geri sayım tabelalar ile yapılıyorsa, "1 Dakika" tabelası gösterilir.

• Sürücüler otomobillerinde ve motorlar çalıştırılacak ve takımın tüm mekanikerleri tüm ekipmanlarını alarak yarış pistini terk etmelidir.

23.1.7 Formasyon Turu Startına 15 Saniye Kala:

• Bu esnada bir çift kırmızı ışık daha söndürülür.

• Artık sadece tek bir çift kırmızı ışık yanmaktadır.

• Geri sayım tabelalar ile yapılıyorsa, "15 Saniye" tabelası gösterilir.

23.2 FORMASYON TURU GERİ BAŞLANGICI

23.2.1 Son çift kırmızı ışık söner ve yeşil ışıklar yakılır. Işık sistemi kullanılmıyorsa, formasyon turu yeşil bayrak ile başlatılır. Yarışmacılar Körfez Pisti ve İzmir Park pistlerinde 2 (iki), 3 km üstü pistinde 1 (bir) boş tur atarlar.

23.2.2 Herhangi bir sürücü, formasyon turunda start alamayacaksa bu durumu işaret etmelidir. (Elini havaya kaldırarak veya otomobilin kapısını açarak)

• Bu sürücü, bütün araçlar formasyon turu startını alıp start çizgisini geçene kadar motorunu çalıştırabilir ve formasyon turuna katılabilir, yarışa en arkadan başlayacaktır.

• Aksi takdirde, otomobil hiçbir şekilde formasyon turuna başlayamıyorsa, start sorumlusu veya yarışma direktörünün talimatıyla, en kısa süre içinde gözetmenler tarafından pit yoluna itilecektir.

• Otomobil pit yoluna itilirken, motor çalışsa dahi, ilgili sürücü yarışa pit alanından başlayacaktır.

• Otomobille ilgili mekanikerler, pit alanında otomobilin motoru çalıştırmayı deneyebilirler. Söz konusu otomobil, bu durumda yarışa pit yolundan başlayacaktır.

23.2.3 Formasyon turu esnasında yarışmacıların birbirlerini geçmeleri kesinlikle yasaktır. Bu kuralın ihlali halinde, söz konusu yarışmacıya pitten geçme cezası verilecektir.

23.3 FORMASYON TURUNDA PROBLEM YAŞANMASI

Herhangi bir sürücü formasyon turu içerisinde pistin herhangi bir yerinde durur ve kendi imkanlarıyla yola devam edemezse, görevliler müdahale ederek otomobili güvenli bir yere alacaklardır. Söz konusu sürücü, yarışa devam edemez ve yarış dışı kalmış sayılır.

23.4 YARIŞMANIN STARTININ VERİLMESİ

23.4.1 Tüm otomobiller formasyon turlarını tamamlayıp griddeki yerlerini aldıktan sonra, en arkada bulunan görevli gözetmen yeşil bayrak sallayacaktır.

23.4.2 Bu bayrağı takiben start ışıkları birer saniye arayla teker teker yanmaya başlar. Beş kırmızı ışıkta yandıktan sonra 0,5 – 3 saniye arasında bir süre içinde tüm ışıklar aynı anda söner ve yarışın startı verilir.

23.4.3 Yarışın startı esnasında, pit duvarı görevliler haricinde tamamen boşaltılacaktır.

23.4.4 Start anından sonra, start çizgisinde kalan otomobil olursa, müdahale gözetmenlerinin görevi bu otomobili en hızlı şekilde ve en kısa yoldan pit yoluna

itmek olacaktır. Otomobil itilirken, sürücüsü tarafından çalıştırılabilir, yarışa devam edebilir.

23.4.5 Otomobil itilme esnasında çalıştırılmazsa, pit yoluna itildikten sonra, takım mekanikerleri tarafından çalıştırılabilir ve pit yolundan başlayarak yarışa devam edebilir.

23.5 YARIŞMANIN STARTININ ERTELENMESİ

Formasyon turu esnasında, bitiminde ya da start geri sayımı esnasında, start verilmesini etkileyebilecek bir problem yaşanır veya pist herhangi bir sebepten ötürü kullanılmaya elverişsiz hale gelirse, yarışma direktörü, yarışçılara, start çizgisinde kırmızı bayrak ve "START GECİKTİ" (START DELAYED) panosunu göstererek startı erteleyebilir.

23.6 START ERTELEME PROSEDÜRÜ

23.6.1 Start için kırmızı ışıklar yakılmamışsa, start çizgisinde kırmızı bayrak sallanacak ve "START GECİKTİ" (START DELAYED) tabelası gösterilecektir.

23.6.2 Start için kırmızı ışıklar yakıldıysa, görevli gözetmen kırmızı bayrak sallayacak (kırmızı ışığı yanık tutarak) ve "START GECİKTİ" tabelası start çizgisinde gösterilecektir.

23.6.3 Hem a) hem de b) durumu için, tüm motorlar durdurulacak ve start prosedürü, 3 dakika kala noktasından itibaren baştan alınacak ve yarış 1 tur kısaltılacaktır.

23.7 GÜVENLİK ARACI

a) Güvenlik Aracı, tecrübeli bir pist sürücüsü tarafından kullanılacaktır. Bu otomobille ayrıca, direktör ile sürekli telsiz teması olan ve tüm yarışan otomobilleri tanıyabilen bir görevli daha bulunacaktır.

b) Yarışın startına 20 dakika kala güvenlik aracı piste çıkarak gridin önündeki yerini alacak ve "n" maddesi dışında, 5 (beş) dakika sinyali verilene kadar bekleyecektir. Bu noktada pistte bir tam turu tamamladıktan sonra pit yoluna girecektir.

c) Güvenlik aracı, yarışı nötralize etmek için Şampiyona Direktörünün kararıyla piste çıkarılabilir. Araç, yarışmacılar ve görevliler fiziksel açıdan tehlike altında olduğu, ancak yarışın durdurulmasına gerek görülmediği hallerde kullanılabilir.

d) Güvenlik aracının piste çıkması kararı verildiğinde, tüm gözetmen kulelerinde aynı anda sarı bayraklar sallanacak, "SC" tabelası gösterilecek ve bu prosedür müdahale bitene kadar devam edecektir.

e) Güvenlik aracı, pit yolundan "Turuncu Işıkları" yanıp söner bir halde çıkacak ve gerekirse liderin nerede olduğuna bakmaksızın derhal piste girecektir.

f) Daha sonra tüm yarışan otomobiller, aralarında en fazla üç otomobil boyu fark kalacak şekilde güvenlik aracının ardına dizileceklerdir. Aşağıdaki istisnai durumlar dışında, güvenlik aracı pite döndükten sonra, otomobiller finiş çizgisini geçip yeni bir tura başlayana kadar birbirlerini geçemezler.

Otomobillerin birbirlerini geçebilecekleri haller:

• Güvenlik Aracı tarafından otomobilin kendisini geçmesi söylendiyse,

• Eğer bir otomobil, açıkça belli olan bir problem yüzünden yavaşlarsa.

g) Şampiyona direktörü tarafından talimat verildiğinde,

otomobildeki görevli, kendisi ve yarış lideri arasında yer alan otomobillere, eli ile sinyal vererek geçmeleri gerektiği direktifini verebilir. Bu otomobiller, düşük süratte ve birbirlerini geçmeden güvenlik aracının arkasındaki sıraya gelene kadar tura devam edeceklerdir.

h) Güvenlik aracı (SC), en azından lider arkasına gelene ve diğer otomobiller sıranın arkasına dizilene kadar kulanılacaktır.

Güvenlik aracının arkasına geldikten sonra, yarış lideri "k" maddesi dışında arada en fazla üç otomobil boyu bir mesafe kalmasına dikkat etmeli ve arkadaki diğer otomobillerde birbirlerine mümkün olduğu kadar yakın gitmelidirler.

i) Güvenlik aracı pistteyken, yarışan otomobiller pite girebilirler. Ancak pitten çıkışlar, sadece pit yolu sonunda yeşil ışık yanarken yapılabilir. Bu ışık, güvenlik aracı ve onu takip eden yarış otomobilleri pit çıkışından geçerken ya da geçmek üzereyken kırmızıya dönecek, onun dışında sürekli yeşil olarak yanacaktır. Piste dönen bir otomobil, güvenlik aracının arkasında yer alan otomobillerin en arkasına gelene kadar uygun bir süratte ilerlemelidir.

j) Bazı özel durumlarda, yarışma direktörü güvenlik aracının pit yolunu kullanmasını isteyebilir. Bu durumda hala turuncu ışıkları yanar durumda olan güvenlik aracı pit yoluna yönelecek ve tüm otomobiller birbirlerini geçmeden pit yolunda güvenlik aracını izleyecektir. Bu şartlar altında pit yoluna giren herhangi bir otomobil, kendi garajında durarak servis alabilir.

k) Güvenlik aracının yarışı nötrale etmesine neden olan durum ortadan kalktıktan sonra Şampiyona direktörü güvenlik aracını (SC) pit yoluna çağırır. Bu durumda aracın turuncu ışıkları söndürülür ve böylece sürücülere o turun sonunda güvenlik aracının pisti terk edeceğinin sinyali verilir.

Güvenlik aracının ışıklarının sönmesiyle beraber tüm kulelerden gösterilen "SC" tabelası geri çekilir, sarı barak uygulamasına devam edilir. Bu uygulamayla arka sıralarda bulunan ve güvenlik aracının ışıklarını göremeyen pilotlar bilgilendirilir. Güvenlik aracının pit yoluna girmesini takiben sadece KULE 1/Start Kulesi tarafından sallanan YEŞİL bayrakla yarış normal akışına dönmüş olur.

l) Güvenlik aracının önderliğinde atılan her tur, yarışmaya dâhil olarak sayılacaktır.

m) Eğer yarış güvenlik aracı pistteyken biterse, en son turun sonunda güvenlik aracı pite dönecek ve diğer otomobiller sarı bayraklar altında birbirlerini geçmeden damalı bayrağı göreceklerdir.

n) Olağanüstü hallerde yarış, güvenlik aracının arkasında başlayabilir. Bu durumda, üç dakika sinyalinde, otomobilin turuncu ışıkları yakılacaktır. Bu, sürücülere yarışın güvenlik aracının arkasında başlayacağını sinyalini verecektir.

• Yeşil ışıklar yandığında güvenlik aracı gridi terk edecek ve tüm otomobiller en fazla üç otomobil boyu farkla onu takip edeceklerdir. Bu durumda formasyon turu atılmayacak ve yeşil ışıklar yandığı anda yarışın startı verilecektir.

• Eğer bir otomobil griddeki yerini terk etme konusunda geç kaldıysa ve arkadaki diğer otomobiller bu otomobili geçmezlerse bir gecikme yaşanacaksa, sadece ilk tur içerisinde sürücülerin birbirini geçmesine, izin verilir. Bu durumda, sürücüler sadece orijinal start pozisyonlarını

alabilmek için birbirlerini geçebilirler.

• Startın başlangıcında yerini terk etmekte geciken bir sürücü, eğer tüm otomobiller çizgiyi geçene kadar hareket edemezse, diğer otomobilleri geçemez ve gridi terk ettikleri sırada Güvenlik Aracı'nın ardına dizilmiş olan otomobillerin en arkasına geçer.

• Bu durumda olan birden fazla sürücü varsa, bu sürücüler gridi terk etme sıralarına göre, güvenlik aracının ardına dizilmiş olan otomobillerin en arkasına geçer.

• Komiserler kurulu tarafından bu ilk tur içerisinde gereksiz yere başka bir otomobili geçtiğine karar verilen bir sürücüye cezalar verilecektir.

23.8 YARIŞMANIN ASKIYA ALINMASI

23.8.1 Pisti bloke eden ya da pist üzerinde tehlike yaratan kaza, hava şartları, bir aracın çekilmesi ya da pisti temizlemek vb. şartlar nedeniyle yarışın askıya alınması gerekirse, yarışma direktörü start çizgisinde kırmızı bayrak sallanmasını sağlayarak, söz konusu seansı durdurabilir. Aynı anda, diğer tüm gözetmen kulelerin de kırmızı bayrak gösterilecektir.

23.8.2 Yarışın askıya alınması halinde sürücüler, heran durabilecek kadar yavaş şekilde ve birbirlerini geçmeden ilerleyerek, kırmızı bayrak çizgisi öncesinde tek sıra halinde beklemeye geçerler.

23.8.3 Eğer lider olan otomobil, bu sıranın başında değilse, yarışın devam ettirilmesinden önce, lider ile kırmızı bayrak çizgisi arasında kalan otomobillerin bir tur atarak grubun arkasına geçmesi sağlanır.

23.8.4 Pistin bloke olması nedeniyle, gride dönemeyen otomobiller varsa, pist temizlendikten sonra bu otomobillerin, diğerlerine katılması ve yarışın yeniden başlamasından önce, 23.8.5 maddesine göre, yerlerini almaları sağlanacaktır.

23.8.5 Yarış askıya alındığında, derece alma sistemi durdurulmaz.

23.8.6 Yukarıda bahsedilen 23.8.5 maddesinde belirtilen turun sonunda hala yarışmakta olan otomobiller, ancak, kendi güçleri ile dışardan yardım almaksızın kırmızı bayrak çizgisi veya start gridine, dönebilirlerse ikinci kısımda yer alabilirler.

23.8.7 Otomobillerin sıralaması belli olduktan sonra, güvenlik aracı grubun önüne çekilecek ve yarış, güvenlik aracının önderliğinde yeniden başlayacaktır.

23.8.8 Kırmızı bayrak çizgisinin gerisinde veya pite girmiş olan otomobiller üzerinde çalışma yapılabilir. Ancak bu çalışmaların, yarışın yeniden başlatılma prosedürünü engellememelidir.

23.8.9 Benzin ikmali yapılması veya otomobillerden benzin çekilmesi yasaktır.

23.8.10 Start gridi üzerinde sadece takım elemanları ve görevliler bulunabilir.

23.8.11 Yarış askıya alındıktan sonra pite giren veya otomobili gridden pit yoluna itilen sürücülere, pitten geçme cezası verilecektir. Yarışın askıya alınma anında pitte olan otomobillere, herhangi bir ceza verilmez.

23.8.12 Yarış yeniden devam ettiğinde, pit yolunda olan otomobillerin yarışa katılmasına izin verilecektir. Ancak yarışın askıya alınma anında pitte olan otomobillere, yarışa geri dönlürken öncelik tanınacaktır.

23.9 YENİ START

Yarışmanın durdurulması veya askıya alınmasından sonra yarışma direktörü, duraksamaya neden olan problemin giderilmesi halinde yeni start verebilir. Bu takdirde;

23.9.1 İlk 2 Turun Tamamlanmasından Önce Yarışma Durdurulmuşsa:

a) Yarışın hali hazırda verilmiş ilk startı geçersiz sayılır.

b) Yeniden start verilen yarış uzunluğu, tasarlanan yarış uzunluğu kadar olacaktır.

c) Start prosedürü Madde 23.1.3 bendinden itibaren aynen uygulanacaktır.

23.9.2 2 Turdan Fazla Koşulmuş, Ancak Toplam Turların %75'inden Daha Azı Koşulmuşken Yarış Askıya Alınmışsa:

a) Gecikme mümkün olduğu kadar kısa tutulacak ve mümkün olan ilk anda yarışın yeniden başlama zamanı yarışmacılara bildirilecektir.

b) Yeniden start için 5 dakika sinyalden itibaren geri sayımı yapılacak ve yarış başlamadan önce, Madde 23.8.3'te belirtilen otomobillerin, birbirlerini geçmeden birer tur atarak grubun arkasına geçmesi sağlanacaktır.

c) Geri sayım periyodunun sonunda yeşil ışıkların yanması ile birlikte yarış güvenlik aracının ardında yeniden başlayacaktır.

(Bakınız Madde 23.7/n bendi)

d) Aksi Şampiyona Direktörü tarafından gerekli görülmedikçe, Güvenlik Aracı atılan ilk turun sonunda piste dönecektir. Güvenlik Aracı ardında atılan bu ilk tur, yarışmaya dâhildir.

e) Güvenlik Aracı ve arkasındaki konvoy pit çıkışı hizasını geçtikten sonra, pit yolu yeşil ışık ile beraber açılacak ve pit yolunda bulunan otomobiller, yarışa katılabilecektir.

f) Yarışın yeniden devam etmesi sağlanamazsa, yarışma kırmızı bayrağın sallandığı turdan, iki önceki turun sonundaki klasmana göre noktalanacaktır.

23.9.3 Tur Sayısının %75'i veya Fazlası Tamamlandıktan Sonra Yarış Durdurulmuşsa; Yarış tamamlanmış sayılacak ve otomobiller kapalı parka alınacaktır.

23.10 FİNİŞ, KAPALI PARK VE TEKNİK KONTROL

23.10.1 Kapalı park sahası finiş çizgisinden sonra olacaktır.

23.10.2 Finiş İşareti (damalı bayrak) önde giden otomobile belirtilen tur adedi tamamlandığında gösterilir.

23.10.3 Finiş işareti yanlışlıkla belirtilen tur adedinden daha sonraki turlarda gösterilirse, yarışın klasmanı ek kuralarda belirtilen tur adedi tamamlandığında ki duruma göre yapılır.

23.10.4 Finiş İşareti yanlışlıkla belirtilen tur adedinden önce verilir ise, yarış o tur sonunda bitmiş sayılır.

23.10.5 Finiş işaretinden sonra otomobillere motorlarını soğuyabilmeleri için bir tur boş tur atma izni verilecek ve daha sonra doğrudan kapalı parka gireceklerdir. Finiş sonrası otomobilini derhal kapalı parka sokmayan sürücü ihraç edilir.

Kapalı park kurallarının ihlali de keza yarışmadan ihraç ile sonuçlanır. Kapalı parkta sürücü tarafından motorun soğuması için kaputun açılması (müdahale edilmeden) kapalı park kuralı ihlali olarak kabul edilmeyecektir.

23.10.6 Kategorilerin ilk yarışmalarının ardından, kapalı park uygulaması yapılacak ve ikinci yarış öncesinde kapalı park direktörün talimatının ardından açılacaktır. Otomobiller, kategorilerin ikinci yarışlarının ardından itiraz süresinin sonuna kadar kapalı parka alınacaklardır.

23.10.7 Yarışmacılar otomobillerini kapalı park sahasına bıraktıktan sonra bu sahayı terk edeceklerdir.

23.10.8 Her grupta her yarışın ardından yapılan kapalı park uygulaması minimum 15 dakika süre olacaktır.

23.10.9 Genel klasmanda dereceye giren otomobillerden komiserler kurulu tarafından uygun görülenler, komiserlerden en az birisinin eşliğinde programda belirtilen saat ve yerde detaylı son teknik kontrole tabi tutulabilirler.

23.11 YARIŞMACILARIN GÜVENLİĞİ

Bir otomobil pistte hareket halindeyken, yarışmacılar FIA L EK1, 3ncü Bölüm-Pilot Ekipmanlarında yer alan homologe kaskları ve emniyet kemerlerini 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.

Ayrıca sürücü kıyafetleri için 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 5'e bakınız. Sürücüler, yarışma boyunca yarışma kıyafetlerini giymek mecburiyetindedirler.

23.12 ORGANİZATÖR TARAFINDAN ALINACAK EMNİYET TEDBİRLERİ VE PİST KRİTERLERİ

23.12.1 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.

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

a) 2 adet tam teçhizatlı ambulans, doktor ve sağlık ekibi,

b) 1 adet itfaiye aracı veya 1 adet yangın aracı (içinde minimum 70 kg'lık toz yangın söndürücü ve uzman personel bulunan araç),

c) Bir tanesi vinçli olmak üzere 2 adet çekici,

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

e) Pitlerde de yarışmacılar tarafından her ekipçin en az 10 kg'lık yangın söndürücü bulundurulmalıdır.

f) Tüm emniyet tedbirlerinin kusursuz sağlanabilmesi için gözetmen kuleleri, pit sorumlusu, spor komiserleri, direktör ve yarışma doktorunda kulaklık/mikrofonlu telsiz cihazı bulundurulacaktır.

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

h) 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.

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

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

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

l) Seyircilere yarışma programı ve yarışmacı listesi dağıtılmalıdır. Ayrıca pistin anons sistemi ile, yapılan yarışların anlatılması ve yarışmacılarla ilgili bilgiler verilmesi önemle tavsiye olunur.

Gerekli ikaz ve bildirimlerin sürücülere aktarılabilmesi için aynı ses düzeni kullanılacaktır.

23.12.3 Sürüş Emniyeti ve Kuralları

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

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

b) Serbest antrenmanlar 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.

Otomobilin hiçbir kısmı pist ile temas etmiyorsa, o otomobil pist dışına çıkmış sayılacaktır.

c) Pistten çıkmış olan bir otomobil, ancak avantaj kazanmamak ve diğer sürücülerin güvenliğini tehlikeye atmamak şartıyla piste geri dönebilir. Piste dönerken yarış güvenliğini tehlikeye atan sürücülere, Komiserler Kurulu tarafından ceza verilir.

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

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

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

- Yerlerinde olan ve görevini yapmakla yükümlü gözetmenler ve görevliler,

- Otomobilleri 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 otomobil sürmek yasaktır.

h) Bir otomobil serbest antrenman 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 pozisyonda, gözetmen veya görevliler, ancak Yarışma Direktörü talimatı üzerine otomobili kurtarmak için yardım edebilir.

Ancak bu yardım nedeniyle, durmuş olan motorun çalışması halinde, otomobil içinde bulunulan seanstan ihraç edilir.

i) Bir sürücü yarış ya da sıralama turları esnasında ciddi mekanik problemlerle karşılaşarsa, 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.

k) Otomobilini terk eden sürücü, direksiyon simidini aracın üzerinde ve vitesi boшта bırakmak zorundadır.

KAPALI PARK

24. KAPALI PARK KURALLARI

24.1 UYGULAMA

Otomobiller aşağıdaki hallerde kapalı park uygulamasına tabidir:

24.4.1 Yarışmanın kompetisyon bölümünün sonuna geldikleri andan, komiserler kapalı parkın açılmasını onaylayana yana kadar.

24.2 KAPALI PARKA GİREBİLEN PERSONEL

Otomobili kapalı parkın içine park ettikten sonra, sürücüler motoru stop ettirmeli ve hemen kapalı park alanını terk etmelidir. Özel bir görevi bulunan pist görevlileri dışındaki hiç kimse kapalı park alanına giremez.

24.3 KAPALI PARKTA BİR OTOMOBİLİN İTİLMESİ

Sadece görevliler ve/veya ekip mensupları kapalı park içerisinde bir otomobil itebilirler.

24.4 OTOMOBİL ÖRTÜLERİ

Otomobil örtüleri kullanılamaz.

24.5 TEKNİK KONTROLLER

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

DERECELENDİRME VE NETİCELER

25. DERECELENDİRME

25.1 DERECE ALINMASI

Sıralama turlarında, elektronik derece alma cihazı ile saniyenin binde biri (1/1000 sn.) cinsinden zaman tutulacaktır.

Elektronik derece alma cihazının arıza yapması durumunda yeterli miktarda gözetmen ile manuel zaman tutulması mümkündür.

26. NETİCELER

26.1 NETİCELERİN HESAPLANMASI

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

26.2 NETİCELERİN YAYINLANMASI

Yarışma süresinde alınan neticeler aşağıdaki maddelere göre ilan edilecektir.

26.1.1 Gayri-resmi Neticeler: Organizatör tarafından yarışma esnasında ilan edilen neticeler.

İTİRAZ VE TEMYİZ

27. İTİRAZ VE TEMYİZ

27.1 İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI

Bütün itirazlar; TOSFED Yarışma Genel Kurallar Madde IV, Uluslararası Spor Kodu Madde 13 ve 15.3 ve TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9 uyarınca yapılacaktır.

27.2 İTİRAZ ÜCRETİ

İtiraz ücreti 1550,00 ₺ (Bin Beş Yüz Elli Türk Lirası)'dır.

27.3 DEPOZİTO

Şayet itirazlar otomobillerin bazı parçalarının sökülüp tekrar takılmasını gerektiriyor ise, ek kurallarda yazılabilecek bir ilave depozito itiraz sahibi tarafından peşinen ödenecektir.

Temel harç bedeline ilaveten herhangi bir parçanın sökülmesi için gerekebilecek ilave harç bedeli yarışma komiserleri tarafından tespit edilir.

27.4 MASRAFLAR

26.4.1 Sökme-takma işlemleri ve nakliyenin kaynaklanan giderleri; itiraz reddedilirse itiraz eden, itiraz haklı bulunulursa itiraz edilen tarafından karşılanır.

26.4.2 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.

27.5 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 belirtilmelidir.

Uluslararası temyiz ücreti TOSFED tarafından her sene açıklanır. 2022 yılı için Temyiz Harcı 11.000,00 ₺

(On Bir Bin Türk Lirası)'dır.

ÖDÜL TÖRENİ VE PODYUM

28. ÖDÜL TÖRENİ

28.1 PODYUM SEREMONİSİ

Ödül töreninin yarışma sonunda finiş podyumunda yapılacaktır.

28.2 ÖDÜL TÖRENİ VE ÖDÜLLER

28.2.1 Para ödülleri ihtiyaridir, ancak birincilere verilecek para ödülleri yarışmaların standart kayıt ücretlerinden az olamaz. Para ödülleri, ödül töreninde nakden ödenecektir.

28.2.2 Grupların ödülleri, her yarış için ilk üç sürücüyeye verilecek birer kupa şeklinde olacaktır.

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

28.2.4 Yarışmaların ödül törenine mazeretsiz olarak

katılmayan sürücüyeye, direktör raporunda belirtilmesi halinde TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından uygun bir ceza uygulanır.

28.2.5 Sonuçlarla ilgili olarak bir itiraz sonrası temyiz hakkının kullanıldığı durumlarda sadece klasmanın ilgili kupaları verilemez ve TOSFED'e iletilir. Söz konusu itirazdan etkilenmeyen sürücülerin kupaları, ödül töreninde takdim edilmelidir.

28.2.6 Yarışmacı ve sürücülerin ödül töreni esnasında beyanat vermeleri yasaktır.

28.2.7 Ödül töreni için podyuma çağrılan sürücülerin tulumları ile katılmaları ve varsa şampiyona sponsorunun şapkasını takma zorunluluğu vardır.

YAKIT VE YAKIT İKMALİ

29. YAKIT

Milli marker taşıyan ticari yakıtlar, Avgaz ve FIA yakıtı dışındaki (Nitrojen ve LPG dahil) tüm diğer yakıtların kullanımı yasaktır.

LASTİKLER VE TEKERLEKLER

30. HER TÜRLÜ ARAÇ VE TÜM YARIŞMACILAR İÇİN LASTİK KURALLARI

30.1 GENEL

a) Standart, Süper ve Maxi Grup yarışmacıları, her hafta sonu sıralama turları ve iki (2) yarışta toplam 8 adet lastik kullanabilirler.

b) Sıralama turlarında ve yarış esnasında işaretli lastik kullanması zorunludur. Antrenman ve serbest turlarda işaretli lastik kullanımı serbesttir.

c) Kullanılacak olan lastikler, teknik kontrol görevlileri tarafından sıralama turlarının başlamasından önce, pit garajlarında barkod sistemi ile işaretlenecektir.

(Katılan tüm araçlar için kullanılacak lastiklerin barkod numaraları yarışma programında belirtilen idari kontrol esnasında, liste halinde verilmesi zorunludur.)

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

d) Yarışma direktörünün, "Islak Yarış" ilan etmesi durumunda kullanılacak olan yağmur lastikleriyle ilgili herhangi bir adet sınırlaması yoktur.

30.2 UYUMLULUK

Aksi belirtilmedikçe bütün lastikler TOSFED tarafından belirlenen marka olmalıdır.

MEKANİK PARÇALAR

31. MEKANİK PARÇALARIN DEĞİŞİMİ

31.1 AKÜ

Akü emniyetli şekilde bağlanmış olup, artı kutup başı izole edilmiş olacaktır. Akü orijinal yerinden sürücü kabini içine taşınmış ise kuru tip olmak zorundadır.

31.2 YANGIN SÖNDÜRÜCÜLER

Ulusal yarışmalar için geçerli olmak üzere kullanılacak manuel yangın söndürücüler, TOSFED 2022 Ek Düzenlemeler Madde 4'te belirtilmiştir.

Homologe otomatik yangın söndürücü sistemine sahip olan otomobillerde, manuel yangın söndürücü aranmaz.

31.3 BENZİN DEPOLARI

FT 3 tipi benzin deposu tüm ulusal yarışmalar ve gruplar için isteğe bağlı olarak kullanılabilir.

31.4 KOLTUKLAR

Koltuklar değiştirildiği takdirde koltuk bağlantıları 3 mm. çelik veya 5 mm. hafif alaşımli metalden olmalıdır. Koltuklar en az dört noktadan, asgari 8 mm civatalarla sabitlenmiş olmalıdır. Bu bağlantılar tabana sabitlendiğinde alttan en az 40 cm²'lik saclarla takviye edilmelidirler. Somunlar emniyete alınmalıdır.

Bu kurala uymayan veya emniyetsiz bulunan koltuklara sahip otomobillere start verilmez.

Kullanılabilecek koltuk ve emniyet kemerleri için TOSFED 2022 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 5'e bakınız.

31.5 ROLLCAGE

a) Otomobillerdeki rollcage'ler orijinal FIA onaylı veya TOSFED Teknik ve Homologasyon Kurulu tarafından onaylanmış olacaktır.

b) Ulusal ve mahalli yarışmalarda, TOSFED Rollbar onay belgesinin teknik kontrol sırasında ibraz edilmesi zorunludur.

FIA J Ekine uygun rollbarı ve onayı olmayan otomobillere start verilmez.

c) FIA tarafından homologe edilmiş olanlar haricinde ana rollbar için 45 mm diğer bağlantılar için asgari 38 mm çap olacaktır. Borular soğuk çelik çekme olacaktır.

d) Ön, ana ve yan rollbar ayakları 120 cm² satıhta, arka rollbar ayakları 60 cm² olacaktır. Bu saclar en az 3 mm kalınlıkta olacak ve önde asgari üç, arkada asgari ikişer civata ile tutturulacaktır. Civata kalitesi 8.8, asgari çap 8 mm olacaktır. Somunlar kilitli tip olmalıdırlar.

e) Ön tabloyu bozmamak maksadıyla kavis verilmiş rollbarlar kabul edilemezler. (Tek büküm noktasına 30 derecelik açıyla izin verilmiştir.)

31.6 KAPUT MANDALLARI

Her iki grupta da ön ve arka kaput mandalları zorunludur. Arka kaput kilitleri mutlaka dışarıdan anahtarsız açılabilir nitelikte olmalıdır.

31.7 İÇ MEKÂN

a) Pilot için tehlike arz edebilecek sivri ve keskin malzemelerden arındırılmış olmalıdır.

b) Tüm otomobillerde koltukların, halıların ve tavan malzemesinin sökülmesi tavsiye edilir.

c) Yarışmalara katılacak tüm otomobillerde lamine ön cam mecburidir.

31.8 ELEKTRİK ANA ŞALTERİ

Araçların sol ön tarafında bulunması gereken elektrik ana şalteri, FIA J Eki Madde 253/13'e uygun olmalıdır.

31.9 ÇEKME KANCASI

Bütün otomobillerde önde ve arkada bulunmalı ve gözükecek bir şekilde sarı, kırmızı veya portakal renkte boyanmış olmalıdır.

31.10 ÇAMUR PAÇALIKLARI

Pist yarışmalarında çamur paçalıkları kullanımı yasaktır.

31.11 ARAÇ ÜSTÜ KAMERALAR

31.11.1 Şampiyona Direktörü talep ettiği takdirde,

otomobilinin içinde araç üstü kamera veya diğer kayıt cihazları taşınacaktır. Bu cihazların, takılacak yerlerini teknik kontrol sorumlusu tarafından onaylanacaktır.

31.11.2 Araç üstü kamera taşıyan herhangi bir yarışmacı, bu konu için önceden organizatör onayını almalıdır. Kullanımına izin verilen kameralar, özel çıkartmalar ile işaretlenecek ve teknik kontrol öncesinde otomobile takılacaktır.

31.12 YARIŞMA ESNASINDA GÜRÜLTÜ SEVİYESİ

Güvenlik sebebiyle, sadece egzoz susturucusunun by-pass edilmesine izin verilir. Ancak bunun için egzoz gazı çıkışının FIA J Ekine uygun olması veya katalitik konvertör takılı olan otomobiller için gazın bu katalitik konvertörden geçmesi gerekir. Normal etaplardaki gürültü seviyesi her zaman FIA J Eki'ne uygun olmalıdır.

31.13 ALT KAPLAMA VE FARLAR

Alt kaplama ve ön farların sökülmesi serbesttir. Ancak ön farların sökülmesi durumunda oluşacak boşluklar tam olarak uygun malzeme ile kapatılmalıdır.

Otomobillerin arkasında bulunan kırmızı renkli stop veya sis farları, pistin ıslak olarak ilan edilmesi veya yağmur lastiklerinin kullanılması durumunda, sürekli olarak yanmalıdır.

TEST SÜRÜŞLERİ

32. PİST DENEME SÜRÜŞLERİ

TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesine sahip Gerçek ve Tüzel kişiler TOSFED Şampiyona Direktörü tarafından güvenlik onayı verilmiş kapalı pistlerde yapacakları sürüştür.

CEZALAR

33. CEZALAR

33.1 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:

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

b) Şampiyona direktörü veya komiserler kurulunun bir sürücünün yukarıdaki ihallerden birisini yaptığını net olarak kanaat getirdiği durumlar haricinde, normal olarak birden fazla otomobilin karıştığı olaylar inceleme altına alınır.

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

d) Bir sürücü bir kaza durumuna neden olursa (karışır, maruz kalır ya da sebebiyet verir ise) komiserler kurulunun izni olmadan pisti terk edemez.

33.2 CEZA TABLOSU

Ceza tablosu, talimatın sonundaki Ek 1'de verilmiştir. Bu tablo, komiserler kuruluna ve yarışma direktörüne rehberlik yapacaktır. Bu tabloda belirtilmeyen konular hakkında veya ihlallerin tekrarlanması durumunda verilecek cezalar komiserler kurulunun yetkisi dâhilindedir.

Komiserler kurulu, bir olaya karışmış olan sürücüyü 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.

Cezalar tablosunda belirtilen cezalar, şu şekilde uygulanacaktır:

33.2.1 Pitten Geçme Cezası:

a) Bu cezayı alan sürücü, pit yoluna girmeli ve durmadan pit yolu hız limiti dâhilinde pit yolunu geçtikten sonra, yarışa geri dönmelidir.

b) Sürücü, yarışma numarası ile beraber "Pitten Geçme" tabelasını gördükten sonra en fazla üç tur içinde pit alanına girmelidir. Aksi takdirde ilgili sürücü, yarışmadan ihraç edilir.

c) Bu ceza yarışın son üç turu içinde verildiyse, yarışmacı pite girmeyebilir. Bu durumda spor komiserleri söz konusu yarışmacıya, 20 saniye zaman cezası uygulayacaktır. (Söz konusu ceza süresi tüm pistler için aynıdır.)

33.2.2 10 Saniye Dur/Kalk Cezası:

a) Bu cezayı alan sürücü, pit yoluna girmeli ve yarışma ek kurallarında belirtilen yerde, gözetmenlerin kontrolü altında 10 saniye durduktan sonra yarışa geri dönmelidir.

b) Sürücü, yarışma numarası ile beraber Dur/Kalk (Stop&Go) tabelasını gördükten sonra en fazla üç tur içinde pit alanına girmelidir. Aksi takdirde ilgili sürücü, yarışmadan ihraç edilir.

c) Ceza süresi beklenirken, otomobil üzerinde hiçbir çalışma yapılamaz. Sadece, otomobilin motoru stop ederse, bahsedilen 10 saniyelik sürenin ardından, motor çalıştırılabilir. Motorun çalışmasını sağlamak için, gerekirse dışarıdan mekanik yardım da alınabilir. Ancak bu yardım, sadece motorun çalışmasını sağlamakla sınırlı kalacaktır.

d) Bu ceza yarışın son üç turu içinde verildiyse, yarışmacı pite girmeyebilir. Bu durumda spor komiserleri söz konusu yarışmacıya, 30 Saniye zaman cezası uygulayacaklardır.

33.3 DİĞER PROSEDÜRLER

a) Verilen "Pitten Geçme" veya "Dur/Kalk (Stop&Go)" cezaları, güvenlik aracı periyodu sırasında çekilemez.

b) Güvenlik aracının ardından atılan turlar, Madde 33.2.1 ve 33.2.2'de bahsedilen 3 (üç) turluk pite giriş süresine eklenecektir.

TABLOLAR

EK-1 CEZALAR TABLOSU

İhlal	İhlal Zamanı ve Yeri	Ceza	
1	Brifinge katılmama (Sezon Boyunca)	1nci Sefer	550,00 ₺
		2nci Sefer	1.100,00 ₺
		3ncü Sefer	2.000,00 ₺
2	Görevli talimatlarına uymama	Antrenman, Sıralama	500,00 ₺
		Yarışta	Pitten geçme cezası
3	Pitte geri vites kullanma	Antrenman, Sıralama	500,00 ₺
		Yarışta	Pitten geçme cezası
4	Pitte hız limitini aşmak (60 km/s üstü)	Antrenman, Sıralama	60 km üstü her 1 km için 50,00₺
		Yarışta	Pitten geçme cezası
5	Pit çıkışında beyaz çizgi ihlali	Antrenman, Sıralama	300,00 ₺
		Yarışta	Pitten geçme cezası
6	Sarı bayrak ihlali	Antrenman	600,00 ₺
		Sıralama	Zaman silinmesi
		Yarışta	Pitten geçme cezası
7	Mavi bayrak ihlali	Antrenman, Sıralama	Para Cezası
		Yarışta	Yarıştan ihraç
8	Kırmızı bayrak ihlali	Sıralama	Komiseler kurulu kararı
		Yarışta	Yarıştan ihraç
9	Tartıda 2.7.2 a) maddesine göre hafif çıkması	Antrenman sonrasında	1000,00 ₺
		Sıralama turları sonrasında	Sıralamadan ihraç
		Yarış sonrasında	Yarıştan ihraç
10	Kaınılabilecek bir temasa neden olmak	Antrenman	Siyah bayrak
		Sıralama	Zaman silinmesi
		Yarışta	10 Sn. zaman cezası veya 10 sn. Dur ve Kalk (Stop&Go) cezası
		Yarışı bitiremezse	Bir sonraki yarış +10 sıra Grid Cezası
11	Öndeki aracı arkadan itmek	Antrenman, Sıralama	Siyah bayrak
		Yarışta	10 Sn. zaman cezası veya 10 sn. Dur ve Kalk (Stop&Go) cezası
12	Kastlı arpma	Antrenman turları	Antrenmandan men
		Sıralama turları	Zaman silinmesi
		Yarışta	Yarıştan ihraç
13	Pist sınırları dışına çıkararak avantaj sağlanması	Sıralama turları	Zaman silinmesi
		Yarışta	Pitten geçme cezası
14	İşaretsiz lastikle piste çıkmak	Sıralama turları	Zaman silinmesi
		Yarışta	Yarıştan ihraç
15	Startta hatalı ıkış (Fodepar)		
16	Formasyon turunda otomobil geçme		Pitten geçme cezası
17	Güvenlik aracı (SC) periyodunda otomobil geçme		
18	Kapalı Park kuralları ihlali	Sıralama turları	Zaman silinmesi
		Yarışta	Yarıştan ihraç

EK-2 İSİM VE YARIŞMA NUMARALARI YERLEŞİMİ

