



TÜRKİYE OTOMOBİL SPORLARI FEDERASYONU

Ulusal Drift

Kuralları



2020



TOSFEDOFFICIAL

İÇİNDEKİLER

1. TÜRKİYE DRİFT ŞAMPİYONASI
- 1.1 TÜRKİYE DRİFT ŞAMPİYONU
- 1.2 TÜRKİYE DRİFT TAKIMLAR ŞAMPİYONU
2. ULUSAL DRİFT KURALLARI
3. KURALLAR İLE İLGİLİ DEĞİŞİKLİKLER VE KURALLARIN UYGULANMASI
4. SORUMLULUK
5. ORGANİZASYON
6. KATILABİLİR OTOMOBİLLER VE SINIFLANDIRMA
7. MOTOR, YARDIMCI SİSTEMLER VE MEKANİK AKSAM
- 7.1 MOTOR
- 7.2 SOĞUTMA SİSTEMİ
- 7.3 YAKIT SİSTEMİ
- 7.4 EGZOZ SİSTEMİ
- 7.5 AKÜ
- 7.6 ANA ELEKTRİK KESME ŞALTERİ
- 7.7 MARŞ MOTORU/STARTER
8. ŞAŞİ VE KAROSER
- 8.1 GÖVDE PANELLERİ
- 8.2 AERODİNAMİ
- 8.3 CAMLAR
- 8.4 ÇEKME KANCASI
- 8.5 LASTİKLER VE JANTLAR
- 8.6 SÜSPANSİYON
- 8.7 FRENLER
- 8.8 AYDINLATMA SİSTEMLERİ
9. İÇ MEKAN
- 9.1 KOLTUK
- 9.2 KEMER
- 9.3 SABİTLEME
- 9.4 ÖN TABLO
10. OTOMOBİLLERDE GÜVENLİK ÖNLEMLERİ
- 10.1 SIZDIRMAZLIK
- 10.2 ROLLBAR VE ROLLCAGE
- 10.3 YANGIN SÖNDÜRÜCÜ
- 10.4 OTOMOBİL HASAR KONTROLÜ
11. KATILABİLİR YARIŞMACI VE SÜRÜCÜLER
12. BAŞVURU FORMLARI VE KAYITLAR
13. KAYIT ÜCRETİ
14. SİGORTA
15. REKLAMLAR
16. SÜRÜCÜ KIYAFETLERİ
17. PİST İLE İLGİLİ GENEL KURALLAR
18. PİST ÜZERİNDE ALINACAK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ
19. YARIŞMACI VE TAKIM SORUMLULUKLARI
20. YARIŞMA NUMARALARI
21. YARIŞMA GÖREVLİLERİ
- 21.1 YARIŞMA DİREKTÖRÜ
- 21.2 JÜRİ VE KOMİSERLER KURULU
- 21.3 TEKNİK KONTROL SORUMLUSU
- 21.4 GÖZETMENLER
22. BAYRAKLAR
- 22.1 KIRMIZI BAYRAK
- 22.2 YEŞİL BAYRAK
23. ORGANİZASYONUN GERÇEKLEŞECEĞİ PARKUR / PİST
24. ÖN START ALANI (PRESTART)
25. PADOK ALANI
26. PİT VE SERVİS ALANI
27. YAKIT İKMAL ALANI (REFUELLING)
28. İDARİ KONTROL
29. TEKNİK KONTROL
30. BRİFİNG
31. ANTRENMAN (PRACTICE)
32. SİRALAMA (SOLO RUN)
33. SİRALAMA ESNASINDA GEÇERLİ PUANLAMA KRİTERLERİ
- 33.1 YARIŞ ÇİZGİSİ (LINE)
- 33.2 HIZ (AVERAGE SPEED)
- 33.3 AÇI (ANGLE)
- 33.4 ETKİLEME/TARZ (STYLE, COMMITMENT, FLUIDITY)
34. YARIŞ / EŞLEŞMELER (BATTLES, TANDEM RUNS)
35. STARTIN VERİLMESİ
36. ON DAKİKA KURALI (COMPETITION TIME OUT)
37. EŞLEŞMELERDE DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ
- 37.1 İDEAL DRİFT ÇİZGİSİ
- 37.2 BAŞARI FAKTÖRÜ
- 37.3 TAKİP ETME (CHASE)
- 37.4 DEĞME NOKTALARI (CLIPPING POINT, CLIPPING ZONE)
- 37.5 GEÇİŞ YAPMAK
- 37.6 POTANSİYELİNİ KULLANMAK (COMMITMENT)
- 37.7 TAKİP EDİLEMEYECEK LİDER TURU (UNCHASEABLE LEAD)
- 37.8 AKTİF OLMAYAN TAKİP TURU (INACTIVE CHASE)
- 37.9 SIFIR PUAN (INCOMPLETE RUN)
38. EŞLEŞMELERDE KAZANANIN BELİRLENMESİ
39. KOŞULAN SEANSIN (ANTRENMAN, SİRALAMA, YARIŞ) ASKIYA ALINMASI
40. YARIŞMANIN TATİL EDİLMESİ VE ERTELENMESİ
41. CEZALAR
42. PUANTAJ VE KLASMAN
43. İTİRAZ VE TEMYİZ
44. MEDYA
45. ÖDÜLLER VE ÖDÜL TÖRENİ

EK 1 CEZALAR TABLOSU	1
EK 2 NETİCELER TABLOSU	2
EK 3 EŞLEŞME TABLOSU TOP 16	3
EK 4 EŞLEŞME TABLOSU TOP 32	4
EK 5 SÜRÜCÜLER GENEL KLASMAN TABLOSU	5
EK 6 TAKIMLAR GENEL KLASMAN TABLOSU	6
EK 7 ÖRNEK YARIŞMA PROGRAMI	7
EK 8 MASTER KILL SWITCH STICKER ÖRNEĞİ	8
EK 9 İSİM VE YARIŞMA NUMARALARI YERLEŞİMİ	9
EK 10 ÖN CAM BANDI	10
EK 11 TAVAN PANELİ	11

GENEL PRENSİPLER**1.GENEL ŞARTLAR**

-TOSFED kendi sorumluluğundaki "Drift Şampiyonaları'nı düzenler. "Şampiyonalar" kelimesi otomatik olarak Türkiye Drift Şampiyonaları'nı kapsar. Tüm TOSFED Şampiyonaları, FIA Uluslararası Spor Kodu ve ekleri ile bir veya daha fazla şampiyona için geçerli olan maddeleri içeren bu kurallara tabidir.

-TOSFED tarafından Şampiyona için bir Yarışma Takvimi yayınlanacaktır.

-İşbu Ulusal Drift Kurallarında ilan edildiği şekliyle yarışan ve Türkiye Drift Şampiyonası'na dahil yarışmalar sonunda en yüksek puana sahip olan sürücüler;

- Türkiye Drift Şampiyonu ilan edilir.

2. YARIŞMA KATILIMCILAR

Bir yarışmacı her zaman en az bir sürücü ve bir arabadan oluşur ve muhtemelen onun adına hareket etmeye yetkili başka bir kayıtlı kişi de olabilir. Bir yarışmacı, yarışma için birden fazla araba kaydettirebilir.

Ancak, yarışmacı bir kişiyi takım temsilcisi (Sürücü, Takım menajeri, Spotter) olarak atamalıdır. Takım, resmi olarak takımı temsil eden, itirazda bulunabilen ve takımı yarışmadan, hatta şampiyonadan çekebilen takım temsilcisi aracılığıyla hareket eder. Takım temsilcisinin değiştirilmesi mümkündür. Yarışma sırasında takım temsilcisi değiştirilirse, bu değişikliği yarış sekreterine bildirmek sürücünün sorumluluğundadır. Takım temsilcisinin değiştirilmesi, bu değişikliğin yarış sekreterine resmi olarak bildirilmesinden sonra geçerli olur.

3. YARIŞMA KATEGORİSİ

Bu yarışma, ISC Ek J'nin 269. maddesine uygun olarak FIA DC1 Spesifikasyon Araçları ile sınırlıdır.

4. BAŞVURU PROSEDÜRÜ**4.1 GENEL**

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

4.2.SÜRÜCÜ VE YARIŞMACI KAYIT BAŞVURULARI

a) Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli Takım Lisansına ve TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesine sahip yarışmacılar, kayıt formunu <https://tosfedsonuc.org.tr/> adresi üzerinden, eksiksiz doldurarak en geç yarışma öncesi pazartesi günü saat 15.00'e kadar kaydını tamamlaması gerekmektedir.

b) Bu tarihten sonra yapılacak kayıt müracaatları mücbir sebepler dışında, hiçbir şekilde kabul edilmez.

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

4.3 ASN İZİNLERİ

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

7. YARIŞMA GÖREVLİLERİ

Yarışma yetkilileri, ASN ve/veya TOSFED ile istişare halinde organizatör tarafından atanır. Yetkililer, görevlerini yerine getirmelerini engelleyebilecek herhangi bir çıkar çatışmasını beyan etmek zorundadır.

Tüm yetkililer en yüksek davranış standartlarına uygun şekilde hareket etmelidir; aksi takdirde, yarışteki görevlerinden alınabilir veya lisansları iptal edilebilir.

Ek 5'te atanan ve adı geçen görevliler arasında aşağıdaki roller yer alacaktır:

- Komiserler Kurulu,
- TOSFED Güvenlik Delegesi,
- Juriler,
- Yarışma Direktörü,
- Yarışma Genel Sekreteri,
- Teknik Kontrol Sorumlusu,
- Teknik Kontrol Görevlisi,
- Gözetmenler.

7.1.KOMİSERLER KURULU

Komiserler Kurulu, yarışın düzgün bir şekilde yürütülmesini sağlamak için yarış süresince Yarış Direktörü ile yakın temas halinde olmalıdır. Komiserler, yarışın düzenlendiği yargı yetkisi altında bulunan TOSFED tarafından atanır. Komiserler, tüm ilgili yönetmelik ve prosedürlerin uygulanmasını sağlamak için mutlak yetkiye sahiptir ve yalnızca TOSFED Sportif Direktörlüğüne rapor verir.

Komiserler Kurulunun sorumlulukları arasında şunlar yer alır (ancak bunlarla sınırlı değildir):

- Bir Bülten yayınlayarak yarış yönetmeliklerinde yapılan değişiklikleri onaylamak,
- Komiserler Kurulu Sekreteri, Yarış Direktörü, Gözetmenler veya Baş Gözetmen ve/veya Teknik Kontrol Sorumlusu tarafından kendilerine iletilen her türlü konuyu değerlendirmek ve gerektiğinde diskalifiye dahil olmak üzere cezalar uygulamak,

- Mücbir sebepler veya ciddi güvenlik nedenleri halinde, Sekreter veya Parkur ve/veya Yarış Direktörünün tavsiyesi üzerine yarışın ertelenmesi veya askıya alınması,

- Yarışma takvimindeki değişiklikleri onaylamak ve
- Yarışmanın nihai sonuçlarını onaylamak.

7.2. YARIŞMA GENEL SEKRETERİ

Yarış Sekreteri, yarışmacı bilgileri, TOSFED düzenlemeleri ve resmi sonuçlar dahil olmak üzere tüm yarış belgelerinden sorumludur. Yarışma Genel Sekreteri, etkinliğin yerel yönetim, TOSFED tarafından izin verilmesini ve her yarışmacının katılabilmesini sağlamakla sorumludur.

7.3. TEKNİK KONTROL SORUMLUSU

Teknik Kontrol Sorumlusu, yarış arabalarını ve sürücülerin kişisel koruyucu ekipmanlarını, yönetmeliklere uygunluklarını sağlamak amacıyla inceler.

Teknik Kontrol Sorumlusunun görevleri arasında (bunlarla sınırlı olmamak üzere) şunlar yer alır:

- yarışın başlamasından önce, tüm kayıtlı araçların uygun Yönetmeliklere uygun olarak yarış için güvenli olduklarından ve doğru yarış kategorisine kayıtlı olduklarından emin olmak için kontroller yapmak,

- kazaya karışan tüm araçların durumunu izlemek, raporlar ve tavsiyeler sunmak, bunların yarışa devam etmeye uygun olup olmadıklarını değerlendirmek ve

- Tüm yarışmacıların, Yönetmeliklerde belirtildiği üzere eldiven, bot, yanmaz iç giyim, yarış kıyafeti, kask ve ön kafa koruyucu dahil olmak üzere gerekli kişisel güvenlik ekipmanlarını doğru şekilde giymelerini veya kullanmalarını sağlamak.

7.4. JURİLER

Juri heyeti üç jüriden oluşur; bunlardan biri Baş jüridir. Baş juri ve diğer juri TOSFED tarafından atanır. Jüriler, Yarışma Ek Kurallarında özel olarak belirtilir. Baş juri, sürücülerin değerlendirme protokollerinden sorumludur ve yarış boyunca Yarış Direktörü ve Komiserler ile iletişim halindedir. Sıralama turları sırasında, jüriler her bir yarışçının sıralama turlarını bireysel kriterler kullanarak bağımsız olarak değerlendirir ve bu puanlar toplanarak toplam 100 puan elde edilir.

Yarışmanın tandem mücadele bölümünde, jüriler her mücadelede her iki sürücünün liderlik turlarını ve takip turlarını karşılaştırarak bağımsız olarak bir kazanan belirleyecektir. Jüriler, karar vermelerine yardımcı olmak için video tekrarlarını veya diğer ölçüm araçlarını kullanabilirler. Sürüş koşullarında önemli değişiklikler olması durumunda, jüriler, yarış direktörüne, komiserler kurulunun onayı için pist düzeninde değişiklikler önerilebilir.

Eleme için değerlendirme kriterleri aşağıdakilerin bir kombinasyonu olacaktır:

- Hız (hız, yalnızca doğru bir telemetri sistemi / hız ölçüm yöntemi mevcut olduğunda puanlama kriteri olarak kullanılabilir),

- Drift açısı,

- Çizgi (çizgi, iç puan noktaları, dış puan noktaları, touch and go noktaları ve drifte başlama noktası),

- Stil.

Tandem yarışması için değerlendirme kriterleri şunlardır:

- Öndeki sürücünün çizgisi, açısı ve stili,

- Takip eden sürücünün öncü sürücünün çizgisini, açısını, hızını ve stilini yansıtmı becerisi ve

- Takip eden sürücünün öndeki sürücüye olan yakınlığı.

Jürilerin sorumlulukları şunları içerir:

- Yarıştan önce, Yarış Direktörü ile işbirliği içinde parkur düzenini belirlemek,

- Yarışma boyunca yarışmacılara kesin geri bildirimde bulunmak,

- Pistte meydana gelen herhangi bir temas/olay için sorumluluğu belirlemek. Bunun ötesinde, daha fazla önlem alınması gerekiyorsa, jüriler konuyu komiserlerin değerlendirmesine sunabilir ve

- Belirli şikayetleri veya soruları analiz etmek.

7.5. GÜVENLİK DELEGESİ

Güvenlik Delegesi, yarışmanın güvenlik görevlilerinin görevlerini yerine getirmelerine yardımcı olmak, yetki alanları dahilinde TOSFED Şampiyonasını düzenleyen tüm güvenlik kurallarına uyulmasını sağlamak, gerekli gördükleri yorumları yapmak ve yarışla ilgili gerekli raporları hazırlamak üzere atanır.

TOSFED Güvenlik Delegesi'nin rolü, yarış öncesinde Yarış Güvenlik Planını gözden geçirmek ve onaylamak, yarış sırasında bu planın uygulanmasını sağlamaktır.

Güvenlik Sorumlusu aşağıdakilerden sorumludur:

- Yarışla ilgili güvenlik planlama ve değerlendirme toplantılarına katılmak.

- Halk ve medya alanlarının güvenliğini izlemek.

- Güvenlikle ilgili tüm idari konuların koordinasyonunu sağlamak.

- Yarışta meydana gelen güvenlikle ilgili tüm olayları değerlendirmek ve raporlamak.

8.CEZALAR

Bu yönetmeliklerin veya geçerli Sportif Kurallarının ihlali, yarışmacının gerekli soruşturmayı yapma ve ceza verme hakkına sahip olan Komiserler Kuruluna sevk edilmesine neden olabilir.

Yarışma Direktörü/ Komiserler Kurulu tarafından aşağıdaki cezalar uygulanabilir:

- Uyarı,

- Kınama,

- Para cezası,

- Diskalifiye,

- Disiplin Kurulu Sevk.

Herhangi bir para cezası, kararda belirtilen son tarihe kadar ödenmelidir.

9. GENEL HÜKÜMLER

Madde 14 uyarınca, Teknik Kontrol Sorumlusu, bir aracın uygun olmadığı veya tehlikeli olduğu değerlendirilirse, bu aracın yarışmaya katılmasını yasaklama hakkına sahiptir. Yarışma süresince araç tam olarak çalışır durumda olmalıdır (tamponlar, kaputlar, kapılar ve diğer parçalar dahil). Kaza durumunda, Teknik Kontrol Sorumlusu takdirine bağlı olarak istisna yapılabilir. Araçtan herhangi bir sıvı sızıntısı olmamalıdır.

10. YARIŞ NUMARALARI VE ARAÇLARINDA REKLAM

10.1. YARIŞMA NUMARALARI

Yarışmacılar, kayıtlarını sunarken organizatörlere talepte bulunarak başlangıç numaralarını (11 ile 99 arasında) seçme hakkına sahiptir. Numaralar ilk gelen ilk alır esasına göre verilecektir. 1 numara, bu numarayı kullanabilecek veya başka bir numara seçebilecek (varsa) herhangi bir şampiyon için ayrılacaktır. Yarışmacıdan talep gelmezse, numarası organizatörler tarafından verilecektir.

Yarışmacı numaraları, Ek 4'teki Grafik Şartnamesine göre yerleştirilmelidir.

10.2. YARIŞMA MARKALAMA

Organizatörler tarafından sağlananlar dışında, ön cam üzerine başka herhangi bir etiket veya çıkartma yapıştırmak kesinlikle yasaktır.

Tüm araçlar, Ek 4'te gösterilen Grafik Şartı'na uygun olarak ulusal bayraklarını ve sürücü isimlerini sergilemelidir.

10.3. ARABALARDA REKLAM

Araçlardaki tüm reklamlar sürücünün görüşünü engellemelidir.

Araçlarda gösterilen tüm reklamlar, TOSFED Kurallar Kitabı'nın geçerli reklam kurallarına uygun olmalıdır.

11. GÜVENLİK

11.1. GENEL GÜVENLİĞİ

Yarışma veya antrenman sırasında pistte herhangi bir araçta teknik bir arıza meydana gelirse, yarışmayı engellemesi için mümkün olan en kısa sürede pistten çıkarılmalıdır.

Sürücülerin, yarışın ters yönünde sürüş yapmaları kesinlikle yasaktır. Ancak, aracın tehlikeli bir konumdan çıkarılması için gerekli olması durumunda, Yarış Direktörü tarafından onaylanması halinde bu kural geçerli değildir.

Araç, ancak durduktan sonra ve sadece yarış görevlileri tarafından pistten çıkarılabilir. Takım üyeleri, sadece Yarış Direktörü'nün açık izni ile piste girip kurtarma işlemine yardımcı olabilirler, ancak pistte araca onarım yapamazlar, sadece aracın derhal kaldırılmasına yardımcı olabilirler. Yangın durumu hariç, sürücü kurtarma işlemine yardımcı olmak için araçta kalmalıdır. Antrenman ve yarış sırasında, sürücüler sadece belirlenen pisti kullanabilirler ve sürüş davranışları konusunda her zaman Pist kurallarına uymak zorundadırlar.

Çarpışma, arıza veya pistte meydana gelen diğer olaylarda, pist görevlileri kırmızı bayraklar gösterir ve gerektiğinde kendi takdirlerine göre bu bayrakları kullanabilirler. Kırmızı bayrak gösterildiğinde, sürücüler derhal hızlarını azaltmalı, drift yapmayı bırakmalı ve güvenli ise pistin sonuna doğru ilerlemelidir. Ciddi bir kaza durumunda, Yarış Direktörü veya Yarışma Doktoru, sürücüye tıbbi gözlem veya muayeneye tabi tutulmasını talimat verebilir. Bu durumda, sürücü, Yarışma Doktoru tarafından izin verilene kadar yarışa yeniden katılamaz.

TOSFED ve/veya yarış görevlileri, yarış sırasında herhangi bir zamanda sürücüye veya ekibine alkol testi veya bağımlılık yapıcı maddeler testi yaptırmasını talimat verebilir.

Bir kaza sonrasında, Teknik Kontrol Sorumlusu, aracın güvenli ve yarışa uygun olup olmadığını belirlemek için aracı kontrol edebilir.

Aracın yakıt ikmali sadece belirlenen yakıt ikmal alanında yapılabilir ve azami dikkatle gerçekleştirilmelidir. Yakıt ikmali süreci boyunca, en az 6 kg'lık el tipi yangın söndürücü ile donatılmış ek bir ekip üyesi hazır bulunmalıdır.

11.2. PİST KONTROLÜ

Yarış Direktörü, antrenmanların başlamasından önce ve ayrıca sıralama turları ile tandem mücadelelerinin başlamasından önce parkuru incelemelidir.

Parkurun güvenli ve yarışmaya hazır olduğundan emin olmak, Yarış Direktörünün sorumluluğundadır.

12. SİGORTA

Yarış Sigortası

Organizatörler tarafından düzenlenmiş üçüncü şahıs sigortası, yarışmacıların veya etkinliğe katılan diğer kişilerin sahip olduğu kişisel sigorta poliçelerine ek olarak ve bunlara halel getirmeksizin geçerli olacaktır.

Etkinliğe katılan sürücüler birbirlerine karşı üçüncü şahıslar değildir. Poliçe, talep üzerine yarışmacılara gösterilmelidir.

13. SİNYALİZASYON

Drift yarışlarında, sürücülere ve pistteki görevlilere sinyal vermek için yalnızca iki bayrak ve/veya ışık paneli (varsa) kullanılmalıdır:

- Kırmızı bayrak – pistteki bir tehlike nedeniyle yarışın iptal edildiğini gösterir. Hemen hızınızı azaltın, güvenliyse bitiş alanına devam edin veya bir görevli tarafından istenirse pistte durun.

- Yeşil bayrak – pistte engel bulunmadığını ve yarışa hazır olduğunu belirtmek için kullanılır.

Bir yarışmacı, yetkilinin bayrağı veya ışık paneli ile verdiği talimatları dikkate almazsa, Yarış Direktörü konuyu Komiserlere havale edebilir.

14. ORGANİZASYON KOMİTESİ

Yarışma başlamadan önce, her yarışmacı organizatöre en azından aşağıdakileri sağlamış olmalıdır:

- uygunsa Takım Lisansı,
- yarışma için gerekli Katılım Ücretini ödediğine dair dekont,

- Ek 5'te belirtilen asgari tutara göre yaralanma ve/veya kaza sigortası ve

- Organizatör veya TOSFED tarafından talep edilen diğer özel belgeler.

Gerekli tüm belgelerin ibraz edilmemesi, yarışmacının yarışmaya katılımının reddedilmesine ve organizatörün takdirine bağlı olarak ödenen ücretlerin iade edilmemesine neden olacaktır.

15. TEKNİK KONTROL

15.1. GENEL TEKNİK KONTROL UYGULAMALARI VE GEREKLİLİKLERİ

Teknik Kontrol Sorumlusu tarafından belirlenen zaman, yer ve şekilde ve yarışın başlamasından önce, tüm araçlar ve sürücü güvenli ekipmanları teknik kontrole tabi tutulmalıdır.

Ayrıca, her araç, yarışma öncesinde, sırasında veya sonrasında, Teknik Kontrol Sorumlusu veya Komiserler Kurulu tarafından belirlenen zaman, yer ve şekilde ilave teknik denetimlere tabi tutulabilir.

Yarışmaya katılan yarışmacı, aşağıdakileri onaylar:

- aracı ve kişisel koruyucu ekipmanı, tüm yarış boyunca iyi durumda kalacak ve Teknik Kontrol listesinde belirtilenlerle aynı kalacaktır,

- Yarışmacı, Teknik Kontrol kontrol listesinde belirtilen ve Ek Kuralların gerektirdiği tüm güvenlik ve kişisel koruyucu ekipmanı kullanacaktır ve

- Yarışmacı, Teknik Kontrol kontrol listesinde belirtilen öğeler/ekipmanlarda herhangi bir sapma olması durumunda, derhal yarış Teknik Kontrol Sorumlusuna bildirecektir.

Teknik kontrol kontrol listesini tahrif etmek veya kurallara uymamak, yarışmacıları, yarışmacıların diskalifiye edilmesine kadar varan, Komiserler Kurulu tarafından belirlenen disiplin cezalarına tabi tutulabilir.

Gerekirse, Teknik Kontrol Görevlileri herhangi bir zamanda katılımcının aracını inceleyebilir, inceleme için mühürlenebilir, belirli depolanmış verileri indirebilir ve/veya aracın parçalarını sökmeye gerektirdiğini söyleyebilir.

Herhangi bir inceleme talebine tam olarak uymayan yarışmacılar, yarışmacıların diskalifiye edilmesine kadar varan, Komiserler Kurulu tarafından belirlenen disiplin kurulu sevk cezası tutulabilir.

Teknik inceleme, yarışmacı, ekip üyeleri ve araç sahibinin araç ve ekipmanın güvenliğini ve çalışmasından nihai olarak sorumlu olduğu gerçeğini hiçbir şekilde değiştirmez.

15.2. LASTİK SINIRLAMALARI

Yarışma sırasında bir araçta kullanılacak lastik genişliği, o aracın ağırlığına göre belirlenir. Teknik Kontrolde, yarışmaya başlamaya hazır gibi tamamen monte edilmiş durumda olan her aracın ağırlığı kaydedilir ve aşağıdaki kademelerden birine atanır.

Sürücü, tartım sırasında araçta bulunmalı ve gerekli tüm güvenlik kıyafetlerini/ekipmanlarını giymelidir. Araç ağırlığı kaydedildikten sonra, yarış süresince kullanılacak lastik genişliği aşağıdaki tablodaki kademelere göre belirlenir:

Seviye	Araç ağırlığı (kg)	Ölçülen izin verilen Lastik Genişliği (mm)
1	954'e kadar	235
2	955 – 1089	245
3	1090 – 1224	255
4	1225 – 2000	265

Yarışma boyunca, Teknik Kontrol Sorumlusu tarafından periyodik ağırlık kontrolleri yapılacaktır. Bir aracın, kullandığı lastiklerin sınıfı dışındaki bir ağırlığa sahip olduğu ve/veya lastik genişliğinin, aracın ağırlığının izin verdiği sınıftan dışında olduğu tespit edilirse, bu durum yarış komiserlerine bildirilecektir.

Bu kuralların diğer tüm maddelerine uyulması koşuluyla, yarışmada kullanılacak lastik sayısında herhangi bir sınırlama yoktur.

15.3. GÜRÜLTÜ KISITLAMALARI

Yarışma sırasında, maksimum 103Db(A) gürültü sınırlaması geçerlidir ve bu sınırlama sıkı bir şekilde uygulanacaktır:

- Gürültü sınırlaması şartı uygulanacak ve Teknik Kontrol Görevlileri tarafından kontrol edilecektir.
- her yarışmacı bu gürültü kısıtlamalarına uymaktan sorumludur ve
- Madde 26 uyarınca ilave gürültü kısıtlamaları geçerlidir.

16. BRİFİNG

Brifing, programa uygun olarak ve uygun dilde gerçekleştirilecektir. Brifinglere sadece sürücü, takım menajeri ve gözlemci katılabilir. Sürücüler, sıralama ve yarışlarla ilgili brifinglere katılmak zorundadır. Baş Juri, yarış direktörü brifingleri yönetecektir. Brifing sırasında, sürücüler yarış programındaki ve/veya Ek Kurallardaki değişiklikler hakkında bilgilendirilecektir. Jüriler puanlama kriterlerini ayrıntılı olarak açıklayacak ve ideal çizgiyi, özellikle de iç puan noktaları ve dış puan noktalarının yerini belirleyecektir.

Önceden izin almadan ve yeterli bir neden olmaksızın brifinge katılmayan sürücüler, komiserlere sevk edilecek ve ceza alabilirler.

17. ANTRENMAN

Sürücüler, her antrenman seansına ancak start görevlisinin izni ile başlayabilirler. Antrenman sırasında pistte (yani start çizgisi ile bitiş noktası arasında) bulunabilecek maksimum araç sayısı dörttür

Pistin kendi üzerine döndüğü durumlarda, antrenman sırasında pistte aynı anda bulunabilecek maksimum araç sayısı ikidir. Antrenmana katılım zorunlu değildir.

Yarış başladıktan sonra, yarış programında belirlenen resmi antrenman seansları dışında pistte antrenman yapmak kesinlikle yasaktır. Yarış süresince pist dışındaki tesisin diğer alanlarında antrenman yapmak da kesinlikle yasaktır.

Organizatörün takdirine bağlı olarak, her araba için eşit sayıda antrenman turu sağlamak amacıyla, start sorumlusu tarafından antrenman tur sayısını kontrol eden bir sistem uygulanacaktır.

18. YARIŞ

Yarışma pistinin düzeni ve özel değerlendirme kriterleri Ek 6'da bulunabilir.

Uygulanacak eleme tablosu yapısı, alınan başvuru sayısına göre belirlenecek, ancak en az 16 kişilik bir eleme tablosu garanti edilecektir.

Yarışmanın Tandem Battle bölümü herhangi bir nedenle tamamlanamazsa, yarışmadaki genel sürücü sıralaması için tek kriter olarak eleme sonuçları kullanılacaktır.

19. SEYİRCİ ALANI, START ÇİZGİSİ VE FİNİŞ ÇİZGİSİ PROSEDÜRÜ

19.1. SAHA HAZIRLIK PROSEDÜRÜ

Her yarışın başlamasından önce, Yarış Direktörü veya TOSFED Güvenlik Delegesi pistin hazır olduğunu ve tüm görevlilerin yarışın başlamasına hazır olduğunu kontrol eder.

19.1.1. HER YARIŞ ÖNCESİ

Sıralama turunu başlatmak için izlenecek adımlar şunlardır:

- Yarış Direktörü veya TOSFED Güvenlik Delegesi, pistin yarışa hazır olduğunu ilan eder;
- Yarışmacılarla İlişkiler Sorumlusu (CLO), yarışmacıların lastik yakma bölgesine çağırır.

Bir sürücü, CLO tarafından çağrıldığında belirlenen lastik yakma alanına gelmeye hazır değilse, sıralama turundaki yerini kaybeder. Ancak Yarış Direktörü, kendi takdirine bağlı olarak, sürücüyü sıralamadaki başka bir yere yerleştirip yerleştirmeyeceğine karar verebilir.

19.1.2. TANDEM MÜCADELELERİNİN İLK YARIŞINDAN ÖNCE

Tandem mücadelesini başlatmak için izlenecek adımlar şunlardır:

- Yarış Direktörü veya TOSFED Güvenlik Delegatesi, pistin yarışa hazır olduğunu ilan eder;
- Yarışmacılarla İlişkiler Sorumlusu (CLO), yarışmacıları lastik yakma bölgesine çağırır.

Bir sürücü, gerekli onarımlar nedeniyle CLO tarafından çağrıldığında belirlenen burnout alanına gelmeye hazır değilse, yarışmacı temsilcisi, Madde 21 uyarınca Yarışma Direktörüne Yarışma Zaman Aşımı ihtiyacını beyan etmelidir.

19.1.3. TANDEM MÜCADELE SIRASINDA

İlk yarıştan sonra, her iki sürücü de hemen başlangıç çizgisine dönmelidir. Sürücüler başlangıç çizgisindeyken, ikinci tandem yarışını başlatmak için Madde 18.1.2'de belirtilen adımların aynı izlenmelidir.

Bir sürücü, gerekli onarımların yapılması gerektiği için hemen başlangıç çizgisine dönemiyorsa, yarışmacı temsilcisi, Madde 21 uyarınca Yarışma Direktörüne Yarışma Zaman Aşımı ihtiyacını beyan etmelidir.

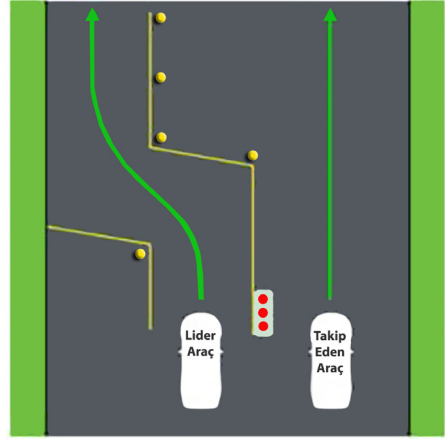
İkinci sürücü, rakibinin Yarışma Mola süresi boyunca başlangıç çizgisinde kalmalıdır.

19.1.4. START ÇİZGİSİ PROSEDÜRÜ

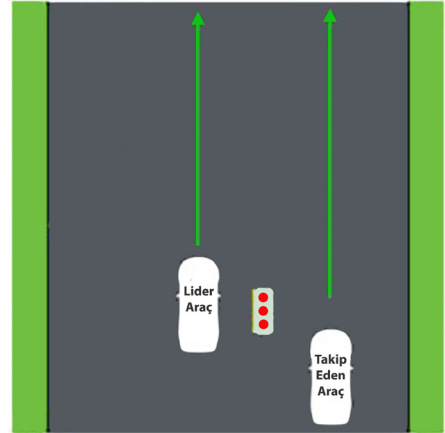
Start çizgisi parkurun başında bulunur ve bir kemerle işaretlenebilir. Her eleme yarışı ve tandem mücadelesinin resmi başlangıç noktasıdır. Start çizgisi görevlisi tarafından etkinleştirilen bir başlangıç ışığı vardır ve bu ışık, araçların Start çizgisinden ne zaman ayrılacağını belirtir.

Hem eleme hem de tandem yarışları sırasında, Şekil 1'de gösterildiği gibi, öndeki aracın hızlanmasını azaltmak ve takip eden aracın başlangıç noktasına kadar düz yolda yakınlığını korumak için tasarlanmış bir koni şikanı olabilir. Koni şikanı olmadığında şekil 2 de gösterildiği gibi takip eden araç 2 araç boyuna kadar geriden başlayabilir. Start düzlüğü kısa olan yerlerde arkadan takip eden araç lider araca yaklaşmadığı için geriden hareketli start yapmasına izin verilebilir. Öndeki sürücü, tandem mücadele yarışı sırasında şikan içinde bir veya daha fazla koniye çarparsa, yarış durdurulur ve yeniden başlatılır; bu durum, başlangıç noktasından önce pist kenarına yerleştirilen bir görevli veya ışık paneli aracılığıyla bildirilir.

Öndeki araç, start gözetmeninin bayrak veya ışıkla sinyal verdiğinde hemen start almalıdır. Öndeki araç çok erken veya çok geç start alırsa, bu durum jüri tarafından not edilir ve yeniden start verilebilir. Bu tür ihlallerin tekrarlanması, o turun tamamlanmamış sayılmasına neden olabilir.



Şekil 1



Şekil 2

19.1.5. FİNİŞ ÇİZGİSİ PROSEDÜRÜ

Finiş çizgisi, değerlendirilen parkurun sonunu temsil etse de, sürücü değerlendirilen parkuru kontrollü bir şekilde terk etmelidir. Jüri, sürücünün finiş çizgisini geçerken aracı kontrolünü değerlendirir. Sürücü değerlendirilen parkuru kontrolsüz bir şekilde terk ederse, sürücünün yarış eksik olarak değerlendirilir.

20. SIRALAMA

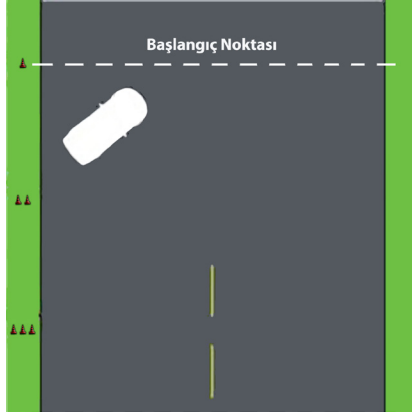
20.1. SIRALAMA FORMATINDA YETERLİLİK

Sürücüler, pistte arka arkaya olan iki tur tamamlayacaklardır. Sıralama, sürücü numaralarına göre artan şekilde olacaktır ve en küçük numaralı sürücü ilk sırada yer alacaktır (Değişiklik yapılması durumunda brifingte yarışmacılara bilecektir.).

Sıralama seansında aracın yürümesini engelleyecek büyük bir mekanik arıza nedeniyle katılamayacak olan sürücü, durumu seans bitmeden yarışma direktörüne bildirerek sonraki seansa kalma talebinde bulunabilir. Sürücüler, Yarışma Direktörü'nün jüri ile yapacağı değerlendirme sonucunda açılacak ek sıralama seansına, -25 puan handikapı ile katılmayı kabul ederler. Bu durumda, jürinin değerlendirme kriterleri sonucu maksimum sıralama puanı 75 olabilecektir. Her durumda ek sıralama seansı açma, sürücünün mazeretini geçerli bulma, sürücü veya sürücüler ek sıralama seansını kabul etme hakkı Yarışma Direktörü'nde saklıdır.

20.2. SİRALAMA SİRASINDA BAŞLATMA

Her iki sıralama turunda da, araç başlangıç noktasını geçerken yanlamasına olmalıdır. Başlangıç noktası genellikle, aşağıdaki Şekil 2'de gösterildiği gibi, pist kenarına yerleştirilmiş "3, 2, 1" koni dizisinde tek başına duran bir koni gibi bir işaretle belirtilir.



20.3. ELEME PUANLAMASI

Yeterlilik puanları, aşağıdaki dört kriterin birleşimine göre verilecektir (tahsis edilen puanlar bir öneridir):

- Çizgi
- Açı
- Stil (kararlılık ve akıcılık)
- Hız

Juriler, her arabanın Çizgi, Açı Stil ve Hız puanlarını verecektir.

Puanların dağılımı, yarışma başlamadan önce juriler tarafından belirlenir ve toplamda en fazla 100 puan olmalıdır. Hız, ancak hızı ölçmek için doğru bir yöntem mevcut olduğunda puanlama kriteri olarak kullanılabilir.

Kesin puanlama kriterleri Ek 6'da ayrıntılı olarak açıklanacaktır.

20.4. YARIŞMA DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ

Sürücülerden, kararlı ve yüksek açılı bir başlangıçla tüm dış puanlama alanlarından drift yapmaları ve maksimum açı ve hızla tüm iç puan noktalarına ulaşmaları, aynı zamanda düzeltme veya hata yapmadan hızlı ve agresif geçişler yapmaları beklenir.

Juriler tarafından tanımlanan yarış çizgisinde mümkün olan en yüksek hız ile drift yaparak, sürücü araç hakimiyetini gösterir.

Dış puan noktalarını doldurmayan, iç puan noktalarına ulaşamayan veya düşük açı ile drift yapan, hata yapan veya düzeltme yapan sürücüler puan düşüşü alırlar.

20.4.1. HAT

Sürücüler, sürücü brifingleri sırasında çizgi jürisi tarafından belirlenen çizgiye uyma becerilerine göre değerlendirilecektir. Puanlar dış puan noktalarına ve iç puan noktalarına verilecek, ancak "touch & go" alanlarına da verilebilir. Çizgi puanları her pistte sektörlere göre bölünecektir (bkz. Şekil 3). Çizgi jürisi ayrıca pistten çıkan tekerlekler için de puan düşürür:

Bir tekerlek pistin dışına çıkarsa:	Puan düşürülür.
İki tekerlek pistten çıkarsa:	Önemli puan kesintisi
Üç ve dört tekerlek pistin dışına çıkarsa:	Yarışın tamamlanmaması

Diğer puan düşürme örnekleri:

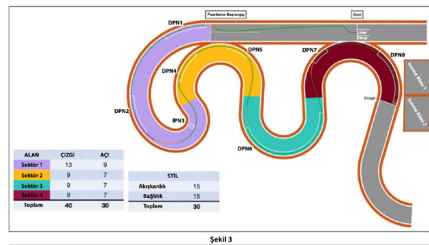
- Eksik bölgeler ve klipsler
- Kısmen doldurulan bölgeler

20.4.2. AÇI

Sürücüler, sürücü brifinglerinde açılı jüri tarafından açıklanan yüksek açılı seviyesine ulaşma ve bunu koruma becerilerine göre değerlendirilecektir. Açılı puanları her pistte sektörlere ayrılacaktır (örnek olarak Şekil 3'e bakınız).

Puan düşürme örnekleri:

- Açılı eksikliği
- Düzeltmeler
- Çift başlangıç



20.4.3. STİL VE HIZ

Stil iki bileşene ayrılır: Kararlılık ve Akıcılık. Hız da iki bileşene ayrılabilir: başlangıç hızı ve koşu boyunca ortalama hız.

Kararlılık

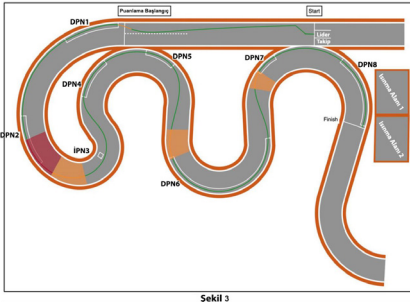
- Tutarlı gaz uygulaması.

- Tüm yarış boyunca hızı korumak - momentum kullanarak bölgeleri ve parkurun genişliğini doldurmak.

- Heyecan verici görünmesini sağlayın - engellere ve pist kenarına güvenle yaklaşın.

Akıcılık

- Net ve hızlı yön değiştirme
- Maksimum açı
- Araç tutarlı hız ve açı dengesi ile parkuru sorunsuz bir şekilde geçer.
- Başlangıç Hızı
- Start noktasından drift başlangıç noktasına kadar lineer bir şekilde hızlanması beklenir.
- Sürüş boyunca yavaşlama alanları hariç başlangıç hızını korumak.
- Yarışın tamamında hedef ortalama hıza ulaşılması halinde hız puanlarının yarısı verilir.
- Mümkün olduğunda, ortalama hız sadece doğru çizginin takip edildiğinden emin olunabilecek araç telemetrisini kullanarak hesaplanabilir, sadece koşunun başlangıcı ile bitişi arasındaki süreyi ölçerek hesaplanmamalıdır.
- Stil veya Hız için indirim örnekleri:
 - Başlatmadan önce gazın tamamen veya kısmen kesilmesi.
 - En son başlatma noktasının ötesinde başlatma.
 - Yavaşlama bölgeleri dışında yavaşlama (Örnek olarak Şekil 4'e göre).
 - Duvarlara veya parkur sınırlarına çekingen yaklaşım.
 - Yavaş dönüşler.
 - Adım adım dönüşler (direksiyon simidini kontrol ederek her seferinde küçük açılar eklemek).
 - Hatalı dönüşler (açı derecesine ulaşıldıktan sonra açı eklemeye veya çıkarma).



Şekil 3

20.4.4. ELEME AŞAMASINDA SIFIR PUAN

Aşağıdaki durumlardan herhangi biri meydana gelirse, eleme turu için sıfır (0) puan verilir:

- Bir aracın pistin puanlanan bölümünün başlangıcı ile sonu arasında spin atması,
- Dört tekerleğin de pistin puanlanan alanından çıkması,
- Drift yapılmaması,
- Bitiş çizgisinden önce aracın durması,
- Büyük bir düzleme,
- Ters drift (yarış çizgisinde aracın ön tarafının aksi yöne bakması) veya
- Sürüş sırasında kaput ve/veya kapıların açılması.

20.4.5. ELEME YARIŞI

Eleme turunda puanların eşit olması durumunda, nihai sıralamayı belirlemek için aşağıdaki adımlar uygulanacaktır:

Eşitlik bozucu 1	Yüksek
Berberlik bozucu 2	Düşük
Eşitlik bozucu 3	Yüksek Sıralama
Berberlik Bozan 4	Yüksek Sıralama
Berberlik bozucu 5	Yüksek Sıralama
Berberlik Bozan 6	Maksimum Ortalama
Berberlik Bozan 7	Maksimum Drift
Berberlik Bozan 8	Düşük Sıralama
Berberlik Bozan 9	Düşük Sıralama
Berberlik Bozan 10	Düşük Sıralama

20.5. MAJEURE

Yağmur veya diğer koşullar nedeniyle sıralama turları tamamlanamazsa, sıralama sırası yalnızca her sürücünün ilk sıralama turu sonuçlarına göre belirlenir.

İlk sıralama turlarının tamamı henüz tamamlanmamışsa, jüriler her bir aracı sıralamak için en iyi yöntemi belirleyebilir, ancak yarış formatı, tüm araçların sıralamaya katılmış sayılması ve her birine Tandem Mücadele'sinde yükselme fırsatı verilmesi için ayarlanmalıdır.

Yağmur veya hava koşulları nedeniyle sıralama turlarının iptal edilmediği durumlarda, jüriler değerlendirme kriterlerinde değişiklik yapma ve bu bilgileri gözlemcilere ve sürücülere iletme hakkına sahiptir.

21. TANDEM

Eleme turlarının ardından, yarışmanın ana kısmı, iki yarışmacının tandem olarak yarıştığı ve Battle olarak bilinen bir eleme formatına göre devam eder.

Sürücü, her Tandem Mücadelesinde, eleme turlarında kullandığı aynı araçla yarışmak zorundadır.

21.1. SIRALAMA FORMATI

Sıralama turunu geçen sürücüler, sıralama turundaki sıralamalarına göre standart bir gruba yerleştirilirler. Bu gruplar genellikle ilk 32, ilk 24 veya ilk 16'dır.

Tandem karşılaşmaları, her karşılaşmaları iki başa baş yarıştan oluşur ve kazanan bir sonraki seviyeye yükselir. Her karşılaşmada sıralamada üstte yer alan sürücü, ilk yarışta her zaman öndeki araç olur.

Bir araba arızalanırsa veya yarış için çizgiye çekilemezse, kalan araba yarışmaya devam edebilmek için "Boş Tur" atmalıdır. Boş Tur, arabanın mekanik olarak yarışmaya hazır olduğunu göstermek için yapılan, değerlendirmeye tabi olmayan bir eleme turudur.

Parkurda lastik çıkması durumunda, araba o lastikle yarışmaya devam edemez. Yarışma molası sırasında, lastik çıkması veya çarpışma nedeniyle jant/lastik hasarı meydana gelmedikçe arka lastik değişimi yapılmasına izin verilmez. Arka lastikler iki ardışık tur atmak zorundadır. Ön lastiğin hasar görmesi durumunda, Yarış Direktörü aracın turunu tamamlayabilmesi için hasarlı ön lastiğin değiştirilmesine izin verebilir.

Sürücü, belirtilen süre içinde başlangıç alanına gelmekle yükümlüdür. Sürücü turuna gelmezse, tur sürücünün katılımı olmadan başlatılır ve böylece sürücünün mücadelelere katılımı sona erer.

21.2. TANDEM DEĞERLENDİRME KRİTERLERİ

Juriler, ikili mücadelede hangi sürücünün daha iyi performans gösterdiğine bakacaklardır. Juriler, 1. ve 2. turları izleyerek, her iki lider turunu birbiriyle ve her iki takip turunu birbiriyle karşılaştırarak, her pozisyonda hangi sürücünün kazandığını belirleyeceklerdir. Juriler bu iki turdan bir kazanan belirleyemezlerse, One More Time (OMT) talep edebilirler. Juriler OMT'den bir karar veremezlerse, kazananı belirlemek için Run 1 ve Run 2'yi inceleyeceklerdir (hala bir kazanan bulunamazsa, daha yüksek sıralamaya sahip olan yarışmacı yarışmaya devam edecektir).

Yarış organizatörleri tarafından aksi belirtilmedikçe, Yarı Finallerde sadece 2 OMT'ye izin verilir, ancak Final ve üçüncülük maçı sırasında (varsa) OMT sayısında herhangi bir sınırlama yoktur.

21.2.1. LİDER SÜRÜCÜ 'NİN HEDEFLERİ

- 100 puanlık bir eleme turuna eşdeğer bir performans sergilemek,
- Belirlenen çizgideyken tüm bölgeleri doldururken yüksek bir açısı elde etmek,
- Hız ve momentumunuzu koruyun ve yalnızca belirlenen yavaşlama bölgesinde hızınızı azaltın ve
- Takip edilebilir bir liderlik sürüşü gerçekleştirin.

Takip edilebilir bir liderlik turu, dış puan alanlarını doldurmuş, iç puan noktalarını elde etmiş ve tutarlı bir hızı korumuş ve/veya uygun alanlarda yavaşlamış/fren yapmış olacak ve takip eden sürücüye makul bir takip ve yakın mesafeden taklit etme fırsatı verecektir. Lider, pistin karakterine ve sıralama ve antrenmanlardaki önceki koşullarına uygun olan drift hızını seçme hakkına sahiptir.

Takip edilemeyen bir lider sürüşünde, takip eden sürücünün drift sırasında taklit etmesini veya yetişmesini zorlaştıran çeşitli hatalar ve/veya puan düşürmeler olacaktır. Takip edilemeyen bir liderlik, lider sürücü için her zaman olumsuzdur, ancak jurilerin ceza uygulamasının derecesi, takip eden sürücüyü etkileyen eylemler tarafından belirlenebilir/belirlenir.

21.2.2. TAKİP EDEN SÜRÜCÜ'NÜN HEDEFLERİ

- En geç son drift başlangıç noktasından önce başlamak,
- Lider sürücüye mümkün olduğunca uzun süre yakın kalın,
- Öndeki sürücünün açısı ile eşit veya daha yüksek açı ile takip etmesi,
- Yol boyunca öncü sürücünün geçişlerini ve çizgisini taklit edin.

Takip eden sürücünün hedefleri, lider sürücünün açısını, çizgisini, geçiş noktalarını ve stilini taklit ederken, mümkün olduğunca lider sürücüye yakın bir şekilde parkuru tamamlamaktır. Takip eden sürücü, en geç son drift başlama noktasından itibaren harekete geçmeli, düzeltme yapmamalı veya hata yapmamalı ve diğer sürücüye kıyasla yeteneklerini göstermek için bitiş çizgisini geçene kadar drift yapmaya devam etmelidir. Yakınlığı kurup sürdüremeyen takip eden sürücü dezavantajlı duruma düşebilir.

21.2.3. DECEL HARİTASI

Decel Haritası (örnek olarak Şekil 4), jürinin lider aracın gaz ve fren/frenleme yapmasını görmek istediği parkurun grafiksel bir temsiliyi sağlar. Parkurun grafiksel temsiline uymayan lider sürüşler puan düşüşüne neden olur. Decel Haritası, tandem çarpışmalarındaki hataları tespit etmek için kullanılır.

21.3. BAŞARISIZ TANDEM TURU KOŞULLARI

Bir sürücü tandem sürüşü sırasında aşağıdaki hatalardan herhangi birini yaparsa, o sürüş için puan alamaz ve bu sürüş tamamlanmamış olarak kabul edilir.

Aşağıdakiler tandemde eksiklik teşkil eder:

- Spinning Out,
- Ters drift (yarış çizgisinde aracın ön tarafının aksi yöne bakması),
- Büyük düzleme,
- Sürüş sırasında kaput ve/veya kapıların açılması,
- "Önlenbilir" veya sportmenlik dışı kabul edilen diğer sürücüyle çarpışma,
- Bir önceki sürüşte eksik puan alındıktan sonra kovalayan sürücünün kasıtlı olarak öndeki sürücüyü kovalamaması,
- Hatalardan kaynaklanan üç ardışık yeniden başlatma,
- Kural dışı bir geçiş yapmak (takip eden sürücü için eksik sonuçlanır),
- Lider veya takip eden sürücü, lider (takip edilemez bir liderlik turu) ve takip eden sürücü (takip eden sürücünün lider ile arayı koruyamaması) belirlenen hedefleri yerine getirmiyorsa.

Lider sürücü belirtilen başarısızlık koşullarından birini gerçekleştirirse, yarış sona erer ve takip eden sürücünün güvenlik nedenleriyle drift yapmaya devam etmesi gerekmez. Takip eden sürücü bağımsız olarak tamamlanmamış sayılırsa, öndeki sürücü parkuru tamamlamaktan sorumludur. Lider sürücü bu durumda parkuru tamamlamazsa, o da başarısız sayılabilir. Her iki pozisyondaki sürücülerden birinin , temas sonucunda diğer sürücünün başarısız sayılmasına neden olduğu kabul edilirse, hatalı olan araç diğer aracın başarısızlığını devralır.

21.4. GEÇİŞ

Takip eden aracın öndeki aracı geçmesi, aşağıdaki dört koşulun tümü karşılandığında Tandem Mücadelelerinde izin verilir:

- Lider araç haraketsiz kalmalı veya tamamen rotadan sapmış olmalıdır.
- Takip eden sürücü sadece iç puan noktasından geçebilir,
- Takip eden sürücü, sadece lider aracın iç çizgisinden geçebilir,
- Takip eden sürücü, takip eden araç lider aracı tamamen geçtiğinde öndeki sürücü olur.

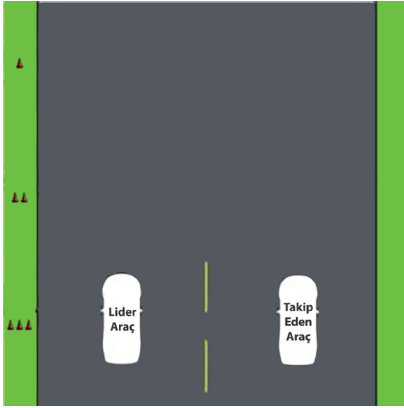
Düzgün bir şekilde gerçekleştirilen geçişin tamamlanmasının ardından, takip eden sürücü lider sürücü olur ve puanlama kriterlerine göre yarış tamamlamalıdır. Yarış tamamlandığında, geçilen araç o yarışta eksik puan alır.

21.5. TANDEM BAŞLATMA PROSEDÜRÜ

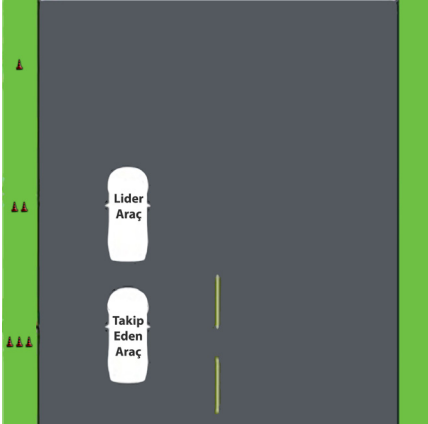
Başlangıç noktası pistte açıkça işaretlenecek ve pistte iki şerit de işaretlenecektir. Öndeki sürücü başlangıç için "flick" kullanabilir, ancak bunu yaparken her zaman kendi şeridinde kalmalıdır (bölme çizgisine hiç dokunmamalıdır).

Takip eden sürücü, başlangıç için aşağıdaki iki prosedürden birini uygulayabilir:

- YAN YANA - takip eden sürücü, takip aracının şeridinin tam genişliği içinde öndeki lider sürücünün hemen yanında başlama seçeneğini tercih edebilir. Takip eden araç, jüri tarafından belirtilen noktaya kadar lider aracın şeridine geçmemelidir. Bu, en son drifte başlama noktasından uygun bir mesafede sona erecektir. Bu, lider sürücüye başlamak için şeridinin tamamını verirken, takip eden sürücüye yakınlığı korumak ve son drifte başlama noktasından önce başlamak adına pozisyon almak için zaman tanır.



- TEK SIRA - takip eden sürücü, lider sürücünün arkasında başlama seçeneğini de tercih edebilir. Bu durumda, takip eden sürücü, lider sürücüyle aynı şeritte kalabilir ve lider aracın arkasında kalarak mümkün olduğunca yakın mesafeyi koruyabilir. lider sürücü, şeridinin tüm genişliğini kullanarak istediği şekilde başlama seçeneğine sahiptir, çünkü takip eden araç, lider araç başlama yapana kadar lider aracın arkasında kalmalıdır.



Yan yana veya tek sıra halinde başlama kurallarının ihlali, yeniden başlama veya Jüriler tarafından puan düşürülmesine neden olabilir. Bazı pistlerde jüriler sadece bir başlama prosedürünü uygulamaya karar verebilirler. Bu gibi durumlarda, bu durum ilk sürücü brifinginde açıkça bildirilecektir.

21.6. TANDEM ÇARPIŞMALARI VE "TEMASI

Drifte araçların teması, bu sporun bir parçası olarak kabul edilir, ancak başa baş mücadelede araçların çarpışması durumunda aşağıdaki özel kurallar ve yönergeler geçerlidir:

21.6.1. LİDER ARAÇ

Lider araç drift yapmayı bırakırsa, çizgiden çıkarsa veya tandem sırasında gereksiz yere hızını düşürürse ve takip eden araç lider araca çarparsa, çarpışmanın sorumluluğu lider araca ait olabilir.

21.6.2. TAKİP ARABASI

Takip eden sürücü, lider aracın hedeflerini yerine getirirken lider araç ile çarpışırsa, takip eden sürücü hatalı kabul edilir.

21.6.3. ÇARPIŞMA NEDENİYLE MEYDANA GELEN HASAR

Çarpışma meydana geldiğinde, Jüriler kusuru belirleyecektir. Bazı durumlarda, araçlarda meydana gelen hasarın onarımı zaman alabilir. Sadece kusuru olmayan sürücü, aracını onarmak için 10 dakikaya kadar süre talep edebilir.

Sadece belirlenen takım temsilcisi gerekli onarımların yapılması için talepte bulunabilir. Bu talep sadece Yarışma Direktörü'ne yapılabilir, ancak bazı durumlarda, Yarışma Direktörü ile görüştükten sonra onarım süresi verebilir. Onarımlar sıcak pit alanında tamamlanmalıdır.

21.6.4. 1. TUR ÇARPIŞMALARI

Bir araç çarpışma sonrasında tamir edilemiyorsa ve kazada kusurlu olmadığına karar verilmişse, Yarışma Direktörü aracın o mücadelenin ikinci turu için tamir edilemeyeceğini doğrulayacak ve bu bilgiyi jüriye iletecektir. Yarışma Direktörü, o sürücüyü mücadelenin galibi ilan edecektir. Sürücü, o karşılaşmayı kazandığı için puan alır. Ancak, kazanan sürücü karşılaşmanın ikinci turunu tamamlamadığı için yarışmaya devam edemez.

Yukarıdaki durum final mücadelesinde meydana gelirse, Yarışma Direktörü, Yarışın tamamlanabilmesi için toplamda en fazla 20 dakika olmak üzere ek onarım süresi verme hakkına sahiptir.

Hem lider araç hem de takip eden araç mücadelenin ilk turunda kaza yapar ve aşırı hasar nedeniyle devam edemezse ve hiçbir sürücünün hatası olmadığına karar verilirse (yani her iki sürücü de birbirinden bağımsız olarak kaza yaparsa), kazanan, sıralama pozisyonuna göre belirlenir.

21.6.5. 2. TUR ÇARPIŞMALARI

Bir mücadelenin 2. turunda çarpışma meydana gelirse, jüriler hatayı değerlendirir ve ardından mücadelenin sonucunu belirlemek için 1. tura geri döner.

Hem öndeki araba hem de takip eden araba, mücadelenin ikinci turunda kaza yapar ve aşırı hasar nedeniyle devam edemezse ve hiçbir sürücünün hatası olmadığına karar verilirse (yani her iki sürücü de birbirinden

bağımsız olarak kaza yaparsa), kazanan, o mücadelenin ilk turundaki puanlamaya göre belirlenir. Puanların eşit olması durumunda, mücadelenin galibi, daha yüksek sıralama pozisyonuna göre belirlenir.

Arabalar birbirine temas ederse ve bu temas sürücülerini etkilemiş veya etkilememiş olabilir ve sürücülerin hatası olmayabilir, ancak Teknik Kontrol Sorumlusu güvenlik nedenleriyle her iki arabayı da incelemek ve arabanın/arabaların güvenli ve yarışmaya devam etmeye uygun olup olmadığını belirlemek zorunda kalabilir.

Yukarıdaki senaryoda, sonuç her iki sürücünün de lastik patlaması veya tekerlek hasarı ile sonuçlanırsa, Teknik Kontrol Sorumlusu, bir sürücünün diğer sürücüye göre avantaj sağlamamasını sağlamak için her iki sürücünün de lastiklerini ve/veya tekerleklerini değiştirmesini isteyebilir.

21.7. TANDEM SIRAŞINDA ARAÇ SERVİSİ

Yarış arabaları, tandem mücadelenin birinci ve ikinci turları arasında bakımdan geçemez. Buna lastik değişimi, lastik basıncı ayarı, süspansiyon ayarı ve yakıt ikmali dahildir.

22. YARIŞMA ZAMAN AŞIMI

Yarışmada güvenliği sağlamak için, takımlar gerekli onarımları yapmak üzere Yarışma Mola süresi talep edebilir. Yarışma Mola süresi stratejik amaçlarla kullanılamaz.

Yarışma molası on (10) dakika ile sınırlıdır ve her yarışmacı, yarışma kurallarında aksi belirtilmedikçe, her yarışte yalnızca bir (1) yarışma molası talep edebilir. Yarışma molası, bir yarışın antrenman veya sıralama bölümleri sırasında talep edilemez.

Yarışma molası talep edildiğinde, resmi bir görevli tarafından yarışma molasının başladığı belirtilene kadar hiçbir takım üyesi veya sürücü araçta herhangi bir onarım yapamaz.

Yarışma molası başladığında, yapılan tüm onarımlar ayrılan on (10) dakika içinde tamamlanmalı ve araba beş (5) dakikanın sonunda yarışmaya hazır olmalıdır. Bir görevli, yarışma molasının sona ermesinden sonra arabanın uygunluk ve güvenlik açısından incelenmesini talep edebilir. Ayrılan on (10) dakika içinde gerekli onarımları yapamayan yarışmacılar, yarışı rakip sürücüye kaptırır.

Yarışma molasını sadece belirlenen takım temsilcisi talep edebilir. Yarışma molası sadece Yarışma Direktörü'nden talep edilebilir.

Çarpışma nedeniyle lastiklerin çıkması veya jant/lastik hasarı meydana gelmesi durumunda, Yarışma Direktörü ile görüştüktan sonra lastik değişimine izin verebilir. Aksi takdirde, yarış molası sırasında lastik değişimi yapılmasına izin verilmez ve lastiklerin her iki yarışta da dayanması gerekir.

Yarışma molaları araç onarımları içindir, lastik basıncı veya süspansiyon ayarları vb. ayarlamalara izin verilmez.

Yarışma molası onarımları, sıcak pit alanında tamamlanmalıdır. Sürücü brifinglerinde aksi belirtilmedikçe, araçların yarışma molası için ana pit alanına veya padok alanına gitmesine izin verilmez.

Sıcak pitin yeri, Ek Yönetmeliklerde ve sürücü brifinginde belirtilecektir.

23. GENEL SONUÇ SIRALAMASI

Tandem Yarışması'nın sonunda, final mücadelesinin galibi genel Kupada birinci sırada yer alacaktır. Finalde kaybeden finalist ise ikinci sırada yer alacaktır.

Üçüncülük için özel bir mücadele varsa, bu mücadelenin galibi yarışın üçüncü sırasına, kaybeden ise dördüncü sıraya yerleştirilecektir. Üçüncülük için özel bir mücadele yoksa, dördüncü mücadeleden (Yarı Final) kaybeden iki sürücü dördüncü sıraya yerleştirilir.

Sekizli turdan (Çeyrek Finaller) kaybeden dört sürücü, sıralamada daha üstte yer alanlara göre genel sıralamada beşinci ila sekizinci sıralara yerleştirilecektir.

Aynı prosedür, genel sıralamadaki nihai pozisyonları belirlemek için tüm sonraki Tandem Mücadele turları (on altı tur, otuz iki tur vb.) için de uygulanacaktır.

Sıralama turlarını geçemeyenler, sıralama turları sırasında aldıkları sıraya göre sıralanacaktır.

Sıralama turlarında puan alamayan sürücüler, genel sıralamada "Sıralamaya Giremedi" (NC) olarak gösterilecektir.

24. İTİRAZ

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

25. SORUMLULUK REDDİ

Yarışmaya katılanlar ve akredite kişiler, yarışa katılarak, yarış ile bağlantılı olarak meydana gelen zararlar için Organizasyon Komitesi veya ilgili yetkililerinden herhangi bir şekilde tazminat talep etme hakkından feragat ederler.

26. MEDYA AKREDİTASYON

Yarış Haftasonu sırasında ticari amaçlarla herhangi bir şekilde fotoğraf çekmek isteyen ve genel olarak erişilebilir seyirci alanlarının dışındaki alanlara girmek isteyen yarışmacılar veya diğer kişiler, uygun akreditasyonu almak için Organizatörlere kayıt yaptırmalıdır. Verilen akreditasyon, akredite kişinin davranışına ilişkin güvenlik kurallarını belirler ve fotoğraf ve video materyallerinin kullanımına ilişkin kriterleri açıklar. Akreditasyon başvurusunda, başvuru sahibi gerekli kişisel verileri ve kaydın yapıldığı ortamın özelliklerini belirtmelidir. Organizatör, yarışma süresince elde edilen tüm materyallerin kopyalarını alma ve bunları kullanma hakkını saklı tutar. Akreditasyon koşullarının ihlali, akredite kişinin yarışmadan çıkarılmasına neden olabilir.

27. DAVRANIŞ KURALLARI VE DAVRANIŞ

Yarış padokunda veya servis yollarında 10 km/s'den yüksek hızlarda araç kullanmak kesinlikle yasaktır.

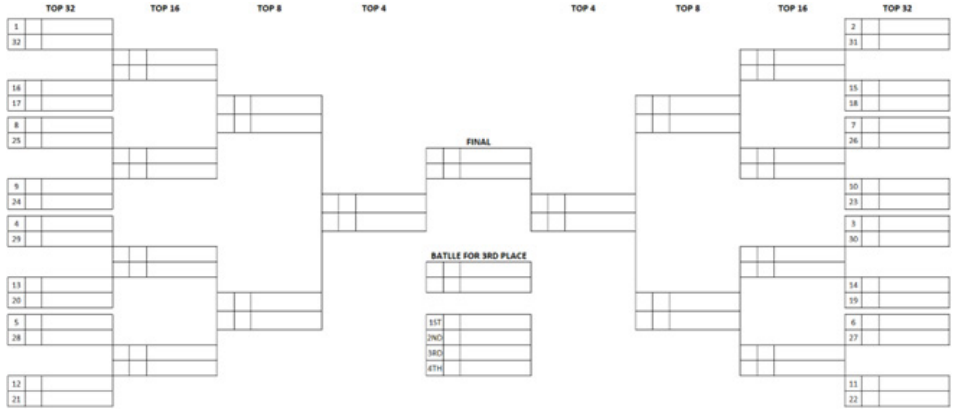
Tüm sürücüler, Alkol ve Yasaklı Maddeler politikalarına ve TOSFED Kurallar Kitabı'na sıkı sıkıya bağlıdır.

TOSFED veya sahadaki görevliler, yarışma sırasında test yapılmasını talep edebilir. Test edilecek sürücülerin seçimi (rastgele ve/veya hedefli) ve sayısı, TOSFED veya sahadaki görevlilerin takdirine bağlıdır.

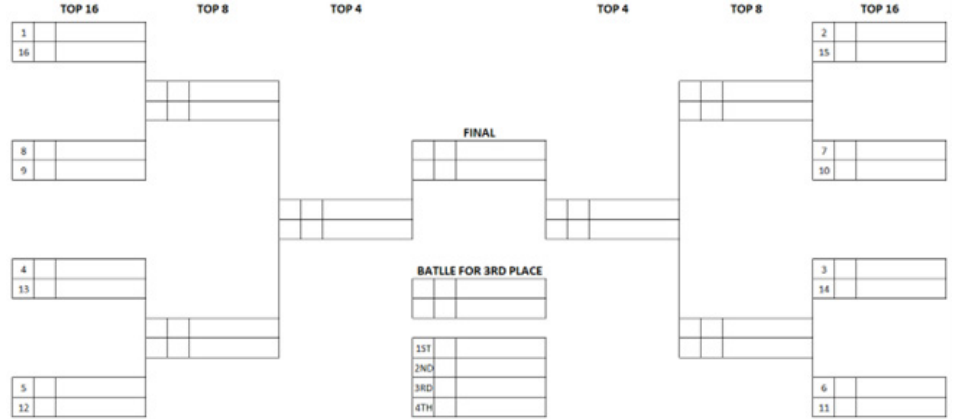
Davranış Kuralları, yarışma süresince ve yarış öncesinde veya sonrasında gerçekleştirilen ilgili tanıtım faaliyetlerinde tüm sürücüler ve yarışmacılar için bağlayıcıdır. Yarışmacı, tüm takım personelinin ve misafirlerin davranış ve eylemlerinden sorumludur.

EK 1 – BRAKET ŞABLONLARI

TOP32 Braket



TOP16 Braket



EK 2 – TERİMLER SÖZLÜĞÜ

Açı	Arabanın gittiği yön ile aracın yöneldiği yön arasındaki fark.
Bobble	Araç drift halindeyken ardi ardına küçük açı değişimleri meydana gelir ve hızla başlangıç konumuna geri döner.
Brifing	Bir etkinlikte yarışan tüm sürücülerin, söz konusu etkinlik ile ilgili önemli güvenlik, yarışma, jüri ve program bilgilerini almak için tek bir yerde toplanmaları gereken zaman. Brifingler zorunludur ve sürücü ile bir takım üyesi, sürücünün yarış tulumu giymiş olarak katılmalıdır.
Burn-out bölgesi	Sürücülerin tekerleklerini döndürerek lastiklerini ısıtmalarına izin verilen, başlangıç çizgisine yakın belirlenmiş güvenli alan.
Bye Run	Bye Run, aracın mekanik durumunun yarışmaya hazır olduğunu kanıtlamak için yapılan, puanlanmayan bir eleme turudur.
Takip edilebilir liderlik	Takip edilebilir liderlik, takip eden sürücüye sorumluluklarını yerine getirmesi için adil bir şans veren bir turdur. Takip edilebilir liderlik aşağıdakileri içerir: i. Lider sürücü, parkur boyunca belirlenen hızı korur. ii. Lider sürücü genellikle Decel haritasına uyar. iii. Lider sürücü dış bölgelerin çoğunu doldurur ve iç kesme noktalarını vurur. iv. Lider sürücü, tüm parkur boyunca kontrolü belirler ve ifade eder. Takip edilebilir bir liderin sadece tandem yarışlarında değil, her sürücünün sıralama turlarında da gerekli olduğunu lütfen unutmayın. Yukarıda belirtilenlerin yapılmaması, jürilerin ceza vermelerine neden olabilir.
Takip eden sürücü	Tandem mücadelenin başında takip eden araç.
Şikan	Tüm sürücüler tarafından görülebilmesi için konilerle işaretlenmiş, lider aracın şeridinde bulunan bir sapmadır. Şikan, lider sürücünün hızını azaltmak ve takip eden sürücünün başlangıç noktasına kadar düz yolda yakınlığını korumak için kullanılır.
Çarpışma	Bir aracın başka bir araca ve/veya pistin bir kısmına temas etmesi ve çizgi ve açının kesintiye uğraması olarak tanımlanır.
Taahhüt	Sürücünün, gaz pedalı kullanımı, hızını koruma ve momentumunu kullanarak dış bölgeleri ve touch & go alanlarını doldurma açısından parkuru tamamlarken ne kadar tutarlı olabileceği. Kararlılık, sürücünün parkur kenarlarına ve parkur engellerine yaklaşırken, yukarıda bahsedilen gaz pedalı, hız ve momentum kullanımını göz önünde bulundurarak gösterdiği güven ve adanmışlık düzeyini de ifade eder.
Temas	Bir aracın başka bir araca ve/veya parkurun bir kısmına temas etmesi ve genellikle çizgi ve açıda kesintisiz kalması olarak tanımlanır.
Düzeltilme	Sürücünün, aracının açısı veya çizgisi kötü olduğunda el frenini kullanarak bunları düzeltmesi.

Drift	Drift, sürücünün arka tekerlekleri tutunma pozisyonundan çıkarak, dış puan noktaları, iç puan noktaları ve touch & go alanları ile işaretlenmiş bir pistte arabayı ters yönde yönlendirdiği bir sürüş tekniğidir. Juriler, parkur boyunca istenen çizgiyi belirler, önemli alanları vurgular ve her sürücünün ana yarışmaya katılmak için kazandığı puanı belirler. Sürücüler yarışma grubundaki konumlarını kazandıktan sonra, aynı parkurda ikiye ikiye birbirleriyle yarışır. Juriler kazananı ve bir sonraki gruba geçecek sürücüyü belirler.
Akıcılık	Dönüşlerin başlangıcı ve dönüşler arasındaki geçişler sırasında aracın kendi eksenini etrafında dönmesini ifade eder. İdeal olarak, dönüşler hızlı, akıcı ve doğru olmalıdır. Açıya girdikten sonra, araç bir sonraki geçişe kadar sabit ve kontrol altında kalmalıdır.
Sıcak Pit	Sıcak pit, yarışın Battle bölümünde araçlar üzerinde çalışma yapılabilen, start çizgisine yakın belirlenmiş bir alandır.
Başlatma	Aracın hareket yönüne göre açısını artırırken arka tekerleklerin çekişini kesme ve elde edilen açığı korumak için karşı direksiyon ekleme işlemi. Teknikler arasında debriyaj tekmeleme, el frenini çekme, ağırlık transferi ve bu tekniklerin ikisi veya daha fazlasının kombinasyonu bulunur.
İç Puan Noktası	Genellikle virajın iç kısmında bulunan, açıkça işaretlenmiş ve hem çizgi hem de açılışın kendi kriterlerine göre yetkinliği değerlendirmek için referans olarak kullanılan bir nokta. Sürücüler, çizgi jurisinden puan almak için ön tamponlarını koniye mümkün olduğunca yaklaştırarak geçmelidir, açılış ise her aracın pistteki her bir iç puan noktasından geçerken açısını puanlayacaktır.
Juriler	Her etkinlikte 3 juri bulunur. Her juri, sıralama turları sırasında değerlendirme kriterlerinden (çizgi, açılış, veya stil) sorumludur; bu sorumluluklar sezon boyunca 3 juri arasında dönüşümlü olarak paylaşılır. Jurilere, sürücülere yapılan briefinglerde istenen çizgi, açılış ve stil gerekliliklerini iletmekle sorumludur ve bu bilgileri kullanarak her sıralama turunu ayrıntılı olarak değerlendirirler. Tandem mücadeleleri sırasında, kazananı belirlemek için hem öndeki hem de arkadaki sürücülerin birbirleriyle rekabet etmesini izlerler.
En son başlangıç noktası	Aracın yanlamasına olması gereken noktadır. "3, 2, 1" koni dizisinde tek bir dik koni ile işaretlenir.
Lider	Tandem mücadelesinin başında önde olan araç.
Çizgi	Yarışmacılar tarafından parkur boyunca izlenmesi gereken ideal rota, juriler tarafından sürücü briefinglerinde açıklanır. İdeal rota, parkur boyunca kesme noktaları, kesme bölgeleri ve dokunma ve gitme alanları ile gösterilir.
Bir Kez Daha (OMT)	Jüri üyelerinin çoğunluk oyu alamaması nedeniyle gerçekleşir. OMT oyu alan tandem Mücadelesi, çoğunluk oyu kararı alınana kadar tekrar yapılmalıdır. Bir Kez Daha (OMT) çağırısı, kötü gerçekleştirilen tandem Mücadelesi için yapılmaz. Jüri üyeleri, çok sayıda hata ve/veya puan düşüşü içeren Mücadeleler hakkında karar verme ve kazananı ilan etme hakkını saklı tutar.

Ters Drift	Bir araba, pistin o bölgesi için belirlenenin tersi yönde bir açı elde ettiğinde.
Dış Bölge	Genellikle parkurun dışında, kaldırım kenarı veya duvar ya da bariyer boyunca bulunan, açıkça işaretlenmiş ve hem çizgi hem de açılımların kendi kriterlerine göre arabaları değerlendirmek için referans olarak kullanılan alan. Sürücüler, çizgi jürü tarafından puan almak için drift yaparken araçlarının arka kısmını konilerin arasına yerleştirmelidir. Açılımlar ise her bir aracın pistteki her bir kesme bölgesinden geçerken açısını puanlayacaktır.
Lider aracı geçmek	Bir takip aracı, tandem karşılaşması sırasında lider aracı geçebilmesi yalnızca lider araç hareketsiz kaldıysa veya tamamen rotadan sapmışsa mümkündür. Geçiş, sadece lider aracın iç çizgisinden gerçekleştirilebilir.
Yön Değiştirme	Bir aracı, herhangi bir noktada dönüşü durdurmadan, bir yöndeki yüksek açıdan karşı yöndeki yüksek açıya döndürme eylemi.
Takip Edilemeyen Liderlik Turu	Takip edilemez bir liderlik, takip eden sürücüye sorumluluklarını yerine getirmesi için adil bir şans vermez. Takip edilemez bir liderlik, aşağıdakilerin bazılarını veya tümünü içerebilir: 1. Lider araç, hızını öngörülemez bir şekilde veya parkurda belirtildiği şekilde değiştirmez. 2. Lider araç, sürücü hatası, araç arızası veya bir veya daha fazla öndeki sürücü sorumluluğunu ihlal ederek takip eden sürücüden kaçmaya çalışması nedeniyle Decel haritasına uymaz. 3. Öncülük eden sürücü, dış bölgelerin ve/veya iç kesme noktalarının çoğunu kaçırmaz. 4. Lider sürücü, parkur boyunca kontrolünü kaybetmiş veya düzensiz sürüş sergilemiştir. Lütfen, tandem yarışlarında olduğu gibi, sıralama turlarında da bir sürüşün "takip edilemez" olarak değerlendirilebileceğini unutmayın. Ayrıca, takip eden sürücü nispeten yakın mesafedeyse ve takip eden sürücüye etkiliyor (veya etkiliyor gibi görünüyor) ise, takip edilemez bir liderlik, tandem yarışında lider sürücü için daha önemli sonuçlar doğurabilir. Yakalanamayan bir liderlik, lider sürücü için her zaman olumsuzdur, ancak jürilerin ceza uygulama derecesi, takip eden sürücüye etkileyen eylemler tarafından belirlenebilir veya belirlenecektir.