



TÜRKİYE OTOMOBİL SPORLARI FEDERASYONU

# Pist Teknik

## Kuralları



2020



TOSFEDOFFICIAL

**İÇİNDEKİLER****1.TANIMLAR**

- 1.1 GÖVDE
- 1.2 OEM
- 1.3 YARIŞ
- 1.4 MİNİMUM AĞIRLIKLAR
- 1.5 TEKERLEK
- 1.6 SÜPERŞARJ (KOMPRESÖR)/ TURBO
- 1.7 DİNGİL MESAFESİ
- 1.8 TELEMETRİ
- 1.9 KOKPİT
- 1.10 SERİ ÜRETİM
- 1.11 SERTİFİKA

**2.GENEL****3.BOP****4.KATILABİLİR OTOMOBİLLER**

- 4.1 OTOMOBİL SINIFLARI

**5 MİNİMUM AĞIRLIKLAR****YAKIT VE YAKIT İKMALİ****6. YAKIT****LASTİKLER VE TEKERLEKLER****7. HER TÜRLÜ ARAÇ VE TÜM YARIŞMACILAR İÇİN LASTİK KURALLARI**

- 7.1 GENEL
- 7.2 MARKA VE UYUMLULUK

**MEKANİK PARÇALAR****8. MEKANİK PARÇALARIN DEĞİŞİMİ**

- 8.1 AKÜ
- 8.2 YANGIN SÖNDÜRÜCÜLER
- 8.3 BENZİN DEPOLARI
- 8.4 KOLTUKLAR
- 8.5 ROLL CAGE
- 8.6 KAPUT MANDALLARI
- 8.7 İÇ MEKÂN
- 8.8 ELEKTRİK ANA ŞALTERİ
- 8.9 ÇEKME KANCASI
- 8.10 ÇAMUR PAÇALIKLARI
- 8.11 ARAÇ ÜSTÜ KAMERALAR
- 8.12 YARIŞMA ESNASINDA GÜRÜLTÜ SEVİYESİ
- 8.13 ALT KAPLAMA VE FARLAR

## 1. TANIMLAR

### 1.1 GÖVDE

Motorun, şanzımanın ve yürüyen aksamın mekanik işleyişiyle kesin olarak ilişkili parçalar hariç, aracın dış hava akımıyla temas eden tüm tamamen yaylı parçalar.

Herhangi bir hava girişi, karoserin bir parçası olarak kabul edilir.

### 1.2 OEM

OEM, seri üretim otomobillerin üreticisi ve orijinal yedek parçalarının tedarikçisidir.

### 1.3 YARIŞ

Bir yarış, resmi antrenman(lar) ve yarış(lar)dan oluşur.

### 1.4 YARIŞ AĞIRLIĞI

Yarış Ağırlığı, aracın yakıt hariç tüm sıvıları dolu halde Madde 5.1 de verilen tabloya göre "düzeltilmiş motor hacmine" göre belirlenen minimum ağırlıktır.

Düzeltilmiş Motor Hacmi atmosferik motor hacminin Turbo veya kompresör olması halinde 1. Aşırı besleme i.in 1,7 ve 2. Aşırı besleme için 1,5 katsayısı ile çarpılması sonucu hesaplanan değerdir.

### 1.5 TEKERLEK

Tekerlek: Flanş, jant ve lastik.

### 1.6 SÜPERŞARJ (KOMPRESÖR)/ TURBO

Yanma odasındaki yakıt/hava karışımının yükünün ağırlığını (normal atmosferik basınç, ram etkisi ve emme ve/veya egzoz sistemindeki dinamik etkilerin neden olduğu ağırlığın üzerinde) herhangi bir yolla artırmak.

Basınç altında yakıt enjeksiyonu, Süperşarj (Kompresör)/ Turbo olarak kabul edilmez.

### 1.7 DİNGİL MESAFESİ

Orijinal araç verilerinden elde edilen boyutlarla tanımlanan alan, örneğin aksların merkezi ve aracın merkez hattı.

### 1.8 TELEMETRİ

Hareket halindeki bir araç ile o aracın girişiyle bağlantılı herhangi bir kişi arasında veri aktarımı.

### 1.9 KOKPİT

Otomobilin, yolcular için ayrılmış iç hacmi. Sınırları tavan, zemin, kapılar, yan kısımlar, camlı kısımlar ve ön ve arka bölmeler (veya arka koltukların arka düzlemi) tarafından belirlenir.

### 1.10 SERİ ÜRETİM

Otomobil modelleri ve motor, turboşarj, su soğutucu, intercooler vb. gibi diğer otomobillerden alınan parçalar için talep edilen minimum üretim miktarı, 12 ardışık ay boyunca 5000 adettir.

### 1.11 SERTİFİKA

Bir otomobilin, belirli bir kategori, sınıf veya organizasyon kapsamında (örneğin FIA, TOSFED vb.) teknik yönetmeliklere uygunluğunu teyit eden ve aracın yarışma veya kullanıma elverişli olduğunu gösteren belgedir.

## 2. GENEL

Pist Teknik Kuralları 2026 sezonunda yerini almıştır.İş bu kurallarda açıkça izin verilmeyen her şey yasaktır.

## 3.BOP (Balance Of Performance)

**2026 sezonunda uygulanacak BOP (Balance of Performance) ağırlıkları, TOSFED Teknik Departman tarafından sezonun ilk yarışı öncesinde bülten ile yayınlanacaktır.**

## 4.KATILABİLİR OTOMOBİLLER

### 4.1 OTOMOBİL SINIFLARI

#### 4.1.1 Süper Grup

**4.1.1.1** FIA J Eki Madde 251, 252 ve 253'e uygun atmosferik 0-1600 cc'ye kadar olan otomobiller.

**4.1.1.2** FIA Grup N kurallarına göre hazırlanmış, homologe olmayan, 0-1600 cc'ye 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 **1.5** olarak alınacaktır.)

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

**4.1.1.6** Fabrika çıkışı aracın üzerinde bulunan OEM Turbo (tüm parçaları) ve kompresör kesinlikle değiştirilemez. Turbo ve kompresör pallerini büyütme, içeriden çap büyütme işlemleri yasaktır. Fabrika çıkışı olarak aracın üretiminde olmaması durumunda Hybrid Turbo kesinlikle kullanılamaz.

**4.1.1.7** Motor hacmi büyütülemez, Swap Kit yapılamaz. Üreticinin belirttiği ölçülerde motor bloğuna ve silindir kapağına rektifiye yapılabilir. Araçların motor hacmi, atmosferik araçlarda gaz kelebek girişi standart olarak kalacak ve belirleyici faktör olacaktır. Turbo motorlu araçlarda turbo restriktör çapı maksimum 40 mm olmalıdır.

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

**4.1.1.9** OEM yazılım olmaması durumunda, Launch 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, orijinal 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 giriş sistemi **sistem parçaları (hortum, boru, kelepçe vs)** ve hava filtresi, orijinal yerlerinde olmak koşuluyla performans parçaları ile değiştirilebilir.

4.1.1.12 Fren sisteminde fren diskleri ve kaliperler OEM üretimi olmak şartıyla değiştirilebilir. **OEM üretimi olmak aynı üreticinin veya aynı grup üreticisinin daha büyük bir versiyonu ile değiştirilebilir.** Bu değişim sistemin fren boosteri ve fren hattı gibi sistemin diğer parçalarının da değişmesini gerektiriyorsa bu parçaların da değiştirilmesine izin verilir. OEM fren ve disk parçaları; seri üretim parça veya aynı özellik ve ölçülerde parça da olabilir. Aynı ölçülerde olmak şartıyla performans fren balatası kullanılabilir. **OEM parça değişimine alternatif olarak aftermarket olarak temin edilebilecek seri üretim (özel yapım değil) performans fren sistemi parçaları ile değiştirilebilir.** Bu parçaların tüm teknik özellikleri aracın Tosfed sistemindeki dijital kaydına işlenecek ve Teknik Kontrol ekibinin talebi doğrultusunda sunulması gerekmektedir. Fren hidroliği ve fren boruları performans tipine olan ile değiştirilebilir.

4.1.1.13 Dog Box ve Sequential şanzıman kullanımı yasaktır. Seri üretim olarak DSG ve benzeri şanzıman ve Paddle 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 olması da, ön ve arka süspansiyona viraj demiri takılabilir.

4.1.1.15 Alt takıma ilave müdahale ve yarış tipi salıncakların kullanımı yasaktır. Burçlar, fabrika çıkışı aracın üzerinde bulunan OEM parçalar olmalıdır. Bağlantı lastiklerinin sadece 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. Araç üzerinde kesinlikle tadilat gerektirmeyecek ve aracın orijinal yerinde olmak şartıyla, Intercooler değiştirilebilir. **Bu değişikliğin gerekliliği olarak intercooler hortum ve boruları performans tipi olanlarla değiştirilebilir.**

4.1.1.18 Bu kategoride Slick ve asfalt ralli lastiği kullanımı yasaktır. Semi-Slick lastik kullanımı serbesttir.

4.1.1.19 Spoiler, marşpiyel ve Splitter gibi aerodinami parçaların takılması serbesttir. Bu parçalarda farklı malzeme kullanımı serbesttir. Tamponların 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 camlar polikarbon, leksan ya da pleksi cam olarak değiştirilemez, standart olmalıdır. Arka ve yan camlar polycarbon ya da leksan 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 Devre Kesici Şalter mecburidir.

4.1.1.27 Ön ve arka kuyruk 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. **Ön farlar sökülemez ve çalışır durumda olmalıdır. Varsa sis farları sökülebilir, ancak far yerleri kapak ile kapatılmış olacaktır.** Tamponda sis farlarının orijinal lambaları sökülerek bu kanallar ve arkasında soğutma hortumları ile birlikte fren havalandırması amacıyla kullanılabilir. Tamponun standardında bulunan bu delikler dışında herhangi bir amaçla ilave delik açılmasına izin verilmez.

4.1.1.29 Yağmur nedeniyle yarışın ıslak olması durumlarında sürekli yanacak bir yağmur lambası aracın arka kısmında görünür bir noktada olmalıdır. Bu yağmur lambası FIA Teknik Liste 19' da bulunan homologe lambalardan biri olmalıdır.

4.1.1.30 Araçlarda çalışır halde fren lambası bulunması zorunludur

4.1.1.31 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.

4.1.1.32 Plastik yada deri malzemeden kapı pandizotları kullanımı serbesttir.

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

4.1.1.33 Bu grupta Polo Cup için hazırlanmış araçlar yarışabilir.

#### 4.1.2 Maxi Grup Maxi Grup Katılabilir Otomobiller

4.1.2.1 FIA J Eki madde 251, 252, 253, 254 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 ve Türkiye Seat Cup yarışlarında yer almış Seat Leon Cupra Cup MK1 otomobiller. **(kendi homologasyonlarına 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 oluşan **düzeltilmiş motor hacmine ve** TPŞ kurallarına göre belirlenecektir. Bu araçlar **kendi** homologasyonlarında belirtilen restriktör ve tanımlar ile yarışabilirler.

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

4.1.2.7 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).

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

c) Egzoz manifoldu serbesttir.

d) Kuru karter yapılması serbesttir.

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

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

**4.1.2.8 Maxi Grup Standart 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 kompresörlü 2-5 kişilik seri imalat otomobiller bu grupta yarışabilir.

b) Turbo veya kompresörlü motorlu araçlar için ağırlık, turbo çarpım katsayısı sonucu **düzeltilmiş motor hacmine** ve TPŞ kurallarına göre belirlenecektir.

c) Daha büyük bir fren sistemi, değişik oranlı veya tamamen farklı bir vites kutusu, kilitli diferansiyel kullanmak serbesttir.

d) Kevlar ya da kompozit malzemeden 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 restriktör kullanılacaktır. Kullanılacak restriktör iç çapı maksimum 42,5 mm olmalı ve restriktörün 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 **ve aracın gövdesinde tadilat yapmamak 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) Fabrika çıkışı araç üzerinde bulunmaması durumunda, Launch kontrollü beyin programı yüklenemez.

m) Diferansiyel dişlileri ve kilitli 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) **Aracın orijinal yapısını bozmamak şartı ile** ekstra yağ soğutucusu serbesttir.

r) Spoiler, marşpiyel ve Splitter gibi aerodinamik parçalar takılabilir. Bu parçalarda farklı malzeme kullanımı serbesttir.

s) Ön ve arka kule gergisi kullanımı serbesttir.

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

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

v) **Ön farlar sökülemez ve çalışır durumda olmalıdır.** Varsa sis farları sökülebilir, ancak yerleri kapak ile kapatılmış olacaktır. **Tamponda sis farlarının orijinal lambaları sökülerek bu kanallar ve arkasında soğutma hortumları ile birlikte fren havalandırması amacıyla kullanılabilir.** **Tamponun standardında bulunan bu delikler dışında herhangi bir amaçla ilave delik açılmasına izin verilmez.**

x) Yağmur nedeniyle yarışın ıslak olması durumlarında sürekli yanacak bir yağmur lambası aracın arka kısmında görünür bir noktada olmalıdır. Bu yağmur lambası FIA Teknik Liste 19' da bulunan homologe lambalardan biri olmalıdır.

**Araçlarda çalışır halde fren lambası bulunması zorunludur**

y) 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.

z) Plastik ya da deri malzemeden kapı pandizotları kullanımı serbesttir.

**4.1.2.9 TCR ve GT4 otomobillerde Data Logger takılı olması gerekmektedir.**

## 5 MİNİMUM AĞIRLIKLAR

a) Tüm kategorilerde, benzinli turbo araçlar için silindir hacmi 1,7 katsayısı ile çarpılarak ve dizel turbo araçlarda ise silindir hacmi 1,5 katsayısı ile çarpılarak hesaplanacaktır.

b) Türkiye Pist Şampiyonası'nda yarışacak otomobillerin, motor hacimlerine göre uymaları gereken minimum ağırlıklar, aşağıdaki gibidir;

|                                                           |         |
|-----------------------------------------------------------|---------|
| • 0 cm <sup>3</sup> 'den 1000 cm <sup>3</sup> 'e kadar    | 670 kg  |
| • 1001 cm <sup>3</sup> 'den 1400 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 760 kg  |
| • 1401 cm <sup>3</sup> 'den 1600 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 850 kg  |
| • 1601 cm <sup>3</sup> 'den 2000 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 930 kg  |
| • 2001 cm <sup>3</sup> 'den 2500 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 1030 kg |
| • 2501 cm <sup>3</sup> 'den 3000 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 1110 kg |
| • 3001 cm <sup>3</sup> 'den 3500 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 1200 kg |
| • 3501 cm <sup>3</sup> 'den 4000 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 1280 kg |
| • 4001 cm <sup>3</sup> 'den 4500 cm <sup>3</sup> 'e kadar | 1370 kg |

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

### 5.1 Araç Ağırlığının Kontrolü

a) Herhangi bir araç, yarış süresince herhangi bir zamanda aşağıdaki prosedürler çerçevesinde tartılabilir:

b) Yarışmaya katılan tüm sürücüler, sezondaki her yarışta, tam yarış ekipmanlarını giyerek tartılacaktır.

c) Sürücülerin ağırlıkları, TOSFED Teknik Delegesi tarafından listelenecektir.

d) Yarış aracını kullanan sürücünün kimliğini belirlemek amacıyla her sürücü kaskının ve hanesinin iki tarafında görünebilir şekilde TOSFED onaylı etiketi bulundurmak zorundadır.

## 5.2 Ağırlık Ölçüm Prosedürü

a) Tüm antrenman seansları sırasında ve sonrasında:

TOSFED Teknik Delegesi, pit alanında ve/veya ilk pit bölgesine en yakın bir alanda tartı ekipmanı kuracaktır. Bu alan tartım prosedürü için kullanılacaktır.

TOSFED Teknik Delegesi, tartım işlemine tabi tutulacak araçları seçecektir. Seçilen sürücüyü bayraklarla bildirim yapılacaktır.

Araç tartıma seçildiğinde, sürücü dış yardım almadan doğrudan tartım alanına gitmeli ve motorunu durdurması istenebilir.

Araç, sürücü ile birlikte veya onsuz tartılacak ve kontrol edilecektir. Bir usulsüzlük tespit edilirse, sonuçlar yazılı olarak sürücüyü veya takım temsilcisine bildirilecektir.

Araç, tartım alanına ulaşmalı ve garajına kendi gücüyle geri dönmelidir. Eğer dış yardım alırsa, yalnızca görevlilerin kontrolünde tartım veya garajına götürülebilir.

Sürücü ve aracı, TOSFED Teknik Delegesi veya onun yetkili temsilcisinin izni olmadan tartım alanını terk edemez.

b) Yarış sonrası:

Teknik Delegesi, yarış sonunda seçilen araçları tartacaktır, ancak "mücbir sebep" halleri dışında.

Eğer aracın ağırlığı veya yükseklik değeri, Teknik Yönetmelikler ve Bültenlerde belirtilen minimum değerlerden düşüğe, ve bu eksiklik aracın bir parçasının kazara kaybından kaynaklanmıyorsa, araç ve sürücü yarışın diskalifiye edilebilir.

Tartım işleminden sonra araca herhangi bir katı, sıvı, gaz veya madde eklenemez, çıkarılmaz veya değiştirilemez.

Yalnızca görevliler ve yetkililerin talebi üzerine takım üyeleri tartım alanına girebilir. Yetkililerden izin alınmadan hiçbir müdahale yapılamaz.

## YAKIT VE YAKIT İKMALI

### 6. YAKIT

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

**Tüm test, serbest antrenman ve resmi haftasonu tüm seanslarda pit yolu üzerinde yakıt ikmali yasaktır.**

6.1.1 Tüm araçlarda, Teknik Kontrol Görevlilerinin depodan yakıt almak için kullanabileceği kendinden sızdırmaz bir konektör bulunmalıdır. Bu konektör FIA onaylı (bkz. teknik liste n°5) olmalı ve besleme hattına ve motordaki yüksek basınç pompasından hemen önce takılmalıdır.

6.1.2 Yarışmacılar yakıt numunesi almak için kesme tertibatlı bir yakıt borusu bulundurmamalıdır. Bu boru aracın dışında yere ulaşacak kadar uzun olmalıdır.

6.1.3 Herhangi bir zamanda araçta en az 2 kg yakıt bulunmalıdır. 2 kg yakıt, yakıt numunesi alma kendinden sızdırmaz konektörü aracılığıyla depodan alınabilmelidir.

6.1.4 Yakıtın her ne şekilde olursa olsun soğutulması yasaktır.

## LASTİKLER VE TEKERLEKLER

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

#### 7.1 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 serbestir.

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 kullanılmasının tespiti halinde, ilgili seansdan (sıralama ya da yarış) ihraç edilir.

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

Formasyon turunun başlamasından itibaren, kuru hava lastikleri (barkodlu/işaretlenmiş) veya Islak Zemin (elle keşilmemiş) lastikleri kullanımı tercihe göre serbesttir. Yarışma Direktörünün 'Islak Yarış' ilan etmesi durumunda otomobiller formasyon turuna yağmur lastikleriyle başlamalıdır. Formasyon turuna yağmur lastikleriyle çıkıldıktan sonra, yarışmacılar pite gelebildikleri ilk zamanda kuru hava lastiklerine geçiş yapabilirler. Yağmur lastikleri için herhangi bir adet sınırlaması yoktur.

e) Yağmur lastikleri kullanıldığında veya Yarış Direktörü tarafından talep edildiğinde, aracın farları, arka lambaları ve arka yağmur lambaları her zaman yanık olmalıdır.

f) Sürücünün farları çalışmadığı için durdurulması gerekip gerekmediğine karar vermek Yarış Direktörünün takdirindedir. Bu şekilde durdurulan bir araç, arıza giderildikten sonra yarışa yeniden katılabilir.

#### 7.2 MARKA VE UYUMLULUK

Aksi belirtilmedikçe bütün lastikler TOSFED tarafından belirlenen marka olmalıdır.

## MEKANİK PARÇALAR

### 8. MEKANİK PARÇALARIN DEĞİŞİMİ

#### 8.1 AKÜ

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

#### 8.2 YANGIN SÖNDÜRÜCÜLER

Ulusal yarışmalar için geçerli olmak üzere kullanılacak manuel yangın söndürücüler, TOSFED 2026 Ek Düzenlemeler Madde 4'te belirtilmiştir.

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

### 8.3 BENZİN DEPOLARI

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

### 8.4 KOLTUKLAR

Koltuklar değiştirildiği takdirde koltuk bağlantıları 3 mm çelik veya 5 mm hafif alaşımlı metalden olmalıdır. Koltuklar en az dört noktadan, asgari 8 mm cıvatalarla sabitlenmiş olmalıdır. Bu bağlantılar tabana sabitlendiğinde alttan en az 40 cm<sup>2</sup>'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 2026 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 5'e bakınız.

### 8.5 ROLL CAGE

a) Otomobillerdeki Roll Cage'ler orijinal FIA onaylı veya TOSFED Teknik ve Homologasyon Kurulu tarafından onaylanmış olmalıdır.

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

FIA J Eki'ne uygun Roll Bar'ı 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 Roll Bar ayakları 120 cm<sup>2</sup> satıhta, arka Roll Bar ayakları 60 cm<sup>2</sup> olacaktır. Bu saclar en az 3 mm kalınlıkta olacak ve önde asgari üç, arkada asgari ikişer cıvata ile tutturulacaklardır. Cıvata kalitesi 8.8, asgari çap 8 mm olacaktır. Somunlar kilitli tip olmalıdır.

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

### 8.6 KAPUT MANDALLARI

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

### 8.7 İÇ MEKÂN

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

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

c) Yarışmalara katılacak tüm otomobillerde lamine ön cam mecburidir.

### 8.8 ELEKTRİK ANA ŞALTERİ

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

### 8.9 ÇEKME KANCASI

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

### 8.10 ÇAMUR PAÇALIKLARI

Pist yarışmalarında çamur paçalıkları kullanımı yasaktır.

### 8.11 ARAÇ ÜSTÜ KAMERALAR

8.11.1 Şampiyona Direktörü talep ettiği takdirde, otomobilinin içinde araç üstü kamera veya diğer kayıt cihazları taşınacaktır. Bu cihazların, takılacak yerlerini teknik kontrol sorumlusu onaylayacaktır.

8.11.2 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.

### 8.12 YARIŞMA ESNASINDA GÜRÜLTÜ SEVİYESİ

Güvenlik sebebiyle, sadece egzoz susturucusunun baypas edilmesine izin verilir. Ancak bunun için egzoz gazı çıkışının FIA J Eki'ne 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.

### 8.13 ALT KAPLAMA VE FARLAR

Alt kaplamanın 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.