

2016 ULUSAL PİST KURALLARI

1- TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI

a) Türkiye Pist Şampiyonaları

Ulusal Pist Kurallarında ilan edildiği şekliyle Türkiye Pist Şampiyonası'na dâhil yarışmalardan aldığı puanlarla gruplarında sezon sonunda en yüksek puana sahip sürücüler;

- Türkiye Pist Maxi Grup Şampiyonu
- Türkiye Pist Super Grup Şampiyonu

ilan edilirler.

b) Türkiye Pist Takımlar Şampiyonası, Türkiye Pist Şampiyonası'na dahil takımlar, katıldıkları yarışmalarda, **Süper Grup** ve **Maxi Grup** olmak üzere her iki grup için ayrı ayrı, genel klasman **ilk 8'e (sekiz)** giren, en iyi puan / pozisyondaki maksimum iki otomobilin aldığı puanlar toplamından puan alacaktır.

Bu iki otomobil iki ayrı gruptan puan alabileceği gibi tek gruptan da puan alabilir.

Takımlar, takım kaydı yaptırdığı sürücülerinden, her bir grup için puan almak istediği maksimum 4 (dört) otomobili deklare edecektir.

Takımların puan alacakları sürücülerini idari kontrol sırasında yazılı olarak deklare etmeleri mecburidir. İdari Kontrol sonrası yapılan bildirimler kabul edilmeyecektir.

Türkiye Pist Takımlar Şampiyonası'na puan alabilmek için, asgari katılımcı takım sayısı 2 (iki) dir.

(Bakınız Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8)

Şampiyona klasmanında yer almak için 6 yarışın 6' sında da en az 2 otomobille start almak mecburidir. Aksi taktirde, 6 yarışta start almayan takımlar sezon sonunda klasmana dahil edilmez.

Sezon sonunda en yüksek puana ve pist takım lisansını sahip takım, "**Türkiye Pist Takımlar Şampiyonu**" ilan edilir.

Türk lisansına haiz yabancı sürücü sezonun tüm yarışlarına katılması halinde yarıştığı takım için şampiyonaya puan alabilir.

1.1 Ulusal Pist Talimatı

TOSFED, Türkiye'de Ulusal Pist Yarışmalarının yapılması için, **Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları madde 2** gereği, işbu Kurallar Kitabı ve bu kurallara ek olarak çıkarılacak bültenler ile yapılmasına izin verir.

İşbu Kurallar **TOSFED Yönetim Kurulu** tarafından onaylanmış olup, **01 Ocak - 31 Aralık 2016** tarihleri arasında geçerlidir.

1.2 Ulusal Pist Talimatı ile İlgili Değişiklikler ve Talimatın Uygulanması

a) Bu kurallar organizatör kulüpler tarafından aynen uygulanacaktır.

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

c) Yarışmanın akışı ile ilgili (**örneğin parkur ve zamanlama gibi**) değişiklikler Komiserler Kurulu'nun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenlerle yapılır.

Bültenler tarih, saat ve sayı içereceklerdir. Bültenlerin tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur.

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

1.3 Sorumluluk

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ile yarışa resmi izinleri veren makamlar, yarışma düzenleyen Organizatör Kulüpler ve organizasyon lisansına sahip üçüncü kişiler; **TOSFED Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları**, bağlı ulusal branş yarışma kuralları ve diğer **TOSFED Kurallar Kitabında** yer alan 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 yarışmaya kayıt yaptırmakla, bu talimat ve ilgili diğer tüm kuralları okumuş, anlamış ve uygulayacaklarını kabul etmiş sayılırlar.

2. ORGANİZASYON

a) TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip organizatörler, asgari müddetlere uymak ve ulusal şampiyona için takvimlerini onaylatmış olmak suretiyle düzenleyecekleri yarışmaların **“Yarışma Ek Kurallar Kitabını”** TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun ve onaylanmış olarak yayınlarlar.

b) 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.

2.1 Katılabilir Otomobiller

2.1.1 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 12 yıl daha yarışabilen, halka normal satış için birbirinin aynı olarak imal edilmiş, **FIA** homologasyon fişine sahip olan veya olmayan otomobillerdir.

b) Güvenlik ile ilgili bütün **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) Grup tanımlamalarında izin verilen çamurluğun dışına taşmamak şartıyla, tekerlek genişliği serbesttir.

h) Magnezyum jant kullanımı serbesttir.

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

j) **TOSFED**, sezon öncesi ve/veya içinde herhangi bir otomobilin ilan edilen minimum ağırlıklarına uygun görüldüğü miktarda handikap uygulamakta serbesttir. **(Azami 90 kg.)**

2.1.2 SUPER GRUP

a) Süper Grup katılabilir otomobiller:

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

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

- Süper 1600, 2000cc' ye kadar **KIT CAR**, Süper 2000, **ETCC**, 2013 ve öncesi **WTCC**.

WTCC ve ETCC, Turbo araçlar için ağırlık, turbo çarpım katsayısı sonucu belirlenecektir, 56mm restriktör ile yarışabilirler.

- **FIA J**-Eki madde 261 ' e uygun Grup Süper Production otomobiller.

b) Bu grupta, 1400cc'ye kadar turbo benzinli otomobiller, turbo çarpım katsayısına bakılmaksızın yarışabilir.

c) 1600cc'ye kadar motor hacmine sahip Grup N ve A, **(Kit Car veya Süper 1600 olmayan)** otomobiller, bu grupta yarışamaz.

d) **FIA Pist Super 2000** kurallarına göre hazırlanmış ve homologe olan tüm otomobiller, **FIA** homologasyon kuralına bağlı kalmak şartıyla yarışabilir.

Super Grup'a Özgü Serbestlikler;

Super Grup için Madde 2.1.1'de belirtilenlere ek olarak, aşağıdaki serbestlikler geçerlidir:

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

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

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

f) Aerodinamik yapılar, aracın standart enini geçmek şartı ile serbesttir.

g) Grup A Pist kurallarında geçerli olan azami lastik ölçüsü çamurluğa sığmadığında veya aracın daha fazla alçaltmasına engel olduğu durumlarda, ilgili lastiği kullanabilmek amacı ile davlumbaz ve çamurlukta yapılacak genişletmeler toplamda **200 mm.**yi geçmemek şartı ile serbesttir.

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

i) Egzoz manifoldu serbesttir.

j) Kuru karter yapılması serbesttir.

k) Kevlar malzemeden kapılar, ön kaput ve bagaj kapakları kullanımı serbesttir.

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

2.1.3 MAXI GRUP

a) Maxi Grup katılabilir otomobiller:

FIA Grup A kurallarına göre hazırlanmış:

- Benzinli, atmosferik azami 4500cc.
- Benzinli, turbo veya kompresörlü azami 2500cc. ye kadar (**2000cc motorlarda Strok kiti ile 2400cc' ye kadar motor hacmine izin verilmiştir**).

- Dizel, atmosferik 2501- 4500cc
- Dizel, turbo veya kompresörlü azami 3000cc. ye kadar

2-5 kişilik seri imalat otomobiller (**WRC, 2000cc KIT CAR, Süper 2000, ETCC, WTCC, BTCC dahil**) ile FIA J-Eki madde 261' e uygun Grup Süper Production otomobiller.

b) Bu grupta 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 12 yıl daha yarışabilen, halka normal satış için birbirinin aynı olarak imal edilmiş, **FIA** homologasyon fişine sahip olan veya olmayan otomobillerdir.

c) **FIA GT3** kurallarına göre hazırlanmış ve homologe olan tüm otomobiller, FIA homologasyon kuralına bağlı kalmak şartı ile yarışabilir.

Maxi Grup serbestlikler;

Maxi Grup için **Madde 2.1.1'**de belirtilenlere ek olarak, aşağıdaki serbestlikler geçerlidir:

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

Örnek: Grup A kurallarına göre Grup A'ya homologe edilmiş bir otomobilde daha büyük bir fren, değişik oranlı veya tamamen farklı bir vites kutusu, kilitle difransiyel kullanmak, kullanacağınız freni, vites kutusunu, difransiyeli ayrıca homologe etmek şartı ile serbesttir. Ancak Maxi Grup'da bu ilave homologasyon kuralı aranmadan ilgili parçalar kullanılabilir.

e) **FIA** Grup A Kit Car homologasyonu olan araçlar Maxi Grupta yarışabilirler.

f) Aerodinamik yapılar, aracın mevcut durumdaki enini geçmemek şartı ile serbesttir.

g) Grup A Pist kurallarında geçerli olan azami lastik ölçüsü çamurluğa sığmadığında veya aracın daha fazla alçaltmasına engel olduğu durumlarda ilgili lastiği kullanabilmek amacı ile davlumbaz ve çamurlukta yapılacak genişletmeler toplamda **200mm.**'yi geçmemek şartı ile serbesttir.

h) Intercooler ilavesi ve büyüklüğü serbesttir.

i) Kevlar malzemeden kapılar, ön kaput ve bagaj kapakları kullanımı serbesttir.

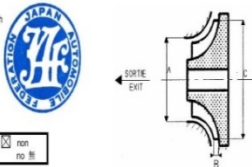
j) Leksan malzemeden arka yan ve arka camların kullanımı serbesttir.

k) Emme Manifoldu, gaz keleşeđi adedi ve ölçüsü serbesttir.

l) Egzoz manifoldu serbesttir.

m) Kuru karter yapılması serbesttir.

n) İki litre atmosferik motorlu otomobillere, aşığıdaki çizimde verilen ölçülere uyulması şartıyla turbo takılması serbesttir (Strok kitli **2400 cc** dâhil).

c) Roue de turbine Turbine wheel 7-11-11-11	c1) Matériau Material 材料 Titanium Aluminium alloys
c2) Nombre d'aubes Number of blades 12 ブレードの数	c3) Hauteur(s) des aubes Height(s) of blades 19.6 ±0.5 mm ブレードの高さ
c4) Cotes A, B, C, selon le schéma suivant Dimensions A, B, C, according to the following sketch 右図(A,B,C)寸法 A = 49.98 ±0.4 mm B = 9.1 ±0.5 mm C = 56.0 ±0.3 mm	
c5) Aubes variables Variable blades 可変ブレード	<input type="checkbox"/> oui yes
	<input type="checkbox"/> non no

2.2 Katılabilir Yarışmacı ve Sürücüler:

a) 2016 sezonu için geçerli **TOSFED** Ulusal Yarışmacı ve sürücü ihtisas lisansına sahip gerçek ve tüzel kişiler katılabilirler.

b) Pist lisansı almak isteyen yarışmacıların daha önce pist, karting ve ralli branşlarında lisanslı sürücüler hariç, **TOSFED** tarafından detayları açıklanacak olan uygulamalı ve teorik pist eğitimini alması gerekmektedir.

c) Pist yarışmalarına katılacak olan, ehliyeti olmayan ve ilgili sezon içinde **17** yaşından gün almış veya alacak olan sürücüler, **TOSFED'** ten izin almak zorundadırlar.

d) **18** yaşından küçük sürücülerin yarışmacı lisansları, velileri adına çıkarılır. Bu lisansın çıkarılabilmesi için sürücü velisinin bizzat başvurusu veya noter tasdikli onayı gerekmektedir.

2.3 Müracaat Formları ve Kayıtlar

a) Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli **TOSFED** ihtisas lisansına sahip yarışmacılar, kayıt formunu tam olarak doldurarak en geç yarışma öncesi **Perşembe günü saat 18.00'** e kadar yarışma sekreterliğine ulaştırmalıdırlar.

b) Bu tarihten sonra yapılacak kayıt müracaatları organizatör tarafından kabul edilmez.

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

d) Organizatör kayıt listesini asgari müddetlere uygun olarak ilan etmek ve bir kopyasını **TOSFED'** e faks ile göndermek zorundadır.

2.4 Kayıt Ücreti ve Sigorta

2.4.1 Kayıt Ücretleri

a) Kayıt ücretleri **TOSFED** tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz.

b) Yarışmacı veya sürücülere dağıtılacak doküman tutarları kayıt ücretinin içindedir. Kayıt ücreti nakden veya banka havalesi yolu ile ödenebilir. Banka havalesi yapıldığı takdirde havale dekontu kayıt formu ile birlikte ibraz edilecektir.

c) Kayıt ücretini ödemeyen yarışmacılara start verilmez.

d) Kayıt ücretlerinin iadesi için **2016 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 1b'** ye bakınız.

2.4.2 Sigorta

a) Organizatör tarafından yaptırılacak sigorta sadece yarışmacıların üçüncü şahıslara veya üçüncü şahıslara ait mallara verecekleri hasarları **TOSFED** tarafından tespit edilmiş limitler dâhilinde kapsar.

b) Organizatör tarafından yaptırılacak sigortanın geçerliliği yarışmanın startında başlar ve yarışmanın sonunda veya ekibin yarışmayı terk etmesi veya ihraç edilmesi durumunda sona erer.

c) Servis araçları ve ekipleri organizatör tarafından verilen plakaları veya kartları taşıyıcılar dahi sigorta kapsamı dışındadırlar. Yarışmaya katılan sürücüler, birbirlerine karşı üçüncü şahıs değildirlar.

d) Resmi antrenman süreçleri sigorta kapsamı dâhilinde olacaktır. Sigorta bedeli kayıt ücretine ilaveten ödenir.

2.5 Reklamlar:

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde 43'e bakınız.

- 4001 cm³'den 4500 cm³'e kadar 1370 kg.

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

2.6 Sürücü Kıyafetleri:

- a) Yarışmacı kıyafetleri için **2016 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 5'** e bakınız.
- b) Sürücüler yarışma ve antrenmanlar süresince yarışma kıyafetlerini giymek mecburiyetindedir.
- c) Gruplardaki tüm sürücülerin HANS sistemi kullanması zorunludur.

2.7 Pist Yarışmaları İçin Organizasyon Kuralları

2.7.1 Yarışma Tanımları:

- a) Türkiye Pist Şampiyonası'nın her yarışma gününde, Süper Grup ve Maxi Grup'ta puanaj anlamında birbirlerinden bağımsız ikişer yarış yapılacaktır.
- b) Bu iki yarıştan her birinin uzunluğu **40-60 km.** arasında olacak (**İzmit Körfez ve İzmir Park pistlerinde 20, İstanbul Park pistinde ise 10 tur**) ve bu yarışların start zamanları arasında en az bir buçuk saat süre bulunacaktır.
- c) Her 2 grupta da, minimum 8'er otomobilin olması halinde, Süper Grup ve Maxi Grup yarışları ayrı ayrı yapılır.

Aksi takdirde, Süper Grup ile Maxi Grup birlikte yarışacak; fakat bu durumda, gruplar ayrı ayrı klasmana tabi tutulacaktır.

2.7.2 Tartı İşlemleri ve Minimum Ağırlık

a) Türkiye Pist Şampiyonası'nda yarışacak otomobillerin, motor hacimlerine göre uymaları gereken minimum ağırlıklar, aşağıdaki gibidir (stepnesiz ağırlık):

- 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.

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 verilmedikçe tartıya alınan araca hiç bir işlem ve müdahale yapılamaz.

d) Ağırlık ölçümleri elektronik tartı cihazları ile yapılacaktır.

e) Ayrıca sıralama turlarında grup en iyi üç zamanı 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 yarış tamamla-mış olan veya tartı işlemi yapılmakta olan bir araca eklenemez ya da araçtan alınmaz.

h) Şayet bir aracın ağırlığı ölçülmüş ve Madde 2.7.2 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.

2.8 Otomobillerdeki Emniyet Tedbirleri:

2.8.1 Akü

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

2.8.2 Yangın Söndürücüler

Ulusal yarışmalar için geçerli olmak üzere kullanılacak manuel yangın söndürücüler, **TOSFED 2016 Ek Düzenlemeler Madde 4'** te belirtilmiştir.

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

2.8.3 Benzin Depoları

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

2.8.4 Koltuklar

Koltuklar değiştirildiği takdirde koltuk bağlantıları **3mm**. çelik veya **5mm**. hafif alaşımlı metalden olmalıdır. Koltuklar en az dört noktadan, asgari **8mm**. 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 2016 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 5'**e bakınız.

2.8.5 Rollcage'ler

a) Otomobillerdeki rollcage' ler orijinal **FIA** onaylı veya **TOSFED Teknik 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 onay 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** sathiya, arka rollbar ayakları **60 cm²** olacaktır. Bu saclar en az **3 mm**. kalınlıkta olacak ve önde asgari **üç**, arkada asgari **ikişer** civata ile tutturulacaklardır. Civata kalitesi **8.8**, asgari çap **8 mm**. olacaktır. Somunlar kilitleti tip olmalıdırlar.

e) Ön tabloyu bozmamak maksadıyla kavis verilmiş rollbarlar kabul edilemezler.

(Tek büküm noktasına **30 derecelik açıyla izin verilmiştir.**)

2.8.6 Kaput Mandalları

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

2.8.7 İç Mekan

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.

2.8.8 Elektrik Ana Şalteri

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

2.8.9 Çekme Kancası

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

2.8.10 Çamur Paçalıkları

Pist yarışmalarında çamur paçalıkları kullanımı yasaktır.

2.8.11 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.

2.9 Organizatör Tarafından Alınacak Emniyet Tedbirleri ve Pist Kriterleri

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

2.9.1 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 yapılmayacağına karar verecektir.

2.9.2 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) Ayrıca pitlerde her yarış ekibi için en az **10 kg.**' lık yangın söndürücü yarışmacılar tarafından bulundurulmalıdır.

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

g) Gözetmen kuleleri en az **50 cm.** büyüklüğünde numaralandırılmalıdır. 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 sesli anons sistemi vasıtasıyla, yapılan yarışların anlatılması ve yarışmacılarla ilgili bilgiler verilmesi önemle tavsiye olunur.

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

2.10 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.

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 pozisyondan, gözetmen veya görevliler, ancak direktörün 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 karşılaşır, 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 boşta bırakmak zorundadır.

3. YARIŞMA KURALLARI VE YARIŞMANIN AKIŞI

3.1 Ekipler

- a) Tüm seanslar esnasında otomobilde tek sürücü bulunacaktır.
- b) Aynı otomobilde birden fazla sürücü yarışamaz.

c) Sürücüler aynı gün / hafta sonu içinde organize edilen şampiyona yarışları ile birlikte, yarışlardan birisi özel kupa olmak üzere iki farklı yarışmada start alabilirler. **Ayrıca Türkiye Pist Şampiyonası Maxi ve Süper grupta da yarışabilir ancak iki grubun birleştirilmesi halinde bir grubu seçmek zorundadır ve itiraz hakkı söz konusu değildir.**

3.2 Yarışma Numaraları

a) 2016 sezonundan itibaren EK-2’de gösterildiği şekilde yatay numaralar, ön arka ve yan cam numaraları kullanılacaktır.

b) Yarışma numaraları sezonun ilk yarışında **TOSFED** tarafından verilecek ve bu numaralar tüm sezon boyunca geçerli olacaktır.

Kapı ve tavan numaraları haricinde;

- Yan arka camlarda 20 cm. yüksekliğinde florasan sarı renk,
- Ön camın sağ ön üstünde 25 cm. yüksekliğinde florasan sarı renk,
- Arka camın sol üstünde 15 cm. yüksekliğinde florasan sarı renk numaralar tüm sezon taşınacaktır.

c) Yarışma numaraları teknik kontrol esnasında araç üzerinde bulunmalıdır.

3.2.1 Pilot İsimleri

Numaralar ile birlikte tüm sezon boyunca Helvetica Bold fontu ile yazılmış pilot isimlerinin otomobiller üzerinde taşınması zorunludur.

- Yan arka camlarda 8 cm. yüksekliğinde
- Ön camın sağ ön üstünde 15 cm. yüksekliğinde
- Arka camın alt ortasında 8 cm. yüksekliğinde

3.3 Zaman Tutulması

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

Elektronik zaman tutma cihazı arızası halinde yeterli miktarda gözetmen ile manuel zaman tutulması mümkündür.

3.4 Bayraklar - Tabelalar

3.4.1 Genel

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

a) Tüm yarışmacılar gösterilen bayraklar ve tabelalara uymak zorundadır. Pistlerde, bayrak gösterilen gözetmen noktaları sabittir.

b) Bayraklar, gösterildikleri kulenin hizasındaki hayali çizgiden itibaren geçerlidir.

3.4.2 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 3.9.7'**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 Kurulu'nun 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 lisans 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 ihraça kadar varan cezalar verilebilir.

Sürücü tamirattan sonra teknik kontrol 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 4.2.1'**de belirtilen pitten 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 4.2.2'**de belirtilen **Dur/Kalk** cezasının verildiğini gösterir.

3.4.3 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 3.9.7'**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: Hızını ciddi oranda düşür, geçiş yapma ve yön değiştirmeye hazır ol. Pisti kısmen veya tamamen bloke eden bir tehlike var ya da pistin üstünde veya kenarında görev yapan gözetmenler var.

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 dönmezse, en az dört tur boyunca sallanmalıdır.

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.

Yarıştta: 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. Yarış-

ma Direktörünün istemesi durumunda, antrenman veya ısınma seanslarının başlangıcında da kullanılabilir.

3.5 Brifing

a) Görevliler İle Brifing

Yarışma Direktörü 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 Brifing

Yarışma Direktörü'nün gerekli gördüğü hallerde veya yarışma ek kurallarda yazması durumunda bir veya birden fazla brifing toplantı yapılabilir. Tüm sürücülerin isim listesini imzalamaları ve katılmaları mecburidir. Komiserler Kurulu brifingde davet edilir.

Şampiyona süresince brifinglere katılmama halinde ilk seferde **150,00 (yüz elli) ₺**, ikinci seferde **500,00 (beş yüz) ₺** ve devamında da **1.000,00 (bin) ₺** olarak para cezası uygulanacaktır.

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

c) Medya Brifingi

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

3.6 Pit Alanı ve Tamirat:

3.6.1 Pit Yolu

a) Pit yolu iki şeride bölünecektir. Pit duvarına daha yakın olanı **“hızlı şerit”** olarak, garajlara yakın olanı ise, **“İç şerit”** olarak tanımlanır.

Otomobiller üzerinde sadece **“iç 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.

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

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) ₺** 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 4.1** ve **4.2'** 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.

h) Sürücüler kendi sorumluluklarını alarak pit yolundan piste çıkabilirler. Ancak pit yolunun sonunda, start düğünden gelen otomobillerle ilgili uyarıda bulunmak adına **mavi ışık/mavi bayrak** gösterilecektir.

3.6.2 Tamirat

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

b) Yarışma Kurallarında özellikle belirtildiği durumlar haricinde, pit alanı ve start öncesinde gride bekleyiş dışında, sürücüsünden başka kimse otomobile müdahale edemez.

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

d) Yarışma esnasında ve antrenmanlarda gerekli olabilecek tamir bakım ve ikmal, ancak pit garajları veya

önünde yapılabilir (**Sürücünün kendi imkânları ile pistte yapacağı müdahaleler hariç**)

e) Her servis sonrası mekanikler kullandıkları alet ve takımları, pit yolunun üzerinden kaldırmak zorundadır.

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

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

h) 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.

3.6.3 Lastikler

a) Süper ve Maxi Grup, yarışmacıları, her hafta sonu sıralama turları ve iki (2) yarışta toplam **8** adet lastik kullanabilirler. Patlamış veya hasar görmüş lastikler, işaretli lastik sayısından fazla gerektiriyorsa teknik kontrol görevlisi tarafından onaylanması şartıyla, bu sayı dışında tutulacaktır. (**8 adet + 1 ilave edilebilir**)

b) 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 İdari Kontrol esnasında, liste halinde verilmesi zorunludur.)

İşaretsiz lastik kullanımı halinde, Komiserler Kurulu ihraça kadar varan cezalar verebilir.

c) Yarışma Direktörünün, "ıslak yarış" ilan etmesi durumunda kullanılacak olan yağmur lastikleriyle ilgili herhangi bir adet sınırlaması yoktur.

3.7 İdari ve Teknik Kontrol

a) İdari kontrolde yarışmacılar belirtilen belgeleri ibraz etmek zorundadırlar. (eksiksiz doldurulmuş kayıt formunun ıslak imzalı kopyası, sporcu lisansları, ehliyetlerin aslı, kayıt parası ödendi belgesi, yarış otomobili reklam kabul veya ret şartı, yarış otomobilinin ruhsatı veya ATA karnesi veya gümrük izin belgesi, aracın sigortası)

b) İdari kontroller esnasında yarışmacılara yarışma numaraları ile birlikte ek kurallarda belirtilen ihtiyari reklamlar dağıtılır ve sürücüler piste tüm bu çıkartmalar takılmış olarak katılırlar.

c) Türkiye Pist Şampiyonasında ön cam bandı, varsa şampiyona isim sponsoruna aittir.

d) Teknik kontrol serbest antrenmanların başlamasından önce, yarışma ek kuralları program kısmında detayları verilen yerde ve gruplara ayrılan zaman dilimleri içinde yapılmalıdır.

e) Komiserler Kurulu'nca geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç gelen otomobiller müsabakadan ihraç edilirler.

f) Yarışmacı ve sürücünün aynı olmadığı hallerde; yarışmacı tüzel veya gerçek kişiliğe sahip olsa dahi yarışmalarda kendisini temsil edecek temsilcisine her sezonun başında yazılı yetki belgesi vermesi mecburidir. Aksi takdirde yapılan itiraz ve yorumlar dikkate alınmayacaktır.

g) Yarışma Direktörü, herhangi bir kazaya karışmış bir otomobili durdurup, otomobilin teknik kontrolden geçmesini isteyebilir.

3.8 Antrenman ve Sıralama Turları

3.8.1 Yarışma Öncesi ve Yarışma Hafta Sonu Boyunca Testler

a) Yarışma hafta sonu 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 (içinde 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.

3.8.2 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 Kurulu'nun kararıyla değiştirilebilir.

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

3.8.3 Sıralama Turları

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

b) Yarışma mahalline gelip de herhangi bir nedenle sıralama derecesi kaydettirememiş olan bir yarışmacı, daha önce en az bir serbest antrenman veya ısınma seansına katılmış olması şartı ile en arka sıradan start alacaktır.

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

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 esnasında, aracıyla beraber yarışma mahallinde olmadığı tespit edilen sürücüler, yarışmaya alınmazlar.

d) Sıralama turları, bu seansa katılmış sürücülerin elde ettiği en hızlı tur zamanı hesaba katılarak yapılacaktır. Eğer aynı tur zamanını yapan sürücüler olursa, bu zamanı 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.

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

3.8.4 Start İçin Grid Dizilişi

a) Süper Grup ve Maxi Grup, Madde 2.7.1 c)'ye Göre Aynı Aynı Yarışıyorsa;

İlk yarışın start dizilişi, sıralama turlarının sonucuna göre belirlenecek ve ısınma turlarından sonra yayınlanacaktır. İkinci yarışın start dizilişi ise ilk yarışın sonuçlarına göre, ilk altı sıranın tersine yer değiştirmesi şeklinde belirlenecektir.

b) Süper Grup ve Maxi Grup, Madde 2.7.1.1 c)' ye Göre Beraber Yarışıyorsa

İlk yarışın start dizilişi, sıralama turlarının sonucuna göre belirlenecek ve ısınma turlarından sonra yayınlanacaktır. İkinci yarışın start dizilişi ise ilk yarışın sonuçlarına göre, belirlenecektir.

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

d) 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.

e) 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.

f) Aracı, hangi nedenle olursa olsun, start alamayacak durumda olan ya da aracının start almaya hazır olamayacağı kanısında olan yarışmacı, ilk fırsatta, ve her durumda en geç starttan **30 dakika** önce, Yarışma Direktörü' nü haberdar etmelidir. Aksi takdirde, söz konusu yarışmacılar, Direktör tarafından Komiserler Kurulu' na sevk edilebilir.

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

3.8.5 Isınma Turları

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

3.8.6 Antrenman seanslarının durdurulması

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 Direktörü' nün kararı ile olabilir.

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

- Yarış ve/veya kurtarma araçları ve/veya görevlileri

pist üzerinde olabilir,

- Pist bir kaza nedeniyle tam anlamıyla bloke olmuş olabilir,
- Hava şartları, piste araçları yarış hızıyla sürmeye mümkün kılmayabilir,

Pit çıkışı kapalıdır.

d) Yalnızca serbest 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 Direktörü' nün 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.

3.9 Start

Otomobillerin start çıkış dizilişine gelmeleri esnasında pilot veya servis görevlileri araçlarını iterek pit çıkışına getirebilirler. Pit çıkış zamanı, formasyon turu startından 8 dakika önce başlayıp müteakip 5 dakika içerisinde kapanacaktır.

3.9.1 Formasyon Turuna Geri Sayım

a) Formasyon Turu Startına 15 Dakika Kala:

Güvenlik Aracı (**SC**) piste çıkar, bir tur atıp start gridinin önündeki yerini alır.

Pist ve pit çıkışı ışıkları kırmızı yanacaktır.

b) Formasyon Turu Startına 10 Dakika Kala:

Pit çıkışı ışıkları, pist yolunun açıldığını belirtmek için kırmızıdan yeşile döner ve korna ile yarışmacılar uyarılır. Direktör tarafından uygun görülürse, medya mensupları fotoğraf çekmek üzere 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.

Sürücüler, pit yolunun kapanma süresinden önce, pit yolundan geçmek ve bu esnada hız limitine uymak şartıyla birden fazla keşif turu atabilirler.

c) Formasyon Turu Startına 5 Dakika Kala:

Pit çıkışı ışıkları pit yolunun kapandığını belirtmek için yeşilden kırmızıya döner ve korna çalınır.

Bir çift kırmızı ışık söndürülür. Geri sayım tabelalar ile yapılıyorsa, **“5 dakika”** tabelası gösterilir.

Start yeri sürücülerin ve görevlilerin dışında tamamen boşaltılacaktır.

Güvenlik Aracı (**SC**) hareket eder ve bir turu tamamlayarak pit çıkışına ya da Direktörün önceden belirlediği yere dönerek beklemeye koyulur.

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.

Yarış, 'Güvenlik Aracı'nın ardından başlayacaksa, bu noktada otomobilin turuncu ışıkları yakılır ve Güvenlik Aracı, gridin önünde beklemede kalır. Start, **Madde 3.9.6/m'**de belirtildiği şekilde verilir.

d) Formasyon Turu Startına 3 Dakika Kala:

Bir çift kırmızı ışık daha söndürülür. Geri sayım tabelalar ile yapılıyorsa, **“3 dakika”** tabelası gösterilir. Start yeri sürücü ve görevliler dışında tamamen boşaltılır.

e) Formasyon Turu Startına 1 Dakika Kala:

Bir çift kırmızı ışık daha söndürülür. Geri sayım tabelalar ile yapılıyorsa, **“1 dakika”** tabelası gösterilir.

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

Sürücüler otomobillerinde ve motorlar çalışmış olacaktır.

f) Formasyon Turu Startına 15 Saniye Kala:

Bu esnada bir çift kırmızı ışık daha söndürülür. Artık sadece tek bir çift kırmızı ışık yanmaktadır. Geri sayım tabelaları ile yapılıyorsa, "15 Saniye" tabelası gösterilir.

3.9.2 Formasyon Turu Başlangıcı

a) Son çift kırmızı ışık söner ve yeşil ışıklar yakılır. Işık sistemi kullanılmıyorsa, formasyon turu yeşil bayrak ile başlatılır. Yarışmacılar **Körfez** ve **Pınarbaşı** pistlerinde **2 (iki)**, **İntercity İstanbul Park** pistinde **1 (bir)** boş tur atarlar.

b) 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 katılabilirse, yarışa en arkadan başlayacaktır.

- Aksi takdirde, otomobil hiçbir şekilde formasyon turuna başlayamıyorsa, start sorumlusu veya Yarışma Direktörü'nün 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.

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

3.9.3 Formasyon turunda problem yaşanması

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.

3.9.4 Yarışmanın Startının Verilmesi

a) Tüm otomobiller formasyon turlarını tamamlayıp griddaki yerlerini aldıktan sonra, en arkada bulunan görevli gözetmen yeşil bayrak sallayacaktır.

b) 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.

c) Yarışın startı esnasında, pit duvarı görevliler haricinde tamamen boşaltılacaktır.

d) 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 çalıştırılabilirse, yarışa devam edebilir.

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

3.9.5 Yarışmanın Startının Ertenilmesi

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

3.9.5.1. Startın Ertenilme Prosedürü

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

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

c) 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.

3.9.6 Güvenlik Aracı

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

b) Yarışın startına **15 dakika** kala güvenlik aracı piste çıkarak gridin önündeki yerini alacak ve **‘m’** 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 Direktörü ve/veya Yarışma Direktörü’ nün kararıyla piste çıkarılabilir. Araç, yarışmacılar ve görevliler fiziksel açıdan tehlike altında olduğu, ancak yarışın durdurulmasına gerek görülmediği hallerde kullanılabilir.

d) Güvenlik Aracı’nın 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 ışıkları”** yanıp sönen bir haldeyken çıkacak ve liderin nerede olduğu na 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,
- Güvenlik Aracı çizgisini geçtikten sonra pite girmekte olan otomobil, başka bir otomobili ya da Güvenlik Aracı’ nı geçebilir,
- Pitten çıkmakta olan bir otomobil, güvenlik aracı çizgisini geçmeden önce başka bir otomobil tarafından geçilebilir;
- Güvenlik Aracı pite dönerken, ilk güvenlik aracı çizgisini geçtikten sonra pist üstündeki otomobiller tarafından geçilebilir,
- Eğer bir otomobil, açıkça belli olan bir problem yüzünden yavaşlarsa.

g) Yarışma 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 Aracı’nın arkasındaki sıraya gelene kadar tura devam edeceklerdir.

h) Güvenlik Aracı, en azından lider arkasına gelene ve diğer otomobiller sıranın arkasına dizilene kadar kullanılacaktır.

Güvenlik Aracı’nın arkasına geldikten sonra, yarış lideri ‘j’ 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 Aracı’nın arkasında yer alan otomobillerin en arkasına gelene kadar uygun bir süratte ilerlemelidir.

i) Bazı özel durumlarda, Yarışma Direktörü Güvenlik Aracı’ nın 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 Aracı’ nı izleyecektir. Bu şartlar altında pit yoluna giren herhangi bir otomobil, kendi garajında durarak servis alabilir.

j) Güvenlik Aracı’nın yarışı nötralize etmesine neden olan durum ortadan kalktıktan sonra Yarışma Direktörü Güvenlik Aracı’ nı pit yoluna çağırır. Bu durumda aracın turuncu ışıkları söndürülür ve böylece sürücülere o turun sonunda Güvenlik Aracı’ nın pisti terk edeceğinin sinyali verilir.

Bu noktada, Güvenlik Aracı’ nın arkasında olan ilk otomobil tempoyu dikte edecek ve eğer gerekiyorsa üç otomobil boyu olan mesafeden daha da geriye düşülecektir. Güvenlik Aracı pit girişine yaklaştığında, gözetmen kulelerindeki sarı bayraklar ve **“SC”** tabelaları geri çekilerek, tüm kulelerde yeşil bayrak uygulamasına geçilecek, finiş çizgisinde ise yeşil ışık yanacaktır.

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

Bu bayraklar ve yeşil ışık bir turdan fazla gösterilmeyecektir.

k) Güvenlik Aracı'nın önderliğinde atılan her tur, yarışmaya dâhil olarak sayılacaktır.

l) 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.

m) Olağanüstü hallerde yarış, Güvenlik Aracı'nın arkasında başlayabilir. Bu durumda, üç dakika sinyalinde, otomobilin turuncu ışıkları yakılacaktır. Bu, sürücülere yarışın Güvenlik Aracı'nın arkasında başlayacağı'nın 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 Aracı'nın 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.

3.9.7 Yarışmanın Askıya Alınması

a) 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 kulelerinde de kırmızı bayrak gösterilecektir.

b) Kırmızı Bayrak Çizgisi: 20 cm. kalınlığında kaymaz boya ile çizilen, pisti bir kenarından diğerine kadar kesen ve pistin stat gridindeki son pozisyonun öncesine yer alması gereken çizgidir.

c) Yarışın askıya alınması halinde sürücüler, her an durabilecek kadar yavaş şekilde ve birbirlerini geçmeden ilerleyerek, kırmızı bayrak çizgisi öncesinde tek sıra halinde beklemeye geçerler.

d) 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.

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

f) Yarış askıya alındığında, zaman tutma sistemi durdurulmaz.

g) Yukarıda bahsedilen **f)** maddesinde belirtilen turun sonunda hala yarışmakta olan otomobiller, ancak, kendi güçleri ile dışarıdan yardım almaksızın kırmızı bayrak çizgisi veya start gridine, dönebilirlerse ikinci kırsımda yer alabilirler.

h) Otomobillerin sıralaması belli olduktan sonra, Güvenlik Aracı grubun önüne çekilecek ve yarış, Güvenlik Aracı'nın önderliğinde yeniden başlayacaktır.

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

j) Benzin ikmali yapılması veya otomobillerden benzin çekilmesi yasaktır.

k) Start gridi üzerinde sadece takım elemanları ve görevliler bulunabilir.

l) 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 verilmeyecektir.

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

3.9.8 Yeni Start

Yarışmanın durdurulması veya askıya alınmasından sonra Yarışma Direktörü, duraksamaya neden olan problemin giderilmesi halinde yeni start verebilir. Bu takdirde:

A) 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 3.9.1 c)** bendinden itibaren aynen uygulanacaktır.

B) 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** sinyalinden itibaren geri sayımı yapılacak ve yarış başlamadan önce, **Madde 3.9.7 d)** bendinde belirtilen otomobillerin, birbirlerini geçmeden birer tur atarak grubun arkasına geçmesi sağlanacaktır.
- c)** Geri sayım periyodunun sonunda yeşil ışıkların yanması ile birlikte yarış Güvenlik Aracı'nın ardında yeniden başlayacaktır (**Madde 3.9.6/m**)
- d)** Aksi Yarışma Direktörü tarafından gerekli görülmedikçe, Güvenlik Aracı atılan ilk turun sonunda pite dönecektir. Güvenlik Aracı ardında atılan bu ilk tur, yarışmaya dâhildir.

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

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

C) Tur Sayısının %75' i Veya Fazlası Tamamlandıktan Sonra Yarışma Durdurulmuşsa;

a) Yarış tamamlanmış sayılacak ve otomobiller kapalı parka alınacaktır.

3.10 Finiş Kapalı Parkı ve Son Teknik Kontrol

- a)** Kapalı park sahası finiş çizgisinden sonra olacaktır.
- b)** Finiş İşareti (**damalı bayrak**) önde giden otomobile belirtilen tur adedi tamamlandığında gösterilir.
- c)** Finiş işareti yanlışlıkla belirtilen tur adedinden daha sonraki turlarda gösterilirse, yarışın klasmanı ek kuralarda belirtilen tur adedi tamamlandığında ki duruma göre yapılır.
- d)** Finiş işareti yanlışlıkla belirtilen tur adedinden önce verilir ise, yarış o tur sonunda bitmiş sayılır.
- e)** Finiş işaretinden sonra otomobillere motorlarının soğuyabilmeleri için bir tur boş tur atma izni verilecek ve daha sonra otomobiller doğruca 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 edilmenden**) kapalı park kuralı ihlali olarak kabul edilmeyecektir.

- f)** 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.
- g)** Yarışmacılar otomobillerini kapalı park sahasına bıraktıktan sonra bu sahayı terk edeceklerdir.
- h)** Her grupta her yarışın ardından yapılan kapalı park

'2016 Ulusal Pist Kuralları'

uygulanması minimum **15 dakika** süre olacaktır.

i) 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.

4. CEZALAR

4.1 Olay

a) "**Olay**" Yarışma Direktörü tarafından komiserler kurulu'na rapor edilen veya komiserler kurulu tarafından fark edilip Yarışma Direktörü' ne 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 Spor Yasası** hükümlerinin ihlal edilmesi,
- Bir ya da birden fazla sürücünün hatalı start (fodepar) alması,
- Bir çarpışmaya neden olunması,
- Bir sürücüyü pist dışına çıkmaya 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) Yarışma Direktörü veya komiserler kurulunun bir sürücünün yukarıdaki ihlallerden 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 Kurulu'nun inisiyatifindedir.

d) Bir sürücü bir kaza durumuna neden olursa (**karışır, maruz kalır ya da sebebiyet verir**) ise Komiserler Kurulu' nun izni olmadan pisti terk edemez.

4.2 Ceza Tablosu

Ceza tablosu, talimatın sonundaki **Ek 1'** de verilmiştir. Bu tablo, Komiserler Kurulu' na ve Yarışma Direktörü' ne rehberlik yapacaktır. Bu tabloda belirtilmeyen konular hakkında veya ihlallerin tekrarlanması durumunda verilecek cezalar Komiserler Kurulu' nun 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:

4.2.1 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, **50 saniye** zaman cezası uygulayacaktır. (**söz konusu ceza süresi Körfez Pisti, İzmir Park ve İstanbul Park için aynıdır.**)

4.2.2 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, **60 saniye** zaman cezası uygulayacaklardır.

4.2.3 Diğer Prosedürler

a) Verilen **Pitten Geçme** veya **Dur & Kalk** cezaları, Güvenlik Aracı periyodu sırasında çekilemez.

b) Güvenlik Aracı' nın ardında atılan turlar, **Madde 4.2.1 ve 4.2.2'de** bahsedilen **3 (üç)** turluk pite giriş süresine eklenecektir.

5. PUANTAJ VE KLASMAN

a) Gruplarında, belirlenen tur adedini ilk önce tamamlayan otomobiller birinci ilan edilirler. Grupların klasmanları ayrı ayrı yapılacaktır.

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

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

c) Pist yarışlarında herhangi bir nedenle yarışma durdurulduğu ve devam ettirilemediği takdirde lider durumdaki otomobil toplam tur sayısının **%75'** ni bitirmiş ise yarışma tamamlanmış sayılır ve şampiyonaya tam puan verir.

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

d) **Türkiye Pist Şampiyonası** için **Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'** deki **3 numaralı** puantaj tablosu geçerlidir. **Türkiye Pist şampiyonası 2016 takvimine dâhil, 6 (altı) hafta** sonundaki toplam **12 yarış** üzerin-

den puan alınabilir. Sezon boyunca yapılacak olan toplam **12 yarışta** alınan en yüksek puanların toplamı esas alınacaktır.

6. İTİRAZLAR VE TEMYİZ

TOSFED Yarışma Genel Kuralları Bölüm IV ve TOSFED 2016 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9 uygulanır.

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

7. ÖDÜLLER

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

b) Grup ödülleri, her yarışma için ilk üç sürücüyeye verilecek birer kupa şeklinde olacaktır.

c) Ödül törenine mazereti nedeniyle katılmayan sürücülerin ödülleri bir başkasına verilmez, kupalar Federasyona iletilir. Sürücüler, daha sonra bu kupaları Federasyondan teslim alabilirler.

d) Yarışmaların ödül törenine mazeretsiz olarak katılmayan sürücüyeye, direktör raporunda belirtilmesi halinde Spor Kurulu'nun uygun göreceği ceza uygulanır.

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

f) Yarışmacı ve sürücülerin Ödül töreni podyum esnasında beyanat vermeleri yasaktır.

g) Ödül töreni için podyuma çağrılan sürücülerin tulumları veya takım kıyafetleri ile katılmaları ve varsa şampiyona sponsorunun şapkasını takma zorunluluğu vardır.

EK-1 CEZALAR TABLOSU

Madde	İhlal	İhlal Zamanı ve Yeri	Ceza
1	Brifinge katılmama	1. Sefer	150,00 ₺
		2. Sefer	500,00 ₺
		3. Sefer	1.000,00 ₺
2	Görevli talimatlarına uymama	Antrenman ve Sıralama	100,00 ₺
		Yarıшта	Pitten geçme cezası
3	Pitte geri vites kullanma	Antrenman ve Sıralama	100,00 ₺
		Yarıшта	Pitten geçme cezası
4	Pitte hız limitini aşma (60 km/s üstü)	Antrenman, Sıralama Yarıшта	60 km/s üstü her 1 km/s için 25,00 ₺ Pitten geçme cezası
5	Pist çıkışı beyaz çizgi ihlali	Antrenman, Sıralama Yarıшта	100,00 ₺ Pitten geçme cezası
6	Sarı bayrak ihlali	Antrenman	300,00 ₺
		Sıralama	Zaman silinmesi
		Yarıшта	Pitten geçme cezası
7	Mavi bayrak ihlali	Yarıшта	Pitten geçme cezası
8	Kırmızı Bayrak İhlali	Sıralama	Komiserler Kurulu Kararı
		Yarıшта	Yarıştan ihraç
9	Tartıda '2.7.2 a' maddesine göre hafif çıkılması	Antrenman sonrasında	500,00 ₺
		Sıralama turları sonrasında	Sıralamadan ihraç
		Yarış sonrasında	Yarıştan ihraç
10	Kaçınılabilecek bir temasa neden olmak	Antrenman	Siyah bayrak
		Sıralama	Zaman silinmesi
		Yarıшта	10 sn Dur-Kalk cezası
		Yarışı bitiremezse	Bir sonraki yarış +10 sıra
11	Öndeki aracı arkadan itmek	Antrenman, Sıralama Yarıшта	Siyah bayrak 10 sn Dur-Kalk cezası
		Antrenman turları	Antrenmandan men
12	Kasıtlı çarpma	Sıralama turları	Zaman silinmesi
		Yarıшта	Yarıştan ihraç
		Sıralama turları	Zaman silinmesi
13	Pistin sınırları dışına çıkarak avantaj kazanılması	Yarıшта	Pitten geçme cezası
		Sıralama turları	Zaman silinmesi
14	İşaretsiz lastikle piste çıkmak	Yarıшта	Yarıştan ihraç
		Sıralama turları	Zaman silinmesi
15	Startta hatalı çıkış (Fodepar)		Pitten geçme cezası
16	Formasyon turunda otomobil geçme		Pitten geçme cezası
17	Güvenlik Aracı periyodunda otomobil geçme		Pitten geçme cezası
18	Kapalı Park kurallarının ihlali	Sıralama turları	Zaman silinmesi
		Yarıшта	Yarıştan ihraç

EK-2

