

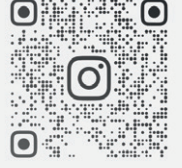


TÜRKİYE OTOMOBİL SPORLARI FEDERASYONU

# TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası Kuralları



2023



TOSFEDOFFICIAL

## İÇİNDEKİLER

## GENEL PRENSİPLER

## 1. GENEL ŞARTLAR

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

## 2. TANIMLAR

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

## GÖREVLİLER

## 3. GÖREVLİLER VE DELEGELER

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

## YARIŞMA KATEGORİLERİ / KATILABİLİR GO-KARTLAR, YARIŞMACILAR VE TAKIMLAR

## 4. TOSFED MAHALLİ KARTING DAYANIKLILIK KUPASINA KATILABİLİR GO-KARTLAR

- 4.1 KATILABİLİR GO-KARTLAR
- 4.2 KATEGORİ KURALLARI
- 4.3 KATILABİLİR TAKIM VE SÜRÜCÜLER

## PUANTAJ VE KLASMAN

## 5. PUANTAJ VE KLASMAN

- 5.1 YARIŞMA AYAKLARI İÇİN KLASMAN
- 5.2 TOSFED KARTING DAYANIKLILIK KUPASI, PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI
- 5.3 KUPA PUANLARININ DAĞITILMASI YARIŞMA PROGRAMI

## 6. YARIŞMA PROGRAMI

- 6.1 ORGANİZASYON İLE İLGİLİ KURALLAR
- 6.2 GENEL KURALLAR
- 6.3 RESMİ PROGRAM VE SPORİF PROGRAMA UYULMASI

## STANDART DOKÜMANLAR VE TOSFED VİZESİ

## 7. STANDART TOSFED DOKÜMANLARI

- 7.1 GENEL
- 7.2 TOSFED ONAYININ (VİZESİNİN) VERİLMESİ SİGORTA

## 8. SİGORTA POLİÇESİ

- 8.1 SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI
- 8.2 ÜÇÜNCÜ ŞAHİSLARA KARŞI SİGORTA
- 8.3 KAPSAM DIŞI DURUMLAR

## GO-KARTLARIN TANIMLANMASI

## 9. YARIŞMA NUMARALARI VE REKLAMLAR

- 9.1 GENEL
- 9.2 REKLAM SINIRLAMALARI

## SÜRÜŞ KURALLARI

## 10. DAVRANIŞ

## KAYITLAR VE İDARİ KONTROLLER

## 11. KAYIT PROSEDÜRÜ

- 11.1 GENEL
- 11.2 KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)
- 11.3 ASN İZİNLERİ
- 11.4 YARIŞMACI VE EKİP ÜYELERİNİN SORUMLULUKLARI

## 12. KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ

## 13. KAYIT ÜCRETLERİ

- 13.1 KAYIT FORMUNUN KABULÜ
- 13.2 KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ
- 13.3 KAYIT ÜCRETLERİNİN KISMİ İADESİ

## 14. İDARİ KONTROL

- 14.1 DOKÜMANTASYON
- 14.2 İDARİ KONTROL

## TEKNİK KONTROL

## 15. TEKNİK KONTROL

- 15.1 GENEL
- 15.2 GÜVENLİK TEDBİRLERİ
- 15.3 EKİPLERİN SORUMLULUĞU
- 15.4 HOMOLOGASYON FORMU

## KONTROLLER

## 16. KONTROLLER VE GENEL GEREKSİNİMLER

- 16.1 KONTROL TABELALARI
- 16.2 BAYRAKLAR VE TABELALAR
- 16.3 START IŞIKLARI
- 16.4 BRİFİNG
- 16.5 PİT ALANI VE TAMİRAT
- 16.6 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI
- 16.7 ORGANİZATÖR TARAFINDAN ALINACAK EMNİYET TEDBİRLERİ VE PİST KRİTERLERİ
- 16.8 SÜRÜŞ EMNİYETİ VE KURALLARI

## YARIŞMA KURALLARI VE AKIŞI

## 17. ANTRENMAN VE SIRALAMA TURLARI

- 17.1 ANTRENMANLAR
- 17.2 SIRALAMA TURLARI

#### 18. START VE YARIŞTA GEÇERLİ OLAN KURALLARI

- 18.1 FORMASYON TURLARI
- 18.2 START PROSEDÜRÜ
- 18.3 HANDİKAP(EK-AĞIRLIK) PROSEDÜRÜ
- 18.4 ARIZA DURUMU VE ÇEKİCİ ARAÇ PROSEDÜRÜ
- 18.5 GÜVENLİK ARACI KURALLARI
- 18.6 PİT ALANINDA UYULMASI GEREKEN KURALLAR
- 18.7 BENZİN ALMA PROSEDÜRÜ
- 18.8 SERVİS PROSEDÜRÜ
- 18.9 SÜRÜCÜ DEĞİŞİM PROSEDÜRÜ
- 18.10 SÜRÜCÜ AZAMI KULLANIM SÜRESİ
- 18.11 SEANSLARININ DURDURULMASI
- 18.12 TAMAMLANAMAYAN YARIŞLAR
- 18.13 YARIŞ TAMAMLAMA PROSEDÜRÜ
- 18.14 FİNİŞ KAPALI PARK VE TEKNİK KONTROL

#### KAPALI PARK

##### 19. KAPALI PARK KURALLARI

- 19.1 UYGULAMA
- 19.2 KAPALI PARKA GİREBİLEN PERSONEL
- 19.3 KART ÖRTÜLERİ
- 19.4 TEKNİK KONTROLLER

#### YAKIT

##### 20.YAKIT

#### LASTİKLER VE TEKERLEKLER

##### 21.HER TÜRLÜ ARAÇ VE TÜM YARIŞMACILAR İÇİN LASTİK KURALLAR

#### CEZALAR

##### 22.CEZALAR

- 22.1 OLAY
- 22.2 ÖZEL DURUMLAR
- 22.3 GÖREVLİLERİN TEMASLARI VE OLAYLARI DEĞERLENDİRMESİ
- 22.4 PARA CEZALARI
- 22.5 CEZA TABLOSU

#### DERECELENDİRME VE NETİCELER

##### 23. DERECELENDİRME

- 23.1 DERECE ALINMASI

##### 24. NETİCELER

- 24.1 NETİCELERİN HESAPLANMASI
- 24.2 NETİCELERİN YAYIMLANMASI

#### İTİRAZ VE TEMYİZ

##### 25. İTİRAZ VE TEMYİZ

- 25.1 İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI
- 25.2 İTİRAZ ÜCRETİ

- 25.3 DEPOZİTO
- 25.4 MASRAFLAR
- 25.5 TEMYİZ

#### ÖDÜL TÖRENİ VE PODYUM

##### 26. ÖDÜL TÖRENİ

- 26.1 PODYUM SEREMONİSİ
- 26.2 ÖDÜL TÖRENİ VE ÖDÜLLER

#### EK-1 ROTAX MAX TEKNİK BİLGİLER

**GENEL PRENSİPLER****1. GENEL ŞARTLAR**

İşbu Karting Dayanıklılık Kurallarında ilan edildiği şekliyle, TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası'na dahil yarışmalardan aldığı puanlarla kategorilerinde sezon sonunda en yüksek puana sahip takımlar,

- TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası Birincisi
- TOSFED Karting Dayanıklılık Teşvik Kategorisi Birincisi

**1.1. UYGULAMA**

1.1.1. TOSFED, Türkiye'de Karting Dayanıklılık Yarışmalarının yapılmasına (TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde 2 gereği) Karting Dayanıklılık Kuralları ve bu kurallara ek olarak çıkarılacak bültenler ile izin verir. İşbu kurallarla ilgili herhangi bir ihlal, FIA Uluslararası Spor Kodunun 12.2 ve 12.3 maddelerindeki cezaları verebilecek olan komiserlere rapor edilir.

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

1.1.3. Bu kurallarda takdirin tamamen Yarışma Komiserler Kuruluna bıraktığı olaylar ile sportmenlik dışı hareketler ve yarış güvenliğini tehlikeye sokan eylemleri Yarışma Komiserler Kurulu karara bağlayacaktır. Yarışma Komiserler Kurulu ceza verilmesini gerekli gördüğü hallerde, bu durumlar için FIA Uluslararası Spor Kodu Madde 11.9 uyarınca, bu kurallarda ayrıca belirtilmesine ihtiyaç duyulmadan aşağıdaki cezaları da uygulayabilir:

- Kınama
- Para Cezası
- Kamu yararına çalışma yükümlülüğü ile cezalandırma
- Sıralama turu zamanlarının silinmesi
- Grid pozisyonunun düşürülmesi
- Sürücüye pit yolundan start alma yükümlülüğü getirilmesi
- Zaman cezası
- Yarış klasmanındaki yerinin düşürülmesi
- İhraç (DSQ)

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

1.1.5. Yarışma direktörü, karting yarışı öncesinde ve işleyiş esnasında bu kuralların ve yarışma ek kurallarının uygulanmasından sorumludur. Direktör, yarış esnasında meydana gelen ve bu kuralların veya yarışma ek kurallarının uygulanmasını gerekli kılan durumları komiserlere bildirmelidir.

1.1.6. Bu kurallarda açıkça izin verilmemiş olan her şey yasaktır.

1.1.7. TOSFED Karting Dayanıklılık Kuralları organizatör kulüpler tarafından aynen uygulanacaktır.

1.1.8. Yarışmanın akışı ile ilgili (örneğin parkur ve program gibi) değişiklikler, komiserler kurulunun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenler ile ilan edilir.

1.1.9. Bültenler Madde 2.2'de de belirtildiği üzere tarih, saat ve sayı içerecektir. Bültenlerin tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur.

**1.2. SORUMLULUK**

1.2.1. Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ile yarışa resmi izinleri veren makamlar, yarışma düzenleyen organizatör kulüpler; TOSFED Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları, bağlı ulusal branş yarışma kuralları ve TOSFED kurallar kitabında yer alan diğer kurallar çerçevesinde organize edilen ve güvenlik tedbirinin alınmış olması koşulu ile yarışmalardan önce, yarışmalar sırasında ve yarışmalardan sonra meydana gelebilecek herhangi bir kaza halinde, gerek yarışmacılar, görevliler gerekse seyirciler yönünden, ölüm, yaralanma, zarar veya sakatlıklardan dolayı maddi ve manevi açıdan hiç bir şekilde sorumlu tutulamazlar.

1.2.2. Otomobil Sporları yarışmalarına katılan gerçek veya tüzel kişiler, yarışmalara kayıt yaptırmakla, bu ve diğer maddelerin hükümlerini, TOSFED Disiplin Talimatı ve doping kurallarını kabul etmiş sayılırlar.

**1.3. YORUM**

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

**1.4. UYGULAMA TARİHİ**

İşbu Kurallar TOSFED Yönetim Kurulu tarafından onaylanmış olup, 01 Ocak-31 Aralık 2023 tarihleri arasında geçerlidir.

**1.5. ORGANİZASYON**

1.5.1. TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip organizatörler, asgari müddetlere uymak ve düzenleyecekleri yarışmaların yarışma ek kurallarını TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun ve onaylı olarak yayınlamak zorundadırlar.

1.5.2. (Bakınız Yarışma Genel Kuralları Bölüm VI Asgari Müddetler)

1.5.3. Organizatör, TOSFED onayı (vizesi) için başvurusu esnasında; pisti, yarışma programını ve pist güvenlik krokisini de onaylattıracaktır.

1.5.4. Organizatör tarafından yayınlanacak yarışma ek kuralları, sadece yarışma ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır. Yarışmacılar yarışma kuralları için sırasıyla Yarışma Ek Kurallarına, TOSFED Karting Dayanıklılık Kurallarına, Yarışma Genel Kurallarına, Yarışma Ek Düzenlemelerine, Ulusal Karting Kurallarına, ÇIK – FIA Genel Kurallarına ve FIA Uluslararası Spor Yasası ilgili maddelerine başvuracaklardır.

**2. TANIMLAR****2.1. YARIŞIN BAŞLANGICI**

Karting yarışının başlangıcı idari kontrollerin yapılması veya antrenman seansları ile (hangisi daha önce ise onunla) başlar. Kompetisyon yani mücadelenin başlangıcı ise sıralama turlarının işlenmesiyle başlar.

**2.2. BÜLTEN**

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

### 2.3. HABERLEŞME (TEBLİĞ)

Yarışma direktörü ya da komiserler tarafından bilgilendirme amacıyla yayımlanan ve resmi ilan yerlerine asılacak yazılı belge.

### 2.4. KARAR

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

### 2.5. YARIŞMANIN SONU

Yarışma, işbu kurallar Madde 24.2.4'de bahse konu edilen resmi klasmanın ilan edilmesiyle son bulur.

### 2.6. KAPALI PARK

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

### 2.7. YASAKLANMIŞ SERVİS

İzin verilen noktalar dışında (servis ve pit alanında belirlenen bölge hariç) yarışmacının kartına herhangi bir malzeme, yedek parça, el aleti veya ekipmanı alması ya da bir personelin yardımı yasaklanmış servis olarak belirlenmiştir.

### 2.8. TEKNİK ALAN

Teknik kontrol görevlilerinin teknik kontrollerini yapabileceği, ayrılmış alan.

## GÖREVLİLER

### 3. GÖREVLİLER VE DELEGELER

#### 3.1. KOMİSERLER

3.1.1. Bir TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası yarışma komiserler kurulu her zaman üç üyeden oluşacaktır. Bu üyelerden ikisi (komiserler kurulu başkanı dâhil), TOSFED tarafından atanır. Diğer üye ise organizatör kulüp tarafından TOSFED'in onayı ile görevlendirilir.

3.1.2. Yarışma direktörü ve komiserler arasında sürekli ve uygun bir haberleşme olmalıdır. Yarışma boyunca komiserlerden en az bir tanesi, yarışma merkezi yakınında bulunmalıdır.

#### 3.2. TOSFED DELEGELERİ

TOSFED, (her biri kendi görevi dâhilindeki raporları hazırlayacak olan) aşağıdaki delegeleri atar:

##### 3.2.1. TOSFED Teknik Delegesi

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

##### 3.2.2. TOSFED Gözlemcisi

TOSFED Gözlemcisi, her açıdan TOSFED Karting Dayanıklılık Kupasının her ayağını denetleyecek ve TOSFED gözlemci raporunu hazırlayacaktır.

#### 3.3. YARIŞMACILARLA İLETİŞİM SORUMLUSU

3.3.1. Yarışmacılarla iletişim sorumlusunun temel görevi yarışmacılara/ekiplere kurallar ve yarışmanın işleyişiyle ilgili olarak bilgi vermek ve açıklama getirmektir. TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası yarışında en az bir tane Yarışmacılarla İletişim Sorumlusunun görev yapması mecburidir.

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

3.3.3. Yarışmacılarla iletişim sorumlusunun fotoğrafı ve irtibat bilgileri Yarışma Ek Kurallarında veya yarışmadan hemen önce yayınlanacak bülten veya haberleşmede bulunmalıdır.

## YARIŞMA KATEGORİLERİ / KATILABİLİR GO-KARTLAR VE YARIŞMACILAR VE TAKIMLAR

### 4. TOSFED MAHALLİ KARTING DAYANIKLILIK KUPASINA KATILABİLİR GO-KARTLAR

#### 4.1. KATILABİLİR GO-KARTLAR

4.1.1. TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası; Genel ve **Teşvik 2 (iki)** kategoriden oluşur.

#### 4.1.2. Tüm Kategoriler için Geçerli Genel Kurallar

##### 4.1.2.1. Ağırlıklar

Kategoriler için belirtilen ağırlıklar asgaridir, toleransı yoktur. Kilo tamamlamak için kullanılacak ağırlıklar katı bloklar olacak, her biri şase ve/veya koltuğa çapı en az 6 mm. olan 2 adet civata ile ve alet kullanmadan sökülemeyecek şekilde monte edilecektir. Bu ağırlıklar 2 şekilde bağlanabilir:

a) Koltukların arkasına veya şasi üstüne bağlanacak sabit ağırlıklar

b) Amaca uygun olarak yapılmış ve farklı kilolarda ağırlıkları taşıyabilecek ağırlık kutusu

##### 4.1.2.2. Yakıt

Kullanılacak yakıt, benzin istasyonlarında ticari olarak satılan pompa benzindir. Yakıt içerisinde herhangi bir katkı ürünü, oktan yükseltici v.b. kimyasallar, farklı bir türde yakıt tipi karıştırmak ve kullanmak yasaktır. Tespiti halinde kullanan yarışmacı sadece ilgili yarıştan ihraç edilir.

#### 4.1.3. Telsiz Haberleşme

4.1.3.1. Takımlar resmi antrenman, sıralama turları ve yarış esnasında sürücü ve takım üyeleri ile iletişimlerini sağlayacakları tek yönlü veya çift yönlü telsiz (intercom) kullanabilirler.

4.1.3.2. Telsiz ekipmanının düşmeyecek şekilde sürücünün kıyafetlerinin içerisinde, dışarıdan görünmeyecek ve herhangi bir sebeple yarış esnasında düşmeyecek şekilde yerleştirilmesi ve tespit edilmesi zorunludur.

4.1.3.3. Telsiz kullanacak takımlar kullanacakları frekans bilgisini kayıt formunda veya idari kontrolde dilekçe ile bildirmek zorundadırlar. Kullanılacak cihaz bluetooth veya gsm teknolojisi ile çalışıyorsa, takım sadece kullanacağına dair bilgi vermelidir.

4.1.3.4. Hiçbir takım diğer bir takımın frekansından dinleme veya konuşma yapamaz.

4.1.3.5. Takımların frekansları organizasyonun kullandıkları frekanslar ile aynı olamaz.

4.1.3.6. Takımlar yarış esnasında sürücüleriyle yarışma direktörü tarafından belirlenen güvenli bölgede görsel haberleşme yapabilirler. Bu bölgenin yeri yarışma öncesi yarışma direktörü tarafından belirlenir ve brifingde duyurulur.

4.1.4. Yarışma öncesi ve yarışma esnasında herhangi bir tip lastik ısıtıcı kullanılamaz

4.1.5. Devir sayaçları ısı göstergeleri ve kronometreler, mini kameralar, güvenliği tehdit etmedikleri ve aracın herhangi bir ünitesine tesir etmedikleri müddetçe kullanılabilirler.

#### 4.1.6. Şasi

4.1.6.1. Genel prensip olarak; diğer kategorilerde geçmiş yıllarda CIK-FIA'nın homologe edilmiş şasiler listesinde yer alan şasiler ile bilinen şasi üreticilerince ulusal şampiyonalar ve özel kupa organizasyonları için üretilmiş ve bu sınıflar için onaylı teknik dokümanı bulunan şasiler TOSFED Karting Dayanıklılık Kupasında kullanılabilirler.

4.1.6.2. Tüm kategorilerde kullanılan şasilerin, tampon setleri ve tampon bağlantı demirlerine sahip olmaları gereklidir.

4.1.6.3. Şasi homologasyon veya teknik tanımlama formunda belirtilen, resim, çizim ve ölçülerle uyumlu olmalıdır.

4.1.6.4. Şasi tasarımı üzerinde değişiklik ve modifikasyon yapılamaz.

4.1.6.5. Şasiye dışarıdan dengeleme veya mukavemet maksatlı herhangi bir ilave yapılamaz.

4.1.6.6. Koltuk şaseye dört noktadan bağlanmalıdır. Eski tip kelepçeli koltuk bağlantıları yeni tip şasilerde kullanılamaz.

4.1.6.7. Şasi et kalınlığı homologasyon ve teknik tanımlama formunda belirtilen şasi boruları, manyetik malzemeden yapılmalıdır.

### 4.2. KATEGORİ KURALLARI

#### 4.2.1. Genel Şartlar

4.2.1.1. Genel Kategori: Yarışa kayıt yaptıran tüm takımlar Genel kategoriye dahildir.

4.2.1.2. Teşvik Kategorisi: Türkiye Karting Şampiyonasında yarışmamış pilotu bulunan takımlar bu kategoride yarışabilir.

#### 4.2.2. Motor Kuralları

4.2.2.1. Rotax 125 Junior-Max motorları kullanılacaktır. Bu motorun 2014 yılından 2023'ye kadar olan tüm versiyonları kendi teknik şartnamelerinde belirlenen kriter ve kurallar dahilinde şampiyonada kullanılabilirler. Evo1 ve Evo2 versiyon modelleri öncesi kullanılan eski (analog) sistem motorlar ister oldukları gibi ister Evo1 veya Evo2'ye upgrade edilmiş halleri ile yarışabilirler. Motor üzerindeki silindir, krank, krank kutusu, üst kapak vb. parçalarda yeni veya eski ayrımı yapılmaksızın kullanım serbestisi tanınmıştır. Ancak her bir parçanın orijinal ve üreticisi tarafından üretilmiş olması, teknik regülasyonda verilen ölçümler dahilinde olması ve üzerinde herhangi bir frezeleme, yontma, kaldırma, ekleme, parlatma vb. işleminin yapılmamış olması gerekmektedir. Birbiri ile çalışma uyumu göstermeyen parçalar üzerinde uyumlandırmak adına işlem yapılması yasaktır.

4.2.2.2. Bahsi geçen ihlallerin tespiti art niyeti ve sportmenlik dışı davranış olarak kabul edilir ve ilgili yarıştan ihraç ile sonuçlanır. Ek olarak, böyle bir ihlal yarışma komiserler kurulunca TOSFED Sportif Direktörlüğü'ne de raporlanır. Yarışma komiserler kurulunun verdiği cezaya ek olarak, gerekli görülmesi halinde TOSFED tarafından

para cezasından başlayan, sezondan ihraç ve sportif belge iptaline kadar varan cezalar uygulanabilir.

4.2.2.3. Motorun teknik şartnamesinde belirtilen kısıtlama ve kurallardan serbest bırakılan maddeler bu kitapta belirtilmiştir. Bunlar dışında olan müdahaleler ihraç sebebi olarak değerlendirilir.

4.2.2.4. Rotax 125 Junior Max motoru hangi versiyon olursa olsun, kutudan çıktığı gibi, prensibi ile kullanılan bir motordur. Orijinal yapı üzerinde hiçbir metal işleme yapılamaz. Orijinal üretici parçaları dışında bir parça ve aksam kullanılamaz. Kullanılan parçaların orijinallik kriterleri ve tanımlama şekilleri, motorun teknik şartnamesinde açıkça belirtilmiştir. Şeklen benzerlik gösterse de üreticinin belirttiği numara, kod vb. işaretleri taşımayan parçalar "uygun olmayan parça" olarak değerlendirilir. Teknik şartnameye uygunsuzluk ilgili yarışlardan ihraç ile neticelenir. Karbüratör tamamen orijinal haliyle kalacak olup, iç düzenekte ayar serbestisi olan hususlar, motorun teknik şartnamesinde yazdığı şekilde olmalıdır.

4.2.2.5. Rotax 125 Junior Max motoru için, motor üreticisi tarafından belirlenen üst boşluk (squish) ölçüsü minimum 1.20 mm'dir. Ölçüm 2 mm'lik lehim teli ile yapılır.

4.2.2.6. Benzin filtresi, buji, akü gibi aksamların istenilen marka ve tipte kullanılması serbesttir. Teknik şartnamede belirtilen hususlar göz önüne alınmaz.

4.2.2.7. Ön dişli (motor dişlisi) 13 dişli olacaktır. Arka dişli (aks dişlisi) 80-81-82 dişli olabilir. Zincir model ve boyu serbesttir

4.2.2.8. Burada bahsi geçmeyen her türlü teknik konu için motor teknik şartnamesi esas alınır.

#### 4.2.3. Diğer Teknik Tanımlamalar:

##### 4.2.3.1 Lastikler:

4.2.3.1.1 Arka lastik genişlik ölçüsü 7,1 inç olacaktır. Arka jant 215 mm ölçüsündedir.

##### 4.2.3.1.2 Slick (kuru zemin) lastikler

Üretici: Mitas Hard SRX (Sert Hamur)

##### 4.2.3.1.3 Islak zemin lastikleri

Üretici: Mojo Rain (Yağmur)

4.2.3.1.4 Her türlü yarışma lastik temini yarışmacıların sorumluluğu altındadır.

4.2.3.1.5 Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde "TOSFED Sportif Direktörlüğü" kararı ile lastik markası değişebilir.

4.2.4. Minimum Ağırlık: Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dâhil asgari 170,0 kg'dır.

##### 4.2.4.1 Arka aks çap ölçüsü 50 mm veya 40 mm'dir.

##### 4.2.4.2 İzin verilen maksimum arka iz açıklığı 140 cm dir.

4.2.4.3. Teknik kısıtlamaya tabi olmayan hususlar: Akü, Benzin Filtresi, Zincir, Buji

4.2.4.4. Motor üreticisinin belirlediği buji ve benzin filtresinin kullanılması tavsiye edilir

### 4.3. KATILILIR TAKIM VE SÜRÜCÜLER

4.3.1. 2023 sezonu için geçerli Takım Lisansı ve TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi sahip gerçek ve tüzel kişiler yarışmalara katılabilirler.

**4.3.2.** 18 yaşından küçük sürücülerin TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi, velileri adına çıkarılır. Bu sportif belgelerin çıkarılabilmesi için sürücü velisinin bizzat başvurusu veya noter tasdikli onayı gerekmektedir.

**4.3.3.** Her takım en az 3 (üç) sürücü ile katılabilir. Üst limit yoktur. **Takımların yarış kadrosunda mevcut sezon ve daha önceki 5 sezonda (2018 – 2022) Türkiye Karting Şampiyonasında 7 ve daha fazla yarışa katılmış en fazla iki pilot yarışabilir.**

**4.3.4.** Her takımda bir Takım Direktörü olacaktır. Takım Direktörü sürücülerden biri olabileceği gibi dışarıdan bir kişi de olabilir.

**4.3.5.** Takım Direktörü, organizasyon komitesine karşı tüm ekipten sorumlu olacak ve yarışmayla ilgili her türlü sorunda görevlilerle muhatap olacak kişi olarak kabul edilecektir. Yarışma Görevlileri, Takım Direktörü dışında hiçbir yarışmacıyla muhatap olmayacaktır.

**4.3.6.** Yarışmaya **2010** ve daha önceki yıllarda doğmuş kişiler sürücü olarak katılabilirler.

**4.3.7.** Kupanın herhangi bir ayağında bir takımda yarışmış olan sürücüler, aynı sezon içinde kalan yarışma ayaklarında başka bir takımda yarışamazlar. Takımlar yarışmaların herhangi bir ayağında daha önce herhangi bir takım adına yarışmamış sürücülerini kadrolarına ekleyerek yarıştırmazlar. Bu durumdaki sürücülerin lisansı ibraz etmeleri gerekir.

## PUANTAJ VE KLASMAN

### 5. PUANTAJ VE KLASMAN

Yarışmaya çıkan her takım, Madde 5.1 Yarışma ayakları için Klasman bölümünde belirtilen kural ve uygulamalar doğrultusunda ilgili puantaj tablosu üzerinden puan alır.

#### 5.1. YARIŞMA AYAKLARI İÇİN KLASMAN

**5.1.1.** Belirlenen yarış saatinin sonunda, start ve finiş zamanları arasında en fazla toplam tur sayısına sahip takım birinci ilan edilecek ve sıralama en fazladan en aza doğru toplam tur sayısına göre yapılacaktır.

**5.1.2.** Toplam tur sayıları, takımların yarış sırasında, start ve finiş arasındaki sürede attığı toplam tur adetleri esas alınarak ve eğer varsa, toplam ceza turlarının bu toplam turlardan düşülmesiyle belirlenecektir.

### 5.2. TOSFED KARTING DAYANIKLILIK KUPASI, PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI

**5.2.1.** TOSFED 2023 Yarışma takviminde yer alan ve TOSFED Mahalli Dayanıklılık Karting Kupasına puan veren yarışlar, "TOSFED Gözlemcisi" tarafından yapılacak denetleme sonunda bir sonraki sezon öngörülecek katsayılar üzerinden puan verecektir.

1. Ayak Yarışı Körfez Yarış Pisti	6 saat	Katsayı 1,0
2. Ayak Yarışı Uşak Karting Pisti	6 saat	Katsayı 1,0
3. Ayak Yarışı Tuzla Karting Park	9 saat	Katsayı 1,5
4. Ayak Yarışı Körfez Yarış Pisti	6 saat	Katsayı 1,0

### 5.3. KUPA PUANLARININ DAĞITILMASI

**5.3.1.** Her ayak için TOSFED 2023 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'deki 1 numaralı puan tablosuna göre puan verilecektir.

**5.3.2.** Ayrıca yarış süresi içinde en hızlı tur zamanını yapan takım +1 puan kazanır. En hızlı tur zamanını yapan takımın diskalifiye olması durumunda +1 puan en hızlı 2. tur zamanını yapan takıma verilir. Yarış süresi içinde sürelerin arıza nedeniyle 30 dakikadan uzun süre elektronik olarak tutulmaması durumunda en hızlı tur zamanı puanı verilmez.

**5.3.3.** Kupa klasmanında yer alabilmek için 3 ayaktan hepsine katılmak zorunludur.

## YARIŞMA PROGRAMI

### 6. YARIŞMA PROGRAMI

#### 6.1. ORGANİZASYON İLE İLGİLİ KURALLAR

**6.1.1.** Karting Dayanıklılık yarışmalarının yapılacağı pistler, en az 45 (kırk beş) gün önce, organizatör tarafından TOSFED'e bildirilecektir.

**6.1.2.** TOSFED yarış pistinin güvenliği, haberleşme bağlantıları ve yol kalitesini kontrol edecek ve ilgili yarışma pistinde yarışmanın yapılıp yapılamayacağına karar verecektir.

**6.1.3.** İşbu kurallar Madde 6.1.2'de belirtildiği üzere Go-kart pisti TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından onaylanacaktır.

**6.1.4.** TOSFED'in pist onayına rağmen yarışma tarihinde güvenli bulunmayan yarışmalar, komiserler kurulu kararı ile iptal edilir.

#### 6.2. GENEL KURALLAR

**6.2.1.** TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası yarışmaları en az 4 saat (240 dakika), en fazla 12 saat (720 dakika) olarak yapılır.

**6.2.2.** Yarışma süresince her bir sürücü piste her çıkışında azami 80 dakika yarışabilir. Azami 80 dakika sonunda takımın sürücü değişikliği yapması gerekmektedir.

**6.2.3.** Her bir sürücü bir yarışta toplam yarış süresinin %40'ı kadar süre araç kullanabilir.

**6.2.4.** Her bir yarış ve kategori için ayrı ayrı puanlama yapılır.

### 6.3. RESMİ PROGRAM VE SPORİF PROGRAMA UYULMASI

**6.3.1.** Resmî antrenmanlar, sıralama turları veya yarışma esnasında kendi kartı dışında herhangi başka bir kart sürdüğü tespit edilen takım ve yerine sürdüğü takım yarışmadan ihraç edilir.

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

**6.3.3.** Yarışmadan hemen önce veya yarışma akışı esnasında programla ilgili yapılan itirazlar, yarışma direktörü tarafından değerlendirilir, komiserler kurulu tarafından onaylanarak ilan edilir.

**STANDART DOKÜMANLAR VE TOSFED VİZESİ****7. STANDART TOSFED DOKÜMANLARI****7.1. GENEL**

- 7.1.1. Ek kurallar (elektronik ortam ve basılı opsiyonel)
- 7.1.2. Bültenler (elektronik ortam ve basılı)
- 7.1.3. Yarışma Programı (elektronik ortam ve basılı)
- 7.1.4. Kayıt formu (elektronik ortam ve basılı)
- 7.1.5. Kayıt listesi (elektronik ortam ve basılı)
- 7.1.6. Start listeleri, neticeler (elektronik ortam ve basılı)
- 7.1.7. Pist Güvenlik krokisi (elektronik ortam ve basılı)

7.1.8. Elektronik ortamda yayınlanan dokümanlar, bir kez yayımlandıktan sonra, ancak tüm yarışmacı ve görevlilerin bilgilendirilmesi ve değişikliklerin açıkça belirtilmesi şartıyla değiştirilebilir.

7.1.9. Yayınlanmadan önce TOSFED'in onayı gereken dokümanlar, TOSFED onayı olmadan kesinlikle değiştirilemez.

**7.2. TOSFED ONAYININ (VİZESİNİN) VERİLMESİ**

7.2.1. TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip kulüpler, 2023 Yarışma Genel Kuralları Bölüm VI Asgari Müddetlere uyarak, düzenleyecekleri yarışmaların yarışma ek kurallarını TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun olarak TOSFED'e yollar.

7.2.2. Organizatör, TOSFED vizesi için başvurusu esnasında; pistin, yarışma programını, pist güvenlik krokisi ile birlikte onaylatacaktır.

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

**SİGORTA****8. SİGORTA POLİÇESİ****8.1. SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI**

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

8.1.2. Resmi antrenman süreçleri sigorta kapsamı dâhilinde olacaklardır. Sigorta bedeli kayıt ücretine ilaveten ödenir.

**8.2. ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA KARŞI SİGORTA**

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

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

8.2.3. Organizatör tarafından yaptırılacak sigorta poliçeleri resmi antrenman sürüşü ile başlayacak, yarışmanın bitiminde veya yarışmacının yarışı kesin olarak terk etmesi ya da yarıştan ihraç edilmesi ile sona erecektir

**8.3. KAPSAM DIŞI DURUMLAR**

Her ne kadar organizatör tarafından verilen kartları taşıyıcılar dahi, servis ekipleri yarışmaya katılan olarak görülmez ve bu nedenle yarışma sigortası kapsamı dışındadırlar. Yarışmaya katılan sürücüler, birbirlerine karşı üçüncü şahıs değildirler.

**GO-KARTLARIN TANIMLANMASI****9. YARIŞMA NUMARALARI VE REKLAMLAR****9.1. GENEL****9.1.1. Yarışma Numaraları**

9.1.2. Kart numaraları, TOSFED tarafından her kategorideki yarışmacıların bir evvelki sezondaki puan durumuna göre, yeni iştirak edecek yarışmacılara ise boştaki numaralardan sırayla takımların talepleri dikkate alınarak verilir. Numaralar 2 haneli olacaktır. (10-99 arası)

9.1.3. Yarışmacılara verilen bu numaralar bütün sezon boyunca geçerli olacaktır. Numaralar kartların ön ve arkaları ile yan grenajların tekerleğe yakın olan kısmına aşağıdaki hükümlere göre takılacaktır.

**9.1.4. Go-Kart Numaralarının Zemin Renkleri**

Plakalar, tüm kategoriler için sarı zemin üzerine siyah numaralarla olacaktır.

**9.1.5. Go-Kart Numaralarının Ölçüleri ve Yerleşimleri**

9.1.5.1. Numara levhaları (zemin) yuvarlak köşeli ve kenar uzunluğu 22 cm olmalıdır. Numaraların yüksekliği asgari 13-15 cm, eni 2 cm olacak ve teknik kontrolden önce öne, arkaya ve yana konacaktır.

9.1.5.2. Numara levhalarının üzerinde varsa sadece organizatörün sağlayacağı reklamlar yer alabilir. Bu reklamların yüksekliği 5 cm.'yi geçemez ve levhanın alt bölümünde yer alırlar.

9.1.5.3. Üçüncü bir numara levhası da tur sayıcısının görebileceği şekilde yana yerleştirilir.

9.1.5.4. Her takımın aracı numarasını taşımak zorundadır.

9.1.5.5. Yarışma numaraları teknik kontrol esnasında araç üzerinde bulunmalıdır.

9.1.5.6. Yarışma plakaları ve organizasyon reklam stickerleri üzerinde modifikasyon yapılamaz.

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

**9.2. REKLAM SINIRLAMALARI**

9.2.1. Yarışmacılar otomobillerinin üzerinde her türlü reklamı Ulusal kanunlara ve TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde 46'e uygun olarak,

a) Hakaret oluşturmayacak şekilde,

b) Politik veya dini nitelik olmayan,

c) Yarışma numaraları ile ilgili maddelere uygun şekilde kullanırlar.



## SÜRÜŞ KURALLARI

### 10. DAVRANIŞ

- Yarışmacılar, her zaman sportmence davranmalıdır.
- Yarışmacılar kartlarını döndürmek için zorunlu olan haller dışında, sadece pistin akış yönünde kartlarını kullanabilir.
- Bu hususlarda yapılacak ihاللer, ihraça kadar ceza verebilecek olan komiserler kuruluna rapor edilir.

## KAYITLAR VE İDARİ KONTROLLER

### 11. KAYIT PROSEDÜRÜ

#### 11.1. GENEL

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

#### 11.2. KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)

11.2.1. Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli Takım Lisansına ve Sportif Sürücü Belgesine sahip yarışmacılar, kayıt formunu tam olarak doldurarak en geç yarışma öncesi pazartesi günü saat 14.00'e kadar yarışma sekreterliğine ulaştırmalıdır.

11.2.2. Elektronik başvuru (internet üzerinden) veya faksla başvuru yapılması kabul edilebilir.

11.2.3. Bu tarihten sonra yapılacak kayıt müracaatları mücbir sebepler dışında, hiçbir şekilde kabul edilmeyecektir.

11.2.4. Kayıt formunun faksla veya e-posta ile gönderilmesi veya elektronik olarak yapılması halinde, formun orijinali idari kontrolde ibraz edilmelidir. Geçerli Takım Lisansının ve Sportif Sürücü Belgesinin bir kopyası da kayıt formu ile birlikte yollanmalıdır.

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

#### 11.3. ASN İZİNLERİ

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

#### 11.4. YARIŞMACI VE EKİP ÜYELERİNİN SORUMLULUKLARI

Kayıt formunu imzalayan yarışmacılar, kayıt yaptıranlar ve bütün ekip mensupları, Uluslararası Spor Kodu ve Eklerine, TOSFED Yarışma Genel Kurallarına, TOSFED Yarışma Ek Düzenlemelerine, işbu kurallara ve ek kuralların tüm hükümlerine uymayı kabul ve taahhüt etmiş olurlar.

### 12. KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ

Organizatör kayıt listesini TOSFED Yarışma Genel Kuralları Bölüm VI. Asgari Müddetler uyarınca asgari müddetlere uygun olarak ilan etmek ve bir kopyasını TOSFED'e faks ve e-posta ile göndermek zorundadır.

İstisnai olarak TOSFED daha geç yapılan kayıtları onaylayabilir.

### 13. KAYIT ÜCRETLERİ

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.

### 13.1. KAYIT FORMUNUN KABULÜ

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

### 13.2. KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ

13.2.1. Kayıt ücretleri aşağıdaki durumlarda tam olarak iade edilir:

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

### 13.3. KAYIT ÜCRETLERİNİN KISMİ İADESİ

13.3.1. Yarışmaya kayıt yaptıran, kayıtların kapanma tarihinden önce kaydını geri çeken yarışmacılara, kayıt ücretinin yarısı iade edilir.

13.3.2. İlk teknik kontrole girip geçemeyen veya teknik kontrolde ya da sonrasında çekilme kararı alan yarışmacılara kayıt ücreti iadesi yapılmaz.

## 14. İDARİ KONTROL

### 14.1. DOKÜMANTASYON

Yarışmacılara ve ekiplerine Madde. 7.1'de belirtilmiş dokümanlar verilir.

### 14.2. İDARİ KONTROL

14.2.1. İdari kontrol, teknik kontrolü öncesinde resmi antrenman ile çıkışmayan saatlerde yapılmalıdır. İdari kontrolde yarışmacılardan istenecek belgeler (Kayıt Formunun eksiksiz doldurulmuş ıslak imzalı kopyası, Gençlik Spor İl/İlçe Müdürlükleri tarafından alınan Sporcu Lisansları, federasyondan alınan Takım Lisansı ve Sportif Sürücü Belgesi, ehliyetlerin aslı, kayıt bedeli dekont veya makbuzu, eğer kart sahibi bir başkası ise kart sahibinden alınacak olan feragatname) ek kurallarda belirtilmelidir.

14.2.2. İdari kontrolde, var ise haberleşme ve bültenler imza karşılığı, kayıt listesi ve ek kurallarda belirtilen tüm baskılı malzeme ve sponsor ürünleri dağıtılmalıdır. Sürücüler piste tüm bu çıkartmaları takılmış olarak katılırlar.

14.2.3. Geçerli fors majörü olmaksızın Yarışma Ek Kurallarında belirtilen idari kontrol süresinde idari kontrol işlemlerini yaptırmayan takımlar yarışa katılamazlar.

14.2.4. İdari kontrol esnasında, takımlar yarış kayıt formunda kayıtlı sürücülerden 2 (iki) tanesinin kaydını silebilir ve/veya lisanslı, başka bir takımda yarışmayan bir başka sürücüyü kayıt yaptırabilir. Yeni eklenen sürücülerin lisanslarını idari kontrolde mutlaka ibraz etmesi gereklidir.

## TEKNİK KONTROL

### 15. TEKNİK KONTROL

#### 15.1. GENEL

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

15.1.2. Yarışmacılar araçlarının teknik kontrolünü yarışma ek kurallarının program bölümünde belirtilen yer ve zamanda yaptırmakla yükümlüdürler

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

15.1.4. Tüm takımlar araçlarına ait homologasyon ve/veya teknik fişlerini istendiğinde teknik yarışma görevlisine ibraz etmek zorundadırlar.

15.1.5. Homologasyon ve/veya teknik fişlerini ibraz edemeyen veya eksik ibraz eden takımlar araçlarıyla ilgili bir itiraza maruz kaldıkları takdirde hak iddia edemezler.

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

15.1.7. Ağırılık ölçümleri elektronik tartı cihazları ile yapılacaktır.

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

15.1.9. Yarış gününde motor revizyonu, ancak teknik kontrol görevlisinin izni ile yapılabilir.

15.1.10. Teknik Kontrol görevlileri, araçlara kontrol amaçlı cihaz takabilir ve bu cihazlardan teknik veri alabilir.

## 15.2. GÜVENLİK TEDBİRLERİ

### 15.2.1. Kart Güvenliği

15.2.1.1 Kartların yarışmaya katılmalarına ancak, önce TOSFED, daha sonra özel olarak belirtilen hallerde CIK-FIA güvenlik standartlarına ve kurallarına uygun olduğu hallerde izin verilir.

15.2.1.2 Güvenlik kurallarına uymayan araçlar yarışmalara katılamazlar.

15.2.1.3 Kartların bakımı, tamamen kurallar göz önüne alınarak, sürücüsüne ve diğer yarışmacılara bir tehlike arz etmeyecek şekilde yapılmalıdır.

15.2.1.4 Uluslararası yarışmalarda sadece, ilgili yarışma ek kurallarında yazılı kurallar geçerlidir.

### 15.2.2 Sürücü Kıyafetleri

15.2.2.1 Bir kart pistte hareket halindeyken, yarışmacılar FIA L EK1, 3ncü Bölüm-Pilot Ekipmanlarında yer alan homologe kaskları doğru şekilde takmak ve aynı ekte istenen tüm güvenlik kıyafetleri ve 2023 Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1'deki tabloda belirtilen uygun ekipmanları giymek zorundadır. Bu maddeyi ihlal eden yarışmacı, komisierler kurulu tarafından cezalandırılır.

15.2.2.2 Yarışmacı kıyafetleri için 2023 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 5'e bakınız.

15.2.2.3 Sürücüler yarışma ve antrenmanlar süresince yarışma kıyafetlerini giymek mecburiyetindedir. Sürücülerin piste çıkarken, en erken 2010'da homologasyonu bitmiş ancak fazla yıpranmamış (teknik kontrolden geçebilecek durumda) tulum, eldiven, kask ve yarış ayakkabısı kullanılması ve balaklava takması mecburidir. Pilotların, koruyucu özelliğe sahip olan boyunluk, dizlik ve kaburga koruyucu kullanmaları şiddetle tavsiye edilir.

### 15.2.3 Sürücü Güvenliği

15.2.3.1 Gözler için koruma sağlayan kırılmaz koruyuculu, homologe kask kullanımı zorunludur. Bütün sınıflar için kasklar aşağıdaki kurallar ve standartlara uygun olmalıdır.

- Snell Foundation, 1995-SA, K-98 ve SA2000 (ABD),

- British Standards Institution A-type ve A/FR-type BS6658-85, bütün düzeltme ve ilaveler dahil (Büyük Britanya),

- SFI Foundation Inc., Özellik SFI 31.1 ve 31.2 (ABD),

- Süresi bitmiş de olsa mutlaka FIA-CIK veya FIM homologasyonu olan tam kapalı (çene kısmı açılmayan) kask kullanmak zorunludur.

15.2.3.2 Eldivenler elleri tamamen örtmelidir.

15.2.3.3 Kumaş tulumların, CIK-FIA homologasyon numaraları belirgin bir şekilde görülmelidir.

15.2.3.4 Tulumlar bütün vücudu, bacakları ve kolları örtmelidir.

15.2.3.5 Standartları FIM tarafından belirlenmiş deri tulumlar da kullanılabilir. Uzun pistlerde astarsız deri tulumlar mecburidir. Astarlı tulumlarda, astarlar sadece ipek, pamuk veya "Nomex" olabilir.

15.2.3.6 Botlar ayak bileklerini örtmeli ve korumalıdır.

15.2.3.7 Uzun saçlı yarışmacıların saçları hiçbir surette kask dışına taşmayacak şekilde sabitlenmelidir.

15.2.3.8 Tulum içimde tamamen görünmez halde olsa bile, hiçbir şekilde atkı, eşarp, kolye vb. aksesuarlar takılamaz.

## 15.3 EKİPLERİN SORUMLULUĞU

15.3.1 Yarışmacılar, kartların teknik yönden uygunluğunu tüm yarış boyunca sağlamaktan sorumludurlar.

15.3.2 Tanımlama için yapılan işaretlerin (mühürlerin) takılması halinde; bu işaretlerin takıldıkları yerlerinde yarışma sonuna kadar korunması, sadece ekibin sorumluluğundadır. İşaretlerin kaybı eksikliği durumunda konu komisierlere rapor edilir.

15.3.3Ayrıca kontrol sırasında çıkarılan bütün parçaların tekrar yerlerine doğru şekilde takılmasının sorumluluğu ekiplere aittir.

15.3.4 Tespit edilen uygunsuzluklar veya uyumsuzluklar veya kontrol işaretleri eksiklikleri veya ibraz edilen orijinalinden farklı olması durumunda, konu komisierlere rapor edilir.

## 15.4 HOMOLOGASYON FORMU

Son teknik kontrolde, tüm orijinal FIA veya TOSFED homologasyon formları ve diğer gerekli belgeler, yarışmacı tarafından basılı halde ve İngilizce olarak hazır bulundurulmalıdır.

## KONTROLLER

### 16 KONTROLLER VE GENEL GEREKSİNİMLER

#### 16.1 KONTROL TABELALARI

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

#### 16.2 BAYRAKLAR VE TABELALAR

##### 16.2.1 Genel

16.2.1.1 Tüm yarışmacılar gösterilen bayraklar ve tabelalara uymak zorundadır. Pistlerde, bayrak gösterilen gözetmen noktaları sabittir. Bayraklar, gösterildikleri kulenin hizasındaki hayali çizgiden itibaren geçerlidir.

### 16.2.2 Yarışma Direktörünün Talimatıyla Gösterilen Bayraklar / Tabelalar

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

b) Siyah – Beyaz Damalı Bayrak: Yarışmanın veya seansın sona erdiğini gösterir. Finiş çizgisinin pitten de geçilmesi halinde bayrak görmüş sayılır.

c) Siyah Bayrak: Komiserler kurulunun kararı üzerine, direktör talimatı ile, yarışma numarası ile birlikte, start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) gösterilir. İlgili yarışmacının, yarıştan ihraç edildiğini gösteren bu bayrağı gören sürücü, bu tabelayı gördükten sonra pit alanına girmek ve yarışmayı bırakmak zorundadır.

d) En fazla dört tur içinde pite girmeyen sürücü spor komiserleri tarafından cezalandırılır ve TOSFED'e rapor edilir ve ilgili yarışmacıya sportif belge iptaline kadar varan cezalar uygulanabilir.

e) Üzerinde 40 cm çapında Turuncu Daire Bulunan Siyah Bayrak: Direktör kuralları 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 2 tur sonra pite girmek mecburiyetindedir. Aksi takdirde, komiserler kurulu tarafından ihraca kadar varan cezalar verilebilir. Sürücü tamiratın sonra teknik kontrol sorumlusunun onayı ile yarışa devam edebilir.

f) Siyah- Beyaz Diagonal Bayrak: Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) en fazla 2 (iki) 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.

### 16.2.3 Gözetmenler Tarafından Gösterilen Bayraklar

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

b) Sarı Bayrak: Sürücülere tehlike olduğunu gösteren bu bayrak, aşağıdaki anlamları içerecek şekilde iki türlü kullanılır:

c) Tek Sarı Bayrak: Hızını düşür, geçiş yapma ve yön değiştirmeye hazır ol. Pistin kenarında veya kısmen pist üstünde bir tehlike var.

d) 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. Çift sarı bayrağa rağmen hızını ciddi oranda düşürmeyen sürücüye, sarı bayrak ihlalinde uygulanan cezalar uygulanır.

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.

e) 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 tutuşunu azaldığını gösterir. Normal şartlarda bu bayrak, pist yüzeyinin durumu daha önce normale dönmezse, en az dört tur boyunca sabit olarak gösterilir. Ancak bu bayrağın gösterildiği gözetmen kulesinden sonra gelen kulede, yeşil bayrak gösterilmesine gerek yoktur.

f) Mavi Bayrak: Dayanıklılık yarışlarında kullanılmaz.

g) Beyaz Bayrak: Sallanarak gösterilen bu bayrak, gösterildiği noktanın ilerisinde çok yavaş seyreden bir aracın varlığını bildirmek için kullanılır.

h) Yeşil Bayrak: Pistin açık olduğunu gösteren bu bayrak, sarı bayrağın gösterilmesine neden olan tehlikeli bölgeden hemen sonra gelen gözetmen kulesinde, sallanmalıdır. Yarışma direktörünün istemesi durumunda, antrenman veya ısınma seanslarının başlangıcında da kullanılabilir.

### 16.3 START IŞIKLARI

16.3.1 Ulusal yarışlarda ışıklı start sisteminin kullanılması önemle tavsiye edilir. Start düzlüğü üzerindeki ışıklı start panosu kuleden bakıldığında start almakta olan araçların kalkışı ile aynı anda izlenebilir pozisyonda olmalıdır.

• Şayet bu sağlanamıyorsa paralel ışık sistemi araçlarla aynı anda izlenebilecek şekilde konulmalıdır.

16.3.2 Start ışıkları dört çift kırmızı ve yanında bir çift turuncu ışıktan oluşmalıdır. Yarışmacılar **durarak** start almak üzere start düzlüğüne geldiklerinde, prosedür şu şekilde işleyecektir;

16.3.3 Kırmızı ışıkların sönmesi: Yarışın start sinyali,

16.3.4 Turuncu ışıkların yanması: Ekstra bir formasyon turu daha atılacağıнын sinyali, Bilhassa start anının uygun açıyla videoya alınması tavsiye edilir.

16.3.5 Start ışığının çalışmadığı/ bulunmadığı durumlarda, start çizgisi hizasından yeşil bayrakla start sinyali verilir.

### 16.4 BRİFİNG

#### 16.4.1 Görevliler ile Brifing

Yarışma direktörü veya vekili tarafından yarışma hakkında bilgi vermek amacıyla yapılır. Gözetmenler, Güvenlik Sorumlusu, Teknik Kontrol görevlileri, Yarışma Doktoru, Yarışmacılarla İletişim sorumlusu ve Pit Alanı Sorumlularının katılımı gerekir. Yarışma hakkında kısaca gerekli teknik bilgiler verilmelidir.

#### 16.4.2 Yarışmacılar ile Brifing

16.4.2.1 Yarışma direktörünün gerekli gördüğü hallerde veya yarışma ek kurallarında yazması durumunda bir veya birden fazla brifing toplantısı yapılabilir. Tüm sürücülerin isim listesini imzalamaları ve katılmaları mecburidir. Komiserler kurulu brifinge davet edilir.

16.4.2.2 Kupa süresince brifinglere katılmama halinde ilk seferde 770,00 ₺ (Yedi Yüz Yetmiş Türk Lirası), ikinci seferde 1.540,00 ₺ (Bin Beş Yüz Kırk Türk Lirası ) ve devamında da 2.200,00 ₺ (İki Bin İki Yüz Türk Lirası) olarak para cezası komiserler kurulu tarafından uygulanacaktır.

### 16.4.3 Medya Brifingi

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

### 16.5 PIT ALANI VE TAMİRAT

#### 16.5.1 Pit Alanı

16.5.1.1 Pit alanının başlama ve bitiş çizgileri açık bir şekilde işaretlenmiş olması ve brifing esnasında sürücülere hatırlatılmalıdır.

16.5.1.2 Pit alanı sınırlarının dışında, yarışmacıların izin verilen yardımların haricinde yardım almaları ihraç nedenidir.

16.5.1.3 Pit alanı içindeki emniyet şeridinin dışında kartın kullanılması, emniyet şeridini geçmeden teknik yardım alınması ve emniyet şeridinin işgal edilmesi yasaktır. Bu kurala uyulmaması komiserler kurulu takdirinde para cezasını gerektirir.

16.5.1.4 Hiçbir sürücü pit alanı sonundaki gözetmenin izni olmadan piste çıkamaz. Yarışma direktörünün izni ve parkurun müsait olması şartı ile yarışma pistinin dışında kalan bölümde rodaj yapılabilmesi mümkündür.

16.5.1.5 Padok alanında Moped, Motosiklet, **Scooter** vs. kullanmak yasaktır.

16.5.1.6 Piste sigara içilmesi yasaktır. Bu durumların ihlalinde, ilgili yarışmacıya (misafiri ve/veya takım elemanı dâhildir.) 550,00 ₺ (Beş Yüz Elli Türk Lirası)'dan az olmamak şartıyla komiserlerin vereceği para cezaları uygulanır. 4207 Sayılı Kanun'un, 2/4 maddesi'nde açık havada yapılan her türlü spor, kültür, sanat ve eğlence faaliyetlerinin yapıldığı yerler ile bunların seyir yerlerinde tütün ürünleri kullanılmayacağı hüküm altına alınmıştır. Ayrıca bu kanuna göre de ilgili ceza yaptırımının uygulanması da söz konusu olabilir.

16.5.1.7 Servis sahası dâhilinde görevlilerin takdirinde olmak üzere süratli kart kullanan sürücüler para cezası ile cezalandırılırlar.

16.5.1.8 Yarışma resmi zamanını açıklamak için organizatörün görünür bir yerde herkes tarafından rahatça okunacak, tercihen dijital bir saat bulundurması tavsiye edilir.

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

16.5.1.10 Tüm seanslar esnasında, pistin açık veya kapalı olma durumuna bağlı olarak, pit çıkışlarında yeşil ışık/ kırmızı ışık (veya aynı renkli bayraklarla) uygulama yapılır.

16.5.1.11 Sürücüler, sadece pit yolunun sonunda yeşil bayrak gösterilirken piste çıkabilirler.

#### 16.5.2 Tamirat

Kartlar üzerinde tamirat, onarım ya da ayarlama sadece servis alanında yapılabilir. Mekanikler her servis sonrası alet ve takımlarını, pit yolu üzerinden kaldırmak zorundadırlar.

### 16.6 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI

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

16.6.2 Tüm kontrol görevlileri görev yaptıkları noktada kolayca tanınabilecek bir yekek giymelidir.

### 16.7 ORGANİZATÖR TARAFINDAN ALINACAK EMNİYET TEDBİRLERİ VE PİST KRİTERLERİ

16.7.1 Organizatörler, her yıl ilgili piste yapılacak ilk test veya yarış aktivitesinden en geç 45 (kırk beş) gün önce pist lisansını almak veya yenilemek zorundadırlar.

16.7.2 TOSFED yarışma pistinin güvenliği, haberleşme bağlantıları ve yol kalitesi ve diğer kriterleri kontrol edecek ve ilgili yarış pistinde yarışma yapılıp yapılmayacağına karar verecektir.

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

16.7.3.1 1 adet tam teçhizatlı acil yardım ve 1 adet hasta nakil olmak üzere 2 ambulans, doktor ve sağlık ekibi bulundurulması zorunludur. Organizatör, yarışma ek kurallarında yarışma doktorunu belirtmek zorundadır.

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

16.7.3.3 Tüm emniyet tedbirlerinin kusursuz sağlanabilmesi için Gözetmen kuleleri, Pit Sorumlusu, Komiserler, Direktör ve Doktor'da kulaklık/mikrofonlu telsiz cihazı bulundurulacaktır.

16.7.3.4 Gözetmen kuleleri en az 50 cm büyüklüğünde numaralandırılmalıdır. Kulelerin mevsim şartlarına uygun olarak üzerleri kapatılmalıdır.

16.7.3.5 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 renkte giysiler giymelidir.

16.7.3.6 Ayrıca yarışma direktörünün belirleyeceği noktalarda, mutlaka müdahale gözetmenleri bulunmalıdır.

16.7.3.7 Start düzlüğü üzerindeki ışıklı start panosu kuleden bakıldığında start almakta olan kartların kalkışı ile aynı anda izlenebilir pozisyonda olmalıdır. Şayet bu sağlanamıyorsa paralel ışık sistemi kartlarla aynı anda izlenebilecek şekilde konulmalıdır.

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

16.7.3.9 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 bildirimlerin sürücülere aktarılabilmesi için aynı ses düzeni kullanılacaktır.

## 16.8 SÜRÜŞ EMNİYETİ VE KURALLARI

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

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

**16.8.3** Antrenman, sıralama turu 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. Kartın hiçbir kısmı pist ile temas etmiyorsa, o kart pist dışına çıkmış sayılacaktır.

**16.8.4** Pistten çıkmış olan bir kart, ancak avantaj kazanmamak ve diğer sürücülerin güvenliğini tehlikeye atmamak şartıyla piste geri dönebilir.

**16.8.5** 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 kartı ile pistin kenarı arasında, en az bir kartın sığabileceği kadar boşluk bırakmalıdır.

**16.8.6** Tehlikeli bir noktada duran bir aracın yarış yönüne dönebilmesi veya tehlikeli durumdan kurtulabilmesi için kesin olarak gerekmedikçe, hiçbir sürücü kartını yarış istikametinin tersine süremez.

- Parkur yarış merkezi tarafından seans öncesinde kapatıldığında ve yarışma direktörü tarafından yeşil bayrak gösterildikten sonra, tüm kartlar kapalı parka girene kadar aşağıda bahsedilen kişiler hariç hiç kimsenin piste girmesine izin verilmez. Yerlerinde olan ve görevini yapmakla yükümlü gözetmenler ve görevliler,

- Kartları kullanan sürücüler,

- Gözetmenlerin direktifleri doğrultusunda formasyon turu başlangıcında, start düzlüğünde görev yapan mekanikler,

**16.8.7** Gereksiz şekilde yavaş, düzensiz veya diğer sürücüler için potansiyel tehlike yaratacak şekilde kartları sürmek yasaktır. Sıralama turları için piste çıkan sürücüler pist üzerinde ve özellikle ideal çizgi üzerinde yavaşlama, duraklama, zig zig yapma, bir diğer yarışmacıyı bekleme gibi hareketlerde bulunamazlar. Pozisyon değiştirmek isteyen sürücü yarış çizgisinin dışında kalarak bunu gerçekleştirebilir.

**16.8.8** Bir kart resmi antrenman, sıralama 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 pozisyonundan kurtaramıyorsa, tehlikeli bir pozisyondan, gözetmen veya görevliler, ancak direktörün talimatı üzerine kartı kurtarmak için yardım edebilir.

**16.8.9** Bir kart resmi antrenman, sıralama veya yarış sırasında kaza veya arıza yapar ve kendi imkanlarıyla devam edemez duruma gelirse, Çekici araç prosedürü uygulanır.

## YARIŞMA KURALLARI VE AKIŞI

### 17 ANTRENMAN VE SIRALAMA TURLARI

#### 17.1 ANTRENMANLAR

**17.1.1** Yarışma ek kurallarında aksini belirten haller bulunmadıkça, yarış boyunca geçerli olan tüm pist ve pit alanları kuralları, tüm antrenman turları (serbest/resmi antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs.) için de geçerlidir; yarışma güvenlik önlemleri de aynı biçimde antrenman ve sıralama turları boyunca titizlikle uygulanmalıdır.

**17.1.2** Aynı gün içerisinde resmi antrenmanlar ile sıralama turlarının başlangıcını birbirinden ayıran süre ek kurallarda belirtilmelidir. Antrenman seanslarında yaşanan bir gecikme nedeniyle, günün kalan seanslarının programı komiserler kurulunun kararıyla değiştirilebilir.

**17.1.3** Yarış öncesi, programda belirlenen zamanda resmi antrenman turları yapılır. Verilen sürelerle uyulması mecburidir. Belirtilen sürede antrenman için piste çıkmayan takım hakkını kaybeder. Resmi antrenmanda yarışma kuralları geçerlidir.

#### 17.2 SIRALAMA TURLARI

**17.2.1** Sürücüler programda belirtilen zaman dilimi içinde istedikleri zaman piste girebilirler. Piste giriş alanının sonuna çizilen sınır çizgisini geçen her sürücü, her ne olursa olsun piste girmiş sayılır ve tamamladığı turların zamanı tutulur.

**17.2.2** Bir sürücünün sıralama zamanı, sıralama turu seansı içinde yaptığı en iyi tur zamandır. Zamanlarda eşitlik yaşanması halinde ikinci en iyi zamanlara bakılır. Eğer yine eşitlik var ise, üçüncü zamanlara, vs. bakılarak, bu prosedür devam ettirilir.

**17.2.3** Sıralama turları için piste giren bir sürücünün yardımcıları tarafından itilmesi veya sürücüyü yardım verilmesi yasaktır.

**17.2.4** Pistlere göre oluşabilecek değişikliklerde, direktör tarafından brifing esnasında yapılacak pist giriş/çıkış tarifleri geçerli olacaktır.

**17.2.5** Sıralama turu seansına çıkan sürücünün dereceleri geçerli sayılmamış veya iptal edilmişse, bu takım sıralama turu seansına katılmamış muamelesi görür. Sıralama turu sonunda sürücüler tartılacaktır. Araç ve sürücü toplam ağırlığının yarış asgari kilosunda olması gerekir. Bu sağlanmadığı takdirde, takımın sıralama dereceleri silinir ve takım sıralama turuna katılmamış sayılır.

**17.2.6** Sıralama turu seansına takımlar tek bir sürücüyü çıkabilirler. Sürücü, sıralama turuna çıkmadan önce gözetmen masasına lisansını bırakmak zorundadır. Sıralama turu seansı içinde piste giren bir araç, seans devam ettiği süre içinde tekrar piste çıkabilir.

**17.2.7** Sıralama turu seansına katılmamış takımlar gridin en arkasından start alacaklardır. Birden fazla takım bu durumda ise, bu takımlar öncelikle genel klasmandaki sıralamalarına (üst sırada bulunan takım önde olacak şekilde), eşitlik halinde ise kapı numaralarına göre (küçük numaralı takım önde olacak şekilde) gridin en arkasına yerleşirler.

**17.2.8** Sıralama ile yarış startı arasında mekanik servis ve benzin ikmali serbesttir.

17.2.9 Sıralama turu seansında aracı arıza/kaza yapan takımın o ana kadar yaptığı tur zamanları dikkate alınır. Sıralama turu seansında arızalanan araçlar pist içerisinde güvenli bir noktaya çekilerek seansın bitmesini beklemek zorundadırlar.

## 18 START VE YARIŞTA GEÇERLİ OLAN KURALLAR

### 18.1 FORMASYON TURLARI:

18.1.1 Yarışma startını beklemekte olan araçların arka lastiklerini kaldırarak lastik ısıtmaları yasaktır.

18.1.2 Formasyon turu esnasında sürücülerin zig zag yapmak suretiyle lastik ısıtmaları yasaktır.

18.1.3 Formasyon turu esnasında start yerini korumak sürücünün kendi sorumluluğundadır ve start görevlisi sürücülerin yerlerinin korunmadığı durumlarda ilave bir tur vermek mecburiyetinde değildir.

18.1.4 Formasyon turu esnasında, pistin herhangi bir yerinde motoru stop eden aracın motoru, sadece pilotu tarafından tekrar çalıştırılabilir. Çalıştırma işleminin başarılı olması halinde, start için bu sürücünün pozisyon alması beklenmez. Sürücünün motorunu çalıştırmak için araçtan inmesi gerekirse, bu işlem için grid grubunun kendisini geçmesini beklemelidir. Aksi bir durumda yarışma güvenliğini tehlikeye atan sürücüyü ilgili ceza uygulanır.

18.1.5 Herhangi bir nedenle formasyon başlangıcındaki yerini kaybeden sürücü, pist üzerinde çizili olan son kırmızı çizgiye kadar diğer sürücülere zarar vermeden yerini alabilir. Alamadığı takdirde kırmızı çizgiyi geçerken bulunduğu pozisyonu muhafaza edecek ve eski yerini almayı hiçbir şekilde denemeyecektir. (Ancak startın verilemediği durumda, ek formasyon turu ayrı bir tur olarak değerlendirildiğinden yarışmacının tekrar kırmızı çizgiye kadar yerini alma hakkı olacaktır)

18.1.6 Ancak start görevlisi herhangi bir sürücünün başka bir sürücü yüzünden yerini kaybettiği kanaatine varırsa ısınma turunu durdurabilir ve start prosedürünü tekrar edebilir.

18.1.7 Pistin dışında bir yol kullanarak yerini kazanmaya çalışan sürücüyü güvenlik ihlali cezası verilir.

### 18.2 START PROSEDÜRÜ

18.2.1 Start prosedürü ve pistte start için yapılacak uygulamalar direktör tarafından brifing esnasında açıkça belirtilecektir.

18.2.2 Go-kartlar start çıkış dizilişine gelmeleri esnasında sürücü veya servis görevlileri araçlarını sehpa üzerinde iterek pit çıkışına getirirler. Pit çıkış zamanı, formasyon turu startından 10 dakika önce başlayıp müteakip 5 dakika içerisinde biter. Zamanında piste giremeyen takımlar, formasyon turu atmayacak ve pit çıkışından start alacaktır.

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

18.2.4 Pitten çıkan ve griddaki 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.

18.2.5 Işık sistemi kullanılmıyorsa, formasyon turu yeşil bayrak ile başlatılır. 1 (bir) boş formasyon turu atılır.

18.2.6 Herhangi bir sürücü, gride dizildikten sonra formasyon turunda start alamayacaksa, bu durumu elini havaya kaldırarak işaret etmemelidir.

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

18.2.8 Aksi takdirde, go-kart hiçbir şekilde formasyon turuna başlamıyorsa, start sorumlusu veya yarışma direktörünün talimatıyla, en kısa süre içinde gözetmenler tarafından pit yoluna itilecektir.

18.2.9 Go-kart pit yoluna itilirken, motor çalışsa dahi, ilgili sürücü yarışa pit çıkışından başlayacaktır.

18.2.10 Takım mekanikerleri, pit alanında go-kartın motorunu çalıştırmayı deneyebilirler. Söz konusu go-kart, bu durumda yarışa pit yolundan başlayacaktır.

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

18.2.12 Tüm go-kartlar formasyon turlarını tamamlayıp griddaki yerlerini aldıktan sonra, en arkada bulunan görevli gözetmen yeşil bayrak sallayacaktır.

18.2.13 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. Işıklı Start Sistemi olmayan pistlerde; start yeşil bayrağın sallanmasıyla verilir. Yeşil bayrak kaldırıldıktan sonra, fakat sallanmaya başlamadan önce harekete geçen sürücülerin takımlarına, hatalı start almaktan dolayı 22.5.5 maddesindeki ceza uygulanacaktır.

18.2.14 Kırmızı ışıkların sönmeye veya yeşil bayrağın inmesi ile start verilir.

18.2.15 Start öncesinde, eğer araçların motorları direktör kararı ile durdurulmuş ise, starttan en az 30 saniye önce sürücülerden araçların motorlarını çalıştırmaları istenecektir. Start esnasında gride uygun biçimde dizilmiş araçlardan herhangi birinin motorunun çalışmaması durumunda, aracın sürücüsü kolunu kaldırarak direktörü uyaracaktır. Bu aracın motorunun çalışması için makul bir süre beklenemez, gerekiyorsa mekanik servis görevlilerinin aracın yanına giderek motoru çalıştırması sağlanacaktır. Araç buna rağmen çalışmıyorsa, motoru çalışmayan araç pite alınacak, araç pite girdikten sonra start verilecektir. Aracın arızası giderildikten sonra yarışa katılabilir. Pite alınan aracın arızası start verilmeden giderilse bile araç pitten start alır.

### 18.3 HANDİKAP (EK-AĞIRLIK) PROSEDÜRÜ

18.3.1 Takımlar yarış boyunca (sıralama dâhil) pistte asgari 170 kg toplam ağırlıkla yarışmak zorundadır. Bunun için, yarış sırasında pite giren tüm araçlar, her ne amaçla pite girmiş olurlarsa olsun, önce tartı alanına gelerek tartılır ve çıkan sonuç takıma ait ağırlık formuna yazılır.

18.3.2 Toplam ağırlık 170 kg'dan az ise sürücüler araca binerken eksik kiloları araç üstüne ekleyecektir.

**18.3.3** Araç, sürücü ve ilave ağırlık kilolarının ağırlık formuna doğru yazıldığına kontrolü takımın sorumluluğundadır.

**18.3.4** Tartı işlemi tamamlandıktan sonra yarışın herhangi bir anında aracının üstündeki sabit ağırlıkları çıkarmak veya eklemek isteyen takımlar (örneğin torsiyon bari vb), bu işlemi yapmadan önce Teknik Kontrol sorumlusuna yazılı olarak bilgi vermek zorundadır.

#### **18.3.5 Ağırlıklar 2 şekilde bağlanabilir:**

- Koltukların arkasına veya şasi üstüne bağlanacak sabit ağırlıklar

- Amaca uygun olarak yapılmış ve farklı kilolarda ağırlıkları taşıyabilecek ağırlık kutusu

#### **18.4 ARIZA DURUMU VE ÇEKİCİ ARAÇ PROSEDÜRÜ**

**18.4.1** Yarışma esnasında herhangi bir sebepten dolayı stop eden araç, sadece sürücüsü tarafından tekrar çalıştırılabilir. Bu durumda sürücü diğer sürücülere tehlike arz etmeyecek şekilde, kendisi çalıştırmayı deneyebilir. Bu denemenin süresi hakkında verilecek izin direktör inisiyatifindedir.

**18.4.2** Sürücüler, pist dışına çıktıktan sonra yarışa geri dönmek için zorunlu olmadıkça, hiçbir şekilde yarışmanın aksi yönünde hareket edemezler.

**18.4.3** Görevliler, yarışma direktörünün talimatı üzerine, pist üstünde ya da tehlikeli bir yerde duran kartın emniyetli bir yere çekilmesi için yardımcı olabilirler.

**18.4.4** Son tur haricinde, herhangi bir sürücü teknik arızası olması halinde bayrakla uyarıldıktan sonra pite girecek ve devam etmeden önce teknik noksanlığını giderecektir.

**18.4.5** Herhangi bir nedenle yarışma dışı kalan sürücüler araçlarını emniyetli bir yere çekerek, görevlilerin kurallarına uymak suretiyle güvenli bir yere geçmelidir.

**18.4.6** Start veya yarışma esnasında herhangi bir sebeple motoru duran ve çalıştırmamayan araçların; tamamen direktör takdirine bırakılmış olarak diğer sürücüler için tehlike oluşturmadığı müddetçe tekrar çalıştırılması ve çalışıyorsa yarışa devam etmesi mümkündür.

**18.4.7** Araç herhangi bir sebepten arıza yapmış ya da herhangi bir yeri kırılmış ise (kaza, spin atarak bariyere çarpma, vs) pit alanına getirilir ve araç tamir edilene kadar ilgili takım yarışmaz. Araç tamir edildikten sonra, piste dönerek yarışa devam etmesine izin verilir.

**18.4.8** Aracın kendi imkânları ile piste dönmesi mümkün değil ise pilot kolunu kaldırarak gözetmenlere çekici araç istediğini belirtir. Güvenlik aracı piste girerek yarışın yavaşlamasını sağlar ve arızalı araç piste giren çekici araca yüklenerek servis alanına taşınır. Aracın yüklenmesi için takımdan bir veya iki kişi çekici araca binerek yardıma gidebilir. Çekici araç isteyen takımın aracı bu süre zarfında tekrar yarışa devam edebilir duruma gelse bile, çekici araca yüklenir ve pit alanına getirilir. Bu süre zarfında sarı bayrak kuralları geçerli olur.

#### **18.5 GÜVENLİK ARAÇI KURALLARI**

**18.5.1** Güvenlik aracı, tehlike geçene kadar pistte kalır. Güvenlik aracı pistteyken pit yolu açıktır. Pitteki araçlar, işlemlerini tamamlandıktan sonra pit çıkışında bekleyecektir. Yarışma direktörünün talimatıyla bu araçların Güvenlik aracı süreci bitmeden güvenli biçimde konvoyun arkasından piste dönmelerine izin verilir.

**18.5.2** Güvenlik aracı pistte olduğu sürece hiçbir araç bulunduğu konumu değiştirmeyecek (önündeki aracı geçmeyecek) ve süratini Güvenlik Aracının süratine göre ayarlayacaktır.

**18.5.3** Güvenlik aracı periyodu içinde benzini biten veya mekanik arıza yaşayan diğer araçlar, pistin herhangi bir yerinde, pist dışında çim alan veya benzeri güvenli bir noktada bekleyeceklerdir.

**18.5.4** Yarış esnasında araçların itilerek pit alanına götürülmesi yasaktır. Ancak eğer mümkünse araç üzerinden inilmeden kendi imkânlarıyla ilerleyebilir ve pit alanına ulaşabilir.

**18.5.5** Güvenlik aracı pistteyken, arkasında toplanan grubun en önünde bulunan lider aracın Güvenlik aracı ile kendi arasında yaklaşık 7 araçlık (gokart) bir takip mesafesi bırakması zorunludur. Güvenlik aracı periyodu başlarken SC tabelasıyla birlikte lider durumda bulunan aracın numarası da gösterilir.

**18.5.6** Güvenlik Aracının pistten çıkıp pit alanına girmesi ve sarı bayrak uygulamasının sona ermesi ile yarışma tekrar devam edecektir.

#### **18.6 PİT ALANINDA UYULMASI GEREKEN KURALLAR**

**18.6.1** Pit alanında azami sürat 10 km/s'tir. Sürücü, pite girmeden en az bir viraj önce, kolunu arkasındaki sürücülerin rahatça görebileceği şekilde kaldırarak diğer sürücülere pite gireceğini gösterecek, yavaşlayacak ve pit girişinde hızını gerekli seviyeye düşürecek. Pit çıkışında gözetmenin uyarı ve talimatlarına uymak zorunludur.

**18.6.2** Pite giren her araç öncelikle mutlaka tartıya gidecek, tartı işlemi tamamlandıktan sonra diğer işlemlere başlayabilecektir. Tartı servis alanına yakın bir yerdeyse, araç servis alanına itilerek götürülür. Yarış pistindeki yerleşime göre, tartı ve servis alanı arasındaki mesafe uzun ise araçlar motorları çalıştırarak götürülebilir. Bu konuda karar yetkisi yarışma direktörünündür ve yarışmacılarla birifingde yapılacak uygulamalar direktör tarafından anlatılır.

**18.6.3** Pit alanında araca iniş ve binişlerin aracın sol tarafından yapılması zorunludur.

**18.6.4** Pit alanı iki ana bölümden oluşur. Bu bölümler Mekanik Servis Alanı ve Sürücü Değişim Noktası'dır. Bu alanlar arasında araçlar motorları çalışmaz halde, sürücü veya takım üyesi tarafından itilerek götürülebilir.

**18.6.5** Pit alanında takımın kayıtlı sürücülere, takım direktörü ve takım mekanikerleri dışında kimse bulunamaz.

**18.6.6** Pit alanında sigara içme cezası **550,00 ₺ (Beş Yüz Elli Türk Lirası)** 'dır. Bu ceza işlem Spor Komiserleri tarafından uygulanacaktır.

#### **18.7 BENZİN ALMA PROSEDÜRÜ**

**18.7.1** Benzin İkmal İstasyonu Mekanik Servis alanın içindedir ve her takım kendi mekanik servis alanı içinde benzin ikmal yapar. Sıralama turuna takımlar tam dolu depo benzinle çıkarlar. Sıralama turuyla yarış startı arasında benzin ikmal serbesttir.

**18.7.2** Benzin ikmal işlemi motorun kapatılıp sürücünün araçtan inmesinden sonra başlar. Pilot araçtan inmeden benzin ikmal işlemi başlayamaz.

**18.7.3** Yarış içinde benzin ikmali yapılan tüm pit stop'ların asgari 120 saniye sürmesi mecburidir. 120 saniye süresi araç tartıdan çıktığı anda başlar. Sürücü değişim masasında motoru çalışır vaziyette hareket etmesiyle biter. Pit stop sürelerine uymak takımın sorumluluğundadır. Süreler gözetmenler tarafından tutularak kontrol edilir. Benzin ikmali yapılmayan pit stoplarda herhangi bir süre kısıtlaması uygulanmaz.

**18.7.4** Benzin ikmal işlemi takımın mekanikerleri tarafından yapılır. Benzin ikmal işlemi sırasında aracın zinciri yağlanabilir, gaz ve fren pedali kısaltması ve koltuk küçültme minderi takılabilir veya sökülebilir. Bunların dışında başka bir mekanik işlem yapılamaz. Zincir yağlama işlemi takım üyeleri tarafından yapılabilir.

**18.7.5** Benzin ikmali tamamlandıktan sonra sıradaki başka bir işlem yapılacaksa (ör. sürücü değişimi), araç motoru çalıştırılmadan sürücü değişim noktasına takım üyeleri tarafından itilecektir. Takım sürücü değiştirmeyecek ve inen sürücü devam ederse, araç yine sürücü değişim noktasına kadar motoru çalıştırılmadan takım üyeleri tarafından itilecek, sürücü araca bu noktada binecek ve motor çalıştırılacaktır.

## 18.8 SERVİS PROSEDÜRÜ

**18.8.1** Servise gelen araçlar tartı işleminden sonra pit alanında servis istasyonu önünde duracaklar, motorlarını kapatacaklar ve servis alacaklardır. Araçlar gerekirse sehpa alarak servis alanına götürülebilir.

**18.8.2** Takımlar, yarış esnasında şasileri kullanılamayacak şekilde hasar görürse, teknik kontrol formunda kayıtlı yedek şasileri ile yarışa devam edebilirler. Motorun kullanılamayacak şekilde arızalanması durumunda, takımlar teknik kontrol formunda yazılı yedek motoru ile yarışa devam edebilir. Şasi ve motorun kullanılamayacak şekilde hasarlı olduğunun mutlaka Teknik Kontrol Sorumlusu tarafından onaylanması gerekir.

**18.8.3** Servis işlemi tamamlandıktan sonra araç motoru çalışmaz vaziyette itilerek sürücü değişim noktasına götürülür. Sürücü araca bu noktada biner ve motoru çalıştırır.

**18.8.4** Sürücü ekipman değişikliğinde takımlar servis alanına gitmek zorundadır.

## 18.9 SÜRÜCÜ DEĞİŞİM PROSEDÜRÜ

**18.9.1** Sürücü değişimi yapılacak zaman araca binecek olan sürücü veya bir takım arkadaşı, binecek sürücünün lisansını değişim hakemine verir.

**18.9.2** Sürücü değişimi esnasında motor çalışmaz durumda olmalıdır. İniş ve binişler aracın sol tarafından yapılacaktır. Sürücü değişimi veya aynı sürücünün tekrar araca binmesi sadece sürücü değişim noktasında yapılabilir.

**18.9.3** Hangi sürücünün araç kullandığı sürücü değişim hakemi ve görevlileri tarafından kontrol edilir.

**18.9.4** Sürücü değişimi veya mevcut sürücünün araca tekrar binmesi esnasında, sürücü değişim masası önünde motoru çalışmayan araçlara mekanik servis müdahale edebilir ve ilave ekipman kullanarak motoru çalıştırabilir. Ancak bu alanda başka herhangi bir mekanik müdahale yapılamaz.

**18.9.5** Sürücü değişimi için pit alanına giren sürücü, öncelikle mutlaka tartıya gidecek, tartı işlemi tamamlandıktan sonra diğer işlemlerine geçebilecektir. Tartı öncesinde ve sırasında vücuduna ağırlık ekleyecek su içmek gibi eylemler kesinlikle yasaktır.

## 18.10 SÜRÜCÜ AZAMI KULLANIM SÜRESİ

**18.10.1** Yarış esnasında her bir sürücü piste her bir çıkışında azami 80 dakika yarışabilir. Azami 80 dakika sonunda takımın sürücü değişikliği yapması gerekir.

**18.10.2** Her bir sürücü yarışın tamamında yarış süresinin azami %40'ı kadar dakika araç kullanabilir.

## 18.11 SEANSLARIN DURDURULMASI

**18.11.1** Parkuru bloke eden ya da pist üzerinde tehlike yaratan kaza, hava şartları, bir aracın çekilmesi ya da pisti temizlemek vb. şartlar nedeniyle kouşan 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.

**18.11.2** Antrenman seanslarının (serbest / resmi antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs.) durdurulması sadece yarışma direktörünün kararı ile olabilir.

**18.11.3** 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:

**18.11.3.1** Yarış ve/veya kurtarma araçları ve/veya görevlileri pist üzerinde olabilir,

**18.11.3.2** Pist bir kaza nedeniyle tam anlamıyla bloke olmuş olabilir,

**18.11.3.3** Hava şartları, piste araçları yarış hızıyla sürmeye mümkün kılmayabilir. Pit çıkışı kapalıdır.

**18.11.4** Yalnızca serbest / resmi antrenmanlar ve ısınma turlarına özgü olmak kaydıyla, yarışma direktörü durdurulan bir bölümü bitirme (uzatmama) kararı alabilir. Benzer şekilde duraklama süresini, seansın koşulma süresine ekleyip eklememek yarışma direktörünün inisiyatifindedir.

**18.11.5** Seans, mümkünse duraklamaya neden olan problem ortadan kaldırıldıktan sonra devam ettirilecektir.

**18.11.6** 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.

**18.11.7** Bir ya da birkaç bölümde duraklama yapılmak zorunda kalınan antrenmanlardan, bundan dolayı şikâyetle bulunan yarışmacıların müracaatları dikkate alınmaz.

**18.11.8** Yarışmanın tekrar başlatılması için gerekli şartların (fiziki, psikolojik ve güvenlikle ilgili şartlar) oluşup oluşmadığına yarışma direktörü karar verir. Bu şartlar oluşmuşsa yarışma kaydığı yerden itibaren Güvenlik aracı arkasından start verilerek tekrar başlatılır. Şartlar oluşmamışsa yarışma direktörü yarışı bitirme hakkına sahiptir. Bu durumda yarışma klasmanı yarışın durdurulduğu turdan bir önceki turun tamamlandığı şekilde ilan edilir.



## 18.12 TAMAMLANAMAYAN YARIŞMALAR

### 18.12.1 Yarışmanın Durdurulması

18.12.1.1 Herhangi bir kaza, güvenlik veya başka bir nedenle yarışmanın durdurulması gerektiğinde yarışma direktörü tarafından start noktasında kırmızı bayrak gösterilecektir.

18.12.1.2 Direktör kurallarıyla aynı anda pistteki tüm kontrol noktalarındaki gözetmenler kırmızı bayrak göstererek yarışın durdurulduğu işaretini vereceklerdir.

18.12.1.3 Bu bayraklar gösterildiğinde yarışmacılar yarışmayı derhal bırakarak, birbirlerini geçmeyerek, tek sıra halinde ve çok düşük bir hızla start noktasına gelerek duracaklardır. Bu durumda kapalı park uygulaması yapılır. Bu sırada yarışmacılar yarışma direktörünün talimatı olmadan kartlarına servis alamazlar.

### 18.12.2 Yarışmanın Durdurulması Sonucunda

18.12.2.1 Araçlar bir önceki turda finiş çizgisinden geçiş sıralarına göre tek sıra olarak tekrar dizileceklerdir. Yarış tek sıra olarak başlatılıp, bir tur sonrasında start finiş düzlüğünde yarışma direktörünün sallayacağı yeşil bayrak ile yarış tekrar başlamış olacaktır.

18.12.2.2 Bu yapılacak bir tur "Formasyon Turu" niteliğinde olup, düşük süratte ve topluca atılacaktır. Sarı hızlanma çizgisinden önce araçlar hızlanamazlar ve birbirlerini "yeşil bayrak" sallanmadan önce geçemezler.

18.12.2.3 Kalan turların koşulması sonucu, finiş görüldükten sonra oluşan sıralama o yarışın kesin klasmanı oluşturacaktır. Yarış durdurulmadan önceki sıra ile ilgili herhangi bir işlem (zaman toplanması vb. gibi) uygulanmayacaktır.

18.12.2.4 Eğer yarış ilk iki tur içerisinde durdurulmuşsa yukarıdaki 3 maddede belirtilen prosedürün aksine, geçiş kısmı hiç geçilmemiş gibi yarış yeniden başlatılır.

### 18.13 YARIŞ TAMAMLAMA PROSEDÜRÜ

Takımlar pistte buldukları süre zarfında tamamladıkları tur sayısına denk gelen sırada yarış tamamlamış sayılırlar. Damalı bayrak görmek veya yarışın %75'inde pistte olma kriterleri uygulanmaz.

### 18.14 FİNİŞ KAPALI PARK VE TEKNİK KONTROL

18.14.1 Yarışma tamamlandığında toplamda en fazla tur tamamlayan takım birinci olur.

18.14.2 Yarış sonunda damalı bayrağı görerek yarış tamamlayan araçlar, damalı bayrağın önünden geçtikten sonraki tur içinde pit alanına girecek, tartıldıktan sonra kapalı park sahasına geleceklerdir.

18.14.3 Kapalı parka girildikten sonra sürücüler araçlarını kapalı park sahasına bırakacak ve bu sahayı hemen terk edecekler, herhangi bir nedenle tekrar içeriye girmeyeceklerdir.

## KAPALI PARK

### 19 KAPALI PARK KURALLARI

#### 19.1 UYGULAMA

Aşağıdaki hallerde kapalı park uygulaması yapılır.

- Yarış sonrası direktör tarafından açıklanan geçici sonuçlar komiseler kurulu tarafından kesinleştirilinceye kadar.

### 19.2 KAPALI PARKA GİREBİLEN PERSONEL

19.2.1 Kartın kapalı parkın içine park alanına bırakan sürücüler hemen kapalı park alanını terk etmelidir. Özel bir görevi bulunan pist görevlileri dışındaki hiç kimse kapalı park alanına giremez.

### 19.3 KART ÖRTÜLERİ

#### 19.3.1 Kart örtüleri kullanılamaz.

### 19.4 TEKNİK KONTROLLER

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

## 20. YAKIT

Kullanılacak yakıt, benzin istasyonlarında ticari olarak satılan benzindir.

## LASTİKLER VE TEKERLEKLER

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

- Yarışma esnasında doğal yollar ile hasar gören lastikler teknik kontrol sorumlusu nezaretinde değiştirilebilir.
- Değiştirilen tüm lastiklerin teknik kontrol sorumlusunca görülmesi ve işaretlenmesi şarttır.
- Takımlar, bir yarışta **azami 2 (iki) set kuru zemin** ve 2 (iki) set yağmur lastiği kullanılabilir.
- Yarışmacıların o hafta sonu için beyan edecekleri yarış lastiklerinde, kullanılmamış olma zorunluluğu aranmaz.
- İşaretsiz lastik kullanıldığının tespit edilmesi halinde, komiseler kurulu tarafından ihraca varan cezalar verebilir.

## 22. CEZALAR

### 22.1 OLAY

22.1.1 "Olay" yarışma direktörü tarafından komiseler kuruluna rapor edilen veya komiseler kurulu tarafından fark edilip yarışma direktörüne bildirilen, bir ya da birden çok sürücünün karıştığı ya da sadece bir sürücünün hareketlerini içeren ve aşağıdaki şekilde tanımlanan durumlardır:

- Koşulan seansın veya yarışmanın durdurulmasına neden olan durumlar,
- Bu talimatın, ek kuralların veya FIA Uluslararası Spor Yasası hükümlerinin ihlal edilmesi,
- Bir ya da birden fazla sürücünün hatalı start (fodepar) 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,

22.1.2 Yarışma direktörü veya komiseler kurulunun bir sürücünün yukarıdaki ihallerden birisini yaptığını net olarak kanaat getirdiği durumlar haricinde, normal olarak birden fazla otomobilin karıştığı olaylar incelemeye alınır.

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

### 22.2 ÖZEL DURUMLAR

22.2.1 Aşağıda belirtilmiş ceza uygulama prosedürlerinin dışında kalan artarda meydana gelen olayların değerlendirilmesi aşağıda açıklandığı şekilde yapılacaktır.

22.2.2 Temaslara ilişkin ihlallerde, temasın büyüklüğü göz önünde bulundurularak, Yarışma Komiserler Kurulu eldeki deliller ışığında ilgili sürücüye direkt olarak ceza uygulayabilecekleri gibi 1.1.2'de bahsi geçen cezalara da başvurabilirler. İlgili ihlalin sıralama turlarında yapılmış olması durumunda, sürücünün en hızlı 3 zamanı silinir.

22.2.3 Bu tip ceza uygulamaları yarış esnasında deklare edilebileceği gibi ilgili rapor ve kanıtların incelenmesine takiben yarış sonrasında da ilgili yarışmacıya deklare edilebilir.

### 22.3 GÖREVLİLERİN TEMAS VE OLAYLARI DEĞERLENDİRMESİ

#### 22.3.1 Pozisyon Açıklamaları

#### 22.3.2 Zig-zag yapmak

22.3.3 Önde giden aracın yarış çizgisinden farklı devamlı şekilde kulvar değiştirmek sureti ile arkadaki aracı bloke etmesi zig-zag olarak değerlendirilir. Bir yarışmacının zig-zag yapıyor olarak değerlendirilmesi için kulvar değiştirme hareketini aynı düzlük içerisinde 1 kereden fazla yapmış olması ve arkadaki rakibinin hamle yolunu bloke ediyor olması gözlemlenmelidir.

22.3.4 Zig-zag yaptığı yukarıdaki kriterler ölçüsünde tespit edilen sporcular, mümkün olan en hızlı sürede, yarış direktörü tarafından gösterilen tabela ve numaraları ile ihtar edilir.

#### 22.3.5 İstisnalar:

22.3.6 Defans amaçlı çizgisini değiştirip, dönüş esnasında bu çizgide kalan ve yanına gelen araçlara güvenli boşluğu bırakan yarışmacı zig-zag yapıyor olarak değerlendirilmez.

22.3.7 Öndeki yarışmacının zig-zag cezası alması için, arkasında ve makul bir hamle mesafesinde bir diğer yarışmacı veya yarışmacıların olması ve yapılan hareketten etkilenmiş olmaları gereklidir.

22.3.8 Özellikle yağmur yarışlarında ve kurumaya başlayan pist üzerinde, yağmur lastiklerini aşınmaktan korumak için pistin ıslak bölgelerine doğru yapılan yönelmeler, zig-zag olarak değerlendirilmezler.

#### 22.3.9 Aynı süratteki araçların temasları:

• Aynı süratlerde giden birden fazla aracın hafif temasları kasti çarpma olarak nitelendirilmez. Ancak bu tür durumlar, arkadaki sürücünün yakın takip sonucu fren noktalarında sebep olabileceği 'olaylar'daki sorumluluğunu yok etmez.

22.3.10 Yan yana gitmekte olan aracın diğerine kasti olarak üzerine direksiyon kırarak vurması:

• Yanyana giden iki yarışmacıdan birinin yolun akışı ile ilgili olmayan şekilde diğer yarışmacı üzerine yaptığı direksiyon kırma hareketleri kasti çarpma olarak değerlendirilir.

#### 22.3.11 Kasti Çarpma

• Öündeki yarışmacıya yapılan kontrolsüz darbeler ve özellikle bu darbelerin spin atma, pozisyon kaybı, yol dışı olma veya mekanik bir soruna sebebiyet vermesi kasti çarpma olarak değerlendirilir.

#### 22.3.12 Virajda yanyana gelen araçların temasları:

• Herhangi bir virajda, dönüş hareketi başlamadan önce içeriye başka bir aracın girdiği hallerde, diğer aracın, kendi araçlarının arka tekerleklerinin hizasından ileride bir pozisyonda olması durumunda, dönüşün sorumluluğu dışarda kalan araçtır. İçerideki araç hamlesini doğru pist limitlerinde ve sorunsuz olarak yapmış ise dışarda kalan aracın bu aracın üstüne kapanarak yer ve/veya zaman kaybına neden olması cezalandırılır.

22.3.13 Viraj içinde avantaj sağlamak ya da öndeki aracı yol dışına çıkartmak amacıyla vurmak:

• Dönüş hareketine başlamış ve aracına viraj içerisinde pozisyon almış yarışmacının, dönüş yolu içerisine yapılan kontrolsüz hamle ve hareketler, zaman kaybına neden olmuşsa ceza uygulanır.

• Bu tip pozisyonlarda özellikle arkadaki aracın öndeki araç ile olan pozisyonu ve açısı göz önüne alınır.

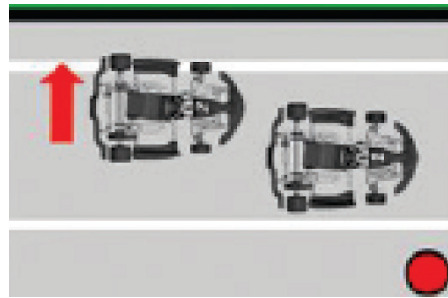
• Bu cezalara ek olarak, sportmenliğe aykırı sürüş tarzını devam ettiren sürücülere direktör raporunda belirtilmesi halinde TOSFED tarafından uygun görülecek cezalar verilecektir.

• Araçların üzerindeki takılı olan ya da dışardaki kameralarla yapılan görüntü kayıtları, olayların değerlendirilmesi için yarışmacular tarafından durumlarını destekleyici bilgi kaynağı olarak gösterilebilir. Ancak bu kayıtların değerlendirilmesi ve yeterli görülüp görülmemesi yarış yönetiminin tasarrufundadır.

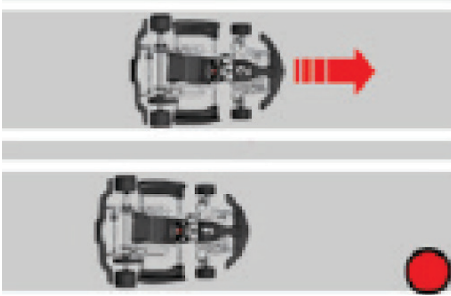
• Bir ihlale veya olaya karışan sürücü yarış bitiminden itibaren 30 (otuz) dakika süreyle, komiserler kurulundan izin almadan pistten ayrılamaz.

#### 22.3.13.1 Olayların Grafik Anlatımı

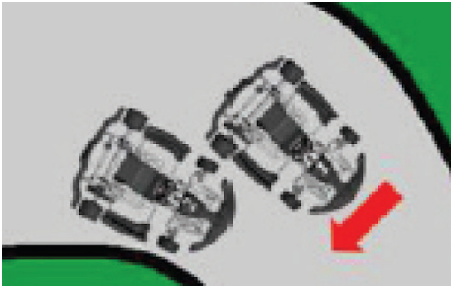
• Koridorun start sinyalinden önce terk edilmesi



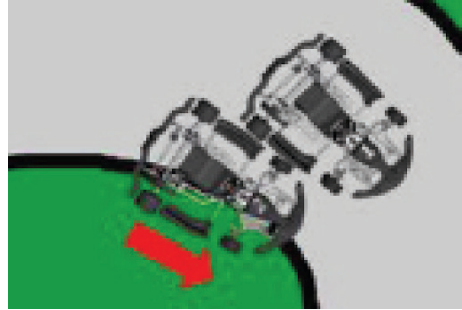
- Start sinyalinin önce hızlanmak



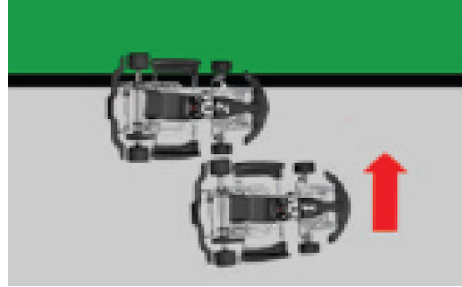
- Virajda yanyana gelinmesi



- Atak için pist limitlerinin ihlal edilmesi



- Yan yana gitmekte olan aracın diğerine kasti olarak üzerine direksiyon kırarak vurması



#### 22.4 PARA CEZALARI

Yarışmacıya tebliğ edilen para cezasının yarışmacının alacağı ilk starttan önce ödemiş olması gerekmektedir.

#### 22.5 CEZA TABLOSU

CEZA MADDESİ	İHLAL	CEZA
1	Brifinge katılmamak	Katılmayan sürücü başına <b>770,00 Türk Lirası</b> para cezası uygulanır. Cezası tahsil edilemeyen sürücüler yarışa alınmaz.
2	Telsiz kullanım prosedürüne uymamak	Pitten geçiş
3	Kapalı Park kurallarının ihlali	Takımın toplam tur sayısından 2 (iki) tur düşülür.
4	Kasksız piste çıkmak	Takım yarıştan ihraç edilir.
5	Start prosedürlerine uymamak	Pitten geçiş
6	Sürücü değişimi prosedürlerine uymamak	Pitten geçiş
7	Pit alanında hız sınırlarına uymamak	Takımın toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür.
8	Benzin ikmal prosedürlerine uymamak	Takımın toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür.
9	Servis prosedürlerine uymamak	Takımın toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.
10	Pit alanı kurallarının ihlali	Takımın toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.
11	Pilot ağırlık ihlali (örneğin cebine ağırlık koyarak piste çıkmak)	Takımın toplam tur sayısından ihlal başına 3 (üç) tur düşülür.
12	Yarış Minimum Kilo ihlali	Yarış Minimum Kilosu'nun Handikap Prosedüründe belirtilen kilodan eksik olduğu her 1 (bir) kilo başına takımın toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.

13	Güvenlik aracı pistte iken kurallara uymamak	Takımın toplam tur sayısından 2 (iki) tur düşülür.
14	Viraj içlerinde, öndeki aracı yol dışına çıkartmak amacıyla vurmak	Kasti olarak başkalarına çarptığı tespit edilen yarışmacıların toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür. Tekrarı durumunda verilecek ceza direktör inisiyatifyle 5 turdan başlar, ihraca kadar gidebilir.
15	Arkadan gelenin öndeki araca, mesafesi olmasına rağmen (eşit süratle giderken olan dokunmalar hariç) bu mesafeyi hızla kapatıp vurmak.	Kasti olarak başkalarına çarptığı tespit edilen yarışmacıların toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür. Tekrarı durumunda verilecek ceza direktör inisiyatifyle 5 turdan başlar, ihraca kadar gidebilir.
16	Yan yana gitmekte olan aracın diğerine kasti olarak üzerine direksiyon kırarak vurması	Kasti olarak başkalarına çarptığı tespit edilen yarışmacıların toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür. Tekrarı durumunda verilecek ceza direktör inisiyatifyle 5 turdan başlar, ihraca kadar gidebilir.
17	Antrenman, sıralama turları veya etap sırasında finiş bayrağı görüp de pite girmek	Takımının toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.
18	Teknik nedenlerle yarışmada tehlike yaratan araçlar görevliler tarafından bayrakla ikaz edildikten sonra 3 tur içinde (bayrağın gösterildiği andan itibaren en geç üçüncü gelişinde) pite girmek zorundadır.	Takımının toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.
19	Herhangi bir sebepten kendisine siyah bayrak gösterilen pilot, siyah bayrak gösterilmesinden itibaren 3 tur içinde (siyah bayrağın gösterildiği andan itibaren pit girişine en geç üçüncü gelişinde) pite girmek zorundadır.	Takımının toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.
20	Sarı bayrak kuralına uymamak	Takımın toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.
21	Güvenliği tehlikeye atacak hareketler	Takımın toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür. Tekrarı durumunda verilecek ceza direktör inisiyatifyle 5 turdan başlar, ihraca kadar gidebilir.
22	Finiş prosedürüne uymamak	Takımın toplam tur sayısından 1 (bir) tur düşülür.
23	Mücbir Sebepler	Hastalık ve sakatlık gibi acil durumlar bu kuralın istisnasıdır. İstisnanın kabulü yarış direktörünün onayını gerektirir.
24	İdari Kontrole geç kalmak	Takıma geç kaldığı süre fark etmeksizin <b>220,00 Türk Lirası</b> para cezası uygulanacaktır. Cezası tahsil edilemeyen takımlar yarışta start alamayacaktır.
25	Sportmenliğe aykırı hareketler	Yapan sürücü ayaktan ihraç edilir ve TOSFED'e bildirilir. Ayrıca bir sonraki ayakta yarışamaz. İhraç sezonun son ayağında yapılmışsa, ceza bir sonraki sezonun ilk ayağında uygulanır.
26	Sürücü Azami Kullanım Zorunluluğu (tek çıkış 80 dk.)	Takımın toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür.
27	Sürücü Azami Kullanım Zorunluluğu (toplam yarış süresinin %40'ı)	Takımın toplam tur sayısından 3 (üç) tur düşülür.
28	Kural dışı pilot yarışırma	Takım yarıştan ihraç edilir.
29	Teknik Kontrol İhlali	Yarış sonunda teknik kontrolden geçemeyen takımlar yarıştan ihraç edilir.
30	Sıralama Turu İhlali	Takım start verildikten sonra pit gözetmeninin bayrağı ile pitten start alınır.
31	Kırmızı bayrak kuralına uymamak	Takımın toplam tur sayısından 2 (iki) tur düşülür.

**DERECELENDİRME VE NETİCELER****23 DERECELENDİRME****23.1 DERECE ALINMASI**

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

23.1.2 Elektronik derece alma cihazının arıza yapması durumunda yeterli miktarda gözetmen ile elle yazarak zaman tutulması mümkündür.

**24 NETİCELER****24.1 NETİCELERİN HESAPLANMASI**

24.1.1 Neticeler, yarışta elde edilen turlara varsa tur cezaları çıkarılarak tespit edilir.

**24.2 NETİCELERİN YAYIMLANMASI**

24.2.1 Yarışma süresinde alınan neticeler aşağıdaki maddelere göre ilan edilecektir.

24.2.2 Gayriresmi Neticeler: Organizatör tarafından yarışma esnasında ilan edilen neticeler.

24.2.3 Geçici Neticeler: Organizatör tarafından yarışmanın sonunda ilan edilen neticeler.

24.2.4 Resmi Neticeler: Komiserler tarafından onaylanmış neticeler.

**İTİRAZ VE TEMYİZ****25 İTİRAZ VE TEMYİZ****25.1 İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI**

25.1.1 Bütün itirazlar; TOSFED Yarışma Genel Kurallar Madde IV, Uluslararası Spor Kodu Madde 13 ve 15.3 ve TOSFED 2023 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9 uyarınca yapılacaktır.

25.1.2 İtiraz süresi, ilgili yarışının geçici neticelerin açıklanmasından itibaren 15 (on beş) dakikadır.

25.1.3 İtirazlar takım direktörleri tarafından yapılır.

**25.2 İTİRAZ ÜCRETİ**

İtiraz ücreti **3.410,00 ₺ (Üç Bin Dört Yüz OnTürk Lirası)**'dir.

**25.3 DEPOZİTO**

25.3.1 Şayet itirazlar otomobillerin bazı parçalarının sökülüp tekrar takılmasını veya pistte yapılamayacak ölçüm ve analizlerin yapılmasını gerektiriyor ise, ek kurallarda yazılabilecek bir ilave depozito itiraz sahibi tarafından peşinen ödenecektir.

25.3.2 Temel harc bedeline ilaveten herhangi bir parçanın sökülmesi veya pistte yapılamayacak ölçüm ve analizlerin yapılması için gerekebilecek ilave harc bedeli yarışma komiserleri tarafından tespit edilir.

**25.4 MASRAFLAR**

25.4.1 Sökme-takma işlemleri ve nakliyeden kaynaklanan giderler; itiraz reddedilirse itiraz eden, itiraz haklı bulunulursa itiraz edilen tarafından karşılanır.

25.4.2 İtirazın reddedilmesi ve giderlerin (Teknik kontrol, nakliye vs.) depozitodan daha fazla tutması halinde fark; itiraz eden tarafından ayrıca ödenir. Masraflar daha az tutarsa fark itiraz sahibine iade edilir.

**25.5 TEMYİZ**

25.5.1 Bütün temyizler; TOSFED Yarışma Genel Kurallar Madde IV ve Uluslararası Spor Kodunun Ulusal temyiz prosedürünün düzenleyen 15.3 Maddesi uyarınca yapılacaktır.

25.5.2 Ulusal temyiz harcı ek kurallarda belirtilmelidir.

Uluslararası temyiz ücreti TOSFED tarafından her sene açıklanır. 2023 yılı için TOSFED 2023 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9'a göre uygulanır.

**ÖDÜL TÖRENİ VE PODYUM****26 ÖDÜL TÖRENİ****26.1 PODYUM SEREMONİSİ**

26.1.1 Ödül töreninin finiş podyumunda yapılması tavsiye edilir.

**26.2 ÖDÜL TÖRENİ VE ÖDÜLLER**

26.2.1 Para ödülleri ihtiyaridir, ancak birincilere verilecek para ödülleri yarışmaların standart kayıt bedellerinden az olamaz. Para ödülleri, ödül töreninde takdim edilecektir.

26.2.2 Kategori birincilikleri, her yarışma için ilk üç sürücüye verilecek birer kupa şeklinde olacaktır.

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

26.2.4 Yarışmaların ödül törenine mazeretsiz olarak katılmayan sürücüye, direktör raporunda belirtilmesi halinde TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından uygun bir ceza uygulanır.

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

26.2.6 Yarışmacı ve Sürücülerin ödül töreni podyum esnasında beyanat vermeleri yasaktır.

26.2.7 Ödül töreni için podyuma çağrılan sürücülerin tulumları ile katılmaları zorunluluğu vardır.

26.2.8 Ödül töreni, geçici neticelere istinaden, programda belirtilen zamanda yapılır. Ancak, sürücüler kesin neticeler duyurulana kadar pisti terk edemezler. Olası itirazların değerlendirilmesi ve kesin sonuçlara göre ödül dağıtımının farklılaşması halinde, ilgili sürücüler ödülleri, kesin sonuçlara göre dağıtılması için yarışma direktörlüğüne iade edeceklerdir.

**EK-1 ROTAX MAX MOTORLAR İÇİN TEKNİK BİLGİLER**

Rotax Max motorları için başlıca teknik ölçüm ve kısıtlamalar:

İşbu teknik detaylar ana hatları ile tüm yarışmacılara referans olması amacı ile aşağıda özetlenmiştir. Üretici firma "Teknik Regülasyonları" ve/veya "Teknik Bültenleri" ile belirtilmiş olup, aşağıda listelenmemiş ölçüm ve düzenlemeler, yarışma süresince her an ve koşulda Teknik Kontrol yetkilileri tarafından yapılabilir.

TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası'nda kullanılan Rotax marka motorlar için teknik kurallar ve detaylar "fabrikasyon orijinallik" ve "üretildiği gibi" prensibi ile düzenlenmiştir. TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası'nda bu kurallarda açıklananlar hariç, Türkiye Karting Şampiyonası Junior kategorisi motor kuralları uygulanır.

Üretici firmanın kendi adı ile düzenlediği yarışmalar için düzenlediği ve bazı eski model parçaların ve/veya motorların kullanımını yasaklayan kısıtlamalar, TOSFED Karting Dayanıklılık Kupası içerisinde dikkate alınmamakla beraber, bu aksam ve parçaların orijinal halinde ve üretildiği şekilde olması ve kullanılması gerekliliğini değiştirmez.

Serbest olan konular, "serbest" olarak belirtilmiştir.

Temel kural olarak herhangi bir parça, aksesuar, ataman üzerinde herhangi bir işlem, uygulama, müdahale ve ekleme/eksiltme yapılması kesinlikle yasaktır.

Herhangi bir hususdan bahsedilmiyor olması, ona izin verildiği anlamına gelmez.

Aşağıda bahsi geçmeyen tüm teknik ölçümler için, ölçümlenen motor için yayınlanmış olan Rotax Teknik Regülasyonu'nda yazan değerler dikkate alınır.

Belirtilmiş teknik ölçümlerlerdeki her türlü uyumsuzlukla birlikte, izin verilmemiş, art niyetli ve bilinçli yapılmış kural dışı müdahaleler ilgili yarışmalardan men / diskalifikasyon ile neticelenir.

Diskalifikasyona sebep veren nedenin, yapılış şekli, isteyerek ve bilerek yapılmış olması, üzerinde mesai harcanmış olması gibi kriterler ile değerlendirilmesi sonucu, yarışma haftasonu uygulanan cezaların yanısıra Sportif Direktörlük ve Disiplin Kurulu tarafından ek yaptırımlar da uygulanabilir.

**1. Üst Kapak**

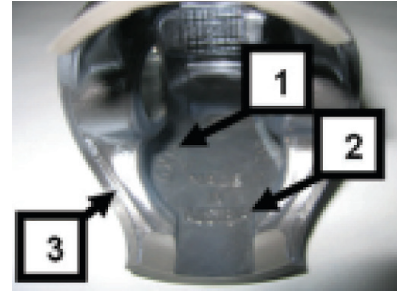
Üretici firma seri numaraları ve diğer işaretleri taşımalıdır.



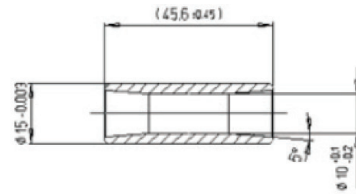
Kapak iç şekli fabrika aparatı ile kontrol edildiğinde aşağıdaki şekilde gözükmelidir.

**2. Piston ve Piston Pimi**

Piston orijinal olmalı ve üzerinde hiçbir işlem olmamalıdır. Üretici firmanın belirttiği işaret ve yazıları taşımalıdır.



Piston pimi ölçüleri aşağıdaki şekildedir:

**3. Silindir**

Silindir orijinal Rotax logosunu taşımalıdır. Silindir numaraları ait oldukları versiyona göre farklılık gösterebilir. Farklı yıllara ait silindirler orijinalliklerini korudukları sürece kullanılabilirler.

Maximum silindir iç ölçüsü 54.035 mm'dir. Eksoz portunun yaklaşık 10 mm üzerinden ölçülür.

**4. Reed Valve Sistemi**

Reed klepeleri her zaman orijinal olmak zorundadır. Reed klepe kalınlığı 0.6 mm-/+ 0.10 mm'dir.

Kontrolü yapılan klepe (reed valve) gerektiği takdirde, Teknik Kontrol görevlisi tarafından, orijinal klepe ile görsel olarak da mukayese edilebilir.

**5. Giriş Manifoldu**

Orijinal olmalıdır. Farklı yıllara ait orijinal Rotax logolu ve numaralı giriş manifoldları kullanılabilir.

### 6. Kol

Üretici tarafından üretilmiş olan, 2 farklı tip orijinal kol da kullanılabilir. İlk versiyon bakır renkli kol, üzerinde "367" kodunu yeni jenerasyon gri renkli kol üzerinde "362" kodunu taşımaktadır.

Kol üzerinde hiçbir işlem yapılamaz.

### 7. Balans Şaftı ve Balans Dişlileri

Balans şaftı ve dişlileri her zaman takılı olmalıdır. Balans dişlileri uygun yönlerinde ve üzerinde montaj işaretlemelerine uygun olarak takılmalıdır.

Minimum balans şaft ağırlığı 255 gr'dır. Üzerinde hiçbir oynama ve işlem yapılamaz.

Eski versiyon metal balans dişlilerinin kullanımı serbesttir. Plastik dişliler kullanılamaz.

### 8. Krank Kutusu

Siyah veya gümüş renkli kutuların kullanımı uygundur. Üzerlerinde hiçbir parlatma, yontma vb. işlem yapılamaz. Krank kutusu biraraya getirilirken, orijinal contasının kullanılması mecburidir.

Krank kutusunun özel kâğıt contası olmadan sadece sıvı conta kullanılarak veya contasız olarak biraraya getirilmesi yasaktır.

### 9. Kranksaft

Orijinal halinde olmalıdır. Her türlü işlem ve müdahale yasaktır.

Ana yatak rulmanlarında tek marka zorunluluğu aranmaz. Aynı tipte farklı marka rulmanları da kullanılabilir. Bilye sayısının aynı olması gereklidir.

Seramik rulman kullanımı yasaktır.

### 10. Debriyaj

Debriyaj sistemi kavrama noktası maksimum 4.000 devir/dk'dır. Pilot üzerinde olmadan ölçülür.

Değişik yıllara ait versiyonlardaki debriyaj balata ve diş çanları orijinal olmaları kaydı ile kullanılabilirler. 12 ve 13 ön dişli olan debriyajlarda o-ring takılı olmalıdır.

Debriyaj ayasının açık ağzının 1 mm gerisinden yapılacak ölçümde minimum değeri 24.10 mm olmalıdır. (Bknz: Görselde A ölçüsü)

Debriyaj et kalınlığı (Bknz: Görselde B ölçüsü) minimum 11.45 mm'dir.

Debriyaj çanı iç ölçüsü maksimum 84.90 mm'dir. Dijital veya mekanik saatli kumpasla ölçülür.



### 11. Squish (Üst Boşluk) Ölçüsü

Minimum Junior üst boşluk ölçüsü: 1.20 mm

Tüm ölçümler 2 mm'lik lehim teli ile yapılır ve dijital veya mekanik saatli kumpasla ölçülür.

### 12. Ateşleme ve Elektronik Sistem

Rotax firması tarafından üretilen tesisat, bobin ve elektronik kontrol ünitesi kullanılır. Farklı bir ürün kullanılamaz. Bobin ve elektronik kontrol ünitesine hiçbir müdahale ve farklı uygulama yapılamaz.

Elektronik kontrol ünitesi (ECU) ve eski versiyon analog kutu üzerindeki soket ve bağlantı tipleri değiştirilemez.

Üreticinin programladığı değerlere müdahale edilemez.

Evo sistemlerde sadece kendi kategorisi için tanımlanmış, izin verilmiş elektronik kutu (ECU) kullanılabilir. (Örneğin: Junior kategori kutusu, senior kategori bir motora bağlanamaz).

Elektronik sistemleri taşımak için üretici firma tarafından hazırlanmış orijinal ayaklar kullanılmalıdır. Farklı bir ayak ya da bağlantı sistemi kullanılamaz.

Farklı bir ECU kullanılması kesinlikle yasaktır.

### 13. Karbüratör

Sadece main jet (ana meme) ve iğne klips pozisyonu değiştirilebilir. Diğer iç sistem üretici tarafından belirlenmiş sabit değerlerde kullanılmak zorundadır.

Şamandıra ayak yükseklik ayarları üretici aparatının belirlediği aralıkta olmalıdır.



Karbüratör iğnesi üzerinde üretici firma logosu olan "INC" sembolünün olması gereklidir.



XS model yeni versiyon Evo karbüratörlerde sadece 4.0 gr'lık şamandıralar kullanılabilir. Sadece orijinal yakıt pompası kullanılabilir.



#### 14. Genel

Üreticisi tarafından total sistem ve bütün olarak tanımlanmış ekipman paketi üzerinde aynı işleve haiz farklı bir parça, ataşman kullanılamaz.

Ataşmanların total sistem üzerindeki yerleri değiştirilemez.

Yarışmacılar, kullandıkları motor sistemine ait (Evo, Evo öncesi) Teknik Regülasyon föylerini ölçüm ve değerlendirmelerde kullanılmak üzere yanlarında bulundurmaları zorundadırlar.

Yanlarında dokümanlarını bulundurmayan yarışmacılar "Teknik Kontrol" yetkilisinin kullandığı dokümanların geçerliliğini kabul etmiş olur. Yanıltıcı doküman kullanımı, dokümanlar üzerinde oynama ve tahrifat, sayfa ekleme/eksiltme gibi durumlar tespit edildiği takdirde yarışmacının ilgili yarışmadan diskalifiye edilmesiyle sonuçlanır.