



TEMYİZ KURULU KARARI

KARAR TARİHİ: 06.01.2026

DOSYA NO: 2026/1E.2025/1K

BAŞVURU SAHİBİ: Mustafa Uğur MÜLDÜR

SAYFA : 10

KONU: NİMOSK Kulübü tarafından 13-14 Aralık 2025 tarihlerinde organize edilen MOTUL 2025 Türkiye Karting Şampiyonası 7. Ayak yarışı kapsamında, Mustafa Uğur MÜLDÜR'e tebliğ edilen Komiserler Kurulu Kararı No:17 Doküman No 2.19 da belirtilen 362 numaralı araç ile yarışan yarışmacının Türkiye Karting Şampiyonası 7. Ayak Final yarışında verilen ihracı kararına yapılan itiraz

AÇIKLAMA: TOSFED'in 'Temyiz Kurulu Oluşturulmasına Dair 19.12.2025- 25/1401, 25/1402, 25/1400 referans numaralı yazılarına istinaden; Mehmet Tamer, Tarkan SANDALCI, Orkun ÖZENER'den müteşekkil Temyiz Kurulu temyize dair konuyu incelemiştir.

İşbu karara dair dayanaklar:

- 2025 TOSFED Yarışma Genel Kuralları (Bundan böyle YGK)
- 2025 TOSFED Yarışma Ek Düzenlemeleri (Bundan böyle YED)
- 2025 TOSFED Ulusal Karting Kuralları (Bundan böyle UKT)
- 2025 TOSFED ULUSAL Karting Teknik Kuralları (Bundan böyle uTK)
- YGK Madde 3'e istinaden mevzuatın bir parçası olan 2025 FIA Uluslararası Spor Yasası (bundan böyle FIA CSI)

KABUL EDİLEBİLİRLİK: 362 Numaralı yarışmacının YGK 53. maddede detaylı olarak açıklanan başvuru gerekliliklerini yerine getirdiği tespit edilmiştir.



MADDİ VAKIA: Temyiz karar toplantısı yapılmadan önce TOSFED tarafından heyet üyelerine gönderilen matbu belgeler incelenmiş ve itiraz başvurusunda bulunan 02.01.2026 tarihindeki toplantıda dinlenmiştir.

Temyiz kurulunun incelemiş olduğu belge listesi

- i. 15.12.2025 tarihinde Necip KARA tarafından düzenlenen teknik rapor
- ii. 17.12.2025 tarihli komiserler kurulu 17 no'lu kararı (Doküman No 2.19- Saat 10:30)
- iii. 23.12.2025 tarihinde TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından elektronik posta yolu ile TEMYİZ Kurulu üyelerine gönderilen Komiserler Kurulu tarafından TEMYİZ kuruluna hitaben hazırlanmış teknik rapor.
- iv. Yarışmacı M.Uğur Müldür tarafından sunulan 18.12.2025 tarihli dilekçe ve ekleri
 - o Kronos Motorsports yetkilisi, Rotax Max Challenge ve Rotax Müşteri deneyim grup lideri arasındaki 16.12.2025 tarihli elektronik posta yazışmaları
 - o 19.12.2025 tarihli RMC ve temsilci ve geliştiricisi Sara Deruwe imzalı Rotax Official Letter başlıklı belge
 - o İki adet internet satış ilanı (güç valfi saplaması)
 - o FIA Karting Teknik Dökümanları – 366 ve 367.sayfalar

BELGELER ÜZERİNDE YAPILAN İNCELEME

Temyize Başvuru Dilekçesi ve Ekleri

Temyize başvuran 18.12.2025 tarihli temyiz savunma dilekçesinde özetle; ulusal şampiyona yarışlarının, 2025 TOSFED Yarışma Genel Kuralları (YGK), 2025 TOSFED Yarışma Ek Düzenlemeleri (YED), 2025 TOSFED Ulusal Karting Kuralları (UKK) 2025, TOSFED Ulusal Karting Teknik Kuralları (UKTK) çerçevesinde yapıldığı, bir başka ifadeyle ulusal şampiyona yarışlarının bu kurallara göre gerçekleştirilmekte olduğu, bunlardan başka kurallara tabi tutulmamakta olduğu, oysa ki, temyize konu olayda Komiserler Kurulu'nun ihraç kararına dayanak olarak gösterdiği Teknik Kontrol raporunda referans alınan kaynak ise bu kurallar dahilinde olmadığı ve hiçbir şekilde referans olarak verilmemekte olduğu, bununla birlikte, piyasada aynı ad ve parça numarası ile farklı metrik ölçü tanımları olan parçalar yasal olarak satılmakta ve kullanılmakta olduğu, bu durumda yasal olarak satılıp kullanılan diğer ürüne göre de motorumuzdan sökölüp ölçülen saplamanın (45.50 – 51.31 = 5.81mm) uzatılmış olması gerektiği, söz konusu saplamanın boyutları ve evsafı, yukarıda bahsedilen ve yarışmacı olarak sorumlu olduğumuz kuralların hiçbir maddesinde tanımlı olmadığı, kaldı ki iki tarafı da vida başlı olan ve egzoz valfi (UKTK Md.6.4 - 2 numaralı parça) ile egzoz valfi pistonunu (UKTK Md.6.4 - 11 numaralı parça) bağlamak dışında bir fonksiyonu olmayan bir "Bağlantı Elemanı" (fastener) olduğu, ihraç sebebi olarak gösterilen parça motor bileşeni ya da yardımcı parça olmayıp, bağlantı elemanı olduğu dolayısıyla UKTK m.4.1 kapsamında değil, UKTK m.4.4 kapsamında kalmakta olduğu, bahse konu parça, UKTK m.6.4 "EGZOZ VALFİ (SENIOR)" maddesinde ölçüleri, şekli, biçimi tanımlanmış, motorun yanma odası geometrisini, port zamanlamasını veya aerodinamiğini belirleyen homologe bir "Motor Bileşeni ya da Yardımcı Parça" (Orijinal Parça) değil; ISO/DIN standartlarında metrik diş yapısına sahip ve söz konusu maddede



tanımı olmayan bir "Bağlantı Elemanıdır" (Fastener) olduğu, dolayısı ile "Bağlantı Elemanı", itirazımıza konu Komiserler Kurulu kararında belirtildiği gibi UKTK m. 4.1 "MODİFİKASYONLAR" maddesine değil UKTK Madde 4.4 "TEKNİK OLMAYAN KALEMLER" maddesinde bahsi geçen "Orijinal olmayan bağlantı elemanları" kapsamında kalmakta olduğu, piyasada ayrı olarak farklı renk ve ebatlarda satılmakta olduğu, kaldı ki, iddia edildiği üzere UKTK Md 4.1 "MODİFİKASYONLAR" maddesi kapsamına giren tüm "Orijinal Motor ve Yardımcı Parçaları" UKTK bünyesinde ilgili maddelerde ne şekilde tanımlanacağı, orijinalliğinin nasıl tespit edileceği açık ve net bir şekilde tanımlanmışken, söz konusu Egzoz Valfi Bıçağı Saplama ile ilgili hiçbir orijinallik tanımı belirtilmemekte olduğu, bu da parçanın "Orijinal Olmayan Bağlantı Elemanı" olduğunu teyit etmekte ve UKTK Md. 4.4 kapsamına sokmakta olduğu, söz konusu "Orijinal Olmayan Bağlantı Elemanı" UKTK Madde 4.4 Teknik Olmayan Kalemler maddesinde belirtildiği üzere uzunluğuna aksi belirtilmedikçe izin verilir ibaresi ile uzunluk sınırlamasından muaf tutulduğu, ayrıca, üretici firmanın verdiği resmi yazıda da belirtildiği üzere söz konusu güç valfi saplama performans üzerinde hiçbir etkisi olmadığı bu nedenle, Teknik Yönetmeliklerde bu bileşen için herhangi bir özel ölçü veya teknik özellik tanımlanmadığını belirterek,

- i- Tarafımıza, UKTK m. 1 uyarınca "İşbu kurallarda açıkça izin verilmeyen her şey yasaktır" hükmüne dayanılarak verilen ihraç cezası, söz konusu parçanın UKTK m. 4.4 kapsamında kalması ve söz konusu uzunluğun bu kapsamda izin verilen bir uzunluk uyarlaması olması sebebiyle hukuka aykırı olduğunu
- ii- Yukarıda detaylıca açıklandığı üzere söz konusu "Bağlantı Elemanı" "Orijinal Motor ve Yardımcı Parça" olmadığı için iddia edildiği üzere UKTK m.4.1 MODİFİYE maddesi kapsamında kalmamakta olduğu,
- iii- Söz konusu parça, UKTK m. 6.4 EGZOZ VALFİ (SENIOR) ve alt maddelerinde tanımlanan ve belirtilmiş ölçüler ile sınırlandırılmış "motorun çalışma zinciri içerisinde yer alan ve doğrudan fonksiyonel rol üstlenen" bir parça olmadığı

Belirtilerek Tüm yukarıda belirtilen sebeplerden dolayı, internet üzerinden dahi farklı renk ve ebatlarda ayrı olarak temin edilebilen Egzoz Valfi bıçağı saplama "Orijinal Olmayan Bağlantı Elemanı" tanımı ile UKTK m. 4.4 TEKNİK OLMAYAN KALEMLER maddesi uyarınca uzunluk sınırlamasından muaf tutulduğu için "Kural dışı Modifikasyon" kapsamına alınarak İhraç Kararı verilmesinin hukuka aykırı olup, açıklanan sebeplerle söz konusu kararın iptal edilmesi gerekmekte olduğunu belirtildiği tespit edilmiştir.

1- 19.12.2025 tarihli Rotax Racing Official Letter başlıklı belgede çevirisi aşağıda verilmiştir.

RMC Global Teknik Düzenlemeleri'nin Madde 4.4 uyarınca (bkz. ekli görsel, 2. sayfa), tüm vidaların ve bağlantı elemanlarının teknik olmayan parçalar olarak sınıflandırıldığını teyit etmek isteriz.

Ayrıca, söz konusu power valve saplama performansı etkilememektedir. Bu nedenle, Teknik Düzenlemeler kapsamında bu bileşen için herhangi bir ölçü veya teknik özellik tanımlanmamıştır.

Herhangi bir ek bilgi veya açıklama talebiniz olması durumunda bizimle iletişime geçmekten çekinmeyiniz.

Sara De Ruwe
RMC Temsilcisi ve Geliştiricisi

Belge ekinde RMC teknik kuralları verilmiş olup ilgili kısımdaki 4.4. maddesi kutu içerisine alınmıştır.

4.4 NON-TECH ITEMS

Non-original fasteners, circlips, washers, throttle cable housing, fuel and pulse line (type and size) as well as length of coolant hoses are allowed unless otherwise specified.

- 2- *Kronos Motorsports yetkilisi ve Rotax MAX Challenge ve Rotax Müşteri deneyim grup lideri Steven Chapman arasındaki 16.12.2025 tarihli elektronik posta yazışması;*

Sorunları önlemek için bunu durdurmalarını tavsiye ederim, ancak aşağıdaki bilgi yardımcı olacaktır. Motordaki bağlantı elemanları / vidalar teknik olmayan parçalardır. Aşağıdaki alıntıya bakınız.

Belge altında kural 4.4. verilmiştir.

4.4 NON-TECH ITEMS

Non-original fasteners, circlips, washers, throttle cable housing, fuel and pulse line (type and size) as well as length of coolant hoses are allowed unless otherwise specified.

- 3- Kart Part.com sitesinde satışa sunulan saplama ilanının verildiği ve bu ilanlardaki saplama uzunluklarının M6X52,5 olduğu, kombi kart sitesinde ise güç valfi saplaması ilanı bulunduğu ve saplama teknik ölçülerinin M6X45,5 olarak verildiği tespit edilmiştir.
- 4- FIA Karting Teknik kuralları 366 ve 367. Sayfalarda egzoz valfi sistemi teknik çizimleri verilmiş olup ilgili çizim ve bilgilerde direkt olarak valf saplaması boyuna dair bir bilgi verilmediği tespit edilmiştir.

Komiserler Kurulu ve Teknik İnceleme Raporları

- 5- 15.12.2025 tarihinde Necip KARA tarafından düzenlenen teknik raporda; senior kategori final yarışı sonrasında yapılan incelemede 362 numaralı aracın "Power Valve Blade Stud" parçasında işlem tespit edildiği ve komiserler kuruluna raporlandığının belirtildiği tespit edilmiştir.
- 6- 17.12.2025 tarihli 17 no'lu Komiserler Kurulu Kararında; Komiserler Kurulu'na Teknik Kontrol tarafından iletilen rapordan, 362 numaralı aracın Power Valve Blade Stud (Güç valfi bıçağı saplaması) parçasının işlem gördüğü, Rotax servis manuelinde (Rotax Repair Manuel) M6x52,5 olarak tanımlanan parçanın ölçümünde, uzunluğunun 51.31 olarak ölçüldüğü, söz konusu farkın (1.19mm) parçanın kısaltılmasından kaynaklandığı yarışmacı ve takımın savunmasında, söz konusu kısaltmanın parçanın montajı esnasında belirledikleri tolerans yığılması nedeniyle yapıldığını, işlem izinin gizlenmediğini, mekanik alıştırma / montaj uyarlaması yapılması dışında başka bir amaçlarının olmadığını belirtmiştir. Yapılan işlemin güvenlik amaçlı bir kısaltmadan ibaret olduğu ve performansa etkisi olmadığı, söz konusu parçanın bir bağlantı elemanı (fastener) olduğu ve



dolayısıyla Md. 4.4 “teknik olmayan kalemler” başlığında yer alan serbestlik kapsamında değerlendirilmesi gerekeceğini ifade ettikleri, komiserler Kurulu yaptığı değerlendirmede - **Ulusal Karting Teknik Kuralları (UKTK) Md. 1 uyarınca “İşbu kurallarda açıkça izin verilmeyen her şey yasaktır, UKTK Madde 4.1. uyarınca “Ne motor ne de yardımcı parçaları hiçbir şekilde değiştirilemez. “Modifiye”, orijinal olarak tasarlanandan farklı bir durumu temsil eden biçim, içerik veya işlevdeki herhangi bir değişiklik olarak tanımlanır.** kurallarını göz önüne aldığını, ihlal iddiasına konu saplama her ne kadar tek başına hareketli bir parça olmasa da motorun power valve mekanizmasının çalışmasında doğrudan rol alan teknik bir parça olduğu, bu anlamda UKTK Md. 4.4. “Orijinal olmayan bağlantı elemanları, segmanlar, rondelalar, gaz kelebeği kablosu muhafazası, yakıt ve ateşleme hattı (tip ve boyut) ile soğutma suyu hortumlarının uzunluğuna aksi belirtilmedikçe izin verilir.” ifadesinde yer alan serbestliğin, motorun çalışma zinciri içerisinde yer alan ve doğrudan fonksiyonel rol üstlenen bu parça için **uygulanabilir olmadığı** kanaati olduğu, UKTK’daki diğer istisna maddesi olan Md. 4.1.’de yer alan ifadenin “karbüratör ve egzoz valfi ayar vidaları gibi özel olarak bu amaç için tasarlanmış elemanların ayarlanmasına” ilişkin serbestliğin, “yalnızca bu amaç için tasarlanmış eleman” ifadesinden, ayar fonksiyonundan başka bir işlevi olmayan egzoz ayar vidasını işaret ettiği anlaşılmakta olduğu, söz konusu saplama kısaltma işleminin bir performans artışına yol açıp açmayacağı, mevcut haliyle bir güvenlik veya dayanıklılık problemi yaratıp yaratmadığı hususları ayrıca değerlendirilmediği, üreticinin sistem halinde sağladığı ve içinde M6x51,50 M6x52,50 olarak yer alan saplamanın geometrisinin değiştirilmesinin yukarıda anılan maddelerin ihlali anlamına geleceği kanaati olduğu, anılan maddeler uyarınca ihraç kararına, temyiz yolu açık olmak üzere karar verildiği belirtilmiştir.

- 7- **23.12.2025 tarihinde TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından elektronik posta yolu ile TEMYİZ Kurulu üyelerine gönderilen Komiserler Kurulu tarafından TEMYİZ kuruluna hitaben hazırlanmış teknik raporda;** 7. Ayak Senior kategori final yarışında, şampiyonadaki puan durumlarına göre ilk 5 araç son teknik kontrole alınmış oldukları, bu esnada final yarışının bitiminde itiraz süresi içerisinde, Borusan Otomotiv Motorsport (“Borusan”), 362 numaralı aracın egzoz valf sisteminin incelenmesini talep ettikleri, yarışma Teknik Kontrol Sorumlusu, yapılan inceleme esnasında, valf sistemindeki bir saplamanın taşlandığını belirlemiş ve komiserler kurulunu bilgilendirdiği, teknik kontrol sorumlusunun valf ile ilgili yapılan diğer ölçümlerin normal değerde olduğunu belirttiği, Ulusal Karting Teknik Kurallarında bu parçaya ve bıçakla birlikte parçanın toplam uzunluğuna ilişkin bir belirleme olmadığı görüldüğü,

6.4.1. – 2. ve 3. valfle ilgili ölçülecek değerleri göstermekle beraber saplamadan ve bıçaktan ayrıca bahsetmemekte olduğu, hem UKTK madde 4.1’de hem de spesifik olarak valf için de 6.4.1’de her türlü modifikasyonun yasak olduğu belirtilmekte olduğu, kuralların incelenmesinden teknik kuralların öngördüğü iki serbestliğin mevcut olduğu, biri orijinal olmayan parçaların kullanılabilirliğini belirten **4.4: Teknik Olmayan Kalemler “Orijinal olmayan bağlantı elemanları, segmanlar, rondelalar, gaz kelebeği kablosu muhafazası, yakıt ve ateşleme hattı (tip ve boyut) ile soğutma suyu hortumlarının uzunluğuna aksi belirtilmedikçe izin verilir.”** ve diğerinin ise egzoz ayar vidasının ayar için kullanılabilirliğine ilişkin ifadenin yer aldığı 4.1. maddesi içerisinde geçen hüküm: **“Karbüratör ve egzoz valfi ayar vidaları gibi özel olarak bu amaç için tasarlanmış elemanların ayarlanması modifikasyon olarak sınıflandırılmayacaktır.”** şeklinde olduğu, yapılan değerlendirmede 4.1. maddesinde bahsedilen **“ayar vidasının”** işlevi yalnızca ayar yapmaya yarayan yay barından egzoz ayar vidası olduğu anlaşıldığı, söz konusu parça bu parçadan farklı olduğu, **Yarışmacı ve Dynamic Racing Team ekibiyle yapılan görüşmede**, ekip bunun bir montaj uyarlaması olduğunu uzun vadede orijinal boyutunda kullanıldığında üst plastik kapağa zarar verdiğini, alıştırmanın bu amaçla yapıldığını ve **kesinlikle bir performans elde edilmediğini** belirttikleri, **saplamanın bir bağlantı elemanı olduğu, başkaca bir işlevi olmadığı, dolayısıyla**

madde 4.4'te sayılan teknik olmayan kalemlerden olduğu belirttikleri, ayrıca hem eski bir Rotax mühendisinden hem de Rotax müşteri memnuniyeti ekibinden alındığı belirtilen görüş yazılarının tarafları ile paylaştıkları, onlar da bu parçanın teknik olmayan kalem sınıfında olduğunu belirtmekte oldukları, yarışmacının, Rotax tarafından belirlenen ve servis manüelinde belirtilen yalnızca bir ölçü olduğunu, onun da saplama ve bıçağın kullanıldığı şekliyle ikisinin birlikte ölçüldüğü bir ölçüme dayandığını belirtildiği, servis manüelindeki ilgili resmin Şekil 1'de verildiği,

3. Make sure the bolt is screwed in completely. Tightening torque 10 Nm (90 in.lb).

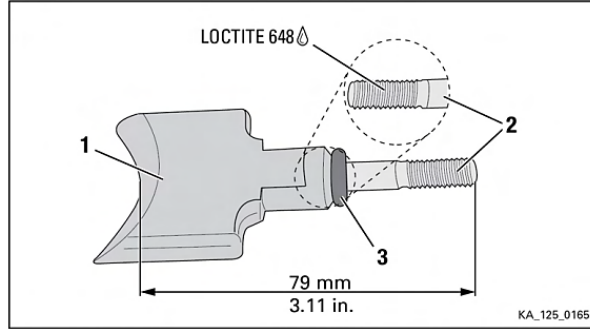


Figure 4.20: Exhaust valve

1 Exhaust valve

2 Stud M6x52.5

3 O-ring 6x2.5 RED

Şekil 1- Raporda verilen resim

Teknik kontrol sorumlusu ile yapılan görüşmede, teknik kontrol sorumlusuna yarışmacı ve teknik ekibinin iddiaları sorulduğu, bu parçanın bu şekilde kullanımından performans elde etmeyeceklerini düşündüğünü belirttikleri, ancak parçanın ekonomik ömrünü uzatmak için de yapmış olsalar, üreticinin bütün halde temin ettiği bir sistemin bir kısmını değiştirdiklerini, bu parçanın da hareketli bir sistemin fonksiyonel bir parçası olduğunu belirttikleri, diğer civatalar, bağlantı elemanları, vidalar gibi teknik olmayan kalem sınıfında değerlendirilecek bir parça **olmadığı** kanaatinde olduğunu belirttikleri, Teknik kontrol sorumlusunun, parçanın bıçağa sabitlenmiş halinin ölçülmediğini belirttiği, saplamanın bıçaktan sökülmüş halinin, servis manüelinde gösterilen 52,50mm değerinden 1.19mm daha kısa olduğunu belirterek

- Komiserlerin söz konusu yarışmacının aldığı görüş yazılarını bağlayıcı bulmadıkları, ASN tarafından Rotax'tan resmi olarak talep edilerek alınan, resmi nitelikte yazılar olmadığından teknik kontrol sorumlusunun teknik bilgisine göre hareket edildiği,
- Teknik kontrol ile ilgili bulgularda, Türkiye Karting Şampiyonası'na bağlı yarışlarda gerek ilgili hafta sonunda gerekse önceki yarışmalarda daima ihraç cezası verildiği anlaşıldığı, dolayısıyla farklı bir ceza türü değerlendirilmediği,
- Hem bıçak + saplamanın uzunluğu olarak belirtilen 79mm ölçüsünün, hem de saplamanın boyutuna ilişkin verilen 52,50mm ölçüsünün UTTK ve Rotax teknik regülasyonunda bulunmadığı, bunların ancak servis manüelinde (repair manuel) yer alan değerler olduğu anlaşıldığı, doğrudan bağlayıcı olmamakla birlikte, üreticinin



uzunluklara burada yer vermesi nedeniyle bu bilgiler dikkate alındığı, her ne kadar 79mm uzunluğu ölçülerek teyit edilmemiş olsa da aynı manuel saplama uzunluğuna da 52.50mm olarak yer verdiği,

- iv. *Dynamic Racing Team veya başka bir takımdan daha önce bu parçanın taşınmasına ilişkin alınan bir ASN onayı bulunmadığı anlaşıldığı,*
- v. *Yarışmacı bu işlemin yapılması nedeniyle bir performans artışı sağlanmadığını belirtmiş, teknik kontrol sorumlusu da benzer bir değerlendirmeyi paylaştığı, ancak modifikasyon olarak nitelendirilen bir işlem için performansla ilişkin bir değerlendirme yapılmaması gerekeceği kanaati oluştuğu,*
- vi. *Komiserler kurulu, parçanın fonksiyonu bulunan, hareketli bir parça içerisinde yer alan bir bağlantı elemanı olması nedeniyle teknik olmayan kalem sınıfında nitelendirilemeyeceği görüşünü benimsediği, bu itibarla 4.1 (ayar vidası ile bu saplama farklı olduğundan) ve 4.4'te yer alan serbestliklerden (teknik olmayan kalem olarak nitelendirilmediğinden) faydalanamayacağı değerlendirdiğini*

Belirterek iki(2) ihraç bir(1) çekimser oy ile karar aldıkları belirtilmiştir.

Temiz Kurulu, usule ve esasa ilişkin olarak aşağıdaki değerlendirmeleri yapmıştır:

- 8- İncelenen ve beyan edilen belgeler ve yapılan toplantı sonrası itiraz konu olan parçanın itiraza konusu araca takılı bulunan Rotax 125 DD2 Max Evo Motorun power valf (güç valfi) parçasının valf saplamasına ilişkindir.

İlgili motorun kullanım manuelinde¹; konu valfin elektro pnömatik bir egzoz kontrol valfi olduğu - **E-Rave** (Electronic ROTAX Adjustable Variable Exhaust- Elektronik Rotax Ayarlanabilir Değişen Egzoz Sistemi) olarak adlandırılmakta olduğu anlaşılmaktadır. Sistem temel olarak ECU (Engine Control Unit-Motor Kontrol Ünitesi) kontrolünde bir elektro pnömatik valf ile yönetilmektedir. Sistemin çalışması için gerekli basınç motorun karter kısmından karşılanmakta olup, motorun rölanti hızı ve valf sisteminin açılma noktasının devir aralığı içinde **egzoz valfi kapalıdır**. Motor çalışırken, egzozun elektro-pnömatik valfini motor devrine bağlı olarak açar veya kapatır ve bu sayede optimum performans özellikleri sağlamakta olduğu anlaşılmaktadır.

Sistem prensibi incelendiğinde, ilgili valfin kapalı olduğu kısımda genişleme stroku uzatılarak yanma basıncından azami fayda sağlanırken, belli bir devir üzerinde egzoz valfi (power valve) açılarak egzoz portu kesiti genişletilmek suretiyle motorda dolgu değişim karakteristiğinin iyileştirilerek yüksek performans alınmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır.

Sistemin teknik anlamda nasıl çalıştığına dair detaylı bir video motor üreticisi ROTAX tarafından² verilmiştir. İlgili videoda 0-2000 d/d aralığında, sistem tarafından sağlanan pozitif basıncın bir elektronik kumandalı valf ile E-RAVE sistemi diyaframlı pistonuna yönlendirilmesi ile valfin açık kaldığı, akabinde 2000 d/d sonrasında sistemin pozitif basıncı kestiği ve E-RAVE diyaframlı piston

¹ https://www.rotax-racing.com/assets/uploads/Engines/KA_Operating-Manual_125MAX_DD2_en_2024_2024-12-06-081458_vvww.pdf

² <https://www.youtube.com/watch?v=ADsZkV7xWQU>



arka kısmında bulunan yayın valfi iterek egzoz portunun tamamen kapandığı ve seçilen motor hızına kadar valfin kapalı kaldığı, seçilen motor hızında elektronik valfin tekrar pozitif basıncı diyaframli pistona gönderdiği ve valfin yeniden tam açık pozisyona geçtiği görülmektedir. Özet olarak sistem 1-0 (açık ve kapalı) olarak iki pozisyonda çalışmaktadır.

- 9- Uyuşmazlığa konu parça, E-RAVE sisteminde egzoz kanalını açıp kapayan valfinin pnömatik kontrollü diyaframli pistona bağlantısını sağlayan SAPLAMA (stud) olup, nihai kanaate varılabilmesi için ilgili parçanın 2025 UKTK uyarınca hangi başlık altında değerlendirilmesi gerektiğinin irdelenmesi gerekmektedir.

2025 UKTK incelendiğinde; net olarak ilgili saplamayı veya valfi niteleyen bir ölçü, malzeme vb. bilgi, kural vb. husus **bulunmadığı anlaşılmaktadır.**

2025 UKTK uyarınca egzoz valfi sisteminde yapılacak olan kontroller Madde 6.4'te verilmiş olup;

6.4.1 Egzoz Valfi (Valf ölçüleri). İlgili kuralda "Kaplamaşız veya tedarik edildiği gibi sert anodize egzoz valfinin her ikisi de kullanım için yasaldir. **Kesinlikle hiçbir modifikasyona izin verilmez.**" şeklinde ibare mevcuttur.

6.4.2 Silindirdeki egzoz valfi flanşının pistona mesafesi (*Piston egzoz portunu kapattığı anda, egzoz valf mastarı-277030-/flanşı egzoz portundan içeriye sokulduktan sonra, mastar ile flanş arasına 0,05 mm kalınlık ölçer ile kontrolü*)

6.4.3 Silindirdeki egzoz valfi flanşının pistona mesafesi (*Piston egzoz portunu kapattığı anda, egzoz valf mastarı-277032-/Flanş ile mastar arka kısmı kontrolü-25mm*)

6.4.5 Egzoz valfi ayarları / Topraklama kablosu bağlanması ile açılma ayarı (yasal)

Komiserler kurulu tarafından sunulan raporda verilen ve iş bu temyiz kurulu kararında da verilen ve servis manuelinde bulunan "valf+saplama" toplam 79 mm ölçüsünün veya saplamaya dair belirtilen 52,5 mm'nin (*yarış sonrası valf+saplama ölçüsü ölçülmemiş olup sadece saplama ölçüsü ölçülmüştür*) 2025 UKTK'da yer almadığı tespit edilmiştir.

Özet olarak, 2025 UKTK'da egzoz valfine dair (E-Rave sisteminde egzoz portunun açıp kapatan valfin kendisine dair) modifikasyonun izin verilmediği net olarak belirtilmiş olmakla birlikte, valfin bağlandığı konu saplamanın nasıl değerlendirilmesi gerektiğine dair teknik kurallarda net bir ifade bulunmamaktadır.

Komiserler kurulu, bu saplamanın arka kısmında yapılan taşlama işlemini, üretici tarafından bütün halde temin edilen bir sistemin fonksiyonel olan bir parçasının değiştirilmesi olarak nitelendirmiş olup, bu nedenle ilgili işlemin 2025 UKTK 4.1 sınıfı altında modifikasyon olarak sonucuna ulaşmıştır. Başvuran ise ilgili saplamanın 4.4 teknik olmayan kalemler altında değerlendirilmesi gerektiği iddiasındadır.

Bu hususla öncelikle, 8.maddede verilen çalışma prensibi uyarınca konu saplamanın, fonksiyonu, motor sistemin çalışmasına ve performansına etkisi, teknik kontrolde elde edilen ölçüler doğrultusunda aşağıda değerlendirilmiştir.

- 10- E-RAVE sistemi incelendiğinde; 2000 d/d ve valf açılma aralığında herhangi bir basınç bulunmadığından pnömatik piston diyaframının arka kısmında bulunan yay "valf+saplama" sistemini ileriye doğru itmekte ve **doğal konum kapalı pozisyonundadır.**

Bu açıdan valf saplaması uzunluk ölçüsü olarak sistemin çalışmasına ve motor performansına net bir etkide bulunmamakta olup, "valf+saplama" sistem ölçüsünün kısalması durumunda (*ki bu ölçü teknik kontrol tarafından ölçülmemiştir ve kısa olup olmadığı iş bu vakada bilinmemektedir*) dahi



sistem piston arkasındaki yay valfi aşağıya doğru itecek ve egzoz portunu kapatacak şekilde dizayn edilmiştir.

“Valf+Saplama” mesafesinin (piston yayı arkadan basar konumunda iken) egzoz portunu bir miktar açık bırakacak kadar kısalmış olduğu durumda (*bu durum oldukça ekstrem bir durum olup, konu vakada diğer tüm ölçümlerin kurallar dahilinde olduğu göz önüne alındığında 1.19 mm’lik saplama kısalığından dolayı bu etkinin varlığından söz etmek mümkün değildir*) motorun 2000 d/d devir ve ayarlanan egzoz valfi açılma devri aralığında genişleme stroğu kısalacak olup ilgili tork bölgesinde (low end torque- bottom end performance) motorun performansının düşeceği değerlendirilmiştir³.

Diğer bir ifade ile saplama boyunda tespit edilen kısalmanın sistemin çalışma prensibi ve motor performansı üzerinde pozitif bir etkisi bulunmamaktadır.

ÖZET olarak tek başına saplama parçasının aracın performansı üzerinde bir etkisi olmadığı değerlendirilmiş olup, konu parça teknik anlamda piston ve valfi bağladığı, saplama olması nedeniyle bir bağlantı elemanı (fastener) olduğu değerlendirilmiştir.

11- 2025 UKTK incelendiğinde konu uyuşmazlığa ilişkin 4.1 Modifikasyonlar ve 4.4 Teknik olmayan kalemleri bölümü aşağıdaki gibi tanımlanmıştır.

4.1 MODİFİKASYONLAR

Ne motor ne de yardımcı parçaları hiçbir şekilde değiştirilemez. “Modifiye”, orijinal olarak tasarlanandan farklı bir durumu temsil eden biçim, içerik veya işlevdeki herhangi bir değişiklik olarak tanımlanır. Bu kurallar dahilinde özel olarak izin verilmedikçe, motor paketi parça ve/veya malzeme eklenmesi ve/veya çıkarılması da buna dahildir. Karbüratör ve egzoz valfi ayar vidaları gibi özel olarak bu amaç için tasarlanmış elemanların ayarlanması modifikasyon olarak sınıflandırılmayacaktır.

Krank karterindeki bir delik dışının (krank karteri başına en fazla üç diş açılmış delik) “Heli-coil” veya benzeri kullanılarak onarılmasına izin verilir. İstisna: Krank karterini motor yatağına sabitlemek için krank karterinin altında bulunan dişler gerektiğinde onarılabilir. Silindir üzerindeki bir yuva dışının (silindir başına en fazla üç dişli delik), “Heli-Coil” veya benzeri kullanılarak onarılmasına izin verilir. Aksi belirtilmedikçe, yalnızca Micro, Mini, Junior, Senior ve Master motor için özel olarak tasarlanmış ve tedarik edilmiş orijinal Rotax bileşenlerine izin verilir. Not: Teknik düzenlemelerde açıkça izin verilmeyen her şey yasaktır.

4.4 TEKNİK OLMAYAN KALEMLER

*Orijinal olmayan **bağlantı elemanları**, segmanlar, rondelalar, gaz kelebeği kablosu muhafazası, yakıt ve ateşleme hattı (tip ve boyut) ile soğutma suyu hortumlarının uzunluğuna aksi belirtilmedikçe izin verilir.*

12- Teknik anlamda kurallar gereği değerlendirilmesi gereken nihai konu, E-RAVE sistemindeki saplamada yapılan işlemin ve parçanın,

- 4.1’de ki modifikasyona ilişkin madde başlığı altında mı?
- 4.4. Teknik olmayan kalemler başlığı altında mı?

değerlendirileceğidir.

³ https://uranusoft.com/uploads/EXHAUST_VALVE_INSTALLATION_GUIDE.pdf (Sayfa 21)



Teknik açıdan yukarıda verildiği üzere ilgili saplama parçasının temel görevi bir bağlantı elemanı olup, valf ile pnömatik pistonu birbirine bağlamaktadır. Tek başına başkaca bir görevi bulunmamaktadır. "Saplama+valf" parçasının birlikte ölçümüne dair bir bilgi veya yaptırım ise UKTK2025'de bulunmamaktadır.

İlgili "saplama+valf" ölçüsünün ise olası kısılmasının sistemin çalışması üzerinde performans artırıcı bir etkisi bulunmamakta olup, en ekstrem "valf+saplama" ölçüsünün kısılması durumunda dahi bu etkinin sistem performansının düşmesi yönünde olacağı değerlendirmemiz dikkate alındığında ilgili saplama parçasının UKTK 4.1'de yer alan temel bir motor veya yardımcı parçası olmadığı ve 4.4 başlığı altında verilen ve orijinal olmayanın kullanımına izin verilen bir bağlantı elemanı olarak değerlendirilmesi gerektiği, ilgili saplamanın uç kısmında yapılan taşlamanın ise sistemin kurallar gereği olması gerektiği gibi çalışması için yapılan bir uyarılama işi olduğu kanaatine varılmıştır.

KARAR: Yukarıda belirtilen dayanaklar, amir hükümler ve değerlendirmeler ışığında;

1- TEMYİZ TALEBİNİN KABULÜNE

- 2- Motul 2025 Türkiye Karting Şampiyonası 7.Ayak Yarışında, bu hususta alınan ihraç kararından dönülmesine,
- 3- FIA CSI 15.5.5 uyarınca TEMYİZ HARCININ BAŞVURU SAHİBİNE GERİ ÖDENMESİNE
- 4- Kararın başvuru sahibine TEBLİĞİNE ve akabinde FIA CSI 15.8.1. uyarınca TOSFED Resmi İnternet Sitesinde ve Resmi İlan Panosunda YAYINLANMASINA

OYBİRLİĞİYLE KARAR VERİLMİŞTİR.


MEHMET TAMER
BAŞKAN


TARKAN SANDALCI
ÜYE


Orkun ÖZENER
ÜYE