

## 2013 ULUSAL KARTİNG TALİMATI

05.04.2013

## 1- TÜRKİYE KARTİNG ŞAMPİYONASI

Türkiye Karting Kategorisi Şampiyonaları:

Ulusal Karting Talimatı'nda ilan edildiği şekliyle Türkiye Karting Şampiyonası'na dahil yarışmalardan aldığı puanlarla kategorilerinde sezon sonunda en yüksek puana sahip sürücüler;

“Türkiye Karting Mini Kategori Şampiyonu”  
 “Türkiye Karting Formula Junior Kategori Şampiyonu”  
 “Türkiye Karting Formula Senior Kategori Şampiyonu”  
 “Türkiye Karting Formula Master Kategori Şampiyonu”

ilan edilirler.

## 1.1 Ulusal Karting Talimatı

TOSFED, Türkiye' de Ulusal Karting Yarışmalarının yapılması için, Otomobil Sporları Yarışma Genel Kuralları Madde 2 gereği, işbu talimat ve bu talimata ek olarak çıkarılacak bültenler ile Ulusal Karting Yarışmalarının yapılmasına izin verir.

İşbu talimat TOSFED Yönetim Kurulu tarafından onaylanmış olup, 01 Ocak 2013 – 31 Aralık 2013 tarihleri arasında geçerlidir.

## 1.2 Ulusal Karting Talimatı ile ilgili değişiklikler ve talimatın uygulanması

- Bu talimat şartları organizatör kulüpler tarafından aynen uygulanacaktır.
- Bu talimat maddelerinin yorumu ile talimat kapsamında bulunmayan konularda karar alma hak ve yetkisi, yarışmalar sırasında, Komiserler Kurulu'na aittir.
- Yarışmanın akışı ile ilgili (örneğin parkur ve zamanlama gibi) değişiklikler Komiserler Kurulu'nun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenlerle yapılır. Bültenler tarih, saat ve sayı içereceklerdir. Bültenler tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur.
- Yarışmacı ve sürücüler yarışmaya kayıt yaptırmakla, bu talimat ve ilgili diğer tüm kuralları okumuş, anlamış ve uygulayacaklarını kabul etmiş sayılırlar
- Gerekli hallerde işbu talimat şartları üzerinde değişiklik, yorum veya açıklama sadece TOSFED Spor Kurulu tarafından yapılır.

## 1.3 Sorumluluk

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ile yarışa resmi izinleri veren makamlar, yarışma düzenleyen Organizatör Kulüpler ve organizasyon lisansına sahip üçüncü kişiler; TOSFED otomobil

sporları yarışma genel kuralları, bağlı ulusal branş yarışma talimatları ve diğer TOSFED talimatlarında yer alan kurallar çerçevesinde organize edilen ve güvenlik tedbirinin alınmış olması koşulu ile yarışmalardan önce, yarışmalar sırasında ve yarışmalardan sonra meydana gelebilecek herhangi bir kaza halinde gerek yarışmacılar, görevliler gerekse seyirciler yönünden, ölüm, yaralanma, zarar veya sakatlıklardan dolayı maddi ve manevi açıdan hiç bir şekilde sorumlu tutulamazlar.

Yarışmacı ve sürücüler yarışmaya kayıt yaptırmakla, bu talimat ve ilgili diğer tüm kuralları okumuş, anlamış ve uygulayacaklarını kabul etmiş sayılırlar.

## 2. ORGANİZASYON

TOSFED geçerli organizatör lisansına kulüpler ve üçüncü şahıslar asgari müddetlere uymak ve ulusal şampiyona için takvimlerini onaylatmak şartıyla, düzenleyecekleri yarışmaların yarışma yönetmeliklerini TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun ve onaylı olarak yayımlarlar.

Organizatör tarafından yayımlanacak yarışma yönetmeliği sadece yarışma ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır. Yarışmacılar yarışma kuralları için sırasıyla yarışma ek yönetmeliğine, Yarışma Genel Kuralları'na, Yarışma Ek Düzenlemelerine, Ulusal Karting talimatına ve CIK-FIA uluslararası Spor yasası ilgili maddelerine başvuracaklardır.

## 2.1 Yarışma Grupları / Katılabilir Go-kartlar

- Türkiye Karting Şampiyonası ve Mahalli Şampiyonalar, Mini, Formula Junior, Formula Senior, Formula Master olmak üzere dört grupta koşular.

- Formula Senior ve Formula Master kategorileri birlikte start alırlar. Bu kategorilerde toplam katılımlı sporcu sayısının 24'ün üzerine çıkması durumunda ise, kategorilere ayrı ayrı start verilir.

## 2.1.1 Tüm Kategoriler için Geçerli Genel Kurallar :

## a) Ağırlıklar

Kategoriler için belirtilen ağırlıklar asgari, 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.

## b) Yakıt

Kullanılacak yakıt, benzin istasyonlarında ticari olarak satılan benzindir.

**c) Telsiz haberleşme**

Yarışma sırasında sürücü ile her türlü telsiz haberleşmesi yasaktır.

**d) Veri alış verişi**

Yarışma sırasında kart ile her türlü telsiz veri alış verişi yasaktır.

**e)** Yarışma öncesi ve yarışma esnasında herhangi bir tip lastik ısıtıcısı kullanılamaz.

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

**g) Şasi**

Genel prensip olarak, Mini kategoride **CSAI, FIK, DMSB** gibi kurumlarca tanımlanmış ve kabul edilmiş şasiler; 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 dökümanı bulunan şasiler Türkiye Karting Şampiyonasında kullanılabilirler.

**Tüm kategorilerde kullanılan şasilerin, güncel tampon setleri ve tampon bağlantı demirlerine sahip olmaları gerekmektedir.**

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

- Şasi tasarımı üzerinde değişiklik ve modifikasyon yapılamaz.

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

- Koltuk şaseye dört noktadan bağlanmalıdır. Eski tip kelepçeli koltuk bağlantıları yeni tip şaselerde kullanılamaz.

- Şasi et kalınlığı homologasyon ve teknik tanımlama formunda belirtilen şase boruları, manyetik malzemeden yapılmalıdır.

**h) Frenler**

- Mini kategoride frenler mekanik veya hidrolik olarak çalışabilir; ancak sadece arka tekerlekler üzerinde etkili olmalıdır.

**-Diğer (Junior, Senior, Master) kategorilerde frenler hidrolik sistemli olmalıdır. Formula Junior kategorisinde ön fren tertibatı kullanılamaz. Formula Senior ve Formula Master kategorilerinde elden kontrollü ön fren sistemleri kullanılabilir.**

Fren pedalı ve fren merkezi arasında çalışan çubuk dışında fonksiyonu aynı olan ek bir güvenlik teli sisteme takılı olmalıdır.

**2.1.2 Mini Kategori Kuralları :**

**2.1.2.1 Özel Şartlar:**

a) Yaş sınırı: 8 ile 12 yaş arasındadır (2001-2005 arası doğmuş olan sürücüler).

**(12. yaş gününün gerçekleştiği sezonun sonuna kadar mini kategoride yarışılabilir).**

**b) Mini kategoride, diğer üst kategorilerde olduğu gibi, mono marque (Tek Marka) /TAG konseptli ve tek marka bir motor ile katılımcı sağlanması durumunda, bu tip motor ile yarışan yarışmacılar için ayrı klasman ve podyum oluşturulacaktır.**

**c) "Formula Mini" adı verilecek bu kategoride "Genel Yarışma kuralları ve puantaj sistemi" geçerli olacak olup, sezon sonunda bu kategorinin 1.si " Formula Mini Kategori Türkiye Şampiyonu" ilan edilecektir.**

**Katılımın gerçekleşmesi durumunda her iki mini kategorisi de beraber start alacak, fakat klasmanları ayrı oluşturulacaktır.**

**2.1.2.2 Motor Kuralları :**

a) Mini Kategori Türkiye Şampiyonası, **2005-2009** ve 2010 – 2014 arası için geçerli olan homologasyona (CSAI-ACI, FIK) sahip 60 cc mini motorlar ile yapılacaktır.

**b) Her bir motor tipi sadece kendi homologasyonunda belirtilen çevre birimler ve ek parçalar ile kullanılabilir.**

**Aynı markaya ait olsa bile farklı yıllar için homologe edilmiş, karbüratör, ateşleme ,elektrik tesisatı, hava filtresi gibi birimler sadece ait oldukları (homologe edildikleri) motorlar ile kullanılabilirler.**

**c) Tüm motorlar, doğal hava akışı ve piston-port besleme özellikli olmalıdır.**

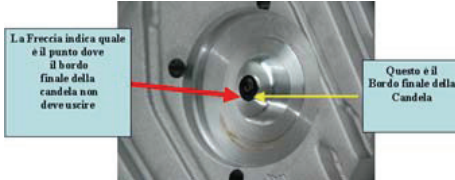
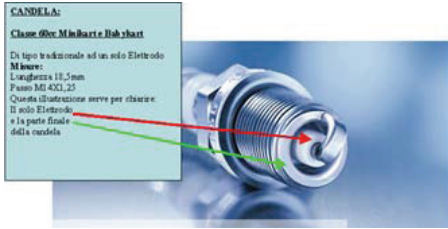
**d) Homologe motor parçaları ve aksamı her şart ve durumda ; resim, çizim fotoğraf ve/veya fiziksel ölçülerıyla homologasyon formunda belirtilen teknik tanımlamalar ile uyumlu olmalıdır.**

**e) Motor parçaları orijinal, fabrika üretim parçalar olmak zorundadır.**

**f) Motorun emme ve egzoz açıkları CIK-FIA teknik dökümanlarında, port ölçümleri için ölçüleri belirlenmiş nitelikteki ekipman vasıtası ile ölçülür.**

**g) Buji:**

Marka serbesttir. Diş boyu 18,5 mm, Vida ölçüsü M14X1,25. Buji sıkılı durumdayken, buji gövdesi yanma odası içine sarkmamalıdır. Örnek olarak aşağıdaki grafiklere bakılabilir. **Kullanılan bujiler ile ilgili teknik kısıtlamalar için güncel CIK-FIA teknik reglamanları esas alınır.**



**h) Yanma Odası Hacmi:** Her döneme ait motorun, kendi homologasyon fişinde belirlenmiş yöntem ve ölçü değerlerine göre, yanma odası ölçümü yapılır. Ölçümlerde dijital büret kullanılması zorunludur.

**i) Yanma Odasının Biçimi:** Küresel olup, üretici tarafından verilen aparat ile uyumluluğu tespit edilebilmelidir.

**j) Soğutma:** Doğal akışlı hava soğutmalı.

**k) Hava Filtresi :** Standart. Homologasyon fişinde belirtildiği şekilde.

**l) Karbüratör:**  
 - Şamandıralı, 18,00 mm venturi çaplı Dellorto PHBG 18 BS dir.  
 - Karbüratör her zaman homologasyon formunda belirtilen orijinal biçimiyle kalmalıdır. Karbüratör üstünde parlatma, malzeme kaldırma, taşlama v.s gibi işlemler yasaklanmıştır.  
 - Karbüratör arka yüzü ile silindirin eksenini arasındaki mesafe homologasyon formunda verilen minimum değerden az olmamalıdır.  
 - Karbüratör motor üreticisi tarafından sağlanan ölçü probu ile kontrol edilmelidir.

**m) Ateşleme**  
 Analog tip ve her motorun kendi homologasyon formunda belirtilen şekilde olmalıdır.

**n) Çalıştırma Ünitesi:**  
 - TAG elektrikli çalıştırma ünitesi, bu iş için konulan aküden beslenir.

- Marş volanı debriyaj yan yüzüne bağlanmalı ve manyetik malzemeden yapılmalıdır. Motor donanımında her zaman fonksiyonel olan bir stop düğmesi olmalıdır.

- Start düğmesi ve akü arasında kablonun kendisi dışında herhangi bir ilave elektronik parça kapasitör v.b.) koyulması yasaklanmıştır.

-Akü şaseye güvenli bir şekilde sabitlenmelidir.

**o) Motor Dişli Oranı :** Ön : Z11 , Arka : Serbest

**p) Akü tipi, buji markası, arka dişli, benzin filtresi teknik detay olarak değerlendirilmezler.**

**r)Kullanılabilecek buji tipleri için CIK-FIA teknik dökümanları esasır. Özellikle buji merkez elektrodlarının uzunlukları belirtilen kriterlerde olmalıdır.**

### 2.1.2.3 Diğer Teknik Tanımlamalar :

**a) Debriyaj**  
 Her motor kendi homologasyonunda belirtilen debriyaj sistemini kullanabilir. Debriyaj kavrama üst sınırı 2005-2009 dönemi motorlar için: 5000 devir/ dk. 2010-2014 dönemi motorlar için : 3500 devir/dk dır.

**b) Susturucu:**  
 Tek tip, ve homologasyon formunda belirtilen ölçülerde olmalıdır.

**c) Yakıt Deposu:**  
 Minimum, 3 litre kapasiteli olmalı ve şasiye sabitlenmelidir.

**d) Arka lastiklere teması önleyecek şekilde üretilmiş metal ve/veya plastik arka tamponlar kullanılabilir. Plastik arka tamponlar üreticisine bağlı olarak, tek parça veya birden çok parçadan oluşturulabilir.**

**e) Ön ve yan koruyucu aksam:**

**Ön ve yan koruyucu tamponlar güncel güvenlik tedbirleri kriterleri ile uyumlu olmalıdır. Bağlantı noktaları kırık tampon ve taşıyıcı aksamlar kullanılamaz.**

**f) Lastikler**  
 Ebatlar:  
 Ön : 4,00x10,00 - 5  
 Arka : 5,00x11,00 - 5

Slick (kuru zemin) - Mojo C2

Islak zemin:  
 Ön : Vega WE – wet, – 4,00 x 10,00 – 5  
 Arka : Vega WE – wet, – 5,00 x 11,00 – 5

**Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde TOSFED spor üst kurulu kararı ile lastik markası değişebilir.**

**g) Jantlar:**  
 Alüminyum, titanyum, magnezyum ve alaşımlarından yapılmış olabilir.

**h) Tekerlek Genişliği:**  
 Ön: Maksimum 115 mm ( 117 mm aparatla ölçülür )  
 Arka: Maksimum 150 mm (152 mm aparatla ölçülür)

**i) Minimum Ağırlık:**

Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil asgari 110,0 kg dir.

**2.1.3 Formula Junior Kategori Kurallar:**

**2.1.3.1 Özel Şartlar:**

a) Yaş sınırı: Bu kategoride 13-16 yaş arası sürücüler yarışabilirler (1997- 2000 arası doğmuş olan sürücüler).

O yıl içinde 12. yaşını bitirip, 13. yaşından gün alan sürücüler, 16. yaş gününü bitirdiği sezonun sonuna kadar bu kategoride yarışabilirler.

Mini kategoride yarışmış olan ancak boy, kilo vb fiziki zorunluluklardan dolayı Formula Junior kategoriye geçmek isteyen sporcular, "Spor Üst Kurulu " onayı ile yaş sınırlaması olmaksızın bu kategoriye geçebilirler.

**2.1.3.2 Motor Kuralları:**

a) Formula-Junior kategorisinde, CIK-FIA KF3 homologasyonu olan motorlar ile bir şekilde herhangi bir CIK kategorisi homologasyonu olan motorlar yarışamazlar.

b) "Mono Marque" (Tek Marka) ve/veya TAG olarak tanımlanan gruba dahil, herhangi bir tek marka yarış için tanımlanmış veya kullanılabilir nitelikte ve gücü fabrika teknik verilerince 22 beygirin altında olan, su veya hava soğutmalı motorlar aşağıda yazılı özelliklere sahip oldukları takdirde bu kategoride yarışabilirler.

c) Bu talimatta belirlenen kriterlere göre ilgili Türkiye Karting Şampiyonası Formula Junior Kategoride yarışabilecek motor markaları şöyledir:

EasyKart – Parilla 100cc. Junior motoru  
EasyKart – BMB 100cc. Junior motoru  
Vortex ROK 125cc. Junior motoru  
Rotax FR 125 Junior Max motoru  
Parilla Boxer 100cc. motoru  
Parilla X30 Restricted motoru

d) Su soğutmalı motorların hacimleri maksimum 125cc, hava soğutmalı motorların hacmi maksimum 100cc. olmalıdır.

e) Bu kategoride yarışabilir tüm motorların üreticileri tarafından, egzoz, elektrik tesisatı, karbüratör, radyatör, ateşleme ünitesi ile beraber "kit" olarak satılıyor olması ve tüm birimlere ait (motor dahil) fabrika teknik veri ve çizimlerinin olması gerekmektedir.

f) Kullanılan motorlara ait tüm aksam ve iç parçaların ölçüm ve tanımlarının teknik çizimlerinde belirtilmiş olması gereklidir.

g) Bir motor sadece kendi üreticisinin tanımladığı ve kendisi ile kombine ettiği, karbüratör,

radyatör, ateşleme sistemi, hava filtresi ve egzoz ile yarışabilir.

h) Squish, giriş – çıkış açıları, yanma odası hacmi ile ilgili ölçümler motor üreticisi tarafından belirlenmiş değerler üzerinden yapılır.

i) Yarışmacılar kullandıkları motora ait güncel teknik çizim ve onaylı formları yanlarında bulundurmak ve gerektiğinde ibraz etmek zorundadırlar.

j) Üreticisi tarafından belirtilmemiş veya bahsedilmemiş olsa dahi, hiçbir motor üzerinde yontma, aşındırma, zımparalama, taşlama vb işlemler yapılamaz.

k) Motor ve tüm ek parçaları, kutudan çıktığı formlarında kullanılmalıdır.

l) Karbüratör ile ilgili yapılabilir tüm ayarlar ve kısıtlamalar, motor üreticisinin belirlediği yarış serisinde izin verilenler ile sınırlıdır.

m) Burada bahsedilmemiş her türlü ölçü ve teknik detay için, üretici firma tarafından yayınlanmış olan, " o motora" ait teknik regülasyon fişi esastır.

n) Eğer bu talimatta ayrıca düzenlenmemiş ve izin verilmemiş ise, kendi teknik regülasyonuna uyumlu olmayan her durum ihraç sebebidir.

**2.1.3.3 Diğer Teknik Tanımlamalar:**

a) Lastikler:  
Arka lastik genişlik ölçüsü 7.1 inç olacaktır.  
Arka jant 215mm ölçüsündedir.

Slick (kuru zemin) lastikler: Mojo D2

Yağmur lastikleri: Mojo W2

Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde TOSFED Spor Üst Kurulu kararı ile lastik markası değişebilir.

**b) Minimum Ağırlık:**

Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil asgari 147,0 kg dir.

c) Arka aks çap ölçüsü 50mm. dir

d) İzin verilen maksimum arka iz açıklığı 140cm. dir.

e) Teknik kısıtlamaya tabi olmayan hususlar: Akü, arka dişli seçimi, benzin filtresi, zincir, buji.

Her markada, motor üreticisinin belirlediği buji ve benzin filtresinin kullanılması tavsiye edilir.

f) Ön dişli seçimi, motor üreticisi tarafından kısıtlanmış olsa dahi serbesttir.

## 2.1.4 Formula Senior Kategori Kurallar:

### 2.1.4.1 Özel Şartlar:

a) Yaş sınırı: Bu kategoride 15 yaş üzeri sürücüler yarışabilirler (1998 ve daha önce doğmuş sürücüler).

O yıl içinde 14. yaşını bitirip, 15.y aşından gün alan ve daha büyük yaştaki sürücüler, bu kategoride yarışabilirler.

b) Mini ve/veya junior kategorilerinde yarışmış olan, ancak boy, kilo vb fiziki zorunluluklardan dolayı Formula Senior kategoriyeye geçmek isteyen sporcular, "Spor Üst Kurulu " onayı ile yaş sınırlaması olmaksızın bu kategoriyeye geçebilirler.

### 2.1.4.2 Motor Kuralları:

a) Formula-Senior kategorisinde, CIK-FIA KF2-KF1 homologasyonu olan motorlar ile bir şekilde herhangi bir CIK kategorisi homologasyonu olan motorlar yarışamazlar.

b) "Mono Marque" (Tek Marka) ve/veya TAG olarak tanımlanan gruba dahil, herhangi bir tek marka yarışması için tanımlanmış veya kullanılabilir nitelikte ve gücü fabrika teknik verilerince 30 beygirin altında olan, su veya hava soğutmalı motorlar aşağıda yazılı özelliklere sahip oldukları takdirde bu kategoride yarışabilirler.

c) Bu talimatta belirlenen kriterlere göre ilgili Türkiye Karting Şampiyonası Formula Senior Kategoride yarışabilecek motor markaları şöyledir:

EasyKart – Parilla 125cc. Senior motoru  
EasyKart – BMB 125cc. Senior motoru  
Vortex ROK 125cc. Senior motoru  
Rotax FR 125 Senior Max motoru  
Parilla Leopard 125cc. motoru  
Parilla X30 motoru

d) Su soğutmalı ve hava soğutmalı motorların hacimleri maksimum 125cc olmalıdır.

e) Bu kategoride yarışabilir tüm motorların üreticileri tarafından, egzoz, elektrik tesisatı, karbüratör, radyatör, ateşleme ünitesi ile beraber "kit" olarak satılıyor olması ve tüm birimlere ait (motor dahil) fabrika teknik veri ve çizimlerinin olması gerekmektedir.

f) Kullanılan motorlara ait tüm aksam ve iç parçaların ölçüm ve tanımlarının teknik çizimlerinde belirtilmiş olması gereklidir.

g) Bir motor sadece kendi üreticisinin tanımladığı ve kendisi ile kombine ettiği, karbüratör, radyatör, ateşleme sistemi, hava filtresi ve egzoz ile yarışabilir.

h) Squish,giriş – çıkış açıları,yanma odası hacmi ile ilgili ölçümler motor üreticisi tarafından belirlenmiş değerler üzerinden yapılır.

i) Yarışmacılar kullandıkları motora ait güncel teknik çizim ve onaylı formları yanlarında bulundurmak ve gerektiğinde ibraz etmek zorundadırlar.

j) Üreticisi tarafından belirtilmemiş veya bahsedilmemiş olsa dahi, hiçbir motor üzerinde yontma, aşındırma, zımparalama, taşıma gibi işlemler yapılamaz.

k) Motor ve tüm ek parçalar, kutudan çıktığı formlarında kullanılmalıdır.

l) Karbüratör ile ilgili yapılabilir tüm ayarlar ve kısıtlamalar, motor üreticisinin belirlediği yarış serisinde izin verilenler ile sınırlıdır.

m) Burada bahsedilmemiş her türlü ölçü ve teknik detay için, üretici firma tarafından yayınlanmış olan , " o motora" ait teknik regülasyon fişi esastır.

n) Eğer bu talimatta ayrıca düzenlenmemiş ve izin verilmemiş ise, kendi teknik regülasyonuna uyumlu olmayan her durum ihraç sebebidir.

### 2.1.4.3 Diğer Teknik Tanımlamalar:

a) Lastikler:

Arka lastik genişlik ölçüsü 7.1 inç olacaktır.

Arka jant: 215 mm.

Slick (kuru hava) lastikler: Mojo D2

Yağmur lastikleri: Mojo W2

Lastik tedarikinde bir sorun olduğu taktir de TOSFED spor üst kurulu kararı ile lastik markası değişebilir.

b) Minimum Ağırlık:

Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil asgari 165,0 kg dir.

c) Arka aks çap ölçüsü 50mm.dir

d) İzin verilen maksimum arka iz açıklığı 140cm. dir.

e) Teknik kısıtlamaya tabi olmayan hususlar: Akü, arka dişli seçimi, benzin filtresi, zincir, buji.

Her markada motor üreticisinin belirlediği buji ve benzin filtresinin kullanılması tavsiye edilir.

f) Ön dişli seçimi, motor üreticisi tarafından kısıtlanmış olsa dahi serbesttir.

## 2.1.5 Formula Master Kategori Kurallar:

### 2.1.5.1 Özel Şartlar:

a) Yaş sınırı: Bu kategoride 32 yaş ve üzeri sürücüler yarışabilirler (1981 ve daha önce doğmuş sürücüler).

O yıl içinde 31.yaşını bitirip, 32.yaşından gün alan ve daha büyük yaştaki sürücüler, bu kategoride yarışabilirler.

### 2.1.5.2 Motor Kuralları:

a) Formula-Master kategorisinde, CIK-FIA KF2-KF1 homologasyonu olan motorlar ile bir şekilde CIK kategorisi homologasyonu olan motorlar yarışamazlar.

b) "Mono Marque" ve/veya TAG olarak tanımlanan gruba dahil, herhangi bir tek marka yarış için tanımlanmış veya kullanılabilir nitelikte ve gücü fabrika teknik verilerince 30 beygirin altında olan, su veya hava soğutmalı motorlar aşağıda yazılı özelliklere sahip oldukları takdirde bu kategoride yarışabilirler.

c) Bu talimatta belirlenen kriterlere göre ilgili Türkiye Karting Şampiyonası Formula Master Kategoride yarışabilecek motor markaları şöyledir:

EasyKart – Parilla 125cc. Senior motoru  
EasyKart – BMB 125cc. Senior motoru  
Vortex ROK 125cc. Senior motoru  
Rotax FR 125 Senior Max motoru  
Parilla Leopard 125cc. motoru  
Parilla X30 motoru

d) Su soğutmalı ve hava soğutmalı motorların hacimleri maksimum 125cc. olmalıdır.

e) Bu kategoride yarışabilir tüm motorların üreticileri tarafından, egzoz, elektrik tesisatı, karbüratör, radyatör, ateşleme ünitesi ile beraber "kit" olarak satılıyor olması ve tüm birimlere ait (motor dahil) fabrika teknik veri ve çizimlerinin olması gerekmektedir.

f) Kullanılan motorlara ait tüm aksam ve iç parçaların ölçüm ve tanımlarının teknik çizimlerinde belirtilmiş olması gereklidir.

g) Bir motor sadece kendi üreticisinin tanımladığı ve kendisi ile kombine ettiği, karbüratör, radyatör, ateşleme, hava filtresi ve egzoz ile yarışabilir.

h) Squish, giriş – çıkış açıları, yanma odası hacmi ile ilgili ölçümler motor üreticisi tarafından belirlenmiş değerler üzerinden yapılır.

i) Yarışmacılar kullandıkları motora ait güncel teknik çizim ve onaylı formları yanlarında bulundurmamak ve gerektiğinde ibraz etmek zorundadırlar.

j) Üreticisi tarafından belirtilmemiş veya bahsedilmemiş olsa dahi, hiçbir motor üzerinde yontma, aşındırma, zımparalama, taşıma gibi işlemler yapılamaz.

k) Motor ve tüm ek parçaları, kutudan çıktığı formlarında kullanılmalıdır.

l) Karbüratör ile ilgili yapılabilir tüm ayarlar ve kısıtlamalar, motor üreticisinin belirlediği yarış serisinde izin verilenler ile sınırlıdır.

m) Burada bahsedilmemiş her türlü ölçü ve teknik detay için, üretici firma tarafından yayınlanmış olan, "o motora" ait teknik regülasyon fişi esastır.

n) Eğer bu talimatta ayrıca düzenlenmemiş ve izin verilmemiş ise, kendi teknik regülasyonuna uyumlu olmayan her durum ihraç sebebidir.

### 2.1.5.3 Diğer Teknik Tanımlamalar:

a) Lastikler:  
Arka lastik genişlik ölçüsü 7.1 inç olacaktır.  
Arka jant: 215 mm.

Slick (kuru hava) lastikler: Mojo D2  
Yağmur lastikleri: Mojo W2

Lastik tedarikinde bir sorun olduğu takdirde TOSFED spor üst kurulu kararı ile lastik markası değişebilir.

b) Ağırılık:  
Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil asgari 173,0 kg dir.

c) Arka aks çap ölçüsü 50mm. dir

d) İzin verilen maksimum arka iz açıklığı 140cm. dir.

e) Teknik kısıtlamaya tabi olmayan hususlar:  
Akü, arka dişli seçimi, benzin filtresi, zincir, buji.

Her markada, motor üreticisinin belirlediği buji ve benzin filtresinin kullanılması tavsiye edilir.

f) Ön dişli seçimi, motor üreticisi tarafından kısıtlanmış olsa dahi serbesttir.

## 2.2 Yarışmalara katılabilir yarışmacı ve sürücüler

a) İlgili sezon için geçerli TOSFED Ulusal Yarışmacı ve sürücü ihtisas lisansına sahip gerçek ve tüzel kişiler, yarışmalara katılabilirler.

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

c) Kategori değişikliği sadece TOSFED Spor Üst Kurulu onayıyla mümkündür.

d) 13 yaşından gün almayan sporcuların lisanslandırılmasında FIA Spor Kodu'nda belirlenen kurallar uygulanır.

12. yaşını bitirmeyen sporculara mevcut kurallar ve yönetmelikler çerçevesinde "Uluslararası" lisans verilmaz.

## 2.3 Müracaat formları ve kayıtlar

a) Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli TOSFED lisansına sahip yarışmacılar, kayıt formunu tam olarak doldurarak en geç yarışma öncesi Perşembe günü saat 13.00'a kadar yarışma sekretaryasına ulaştırmalıdır.

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

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

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

## 2.4 Kayıt ücreti ve sigorta

### 2.4.1 Kayıt Ücretleri

a) Kayıt ücretleri TOSFED tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz.

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

c) Kayıt ücretini ödemeyen yarışmacılara Start verilmez.

d) Kayıt ücretlerinin iadesi için 2013 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 1b' ye bakınız.

### 2.4.2 Sigorta

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

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

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

d) Resmi antrenman süreçleri sigorta kapsamı dahilinde olacaklardır. Sigorta bedeli kayıt ücretine ilaveten ödenir.

## 2.5 Reklamlar

TOSFED Yarışma Genel Kuralları madde 41'e bakınız.

## 2.6 Güvenlik tedbirleri

### 2.6.1 Kart Güvenliği

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

Güvenlik kurallarına uymayan araçlar yarışmalara katılamazlar.

b) Kartların bakımı, tamamen Kurallar göz önüne

alınarak, sürücüsüne ve diğer yarışmacılara bir tehlike arz etmeyecek şekilde yapılmalıdır.

c) Uluslararası yarışmalarda sadece, ilgili yarışma yönetmeliğinde yazılı kurallar geçerlidir.

## 2.6.2 Sürücü Güvenliği

a) Yarışmacı kıyafetleri için 2013 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 5' e bakınız.

b) Sürücüler yarışma ve antrenmanlar süresince yarışma kıyafetlerini giymek mecburiyetindedir.

c) Gözler için koruma sağlayan kırılmaz koruyuculu, homologe kask kullanımı zorunludur. Bütün sınıflar için kasklar aşağıdaki talimat 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)

d) KF3 kategorisi için CIK-FIA tarafından 2013 için belirlenen homologe kask ve boyunluk yanında, homologasyonun bir önceki versiyonuna uyan kasklar ve boyunluklar da kullanılabilir.

e) Mini kategori sürücüleri için CIK-FIA onaylı 15 yaş altı kasklar tavsiye edilir.

f) Eldivenler elleri tamamen örtmelidir.

g) Kumaş tulumların, CIK-FIA tarafından verilmiş CIK-FIA homologasyon numarası belirgin bir şekilde görülmelidir. Mahalli ve ulusal yarışlarda mini kategoride TOSFED onaylı tulumların kullanımına izin verilmektedir  
Tulumlar bütün vücudu, bacakları ve kolları örtmelidir.

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

h) Botlar ayak bileklerini örtmeli ve korumalıdır.

i) Bayan yarışmacıların saçları, hiçbir surette kask dışına taşmayacak şekilde sabitlenmelidir.

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

## 2.7 Organizasyonla ilgili kurallar

Karting yarışmalarının yapılacağı pistler, en az 45 gün önce, organizatör lisanslı kulüp tarafından TOSFED'e bildirilecektir. TOSFED Spor Kurulu yarış pistinin güvenliği, haberleşme bağlantıları ve yol kalitesini kontrol edecek ve ilgili yarışma pistinde yarışmanın yapıp yapılamayacağına karar verecektir. TOSFED'in pist onayına rağmen yarışma tarihinde güvenli bulunmayan yarışmalar komisler kararı ile iptal edilebilir.

## 2.8 Genel Kurallar:

a) Her Türkiye Karting Şampiyonası hafta sonunda, şampiyonaya puan veren 3 (üç) yarış yapılır.

b) Sıralama turları ve 1. yarışlar Cumartesi günü, 2. ve 3. yarışlar Pazar günleri koşulur.

c) 1. yarışın grid dizilişi sıralama turları sonucuna göre, 2. yarışın grid dizilişi, sıralama turları sonucuna göre ilk 6 (altı) sıranın tersten yerleştirilmesi ile dizilir. Yarışan sayısının 6 (altı)'dan az olduğu durumlarda, mevcut sporcular, tersten gride dizilir.

d) 3. yarış için, 1. ve 2. yarışın toplamından alınacak puanların toplamına bakılarak belirlenen sıralamaya göre yarışmacılar gride yerleştirilir. 3. yarış için grid dizilişinde eşit puanlı yarışmacıların olması durumunda, sıralama turlarındaki zamanı iyi olan sürücü ön sırada yer alır.

e) Birden fazla kategorinin aynı yarışta start alması durumunda, toplam yarışan sürücülerin ilk 6 (altı) sırası, 2. yarışın gridine tersten yerleştirilir. Bir yarış içerisindeki her kategori için ayrı ayrı tersten grid yerleştirilmesi yapılmaz.

f) Senior ve Master kategorileri beraber start alırlar. Ancak bahsi geçen yarışta toplam kayıt sayısının 24 ve üzeri olması ile aynı zamanda kategorilerden her birinde en az 6 (altı) yarışmacı olması durumunda yarış, farklı 2 (iki) ayrı kategori olarak koşulur.

Aynı koşulan bu yarışlarda her bir kategori için ayrı ayrı olmak kaydıyla, 2. yarış için tersten start prosedürü uygulanır. Bu durum kesin kayıtların ilanından sonra ,komserler kurulu tarafından değerlendirilerek geçerlilik kazanır ve hafta sonu programı bu mevcut duruma göre düzenlenir.

g) Her 3 (üç) yarış da ortalama 18-20 km. üzerinden koşulur.

h) Her bir yarış ve kategori için ayrı ayrı puanlama yapılır. 3 (üç) yarış sonucu alınan derecelerin Türkiye Karting Şampiyonası puanaj tablosuna göre puanlandırılması sonucu o hafta sonunun genel klasmanı oluşturulur.

## 2.9 Türkiye Karting Şampiyonası Tavsiye Edilen Yarışma Programı:

### Cumartesi:

09:30 Serbest antreman Formula Senior/ Master (12 dk.)  
09:45 Serbest antreman Formula Junior (12 dk.)  
10:00 Serbest antreman Mini (12 dk.)

10:15 Serbest antreman Formula Senior/Master (12 dk.)  
10:30 Serbest antreman Formula Junior (12 dk.)  
10:45 Serbest antreman Mini (12 dk.)

10:00 - 11:00

İdari Kontrol ve Teknik Kontrol Beyanlarının verilmesi

11:00 Serbest antreman Formula Senior/Master (12 dk.)

11:15 Serbest antreman Junior (12 dk.)

11:30 Serbest antreman Mini (12 dk.)

11:50 Yarışmacı ve görevliler ile Briefing

12:00– 12:40 Ara

12:45 Resmi Antreman Formula Senior / Master (12 dk.)

13:00 Resmi Antreman Formula Junior (12 dk.)

13:15 Resmi Antreman Mini (12 dk.)

13:40 Sıralama Turları Formula Master (10 dk.)

13:55 Sıralama Turları Formula Senior (10 dk.)

14:10 Sıralama Turları Formula Junior (10 dk.)

14:25 Sıralama Turları Mini (10dk.)

14:45 Grid Açılışı Yarış1 Formula Senior / Master

14:55 Start Yarış1 Formula Senior / Master

15:10 Grid Açılışı Yarış1 Formula Junior

15:20 Start Yarış1 Formula Junior

15:45 Grid Açılışı Yarış1 Mini

15:55 Start Yarış1 Mini

16:30 Kapalı Park Açılışı ve Gün Sonu

### Pazar:

09:30 Serbest antreman Formula Senior/ Master (12 dk.)

09:45 Serbest antreman Formula Junior (12 dk.)

10:00 Serbest antreman Mini (12 dk.)

10:15 Serbest antreman Formula Senior/Master (12 dk.)

10:30 Serbest antreman Formula Junior (12 dk.)

10:45 Serbest antreman Mini (12 dk.)

11:00 Yarışmacı ve görevliler ile Briefing

11:15 Grid Açılışı Yarış 2 Formula Senior/Master

11:25 Start Yarış 2 Formula Senior/Master

11:50 Grid Açılışı Yarış 2 Formula Junior

12:00 Start Yarış 2 Formula Junior

12:25 Grid Açılışı Yarış2 Mini

12:35 Start Yarış2 Mini

13:00:-13:40.....Ara

13:45 Grid Açılışı Yarış 3 Formula Senior / Master

13:55 Start Yarış 3 Formula Senior / Master

14:20 Grid Açılışı Yarış 3 Formula Junior

14:30 Start Yarış 3 Formula Junior

14:55 Grid Açılışı Yarış 3 Mini

15:05 Start Yarış 3 Mini

16:00 Kapalı Park Açılışı

16:00 Kesin Neticeler İlanı

15:45 Ödül Töreni



**Yarış kilometreleri:**

**Mini kategori = 14km. (yaklaşık 14 tur)**

**Formula Junior = 19km. (yaklaşık 19 tur)**

**Formula Senior/Master = 22km. (yaklaşık 22 tur)**

**Formula Junior, Formula Senior, Formula Master kategorilerinde 2013 yılı içerisinde, çoğunluğun kullandığı motor marka/modelinden farklı bir motor ile yarışan yarışmacılara , yarış sonuçlarına bağlı olarak "Spor Üst Kurulu" tarafından +6 kilograma kadar ek handicap ağırlığı uygulanabilir.**

**3. YARIŞMA KURALLARI VE YARIŞMANIN AKIŞI**

**Resmi antrenmanlar,** sıralama turları veya yarışma esnasında kendi kartı dışında herhangi başka bir kart süren yarışmacı ve yerine sürdüğü yarışmacı yarışmadan ihraç edilir.

**3.1 Yarışma numaraları:**

**a) Kart numaraları,** her kategorideki yarışmacıların bir evvelki sezondaki puan durumuna göre, yeni iştirak edecek yarışmacılara ise boştaki numaralardan sırayla uygun olarak verilir.

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

**b) Go-Kart numaralarının zemin renkleri:**

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

**c) Go-Kart numaralarının ölçüleri ve yerleşimi:**

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.

Numara levhalarının üzerinde varsa sadece organizatörün sağlayacağı reklâmlar yer alabilir. Bu reklâmların yüksekliği 5 cm.yi geçemez ve levhanın alt bölümünde yer alırlar. Üçüncü bir numara levhası da tur sayıcısının görebileceği şekilde yana yerleştirilir.

**3.2 Zaman tutulması:**

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

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

**3.3 Bayraklar :**

**3.3.1 Genel**

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

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

**3.3.2 Yarışma Direktörü'nün 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.

**c) Siyah Bayrak**

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

En fazla dört tur içinde pite girmeyen sürücü Spor Komiserleri tarafından TOSFED'e rapor edilir ve ilgili yarışmacıya lisans iptaline kadar varan cezalar uygulanabilir.

**d) Üzerinde 40 cm çapında Turuncu Daire Bulunan Siyah Bayrak**

Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) gösterilir. Teknik arıza nedeni ile pit alanına çağırma anlamını taşır. Sürücü bu bayrağı gördükten **en geç 2 tur sonra** pite girmek mecburiyetindedir. Aksi takdirde, Komiserler kurulu tarafından ihraca kadar varan cezalar verilebilir.

Sürücü tamirattan sonra teknik kontrol sorumlusunun onayı ile yarışa devam edebilir.

**e) Siyah-beyaz diagonal bayrak**

Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) en fazla 2 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.

**3.3.3 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:

Tek sarı bayrak: Hızını düşür, geçiş yapma ve yön değiştirmeye hazır ol. Pistin kenarında veya kısmen pist üstünde bir tehlike var.

Çift sarı bayrak: Hızını ciddi oranda düşür, geçiş yapma ve yön değiştirmeye hazır ol. Pisti kısmen veya tamamen bloke eden bir tehlike var ya da pis-

## '2013 Ulusal Karting Talimatı'

tin üstünde veya kenarında görev yapan gözetmenler var.

Sarı bayraklar, tehlikenin olduğu bölgeden hemen önceki gözetmen kulesinden sallanmalıdır. Ancak bazı durumlarda Yarışma Direktörü, tehlikenin olduğu bölgenin birkaç kule öncesinden itibaren sarı bayrak sallanmasını isteyebilir.

Geçme yasağı sarı bayrağın gösterildiği kulenin hizasından başlar ve yeşil bayrağın gösterildiği kulenin hizasında biter.

### c) Sarı-Kırmızı Cizgili Bayrak

Sabit olarak gösterilen bu bayrak, gösterildiği noktanın ilerisinde yağ, su, toz veya çakıl gibi etkenlerden dolayı zeminde kayganlık oluştuğunu ve yol tutuşun düştüğünü gösterir

Normal şartlarda bu bayrak, pisti yüzeyinin durumu daha önce normale dönmezse, en az dört tur boyunca sallanmalıdır. Ancak bu bayrağın gösterildiği gözetmen kulesinden sonra gelen kulede, yeşil bayrak gösterilmesine gerek yoktur.

### d) Mavi Bayrak

Bu bayrak, geçilmek üzere olan sürücülere sallanarak gösterilir. Antrenman ve yarışta, farklı anlamları vardır:

Antrenmanda: Seni geçmek üzere olan daha hızlı sürücüye yol ver.

Yarısta: Normalde tur yemek üzere olan otomobillere gösterilir. Bu bayrağı gören sürücü, yarışın güvenliğini tehlikeye atmayacak şekilde kendisine tur bindirecek olan sürücüye en kısa süre içerisinde yol vermelidir.

### e) Beyaz Bayrak

Sallanarak gösterilen bu bayrak, gösterildiği noktanın ilerisinde çok yavaş seyreden bir aracın varlığını bildirmek için kullanılır.

### f) Yeşil Bayrak

Pistin açık olduğunu gösteren bu bayrak, sarı bayrağın gösterilmesine neden olan tehlikeli bölgeden hemen sonra gelen gözetmen kulesinde, sallanmalıdır.

Yarışma direktörünün istemesi durumunda, antrenman veya ısınma seanslarının başlangıcında da, kullanılabilir.

### 3.3.4 Start Işıkları:

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 sağlanıyorsa paralel ışık sistemi araçlarla aynı anda izlenebilecek şekilde konulmalıdır.

- Start ışıkları dört çift kırmızı ve yanında bir çift turuncu ışıktan oluşmalıdır. Yarışmacılar hareketli start almak üzere start düzlüğüne geldiklerinde, prosedür şu şekilde işleyecektir:

- Kırmızı ışıkların sönməsi: Yarışın start sinyali  
Turuncu ışıkların yanması: Ekstra bir formasyon turu daha atılacağıın sinyali

- Bilhassa start anının uygun açıyla videoya alınması tavsiye edilir.

### 3.5 Brifing:

#### a) Görevliler ile brifing

Yarışma direktörü tarafından yapılır. Komiserler Kurulu brifinge davet edilir. Gözetmenler, Güvenlik Sorumlusu, Teknik Kontrol görevlileri, yarışma doktoru, yarışmacılarla ilişkiler sorumlusu ve pit alanı sorumlularının katılımı gerekir. Yarışma hakkında kısaca bilgi verilip, ilk yardım ve acil kurtarma konusunda gerekli teknik bilgiler verilmelidir.

#### b) Yarışmacılar ile brifing

Yarışma direktörünün gerekli gördüğü hallerde veya yarışma yönetmeliğinde yazması durumunda bir veya birden fazla brifing toplantı yapılabilir. Tüm sürücülerin isim listesini imzalayarak katılım sağlaması mecburidir.

Yoklama sonucu brifingde bulunmayan sürücülere para cezaları uygulanacak veya Komiserler Kurulu kararına göre start verilmeyecektir.

### 3.6 Pit Alanı ve Tamirat

a) Pit alanının başlama ve bitiş çizgileri açık bir şekilde işaretlenmiş olmalı ve bilgilendirme esnasında sürücülere hatırlatılmalıdır.

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

c) 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.

d) 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.

e) Padok alanında Moped, Motosiklet vs. kullanmak yasaktır.

f) Pit alanına yarışmacı başına toplam 2 yardımcının girmesine izin verilir.

g) Mini kategori sürücülerini haricinde 12 yaşın altındaki çocuklar pit sahasına giremezler.

h) Pit sahasında sigara içilmesi yasaktır. Bu durumların ihlalinde, ilgili yarışmacıya 100 TL'den az olmamak şartıyla komiserlerin vereceği para cezaları uygulanır.

i) Servis sahası dahilinde görevlilerin takdirinde olmak üzere süratli kart kullanan sürücüler para cezası ile cezalandırılırlar.

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

### 3.7 İdari ve teknik kontrol

a) Yarışmacılar araçlarının teknik kontrolünü yarışma yönetmeliğinin program bölümünde belirtilen yer ve zamanda yaptırmakla yükümlüdürler.

b) Komiserler Kurulu'nca geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç getirilen kartlar yarışmaya alınmazlar.

c) Yarışmacı ve sürücünün aynı olmadığı hallerde yarışmacı tüzel veya özel kişiliğe sahip olsa dahi yarışmalarda kendisini temsil edecek temsilcisine her sezonun başında yazılı yetki belgesi vermesi mecburidir.

Aksi takdirde yapılan itiraz ve yorumlar dikkate alınmayacaktır.

d) Tüm sürücüler araçlarına ait homologasyon ve/veya teknik fişlerini istendiğinde teknik yarışma görevlisine ibraz etmek zorundadırlar. İnternette indirilen fişler geçerlidir.

Homologasyon ve/veya teknik fişlerini ibraz edemeyen sürücüler araçlarıyla ilgili bir itiraza maruz kaldıkları takdirde hak iddia edemezler.

e) Teknik kontrol esnasında aşağıda belirtilen ekipman yarışma esnasında her an tespit yapılabilecek şekilde işaretlenecek veya kaydedilecektir:

- En fazla 2 adet motor (2. Motor ortak beyan edilebilir).

- En fazla iki adet şasi (aynı marka olması şartı aranmaz)

- Bir takım kuru zemin lastiği

- İki takım ıslak zemin lastiği

Bu malzemelerin dışında beyan edilmemiş malzeme kullanılması yasaktır.

f) Yarışma esnasında doğal yollar ile hasar gören bir ön ve/veya bir arka lastik teknik kontrol sorumlusu nezaretinde, daha önce 2013 sezonu yarışları için işaretlenmiş ve kullanılmış lastikler ile değiştirilebilir. Sezonun ilk yarışı için, yarışmacılar daha önceden kullanılmış 1 ön ve 1 arka lastiği kullanabilirler. Değişim 1 (bir) ön ve/veya 1 (bir) arka lastik ile sınırlıdır.

Değiştirilen tüm lastiklerin teknik kontrol sorumlusuna görülmesi ve işaretlenmesi şarttır.

g) Bir hafta sonunda yarış amaçlı 2 (iki) set yağmur lastiği kullanılabilir.

h) Yarışmacıların o hafta sonu için beyan edecekleri yarış lastiklerinde, kullanılmamış olma zorunluluğu aranmaz.

i) Ortak beyan edilen ikinci motor haricinde yarışma esnasında sürücüler arasında şasi, motor veya lastik değişimi yapılması yasaktır.

Bu kurala uymayan yarışmacılar yarışmadan ihraç edilirler.

j) Yarış gününde her kategori için yapılan yarışmalar arasında motor revizyonu, ancak teknik kontrol görevlisinin izni ile yapılabilir.

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

### 3.8 Antrenman ve sıralama turları

a) Sıralama turları öncesi verilecek serbest ve resmi antrenman süresi yarışma programında belirtilecektir.

b) Sıralama turları, tüm kategoriler için birer seans ve onar dakika olarak yapılır. Senior ve Master kategorileri ayrı ayrı sıralamaya çıkarlar.

c) Sürücüler, kendi kategorileri için programda belirtilen zaman dilimi içinde istedikleri zaman piste girebilirler. Piste giriş alanının sonuna çizilen bir çizgiye geçen her sürücü, her ne olursa olsun piste girmiş sayılır ve tamamladığı turların zamanı tutulur.

d) Sürücüler sıralama turları esnasında piste girip çıkamazlar. Yani seans içinde piste giren sürücü, sıralama turlarını bitirmiş sayılır ve bir daha piste çıkamaz.

e) 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.

f) Sıralama turları için piste giren bir sürücünün yardımcıları tarafından itilmesi veya sürücüye yardım verilmesi yasaktır.

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

### 3.9 Start ve Yarışta Geçerli Olan Kurallar

#### 3.9.1 Tüm kategoriler için formasyon turları :

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

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

c) 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.

d) Herhangi bir nedenle formasyon başlangıcındaki yerini kaybeden sürücü, pist üzerinde çizili olan son kırmızı çizgiye kadar diğer sürücülere zarar vermeden yerini alabilir. **Almadığı takdirde kırmızı çizgiye geçerken bulunduğu pozisyonu muhafaza edecek ve eski yerini almayı hiçbir şekilde denemeyecektir.**

## '2013 Ulusal Karting Talimatı'

Sürücü kırmızı çizgiden sonra eski yerini almak için çaba gösterirse, sürücünün yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir.

Bu ceza, sürücüye start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

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

f) Pistin dışında bir yol kullanarak yerini kazanmaya çalışan pilot siyah bayrakla ihraç edilir.

### 3.9.2 Tüm kategorilerde start prosedürleri :

a) Start prosedürü ve pistte start için yapılacak uygulamalar direktör tarafından briefing esnasında açıkça belirtilecektir.

b) Yarışmaların start zamanından 5 dakika önce piste giriş kapısı görevliler tarafından kapatılır ve hiçbir kartın piste girmesine izin verilmez ve zamanında piste giremeyen kartlara ilgili ayak için start verilmez.

c) Start mahalline çalıştırma veya itme amaçlı olarak kart başına en fazla iki kişinin girmesine izin verilir. Bunun haricinde her tür teknik yardım alınması yasaktır.

d) Start görevlisi hazır olduğunda kartlara asgari bir formasyon turu yaptırmak üzere yeşil bayrak sallanır. Bu formasyon turu esnasında sürücüler kendi yerlerini korumak zorundadırlar.

e) Start prosedürü uygulanmaya başlandıktan sonra yarışma şartları uygulanır.

f) Start çizgisinden önce konulmuş olan kırmızı ikaz çizgisine, araçlar 2 hat halinde start pozisyonlarını koruyarak ve hızlanmadan gelmek mecburiyetindedirler. Kırmızı çizgiden itibaren start çizgisine kadar araçlar hiçbir şekilde birbirini geçemez.

g) Start çizgisinden 25 metre önceki sarı çizgi geçilmeden herhangi bir şekilde hızlanmak yasaktır. Sarı çizginin başlangıç yeri kenarlara konulacak koni ile belirtilir. Bu çizgiden geçiş anı görevliler tarafından izlenecek ve kendine avantaj sağlamak amacıyla start pozisyonunu terk eden sürücünün, yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir.

Bu ceza, sürücüye start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

h) Kırmızı ışıkların sönmesi veya yeşil bayrağın inmesi ile start verilir.

Yarışma Direktörü'nün kanaatine göre, start çizgisine hızlı yaklaşılması halinde, turuncu renkli iptal ışıkları yakılır veya yeşil bayrak inmezse, start verilmeyeceği ve yarışmacılar ekstra bir formasyon turu

daha atarlar. Bu prosedür, Yarışma Direktörü, start verilmesini uygun bulana kadar devam eder.

i) Start sırasında Kartın bir kısmı start koridorunun dışına çıkarsa 3 sn ceza verilir. Kart tamamen start koridoru dışına çıkarsa 10 sn ceza verilir.

### 3.9.3 Tüm kategoriler için geçerli genel kurallar:

a) Pit sahasının çıkışından itibaren kapalı park kuralları uygulanır ve pist üzerinde kartlara yapılacak teknik müdahale kesin ihraç sebebidir.

b) 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 gözetmen veya direktör inisiyatifindedir.

c) Özellikle yarışmanın ideal çizgisi üzerinde veya dar virajlar gibi direktör tarafından tehlikeli olarak görülen yerlerde, stop eden aracı çalıştırmayı denemek ihraç sebebidir.

d) Sürücüler, pist dışına çıktıktan sonra yarışa geri dönmek için zorunlu olmadıkça, hiçbir şekilde yarışmanın aksi yönde hareket edemezler.

e) Görevliler, Yarışma Direktörü'nün talimatı üzerine, pist üstünde ya da tehlikeli bir yerde duran kartın emniyetli bir yere çekilmesi için yardımcı olabilirler.

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

g) Herhangi bir nedenle yarışma dışı kalan sürücüler araçlarını emniyetli bir yere çekerek, görevlilerin talimatlarına uymak suretiyle güvenli bir yere çeçmelidir.

### 3.9.4 Tamamlanamayan yarışmalar : Yarışmanın Durdurulması:

Herhangi bir kaza, güvenlik veya başka bir nedenle yarışmanın durdurulması gerektiğinde Yarışma Direktörü tarafından start noktasında kırmızı bayrak gösterilecektir.

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

Bu bayraklar gösterildiğinde yarışmacılar yarışmayı derhal bırakarak , birbirlerini geçmeyerek, **tek sıra halinde** ve çok düşük bir hızla start noktasına gelerek duracaklardır.

Bu sırada yarışmacılar Yarışma Direktörünün talimatı olmadan kartlarına servis alamazlar.

### Yarışmanın durdurulması sonucunda:

**Araçlar bir önceki turda finiş çizgisinden geçiş sıralarına göre tek sıra olarak tekrar dizileceklerdir. Yarış tek sıra olarak başlatılıp yapılacak**

olup, bir tur sonrasında start finiş düzlüğünde yarışma direktörünün sallayacağı yeşil bayrak ile yarış tekrar başlamış olacaktır. 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.

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

#### 3.9.5 Finiş, finiş kapalı parkı ve son teknik kontrol

a) Yarışmayı tamamlayan araçlar finişten sonra itiraz süresinin sonuna (neticelerin kesinleşmesine) kadar kapalı parka alınacaklardır.

b) Sürücüler araçlarını kapalı park sahasına bıraktıktan sonra bu alanı terk edecek ve ekipten hiç kimse izin almadan tekrar içeriye giremeyecektir.

c) Yarışma direktörü veya komiserler kurulunun kararıyla yarışma sonrasında programda belirtilen saat ve yerde tartı ya da son teknik kontrol için seçilen yarışmacı ve kartların, bu teknik kontrole zamanında girmemesi, ihraç sebebidir.

d) Kapalı park kurallarının ihlali ihraç ile sonuçlanır.

#### 4- CEZALAR:

4.1 Yarışma esnasında arkasındaki aracın önünde zig-zag yaparak çizgi değiştirdiği veya kasti olarak başkalarına çarptığı,diğer sürücülerin üzerine kasten direksiyon kirdiği tespit edilen sürücüler direktör tarafından önce ihtar edilir, hareketin tekrarı halinde sürücünün yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir.

Bu ceza, sürücüye start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

10 saniye cezasından sonra verilecek ceza ilgili yarıştan ihraçtır

4.2 Görevliler tarafından değerlendirilecek "kasti çarpma" tabirinin tanımlaması:

- Viraj içlerinde öndeki aracı yol dışına çıkartmak amacıyla vurmaktır.

- Arkadan gelen aracın, öndeki araca mesafesi olmasına rağmen (eşit süratle giderken olan dokunmalar hariç) bu mesafeyi hızla kapatıp vuruşuna gitmekte olan aracın diğerine kasti olarak üzerine direksiyon kırarak vurması.

Tekrarı halinde sportmenliğe aykırı sürüş tarzını devam ettiren sürücülere direktör raporunda belirtilmesi halinde Spor Kurulu tarafından uygun görülecek cezalar verilecektir.

4.3 Yarışma sırasında pozisyonunu korumak ve arkadan gelen sürücünün geçişini engellemek amacı ile sürekli olarak yön değiştirmek (zig-zag yapmak) yasaktır. Pistin bir kenarından diğer kenarına savunma amaçlı yönünü değiştiren sporcu, daha sonra tekrar eski pozisyonuna

geçmesi sebebi ile arkadan gelenin atağını engellemişse, bu durum yarışma direktörü tarafından değerlendirilir ve gereken yaptırımlar (Ihtar, zaman cezası, ihraç vb.) uygulanır. Savunma anlamında hattını değiştirmesine rağmen bu hatta kalan ve dönüşünü oradan tamamlayan sürücü "zig-zag" yapıyor olarak değerlendirilmez.

4.4 Bir ihlale veya olaya karışan sürücü yarış bitiminden itibaren 30 dakika süreyle, Komiserler Kurulu'ndan izin almadan pistten ayrılamaz.

4.5 Antrenman, sıralama turları veya yarışma sırasında finiş bayrağı gördükten sonra, fazladan tur atıp pite girmeyen yarışmacıya Komiserler Kurulu'nun öngöreceği cezalar uygulanır.

#### 5- PUANTAJ VE KLASMAN

Yarışmaya çıkan her sürücü, damalı bayrağı görsün, görmesin klasmanda yer aldığı pozisyona göre karşılık gelen puanı almaya hak kazanır.

##### 5.1 Yarışma ayakları için klasman:

a) Her ayakta belirlenen tur adedini ilk önce tamamlayan sürücü birinci ilan edilir.

b) Birinci sürücü toplam turu bitirdiğinde, arkadan gelenler, yaptıkları tur adedi ve finişten geçiş sırası ve tamamladıkları tur sayısına göre klasmanda sıralanır.

c) Formula Master ve Formula Senior kategori yarışmacıları beraber start alsalar dahi, her ayak sonucu Türkiye Şampiyonası için alacakları puanlar, her kategori için ayrı ayrı klasman yapılarak hesap edilir. Her bir kategorinin puantajları yapılırken, diğer kategori pilotları "yok" varsayılarak sıralama ve Şampiyona puanlaması yapılır.

##### 5.2 Gün sonu klasmanı

Her kategori için yapılan üç yarışın toplamında en fazla puan alan sürücü birinci ilan edilir. Diğer sürücüler de, aldıkları toplam puana göre sıralanırlar. Toplam puanlarda eşitlik olması durumunda, o hafta sonu yapılan yarışlarda eşit puanlı yarışmacılar arasında daha hızlı yarış tur zamanını gerçekleştiren sürücü üst sırada yer alır.

##### 5.3 Türkiye Karting Şampiyonası Klasmanı

a) Beher ayak için verilecek puan TOSFED 2013 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 8 deki 1 no' lu tabloya göre'dir.

Şampiyon olabilmek için en az 3 hafta sonunda yapılan yarışlara katılmak zorunludur.

b) Türkiye Karting Şampiyonası'nda, Mini, Formula Junior, Formula Senior ve Formula Master kategorilerindeki toplam 21 yarış üzerinden puan alınabilir. Sezon boyunca yapılacak olan toplam 21 yarıştan, en iyi 18'i şampiyonaya puan getirecek ve esas olarak alınacaktır.

c) Yukarıda bahsedilen üç yarışın puanlama harici tutulması (atılması) ile ilgili olarak aşağıdaki açıklamalar geçerlidir:

## '2013 Ulusal Karting Talimatı'

- Sürücünün katıldığı yarış sayısının 19, 20 veya 21'i bulması halinde, katılım sağlanan ve en düşük puan alınan, ya da hiç puan alınmayan 1, 2 veya 3 yarış değerlendirme dışı bırakılır,

- Ancak 18 veya daha az yarışa katılan sürücüler için, yarışların puanlama harici tutulması sistemi uygulanamaz.

**- Ayrıca ihraç cezası nedeniyle puan alınamamış olan yarışlar hariç tutulur ve atılan üç yarış kapsamında sayılmazlar. Ayaktan ihraç cezası verilen ve klasmana "0" puan olarak yansıyan yarışlar, atılabilecek yarışlar olarak değerlendirilirler.**

**d) Yabancı ülke lisanslı sürücülerin katıldıkları yarışlarda Türkiye Şampiyonası puantajı, yabancı lisanslı sürücüler dikkate alınmadan yapılır.**

**e) İhraç ile neticelenen yarışlar atılacak yarışlar içinde yer almaz.**

**f) Alınan herhangi bir ceza nedeni ile "0" sıfır puan alınan yarışlar, atılabilecek yarış statüsünde değerlendirilir.**

## 6- İTİRAZLAR VE TEMYİZ

**a) TOSFED Yarışma Genel Kuralları bölüm IV ve TOSFED 2013 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 9 uygulanır.**

**b) Kartingde itiraz süresi, geçici neticelerin açıklanmasından itibaren 15 dakikadır.**

**c) İtiraz hakkı Mini ve Formula-Junior kategoride yarışmacıya veya sürücünün vekiline aittir.**

Sürücünün anne veya babasının haricinde olabilecek vekili, kayıt formunda belirtilmediği takdirde itiraz hakkı kaybolur.

**d) Senior ve Master kategorilerinde itiraz hakkı yarışmacı ve sürücünün ayrı olduğu hallerde yarışmacıya aittir.**

**e) İtiraza konu olan aracın belli parçalarının sökülüp yeniden takılması gerekiyor ise itiraz sahibi bu işlemler için spor komiserlerinin takdir edeceği ek bir depozito ödeyecektir.**

## 7 - ÖDÜLLER VE ÖDÜL TÖRENİ:

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

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

**c) Ödül törenine mazereti nedeniyle katılmayan sürücülerin ödülleri bir başkasına verilmez, kupalar yarış organizatöründe kalır. Sürücüler, daha sonra bu kupaları yarış organizatöründen teslim alabilirler.**

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

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

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

**g) Ödül töreni için Podyuma çağrılan sürücülerin tulumları veya takım kıyafetleri ile katılmaları zorunluluğu vardır.**