

2013 ULUSAL PİST TALİMATI

03.04.2013

1- TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI

a) Türkiye Pist Grup Şampiyonaları

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

"Türkiye Pist Süper Grup Şampiyonu"

"Türkiye Pist Maxi Grup Şampiyonu"
ilan edilirler.

b) Türkiye Pist Takımlar Şampiyonası

Türkiye Pist Şampiyonası'na dahil katıldıkları yarışmalarda iki grubun (Super Grup, Maxi Grup) genel klasmanlarında (gruplarla ilgili deklarasyon olmaksızın) ilk 8'e (sekiz) giren takımların, en iyi durumda bulunan azami iki otomobilinin (ayrı ayrı genel klasmandaki yerinin) aldığı puanların toplamı esas alınacaktır.

Türkiye Pist Takımlar Şampiyonası'na puan alabilmek için, asgari katılımcı sayısı 2 (iki) dir. (bakınız Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8)

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

Türk lisansına haiz yabancı sürücü yarıştıran takımların şampiyonaya puan alabilmesi için aynı kategoride 2 Türk sürücüyü yarıştırması şartı ile puan alması mümkün olabilecektir (TOSFED Yarışma Genel Kuralları madde 38-b).

c) Türkiye Pist 1600 ve Dizel Grup Birincilikleri

Türkiye Pist Şampiyonası programı dahilinde, mahalli şampiyonalarla ilgili kurallara göre, düzenlenecek olan altı yarışmanın beşinden aldığı puanların toplamına göre, sezon sonunda en yüksek puana sahip sürücüler

"Türkiye Pist 1600 Grup Birincisi"

"Türkiye Pist Dizel Grup Birincisi"

ilan edilir.

d) Türkiye Historic Pist Şampiyonası ve Birincilikleri

Türkiye Historic Pist Şampiyonası'na dahil yarışmalardan aldığı puanlarla, sezon sonunda en yüksek puana sahip sürücüler

"Türkiye Historic Pist Şampiyonu"

ilan edilirler.

Türkiye Historic Pist Sınıf Birincilikleri

Aşağıda belirtilen sınıflarda sezon sonunda en fazla puana sahip olan sürücüler

"Türkiye Historic Pist Sınıf 1 Birincisi"

"Türkiye Historic Pist Sınıf 2 Birincisi"
ilan edilirler.

1.1 Ulusal Pist Talimatı

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

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

1.2 Ulusal Pist Talimatı ile ilgili değişiklikler ve talimatın uygulanması

a) Bu talimat şartları organizatör kulüpler tarafından aynen uygulanacaktır.

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

c) Yarışmanın akışı ile ilgili (örneğin parkur ve zamanlama gibi) değişiklikler Komiserler Kurulu'nun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenlerle yapılır. Bültenler tarih, saat ve sayı içereceklerdir. Bültenler tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur.

d) Gerekli hallerde işbu talimat şartları üzerinde değişiklik, yorum veya açıklama sadece TOSFED Spor Üst 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 kurallara çerçevesinde organize edilen ve güvenlik tedbirinin alınmış olması koşulu ile yarışmalardan önce, yarışmalar sırasında ve yarışmalardan sonra meydana gelebilecek herhangi bir kaza halinde gerek yarışmacılar, görevliler gerekse seyirciler yönünden, ölüm, yaralanma, zarar veya sakatlıklardan dolayı maddi ve manevi açıdan hiç bir şekilde sorumlu tutulamazlar.

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

2. ORGANİZASYON

a) TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip kulüpler, asgari müddetlere uymak ve ulusal şampiyona için takvimlerini onaylatmış olmak suretiyle düzenleyecekleri yarışmaların "yarışma yönetmeliklerini" TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun ve onaylanmış olarak yayınlarlar.

b) Organizatör tarafından yayınlanacak 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 Pist talimatına ve FIA uluslar arası Spor yasası ilgili maddelerine başvuracaklardır.

2.1 Katılabilir Otomobiller

2.1.1 Super, Grup, Maxi Grup, 1600 Grup ve Dizel Grup için ortak olarak geçerli serbestlikler

a) Tüm gruplarda yarışacak otomobiller, güncel FIA Grup A kurallarına göre hazırlanmış, üreticisi tarafından talep üzerine doğrulanabilir belli adette ve belli bir zaman dilimi içinde, son üretildiği tarihten itibaren 12 yıl daha yarışabilen, halka normal satış için birbirinin aynı olarak imal edilmiş, FIA homologasyon fişine sahip olan veya olmayan otomobillerdir.

b) Güvenlik ile ilgili bütün FIA Grup A kuralları eksiksiz geçerlidir.

c) FIA Grup A minimum yıllık üretim adedi geçersiz, seri imalat tarifi geçerlidir.

d) FIA Grup A ralli kısıtlamaları geçersizdir.

e) **İzin verilen yakıt, benzin istasyonlarından temin edilmiş 95 veya 97 oktan pompa benzinidir. FIA benzinini, Nitrojen ve LPG kullanımı yasaktır. Kontroller sırasında EPDK tarafından konulmuş marker aranacaktır.**

f) Yer ile otomobilin altı arasındaki yükseklik serbesttir.

g) Grup tanımlamalarında izin verilen çamurluğun dışına taşmamak şartıyla, tekerlek genişliği serbesttir.

h) Magnezyum jant kullanımı serbesttir.

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

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

2.1.2 Süper Grup:

- a) Süper Grup'a katılabilen otomobiller:
- FIA J eki madde 251, 252, 253, 254, 254a', 255'e uygun atmosferik, 1601- 2000 cc.'ye kadar olan otomobiller
 - FIA Grup A kurallarına göre hazırlanmış, homologe olmayan, 1601- 2000 cc'ye kadar olan atmosferik basınçlı, 2-5 kişilik seri imalat otomobiller
 - Super 1600, 2000 cc'ye kadar KIT CAR, Super 2000, ETCC, WTCC, BTCC dahil
 - FIA J-Eki madde 261 ' e uygun Grup Super Production otomobiller.

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

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

Süper Grup, 31.12.2015 sonunda kaldırılacak ve FIA Pist Super 2000 şampiyonası olarak, yerini sadece FIA Pist Super 2000 homologasyonuna açık otomobillere bırakacaktır.

Süper Grup'a özgü serbestlikler:

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

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

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

e) Aerodinamik yapılar, aracın standart enini geçmemek şartı ile serbesttir.

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

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

h) Egzoz manifoldu serbesttir.

i) Kuru karter yapılması serbesttir.

j) Kevlar kapılar, ön kaput ve bagaj kapakların kullanımı serbesttir.

k) Leksan yan arka ve arka camların kullanımı serbesttir.

2.1.3 Maxi Grup:

a) Maxi Grup'a katılabilen otomobiller:

FIA Grup A kurallarına göre hazırlanmış:

- Benzinli, atmosferik azami 4500 cc.
- Benzinli, turbo veya kompresörlü azami 2500 cc. ye kadar (2000 cc motorlarda Strok kiti ile **2400 cc'** ye kadar motor hacmine izin verilmiştir).
- Dizel, atmosferik 2501- 4500 cc
- Dizel, turbo veya kompresörlü azami 3000 cc. ye kadar
- 2-5 kişilik seri imalat otomobiller (WRC, 2000 cc KIT CAR, Super 2000, ETCC, WTCC, BTCC dahil) ile FIA J-Eki madde 261 ' e uygun Grup Super Production otomobiller.

b) Bu grupta yarışacak otomobiller: güncel FIA Grup A kurallarına göre hazırlanmış, üreticisi tarafından talep

üzerine doğrulanabilir belli adette ve belli bir zaman d
limi içinde, son üretildiği tarihten itibaren 12 yıl dah
yarışabilen, halka normal satış için birbirinin aynı ol
rak imal edilmiş, FIA homologasyon fişine sahip ola
veya olmayan otomobillerdir.

c) FIA GT3 kurallarına göre hazırlanmış v
homologe olan tüm araçlar, bu kuralara bağlı ka
mak şartıyla yarışabilir.

**MAXI Grup, 31.12.2015 sonunda kaldırılacak v
GT3 şampiyonası olarak yerini, sadece FIA PİS
GT3 homologasyonuna açık otomobillere bırak
caktır.**

Maxi Grup'a özgü serbestlikler:

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

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

Örnek: Grup A kurallarına göre Grup A'ya homologe
edilmiş bir otomobilde daha büyük bir fren, değişik
oranlı veya tamamen farklı bir vites kutusu, kilitli dife
ransiyel kullanmak, kullanacağınız freni, vites kutusu
nu, diferansiyeli ayrıca homologe etmek şartı ile ser
besttir. Ancak Maxi Grup'da bu ilave homologasyon ku
ralı aranmadan ilgili parçalar kullanılabilir.

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

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

g) Grup A Pist kurallarında geçerli olan azami lastik öl
çüsü çamurluğa sığmadığında veya aracın daha fazla
alçaltılmasına engel olduğu durumlarda ilgili lastiği ku
lanabilmek amacı ile davlumbaz ve çamurlukta yapıla
cak genişletmeler toplamda 200 mm.yi geçmemek şartı
ile serbesttir.

h) Intercooler ilavesi ve büyüklüğü serbesttir.

i) Kevlar kapılar, ön kaput ve bagaj kapaklarının kulla
nımı serbesttir.

j) Leksan yan arka ve arka camların kullanımı serbest
tir.

k) Emme Manifoldu, gaz keleşbeği adedi ve ölçüsü ser
besttir.

l) Egzoz manifoldu serbesttir.

m) Kuru karter yapılması serbesttir.

n) İki litre atmosferik motorlu otomobillere, aşağıdaki
çizimde verilen ölçülere uyulması şartıyla turbo takıl
ması serbesttir (Strok kitli 2.400 cc dahil).

c1) Roue de turbine
Turbine wheel 渦輪車

c2) Nombre d'aubes
Number of blades
ブレードの数

c4) Cotes A, B, C, selon le schéma suivant
Dimensions A, B, C, according to the following sketch
右図のA,B,Cの寸法

A = 49.98 +/- 0.4 mm

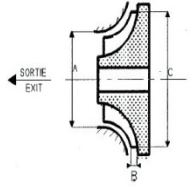
B = 9.1 +/- 0.5 mm

C = 56.0 +/- 0.3 mm

c5) Aubes variables
Variable blades 可変ブレード

c1) Matière
Material 材質 **Titanium Aluminium alloys**

c3) Hauteur(s) des aubes
Height(s) of blades
ブレードの高さ **19.6 +/- 0.5 mm**



2.1.4 1600 Grup:

a) 1600 Grup:

FIA J eki madde 251, 252, 253, 254, 255'e uygun
atmosferik basınçlı, FIA Grup A ve N kurallarına göre
hazırlanmış, homologe olan veya olmayan, azami 1600
cc.'ye kadar olan Sınıf 6, 7, 9, 10 (Kit Car ve Super
1600 hariç) otomobillerle ve 1700 cc'ye kadar iki çeker
Grup H otomobiller.

b) Dizel Grup:

- Turbo veya kompresörlü dizel azami 1900 cc' ye
kadar
- Atmosferik basınçlı dizel, azami 2500 cc'ye kadar
2-5 kişilik seri imalat otomobiller.

1600 Grup ve Dizel Grup'a özgü serbestlikler:

1600 Grup ve Dizel Grup için Madde 2.1.1'de belirtilen
lere ek olarak, aşağıdaki serbestlikler geçerlidir:

c) Bir yıl içinde en az 2.500 adet üretim şartı aranır.

d) 1600 Grup için otomobillerde emme manifoldu ve
kaput üstü havalandırma ızgarası serbesttir.

e) Grup A Pist kurallarında geçerli olan azami lastik öl
çüsü çamurluğa sığmadığında veya aracın daha fazla
alçaltılmasına engel olduğu durumlarda ilgili lastiği ku
lanabilmek amacı ile davlumbaz ve çamurlukta yapıla
cak genişletmeler toplamda 100 mm.yi geçmemek şartı
ile serbesttir.

2.1.5 Historic Pist Grubu:

**2.1.5.1) Aşağıda belirtilen FIA K Eki 3.2. maddesinde
açıklanan G1, G2, H1, H2, I Gruplarında
homologe edilmiş otomobiller ile Türkiye'de
31.12.1981 tarihine kadar üretilmiş ve
homologasyonu olmayan, ancak FIA K Eki 3.3.8
maddesindeki esaslara göre üretim özelliklerini is
pat edilebilen otomobiller.**

**2.1.5.2) Otomobillerin yarışmalara kabulünde imalat
model yılı değil homologasyon tarihi esas alınır.**

2.1.5.3) Historic Sınıf 1

FIA Historic Rally Gruplandırmasına göre G1, G2,
H1, H2, I Gruplarında (Grup A ve Grup B hariç),
1600 CC'ye kadar homologe edilmiş olan otomobil
ler.

2.1.5.4) Historic Sınıf 2

FIA Historic Rally Gruplandırmasına göre G1, G2, H1, H2, I Gruplarında (Grup A ve Grup B hariç), 1601 - 2000 cc arası homologe edilmiş olan otomobiller.

2.1.5.5) Araçlar dönemlerindeki özellikleri taşımak zorundadır. Dönemlerine uygun modifikasyonlar, yapılabilir.

Bu modifikasyonlarda kullanılacak parçalar 31.12.1981'den önce tasarlanmış ve homologe edilmiş parçalar olmalıdır. Bu modifikasyonlar, aracın tabii olduğu en son FIA J Eki ve FIA K Ekinde belirtilen özellikler dışında olamaz.

2.1.5.6) Ulusal yarışmalarda, FIA J ve K eklerine ilave olarak 2.1.5.7) ile 2.1.5.12 arasında belirtilen modifikasyonlar, TOSFED Teknik Pasaport'unda kayıtlı olmak şartı ile yapılabilir.

2.1.5.7) Şasi – Kasa

a) Kasaya ve/veya şasiye takviye amaçlı sac parçalar ilave etmek ve kaynakla dikişler yapmak suretiyle her türlü 'kasa takviyesi' yapılması serbesttir.

b) Kaput, bagaj kapağı ve ön çamurluklar, şekilleri (iç şekilleri de dahil) orijinaliyle aynı olmak kaydıyla, 'fibreglas' malzemeden üretilmiş olarak kullanılabilir.

c) Ön cam hariç bütün camlar, FIA normlarına uygun pleksiglas camla değiştirilebilir. Sekurit cam kullanılan otomobillerin tüm camlarında "güvenlik cam filmi" kullanılması zorunludur.

d) Otomobilin taban sacını ve şasi kollarını koruma amaçlı fibreglastan üretilmiş, özel imalat alt kaplamaların da kullanımı serbesttir.

e) Tavan havalandırması serbesttir.

2.1.5.8) Fren

a) Frenlerde modifikasyon serbesttir. En fazla 4 pistonlu kaliper kullanılabilir. Kampanalar, diske dönüştürülebilir. Hava soğutmalı kampana fren sistemleri, hava soğutmalı disk sistemine dönüştürülebilir.

b) Hidrolik el freni serbesttir. Mekanik ve telli sistem kullanımı, önemle tavsiye edilir.

c) Ön-arka fren dengesinin ayarlanabildiği pedal kutusu ve fren sisteminde limitör kullanımı serbesttir.

2.1.5.9) Süspansiyon ve direksiyon

a) Amortisörlerin yay, tip ve oranları serbesttir.

b) Amortisörlerin ve yayların adedi değiştirilemez. Ancak makaslı sistemlerde, makasa ilaveten takviye amaçlı 'coil over' sistem amortisör kullanılabilir.

c) Makas yerine yay veya yay yerine makas sistemi kullanılabilir.

d) Kutulu sistem direksiyon, kremayer sisteme dönüştürülebilir. Aynı şekilde otomobillere elektrikli veya hidrolik direksiyon sistemi uygulaması güvenlik amacıyla serbest bırakılmıştır

e) Orijinalinde olmasa dahi, direksiyon milinde en az 2 eklem olması, önemle tavsiye edilir.

f) Kule gergisi kullanımı serbesttir.

g) Jant ebatları:-

Yarışlarda azami 8 x 17 inç boyutunu aşmamak kaydıyla, genişlikte ve çapta 3 inç olarak büyütülebilir.

h) Ön süspansiyonda ayarlı salıncak ve ayarlanabilir rotilli kolların kullanımı serbesttir.

i) Arka süspansiyonda 6 linke kadar bağlantı kullanımı serbesttir.

2.1.5.10) Motor ve silindir kapağı

a) Motor transvers kullanmadan, motor şasiye bağlanabilir.

b) Motorun duruş pozisyonu değiştirilemez. Ancak ön göğüs (yani ateş duvarına) modifikasyon yapmamak şartıyla, motorun yeri kaydırılabilir.

c) Tüm kategoriler için (sınıf değiştirmeye gerek kalmadan) motor silindir çapı 0,06"(60/1000) inç büyütülebilir.

d) 1981 'e kadar üretilmiş yerli otomobillerde, imalat yıllarına ilişkin motor hacimleri ne olursa olsun, eksantrik milinin yeri ve sayısı, ve supap sayısı aynı kalmak koşuluyla aynı üreticiye ait 31.12.1981 senesine kadar üretilmiş 1600 cc'ye kadar motorlara izin verilir.

e) Marka ve model olarak seri üretilmiş ve FIA tarafından 31.12.1981 'den önce homologe edilmiş bir otomobile ait olan motorun silindir kapağı; eksantrik yeri, toplam eksantrik sayısı ve subap sayısı değişmemek kaydıyla kullanılabilir. Ancak bu kullanılması serbest silindir kapağında 31.12.1981 senesine kadar üretilmiş bir parça olmalıdır.

f) Distribütörün aynı kalması ve distribütörün görevini iptal etmemek şartıyla, elektronik ateşleme ünitesi takılabilir.

g) Headers ve egzoz sistemi serbesttir.

- Motor 3500d/d çalışırken 103 dB den fazla ses çıkarmamalıdır.

- Egzoz borusu yerden en az 10 cm en fazla 45 cm yükseklikte olmalıdır.

- Şasinin parçaları egzoz gazlarının tahliyesi için kullanılamaz.

2.1.5.11) Şanzıman ve diferansiyel

a) Vites sayısı 6 ileriye geçmemek kaydı ile, dişli tasarımı, vites kutusu malzemesi ve vites oranları serbesttir.

b) Sıralı şanzıman ve ilgili seçici düzeneği kullanılamaz.

c) Atlas model diferansiyel kullanımı serbesttir.

d) Kilitli diferansiyel, mekanik kilitleme özelliğine sahip olmak suretiyle serbesttir.

e) diferansiyel oranı serbesttir.

2.1.5.12) Diğer

a) Benzin boruları ve fren boruları havacılık standardı borular ile değiştirilebilir.

b) Elektrik sistemi, trafik kurallarının gerektirdiği tüm aydınlatma ekipmanının mevcut kalması şartı ile serbesttir.

c) Benzin depoları güvenlik şartlarını yerine getirecek şekilde imal edilmeli veya FIA homologasyonu olan depolar kullanılmalıdır.

2.1.5.13)

HVIF (FIA Historic Vehicle Identity Form) veya HTP (Historic Technical Passport) Belgesi veya TOSFED TP (TOSFED Teknik Pasaport) u bulunmayan otomobiller yarışmaya katılamaz.

2.1.5.14)

Yarışmaya katılan otomobiller, HVIF veya HTP veya TOSFED TP Kimlik Belgeleri'nde belirtilen özelliklerle taşımak zorundadır. Kimlik Belgesinde belirtilen özelliklere uymayan otomobillere start verilmez.

2.1.6 Tariflerin açıklaması:

a) **12 yıl önce:** Son üretim tarihi **2001** olan otomobillerin, aynı kasaya sahip olması şartıyla daha önceki yıllarda üretilmiş olan modelleri de yarışabilir.

b) **Normal satış:** İmalatçının normal ticari satış kanalları vasıtası ile bireysel alıcılara pazarlaması,

c) **Birbirinin aynı:** Aynı üretim serisine dahil olan, içten ve dıştan aynı karosere sahip, aynı mekanik aksamın ve şaseinin (Monokok tasarımıda şase karoserinin entegre bir parçası olabilir) kullandığı otomobiller.

2.2 Katılabilir yarışmacı ve sürücüler:

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

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

c) Pist yarışmalarına katılacak olan, ehliyeti olmayan ve ilgili sezon içinde 17 yaşından gün almış veya alacak olan sürücüler, Spor Üst Kurulu'ndan izin almak zorundadırlar.

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

2.3 Müracaat formları ve kayıtlar

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

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

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

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

e) **Historic Pist grubunda TOSFED TP, FIA HTP veya HVIF belgelerinden en az birinin fotokopisinin başvuru formu ekinde göndermeyen yarışmacıların kayıtları kabul edilmez.**

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 olacaktır. Sigorta bedeli kayıt ücretine ilaveten ödenir.

2.5 Reklamlar:

TOSFED Yarışma Genel Kuralları madde 41'e bakınız.

2.6 Sürücü Kıyafetleri:

- Yarışmacı kıyafetleri için 2013 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 5' e bakınız.
- Sürücüler yarışma ve antrenmanlar süresince yarışma kıyafetlerini giymek mecburiyetindedir.
- Süper Grup ve Maxi Grup'taki tüm sürücülerin HANS sistemi kullanması zorunludur.
- 1600 Grup ve Dizel Grup'taki sürücülerin HANS sistemi kullanması önemle tavsiye edilir.

2.7 Pist Yarışmaları için Organizasyon Kuralları

2.7.1 Yarışma tanımları:

2.7.1.1) Süper Grup ve Maxi Grup

- Türkiye Pist Şampiyonası'nın her yarışma gününde, Süper Grup ve Maxi Grup'ta puanraj anlamında birbirlerinden bağımsız ikişer yarış yapılacaktır.
 - Bu iki yarıştan her birinin uzunluğu 40–55 km arasında olacak (Kocaeli Körfez ve İzmir Ülkü pistlerinde 20, İstanbul Park'ta 10 tur) ve bu yarışların start zamanları arasında en az bir buçuk saat süre bulunacaktır.
 - Her iki grupta da, minimum 6'şar otomobilin olması halinde, Süper Grup ve Maxi Grup yarışları ayrı ayrı yapılır.
- Aksi takdirde, Süper Grup ile Maxi Grup birlikte yarışacak; fakat bu durumda, gruplar ayrı ayrı klasmana tabi tutulacaktır.
- İstisnai olarak sadece İstanbul Park pistinde yapılan yarışmalarda, Spor Üst Kurulu c) maddesinde belirtilen kayıt sayısına bakılmaksızın Süper Grup ve Maxi Grup'un birlikte yarışmasına karar verebilir.

2.7.1.2) 1600 Grup ve Dizel Grup

- 1600 Grup ve Dizel Grup'ta her yarışma hafta sonunda Kocaeli Körfez ve İzmir Ülkü pistlerinde 18, İstanbul Park'ta 8 turluk tek bir yarış yapılacaktır.

2.7.1.3) Historic Sınıf 1 ve Historic Sınıf 2

- Historic Sınıf 1 ve Historic Sınıf 2'de her yarışma hafta sonunda Kocaeli Körfez ve İzmir Ülkü pistlerinde 18, İstanbul Park'ta 8 turluk tek bir yarış yapılacaktır.
- Her iki Historic sınıfında da, minimum 6'şar otomobilin olması halinde, Historic Sınıf 1 ve Historic Sınıf 2 yarışları ayrı ayrı yapılır.

Aksi takdirde, Historic Sınıf 1 ile Historic Sınıf 2 birlikte yarışacak, ancak bu durumda, gruplar ayrı ayrı klasmana tabi tutulacaktır.

- Historic Sınıf 1 ile Historic Sınıf 2 araçlarının toplam sayısı 5'in altında ise 1600 Grup ve Dizel Grup ile birlikte start alır.

- Benzer şekilde sadece İstanbul Park pistinde yapılan yarışmalarda, Spor Üst Kurulu c) maddesinde belirtilen kayıt sayısına bakılmaksızın Historic Sınıf 1 ve Historic Sınıf 2'nin birlikte ya-

rişmasına karar verebilir.

2.7.2 Tartı işlemleri ve minimum ağırlık

a) **Süper Grup, Maxi Grup, 1600 Grup ve Dizel grup'ta** yarışacak otomobillerin, motor hacimlerine göre uyması gereken minimum ağırlıklar, aşağıdaki gibidir (stepnesiz ağırlık):

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

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

b) **Historic Sınıf 1 ve Historic Sınıf 2'de** yarışacak otomobillerin, motor hacimlerine göre uyması gereken minimum ağırlıklar, aşağıdaki gibidir (stepnesiz ağırlık):

1600 cm ³ 'e kadar	850 kg
1601 cm ³ 'den 2000 cm ³ 'e kadar	930 kg

- Tüm araçların ağırlıkları, yarışma hafta sonu boyunca herhangi bir anda, seansların (antrenman, sıralama, yarış) öncesi ve sonrasında, yetkili teknik kontrol görevlileri tarafından kontrol edilebilir.
- Yalnızca Teknik kontrol görevlileri ve sorumlular tartı alanına girebilirler. Sorumlular tarafından izin verilmedikçe tartıya alınan araca hiç bir işlem ve müdahale yapılamaz.
- Ağırlık ölçümleri elektronik tartı cihazları ile yapılır.
- Ayrıca sıralama turlarında grup ve sınıflarında en iyi üç zamanı yapan otomobiller, görevliler tarafından derhal ağırlık kontrolüne alınırlar.
- Eğer tartılması gereken araç, tartı alanına kendi imkanları ile gidemiyorsa, pist gözetmenlerinin ve görevlilerin denetimi altında oraya ulaştırılmalıdır.

h) Hiçbir malzeme ya da katı, sıvı veya gaz halinde hiçbir madde, tartı için seçilen veya yarışı tamamlamış olan veya tartı işlemi yapılmakta olan bir araca eklenemez ya da araçtan alınamaz. (Görevini yapması sırasında Teknik Sorumluların durumları hariç tutulmalıdır.)

i) Şayet bir aracın ağırlığı ölçülmüş ve Madde 2.7.2 a) ve b)'de belirtilen değerlerden daha hafif çıkmış ve bu ağırlık eksikliği, fors majör sayılabilen ya da bir kaza durumunda araçtan eksilen bir parçadan kaynaklanmıyorsa; araç ve sürücüsü katılmış olduğu son seanstan (antrenman, sıralama turu, yarış vs) ihraç edilir.

2.8 Otomobillerdeki emniyet tedbirleri :

2.8.1 Akü

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

2.8.2 Yangın Söndürücüler

Ulusal yarışmalar için geçerli olmak üzere kullanılabilen manuel yangın söndürücüler, TOSFED 2013 Ek Düzenlemeler madde 4 'e belirtilmiştir.

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

2.8.3 Benzin Depoları

FT 3 tipi benzin deposu tüm ulusal yarışmalar ve gruplar için isteğe bağlı olarak kullanılabilir. 5 yıldan eski FT 3 tipi benzin depoları kullanılamaz.

2.8.4 Koltuklar

Koltuklar değiştirildiği takdirde koltuk bağlantıları 3mm çelik veya 5 mm. hafif alaşımlı metalden olmalıdır. Koltuklar en az dört noktadan, asgari 8 mm cıvatalarla sabitlenmiş olacaktırlar. Bu bağlantılar tabana sabitlenmediğinde alttan en az 40 cm² lik saçlarla takviye edilmelidirler. Somunlar emniyete alınmalıdır.

Bu kurala uymayan veya emniyetsiz bulunan koltuklara sahip otomobillere start verilmez.

Kullanılabilen koltuk ve emniyet kemerleri için TOSFED 2013 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 5' e bakınız.

2.8.5 Rollbarlar

a) Otomobillerdeki rollcage' ler orijinal FIA onaylı veya TOSFED Teknik Kurulu tarafından onaylanmış olacaktır.

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

FIA J ekine uygun rollbarı ve onayı olmayan otomobillere start verilmez.

c) FIA tarafından homologe edilmiş olanlar haricinde ana rollbar için 45 mm, diğer bağlantılar için asgari 38 mm çap olacaktır. Borular soğuk çelik çekme olacaktır.

d) Ön, ana ve yan rollbar ayakları 120 cm² satıhta, arka rollbar ayakları 60 cm² olacaktırlar. Bu saçlar en az 3 mm kalınlıkta olacak ve önde asgari 3 arkada asgari ikişer cıvata ile tutturulacaktırlar. Cıvata kalitesi 8.8, asgari çap 8 mm olacaktır. Somunlar kilitli tip olmalıdır.

e) Ön tabloyu bozmamak maksadıyla kavis verilmiş rollbarlar kabul edilemezler. (Tek büküm noktasına 40 derecelik açıyla izin verilmiştir.)

2.8.6 Kaput Mandalları

Grup N' de ihtiyaridir. Arka kaput kilitleri mutlaka dışarıdan anahtarsız açılabilir nitelikte olmalıdır. Grup N otomobillerde şayet arka kaput mandalı kullanılmış ise kilit tercihen iptal edilmelidir.

2.8.7 İç Mekan

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

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

c) Yarışmalara katılacak tüm otomobillerde lamine ön cam mecburidir.

2.8.8 Elektrik Ana Şalteri

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

2.8.9 Çekme Kancası

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

2.8.10 Çamur Paçalıkları

Pist yarışmalarında çamur paçalıkları kullanımı yasaktır.

2.8.11 Alt Kaplama ve Farlar

Alt kaplama ve ön farların sökülmesi serbesttir. Ancak ön farların sökülmesi durumunda oluşacak boşluklar tam olarak uygun malzeme ile kapatılmalıdır.

Otomobillerin arkasında bulunan kırmızı renkli stop veya sis farları, pistin ıslak olarak ilan edilmesi veya yağmur lastiklerinin kullanılması durumunda, sürekli olarak yanmalıdır.

2.9 Organizatör tarafından alınacak emniyet tedbirleri ve pist kriterleri

2.9.1 Organizatör kulüpleri, her yıl ilgili pistte yapılacak ilk test veya yarış aktivitesinden en geç 60 gün önce pist lisansını almak veya yenilemek zorundadırlar.

TOSFED Spor Üst Kurulu yarışma pistinin güvenliği, haberleşme bağlantıları ve yol kalitesi ve diğer kriterleri kontrol edecek ve ilgili yarış pistinde yarışma yapıp yapılamayacağına karar verecektir.

2.9.2 Organizatörler elemeler ve yarışma esnasında aşağıdaki emniyet teçhizatını hazır bulunduracaktır. Aksi takdirde yarışmaya start verilemez.

a) 2 adet tam teçhizatlı ambulans, doktor ve sağlık ekibi

b) 1 adet itfaiye aracı veya 1 adet yangın aracı (içinde minimum 70 kg' lık toz yangın söndürücü ve uzman personel bulunan araç)

c) Bir tanesi vinçli olmak üzere 2 adet çekici

d) Gözetmen kulelerinde, pit alanında 6'şar kg lik manuel yangın söndürücüler organizatör tarafından hazır tutulmalıdır.

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

f) Tüm emniyet tedbirlerinin kusursuz sağlanabilmesi için Gözetmen kuleleri, pit sorumlusu, Komiserler, Direktör ve Doktorda kulaklık / mikrofonlu telsiz cihazı bulundurulacaktır.

g) Gözetmen kuleleri en az 50 cm büyüklüğünde numaralandırılmalıdır. Kulelerin mevsim şartlarına uygun olarak üzerileri kapatılmalıdır.

h) Pist lisansında belirtilen gözetmen kulelerinde en az iki bayrak gözetmeni talimatta belirtilen bayraklarla donatılmış olacaktır. Gözetmenlerin giysileri tüm seyircinin arasında kolayca seçilebilecek renkte olacaktır. Bayrak gözetmenleri bayraklardan farklı renklerde giysiler giymelidir.

i) Ayrıca Yarışma Direktörü'nün belirleyeceği noktalar da, mutlaka müdahale gözetmenleri bulunmalıdır.

j) Start düzlüğü üzerindeki ışıklı start panosu kuleden bakıldığında start almakta olan otomobillerin kalkışı ile aynı anda izlenebilir pozisyonda olmalıdır. Şayet bu sağlanamıyorsa paralel ışık sistemi otomobillerle aynı anda izlenebilecek şekilde konulmalıdır.

k) Özellikle start anının uygun açıyla videoya alınması zorunludur.

l) Seyircilere yarışma programı ve yarışmacı listesi dağıtılmalıdır. Ayrıca pistin sesli anons sistemi vasıtasıyla, yapılan yarışların anlatılması ve yarışmacılarla ilgili bilgiler verilmesi önemle tavsiye olunur.

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

2.10 Sürüş Emniyeti ve Kuralları

a) Resmi uyarı bilgileri sürücülere, Yasada (FIA Uluslar arası Spor Kodu) belirtilen işaretler aracılığı ile iletilir. Yarışmacılar ne nedenle olursa olsun bu bayraklara benzeyen (ya da çağrıştıran) bayraklar kullanamaz.

b) Serbest antrenmanlar ve yarış sırasında sürücüler sadece pisti kullanacaklardır. Bir kavram karmaşası yaşanmaması adına, pistin sınırlarını belirleyen beyaz çizgiler pistin bir parçası olarak değerlendirilecektir. Kerbler ise, pistin parçası değildir.

Otomobilin hiçbir kısmı pist ile temas etmiyorsa, o otomobil pist dışına çıkmış sayılacaktır.

c) Pistten çıkmış olan bir otomobil, ancak avantaj kazanmamak ve diğer sürücülerin güvenliğini tehlikeye atmamak şartıyla piste geri dönebilir.

d) Savunma yapan sürücünün, birden fazla kez yön değiştirmesine izin verilmez. Savunma yapmak için ideal yarış çizgisinin dışına çıktıktan sonra yarış çizgisine geri dönmeye çalışan bir sürücü, viraja yaklaşırken kendi otomobili ile pistin kenarı arasında, en az bir otomobilin sığabileceği kadar boşluk bırakmalıdır.

e) Tehlikeli bir noktada duran bir aracın yarış yönüne dönebilmesi veya tehlikeli durumdan kurtulabilmesi için kesin olarak gerekmedikçe, hiçbir sürücü otomobilini yarış istikametinin tersine süremez.

f) Parkur yarış merkezi tarafından seans öncesinde kapatıldığında ve Yarışma Direktörü tarafından yeşil bayrak gösterildikten sonra, tüm otomobiller kapalı parka girene kadar aşağıda bahsedilen kişiler hariç hiç kimsenin piste girmesine izin verilmez.

- Yerlerinde olan ve görevini yapmakla yükümlü gözetmenler ve görevliler
- Otomobilleri kullanan sürücüler,

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

g) Gereksiz şekilde yavaş, düzensiz veya diğer sürücüler için potansiyel tehlike yaratacak şekilde otomobil sürmek yasaktır.

h) Bir otomobil serbest antrenman veya yarışta pistte iken durursa diğer sürücüler için bir tehlike ve engel teşkil etmemesi için, pist üzerinden mümkün olduğunca çabuk bir şekilde kaldırılmalıdır. Eğer sürücü aracını kendi imkanları ile tehlikeli pozisyondan kurtarmıyorsa, tehlikeli bir pozisyondan, gözetmen veya görevliler, ancak direktörün talimatı üzerine otomobili kurtarmak için yardım edebilir. Ancak bu yardım nedeniyle, durmuş olan motorun çalışması halinde, otomobil içinde bulunulan seanstan ihraç edilir.

i) Bir sürücü yarış ya da sıralama turları esnasında ciddi mekanik problemlerle karşılaşarsa, en kısa zamanda ve en güvenli biçimde pisti terk etmelidir.

j) Pisti terk etmek, pit alanına ya da padok alanına girmek isteyen bir sürücü, giriş işlemini güvenli bir biçimde yapacağından emin olmak zorundadır.

k) Otomobilini terk eden sürücü, direksiyon simidini aracın üzerinde ve vitesi boшта bırakmak zorundadır.

3. YARIŞMA KURALLARI VE YARIŞMANIN AKIŞI

3.1 Ekipler

a) Tüm seanslar esnasında otomobilde tek sürücü bulunacaktır.

b) Aynı otomobilde birden fazla sürücü yarışamayacağı gibi bir sürücü de birden fazla otomobilde sadece ayrı ayrı grupların koşulduğu yarışmalarda yarışabilir.

c) Sürücüler aynı gün / hafta sonu içinde organize edilen yarışlardan en fazla iki farklı kategoriye katılabilirler.

3.2 Yarışma Numaraları

a) Yarışma numaraları sezonun ilk yarışında TOSFED tarafından verilecektir.

b) Her araç sürücüsünün numarasını taşımak zorundadır.

c) Yarışma numaraları teknik kontrol esnasında araç üzerinde bulunmalıdır.

d) Organizatör kulüpler, yarışma numaralarını aşağıdaki şekilde hazırlayacaktır:

- 50 cm genişlik ve 52 cm yüksekliğinde iki adet kapı plakası.

- Aynı boyutta 50 x 52 cm üst kenarı otomobilin önü istikametinde yapıştırılacak bir tavan plakası

- Yarışma numaraları (5 cm genişlik ve 28 cm yükseklik) 50 cm genişlik ve 38 cm yüksekliğindeki panellerin üzerinde beyaz bir zemin üzerinde siyah renkli olarak yer alacaktır.

- Super Grup için sarı zemin üzerinde siyah renkli 'S' harfi bulunan, Maxi Grup içinse kırmızı zemin üzerinde

beyaz renkli 'M' harfi bulunan, 15 cm çapında üç adet grup stickeri.
- Historic Sınıf 1 için sarı zemin üzerinde siyah renkli 'H1' harfi bulunan, Historic Sınıf 2 için ise kırmızı zemin üzerinde beyaz renkli 'H2' harfi bulunan, 15 cm çapında üç adet grup stickeri.

Bu stickerların, otomobillerin ön camının sağ tarafına ve iki arka yan cama yapıştırılması zorunludur.

3.3 Zaman Tutulması

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

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

3.4 Bayraklar - Tabelalar

3.4.1 Genel

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

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

3.4.2 Yarışma 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.

Kırmızı bayrağın gösterilmesi durumunda Madde 3.9.7'ye göre hareket edilir.

b) Siyah – Beyaz Damalı Bayrak

Yarışmanın veya seansın sona erdiğini gösterir.

c) Siyah Bayrak

Komiseler 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 Komisierleri 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 bir tur sonra pite girmek mecburiyetindedir. Aksi takdirde, Komisierler kurulu tarafından ihraça kadar varan cezalar verilebilir.

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

e) Siyah-beyaz diagonal bayrak

Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden hareketsiz olarak (sallanmadan) en fazla 3 tur boyunca gösterilir ve ilgili sürücünün uyarılması anlamını taşır. Sportmenliğe aykırı, tehlikeli veya kontrolsüz sürüş hareketlerinden dolayı gösterilen bu bayrak, Komisierler Kurulu tarafından ilgili sürücünün incelendiği anlamını da taşımaktadır.

f) Pitten Geçme tabelası

Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden, en fazla 3 tur boyunca gösterilir. Madde 4.2.1'de belirtilen pitten geçme cezasının verildiğini gösterir.

g) Dur/Kalk tabelası ve numara

Direktör talimatı ile yarışma numarası ile birlikte start düzlüğündeki gözetmen kulesinden, en fazla 3 tur boyunca gösterilir. Madde 4.2.2'de belirtilen Dur/Kalk cezasının verildiğini gösterir.

3.4.3 Gözetmenler tarafından gösterilen bayraklar

a) Kırmızı Bayrak

Yarışma Direktörünün talimatıyla, tüm gözetmen kulelerinde aynı anda gösterilir. Yarışmanın ya da ilgili seansın durdurulduğu anlamındadır.

Kırmızı bayrağın gösterilmesi durumunda Madde 3.9.7'ye göre hareket edilir.

b) Sarı Bayrak

Sürücülere tehlike olduğunu gösteren bu bayrak, aşağıdaki anlamları içerecek şekilde iki türlü kullanılır:

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

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

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

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

Pit yolunda sürücülerin güvenliğini tehdit edecek bir durum yaşanmadığı sürece, sarı bayrak gösterilmemelidir.

c) Sarı-Kırmızı Çizgili Bayrak

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

Yarışta: Normalde tur yemek üzere olan otomobillere gösterilir. Bu bayrağı gören sürücü, yarışın güvenliğini tehlikeye atmayacak şekilde kendisine tur bindirecek olan sürücüyü 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.

3.5 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 katılması 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.

Şampiyona süresince brifinglere katılmama halinde ilk seferde 150 TL, ikinci seferde 500 TL ve devamında da 1000 TL olarak para cezası uygulanacaktır.

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

c) **Medya brifingi**

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

3.6 Pit Alanı ve Tamirat:

3.6.1 Pit yolu

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

Otomobillere üzerinde sadece 'iç şeritte' çalışma yapılabilir.

b) Yarışmaya giren her bir yarışmacı otomobil için yarışma süresince en fazla bir servis aracına izin verilir. Bu araçlar organizatörün vereceği plakalarla açıkça tanınmalıdır.

c) Tüm seanslar ve yarışlar sırasında pit alanında hız limiti olarak 60 km/s uygulanacaktır.

d) Antrenman seanslarında (serbest antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs) 65 km/s üzerinde hız yapan sürücüler limiti aşan her km/s için 25 TL cezalandırılırlar.

Aynı Şampiyona sezonu içinde limit aşımının tekrarlanması durumunda cezalar artırılabilir.

e) Yarışma sırasında hız limitini aşan sürücülere Spor Komiserleri Madde 4.1 ve 4.2' de belirtilen cezalardan birini, uygulayabilirler.

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

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

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

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

3.6.2 Tamirat

a) Otomobiller üzerinde tamirat, onarım ya da ayarlama sadece pit alanı, padok ve start verilmeden önce start çizgisinde yapılabilir.

b) Yarışma Yönetmeliğinde ve Yasa'da özellikle belirtildiği durumlar haricinde, pit alanı ve start öncesinde gride bekleyiş dışında, sürücüsünden başka kimse otomobile dokunamaz.

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

d) Yarışma esnasında ve antrenmanlarda gerekli olacak tamir bakım ve ikmal, ancak bokslarda yapılabilir (Sürücünün kendi imkanları ile pistte yapacağı müdahaleler hariç).

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

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

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

h) Organizatör kulüpler, idari kontrol esnasında her sürücü için 4 tane mekanik kartı ve 2 tane pit duvarı kartı/bilekliği vermelidir. Marka ve takım direktörlerine, pit alanı için aynı bir bileklik veya kart verilmelidir. Pit duvarı üstünde, bu bileklik/kartları takmayan kimselerin bulunmasına izin verilmez.

3.6.3 Lastikler

a) Süper Grup, Maxi Grup, **Historic Sınıf 1 ve Historic Sınıf 2** yarışmacıları, her hafta sonu sıralama turları ve iki (2) yarışta toplam 6 adet lastik kullanabilirler. Patlamış veya hasar görmüş lastikler, teknik kontrol görevlisi tarafından onaylanması şartıyla, bu sayı dışında kullanılacaktır.

b) Kullanılacak olan lastikler, teknik kontrol görevlileri tarafından sıralama turlarının başlamasından önce, pit garajlarında işaretlenecektir. İşaretsiz lastik kullanımı ihlali halinde, Komiserler Kurulu ihraça kadar varan cezalar verebilir.

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

3.7 İdari ve Teknik Kontrol

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

b) Türkiye Pist şampiyonasında ön cam bandı, varsa, şampiyona isim sponsoruna aittir.

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

d) Komiserler Kurulu'na geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç gelen otomobiller müsabaka-dan ihraç edilirler.

e) 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.

f) Yarışma direktörü, herhangi bir kazaya karışmış bir otomobili durdurup, otomobilin teknik kontrolden geçmesini isteyebilir.

3.8 Antrenman ve Sıralama Turları

3.8.1 Yarışma Öncesi ve Yarışma Hafta sonu Boyunca Testler

a) Yarışma hafta sonu Cuma günü, sadece, yarışmaya kayıt yaptıran sürücülerin katılabileceği test seansı düzenlenebilir. Bu test seansları esnasında organizatör tarafından asgari güvenlik önlemleri aşağıdaki şekilde alınmalıdır:

1 adet tam teşekküllü ambulans,

1 adet çekici

1 adet itfaiye veya yangın aracı (içinde minimum 70 kg' lık toz yangın söndürücü ve uzman personel bulunan araç)

Yarış kontrol kulesinde devamlı bulunan ve testi kontrol eden bir görevli

Start düzlüğü, pit girişi ve pit çıkışında en az birer tane lisanslı gözetmen.

b) Organizatör kulüpler, yarış hafta sonlarında bulunan Cumartesi ve Pazar günleri, hiçbir şekilde yarışmaya kayıt yaptırmış sürücülerin içinde bulunduğu bir test seansı düzenleyemezler. Bu kuralın ihlali halinde, Komiserler Kurulu test yapan sürücü ya da sürücülere ceza verir ve ilgili kulübü de Spor Üst Kurulu'na sevk ederler.

3.8.2 Serbest Antrenmanlar

a) Yarışma Yönetmeliğinde aksini belirten haller bulunmadıkça, yarış boyunca geçerli olan tüm pist ve pit alanları kuralları, tüm antrenman turları (serbest antrenman, sıralama turları, ısınma turları ve) içinde geçerlidir; yarışma güvenlik önlemleri de aynı biçimde antrenman ve sıralama turları boyunca da titizlikle uygulanmalıdır.

b) Aynı gün içerisinde serbest antrenmanlar ile sıralama turlarının başlangıcını birbirinden ayıran süre Yönetmelikte belirtilmemiştir. Antrenman seanslarında yaşanan bir gecikme nedeniyle, günün kalan seanslarının programı Komiserler Kurulu'nun kararıyla değiştirilebilir.

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

3.8.3 Sıralama Turları

a) Grupların sıralama turları, yarışma yönetmeliğindeki programa göre yapılacaktır.

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

Zaman kaydettiremeyen sürücüler birden fazla olursa kapı numaralarına göre en büyük numara en arkada yer alacaktır.

c) Fors majör olarak kabul edilebilecek nedenler dışında Cumartesi günü yapılan sıralama turları esnasında, aracıyla beraber yarışma mahallinde olmadığı tespit edilen sürücüler, yarışmaya alınmazlar.

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

e) Sıralama turlarının tamamlayan otomobillerin, kapalı parka girmesi gerekmektedir. Otomobillerin doğrudan garaja alınması halinde, Komiserler Kurulu tarafından incelenerek ihraça kadar belirlenecek ceza verilecektir.

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

3.8.4 Start için grid dizilişi

a) Super Grup ve Maxi Grup, Madde 2.7.1 c)'ye göre ayrı ayrı yarışılırsa

- İlk yarışın start dizilişi, sıralama turlarının sonucuna göre belirlenecek ve ısınma turlarından sonra yayınla-

nacak; ikinci yarışın start dizilişi ise ilk yarışın sonuçlarına göre, ilk altı sıranın tersine yer değiştirmesi şeklinde belirlenecektir.

b) Super Grup ve Maxi Grup, Madde 2.7.1.1 c)'ye göre beraber yarışılırsa

- İlk yarışın start dizilişi, sıralama turlarının sonucuna göre belirlenecek ve ısınma turlarından sonra yayınlanacak; ikinci yarışın start dizilişi ise ilk yarışın sonuçlarına göre, belirlenecektir.

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

d) Yukarıda bahsedilen a) ve b) iki durumda da, birinci yarışta klasmana giremeyenler, start dizilişinde klasmana girenlerin arkasında yer alırlar. Birinci yarışta, yarış dışı kalan ilk otomobil en son pozisyonda, yarış dışı kalan ikinci otomobil en sondan bir önce, olacak şekilde dizilirler.

İlk yarışta birden fazla araç aynı anda yarış dışı kaldıysa, bu durumda yarışma numarası daha küçük olana grid dizilişinde öncelik tanınır.

e) Super Grup ve Maxi Grup'ta birinci yarış ile ilgili olarak yapılan herhangi bir itiraz veya temyiz başvurusu, ikinci yarış için oluşturulacak grid dizilişini etkilemez ve değiştirmez.

f) Historic Sınıf 1 ve Historic Sınıf 2 için grid dizilişi Start dizilişi, sıralama turlarının sonucuna göre belirlenecek ve ısınma turlarından sonra yayınlanacaktır.

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

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

3.8.5 Isınma Turları

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

3.8.6 Antrenman seanslarının durdurulması

a) Parkuru bloke eden ya da pist üzerinde tehlike yaratan kaza, hava şartları, bir aracın çekilmesi ya da pisti temizlemek vb. şartlar nedeniyle koşulan seansın durdurulması gerekirse, Yarışma Direktörü Start çizgisinde kırmızı bayrak sallanmasını sağlayarak, söz konusu seansı durdurabilir. Aynı anda, diğer tüm gözeten kulelerinde de kırmızı bayrak gösterilecektir.

b) Antrenman seanslarının (serbest antrenman, sıralama turları, ısınma turları vs) durdurulması sadece yarışma direktörünün kararı ile olabilir.

c) Seansın durdurulduğunu gösteren kırmızı bayraklar sallandığı anda, tüm sürücüler, hızlarını her an durabilecek kadar azaltmalı ve aşağıdaki durumları göz önü-

ne alarak, kesinlikle birbirlerini geçmeden yavaşça pit alanına dönmelidir:

- Yarış ve/veya kurtarma araçları ve/veya görevlileri pist üzerinde olabilir,
- Pist bir kaza nedeniyle tam anlamıyla bloke olmuş olabilir,
- Hava şartları, piste araçları yarış hızıyla sürmeye mümkün kılmayabilir,
- Pit çıkışı kapalıdır.

d) Yalnızca serbest antrenmanlar ve ısınma turlarına özgü olmak kaydıyla, Yarışma Direktörü durdurulan bir bölümü bitirme (uzatmama) kararı alabilir. Benzer şekilde duraklama süresini, seansın koşulma süresine ekleyip eklememek Yarışma Direktörü'nün inisiyatifindedir.

Ancak sıralama turlarında, duraklama süresi, mutlaka seansın koşulma süresine eklenmelidir.

e) Seans, mümkünse, duraklamaya neden olan problem ortadan kaldırıldıktan sonra devam ettirilecektir.

f) Komiserler Kurulu'nun kararı ile antrenmanların durdurulmasına neden olan yarışmacının o bölümde yapmış olduğu zaman iptal edilebilir ve sürücü o gün yapılacak resmi antrenmanlardan ihraç edilebilir.

g) Bir ya da birkaç bölümde duraklama yapılmak zorunda kalan antrenmanlarda, bundan dolayı şikâyetle bulunan yarışmacıların müracaatları dikkate alınmaz.

3.9 Start

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

3.9.1 Formasyon turuna geri sayım

a) Formasyon turu startına 10 dakika kala:

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

b) Formasyon turu startına 8 dakika kala:

Pit yolu açılır, pit çıkışındaki ışık yeşile döner. Eğer start öncesi geri sayım ışıklar vasıtasıyla yapılyorsa, bu esnada beş çift kırmızı ışık da yakılır.

Direktör tarafından uygun görülürse, medya mensupları fotoğraf çekmek üzere start gridine girebilir.

Pitten çıkan ve griddeki yerini almak üzere ilerleyen sürücüler, bu tur içerisinde pistin herhangi bir yerinde durmalarını gerektiren bir problem yaşar ve görevlilerin herhangi bir şekilde yaptıkları müdahale ile yola devam ederlerse, pit yolundan başlamak şartıyla yarışta start alabilirler.

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

c) Formasyon turu startına 3 dakika kala:

Pit yolu kapanır, pit çıkışındaki ışık kırmızıya döner. Bir çift kırmızı ışık söndürülür. Geri sayım tabelalar ile yapılyorsa, '3 dakika' tabelası gösterilir.

Start yeri sürücülerin ve görevlilerin dışında tamamen boşaltılacaktır.

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

Pit yolu kapandığında, piste çıkamamış olan otomobiller formasyon turuna katılamazlar ve yarışa pit yolundan başlamak zorunda kalırlar. Bu yarışmacılar, start sinyali verildikten ve start alan tüm otomobiller pit çıkışı hizasını geçtikten sonra; pit yolu ışığının yeşile dönmesiyle birlikte start alacaklardır. Eğer birden fazla otomobil yarışa pit yolundan başlayacaksa, bu otomobiller pit çıkışına geliş sıralarına göre start alırlar.

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

d) Formasyon turu startına 1 dakika kala:

Bir çift kırmızı ışık daha söndürülür. Geri sayım tabelaları ile yapılıyorsa, '1 dakika' tabelası gösterilir. Sürücüler otomobillerinde ve motorlar çalışmış olacaktır.

e) Formasyon turu startına 15 saniye kala:

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

3.9.2 Formasyon turu başlangıcı

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

b) Herhangi bir sürücü, formasyon turunda start alamayacaksa bu durumu işaret etmelidir. (elini havaya kaldırarak veya otomobilin kapısını açarak).

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

- Aksi takdirde, otomobil hiçbir şekilde formasyon turuna başlayamıyorsa, Start Sorumlusu veya Yarışma Direktör'ünün talimatıyla, en kısa süre içinde gözetmenler tarafından pit yoluna itilecektir.

- Otomobil pit yoluna itilirken, motor çalışsa dahi, ilgili sürücü yarışa pit alanından başlayacaktır.

- Otomobille ilgili mekanikerler, pit alanında otomobilin motoru çalıştırmayı deneyebilirler. Söz konusu otomobil, bu durumda yarışa pit yolundan başlayacaktır.

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

3.9.3 Formasyon turunda problem yaşanması

Herhangi bir sürücü formasyon turu içerisinde pistin herhangi bir yerinde durur ve kendi imkanlarıyla yola devam edemezse, görevliler müdahale ederek otomo-

bili güvenli bir yere alacaklardır. Söz konusu sürücü, yarışa devam edemez ve yarış dışı kalmış sayılır.

3.9.4 Yarışmanın Startının verilmesi

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

b) Bu bayrağı takiben start ışıkları birer saniye arayla teker teker yanmaya başlar. Beş kırmızı ışıkta yandıktan sonra 0,5 – 3 saniye arasında bir süre içinde tüm ışıklar aynı anda söner ve yarışın startı verilir.

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

d) Start anından sonra, start çizgisinde kalan otomobil olursa, müdahale gözetmenlerinin görevi bu otomobili en hızlı şekilde ve en kısa yoldan pit yoluna itmek olacaktır. Otomobil itilirken, sürücüsü tarafından çalıştırılabilirse, yarışa devam edebilir.

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

3.9.5 Yarışmanın Startının ertelenmesi

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

Startın ertelenme prosedürü

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

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

c) Hem a) hem de b) durumu için, tüm motorlar durdurulacak ve start prosedürü, 3 dakika kala noktasından itibaren baştan alınacak ve yarış 1 tur kısaltılacaktır.

3.9.6 Güvenlik Aracı

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

b) Yarışın startına 10 dakika kala Güvenlik Aracı piste çıkarak gridin önündeki yerini alacak ve 'm' maddesi dışında, 3 dakika sinyali verilene kadar bekleyecektir. Bu noktada pistte bir tam turu tamamladıktan sonra pit yoluna girecektir.

c) Güvenlik Aracı, yarışı nötralize etmek için Şampiyona Direktörü ve/veya Yarışma Direktörü'nün kararıyla piste çıkarılabilir. Araç, yarışmacılar ve görevliler fiziksel açıdan tehlike altında olduğu, ancak yarışın durdurulmasına gerek görülmediği hallerde kullanılabilir.

d) Güvenlik Aracı'nın piste çıkması kararı verildiğinde, tüm gözetmen kulelerinde aynı anda sarı bayraklar sallanacak, 'SC' tabelası gösterilecek ve bu prosedür müdahale bitene kadar devam edecektir.

e) Güvenlik Aracı, pit yolundan 'turuncu ışıkları' yanıp söner bir haldeyken çıkacak ve liderin nerede olduğuna bakmaksızın derhal piste girecektir.

f) Daha sonra tüm yarışan otomobiller, aralarında en fazla üç otomobil boyu fark kalacak şekilde Güvenlik Aracı'nın ardına dizileceklerdir. Aşağıdaki istisnai durumlar dışında, Güvenlik Aracı pite döndükten sonra, otomobiller finiş çizgisini geçip yeni bir tura başlayana kadar birbirlerini geçemezler. Otomobillerin birbirlerini geçebilecekleri haller:

- Güvenlik Aracı tarafından otomobilin kendisini geçmesi söylendiye;
- Güvenlik Aracı çizgisini geçtikten sonra pite girmekte olan otomobil, başka bir otomobili yada Güvenlik Aracı'nı geçebilir;
- Pitten çıkmakta olan bir otomobil, Güvenlik Aracı çizgisini geçmeden önce başka bir otomobil tarafından geçilebilir;
- Güvenlik Aracı pite dönerken, ilk Güvenlik Aracı çizgisini geçtikten sonra pist üstündeki otomobiller tarafından geçilebilir;
- Eğer bir otomobil, açıkça belli olan bir problem yüzünden yavaşlarsa

g) Yarışma Direktörü tarafından talimat verildiğinde, otomobillerdeki görevli, kendisi ve yarış lideri arasında yer alan otomobillere, eli ile sinyal vererek geçmeleri gerektiği direktifini verebilir. Bu otomobiller, düşük süratte ve birbirlerini geçmeden Güvenlik Aracı'nın arkasındaki sıraya gelene kadar tura devam edeceklerdir.

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

Güvenlik Aracı'nın arkasına geldikten sonra, yarış lideri 'j' maddesi dışında arada en fazla üç otomobil boyu bir mesafe kalmasına dikkat etmeli ve arkadaki diğer otomobillerde birbirlerine mümkün olduğu kadar yakın gitmelidirler.

i) Güvenlik Aracı pistteyken, yarışan otomobiller pite girebilirler. Ancak pitten çıkışlar, sadece pit yolu sonunda yeşil ışık yanarken yapılabilir. Bu ışık, Güvenlik Aracı ve onu takip eden yarış otomobilleri pit çıkışından geçerken yada geçmek üzereyken kırmızıya dönecek, onun dışında sürekli yeşil olarak yanacaktır. Piste dönen bir otomobil, Güvenlik Aracı'nın arkasında yer alan otomobillerin en arkasına gelene kadar uygun bir süratte ilerlemelidir.

j) Bazı özel durumlarda, Yarışma Direktörü güvenlik aracının pit yolunu kullanmasını isteyebilir. Bu durumda hala turuncu ışıkları yanar durumda olan Güvenlik Aracı pit yoluna yönelecek ve tüm otomobiller birbirlerini geçmeden pit yolunda Güvenlik Aracı'nı izleyecektir. Bu şartlar altında pit yoluna giren herhangi bir otomobil, kendi garajında durarak servis alabilir.

j) Güvenlik Aracı'nın yarışı nötralize etmesine neden olan durum ortadan kalktıktan sonra Yarışma Direktörü Güvenlik Aracı'nı pit yoluna çağırır. Bu durumda aracın

turuncu ışıkları söndürülür ve böylece sürücülere o turun sonunda Güvenlik Aracı'nın pisti terk edeceğinin sinyali verilir.

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

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

l) Eğer yarış Güvenlik Aracı pistteyken biterse, en son turun sonunda Güvenlik Aracı pite dönecek ve diğer otomobiller sarı bayraklar altında birbirlerini geçmeden damalı bayrağı göreceklerdir.

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

- Yeşil ışıklar yandığında Güvenlik Aracı gridi terk edecek ve tüm otomobiller en fazla üç otomobil boyu farkla onu takip edeceklerdir. Bu durumda formasyon turu atılmayacak ve yeşil ışıklar yandığı anda yarışın startı verilecektir.

Eğer bir otomobil griddeki yerini terk etme konusunda geç kaldıysa ve arkadaki diğer otomobiller bu otomobili geçmezlerse bir gecikme yaşanacaksa, sadece ilk tur içerisinde sürücülerin birbirini geçmesine, izin verilir. Bu durumda, sürücüler sadece orijinal start pozisyonlarını alabilmek için birbirlerini geçebilirler.

- Startın başlangıcında yerini terk etmekte geciken bir sürücü, eğer tüm otomobiller Çizgiyi geçene kadar hareket edemezse, diğer otomobilleri geçemez ve gridi terk ettikleri sırada Güvenlik Aracı'nın ardına dizilmiş olan otomobillerin en arkasına geçer.

- Bu durumda olan birden fazla sürücü varsa, bu sürücüler gridi terk etme sıralarına göre, Güvenlik Aracı'nın ardına dizilmiş olan otomobillerin en arkasına geçer.

- Komiserler Kurulu tarafından bu ilk tur içerisinde gereksiz yere başka bir otomobili geçtiğine karar verilen bir sürücüye cezalar verilecektir.

3.9.7 Yarışmanın Askıya Alınması

a) Pisti bloke eden ya da pist üzerinde tehlike yaratan kaza, hava şartları, bir aracın çekilmesi ya da pisti temizlemek vb. şartlar nedeniyle yarışın askıya alınması gerekirse, Yarışma Direktörü Start çizgisinde kırmızı bayrak sallanmasını sağlayarak, söz konusu seansı durdurabilir. Aynı anda, diğer tüm gözetmen kulelerinde de kırmızı bayrak gösterilecektir.

b) Kırmızı bayrak çizgisi: 20 cm kalınlığında kaymaz boya ile çizilen, pisti bir kenarından diğerine kadar ke-

sen ve pistin stat gridindeki son pozisyonun öncesine yer alması gereken çizgidir.

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

d) Eğer lider olan otomobil, bu sıranın başında değilse, yarışın devam ettirilmesinden önce, lider ile kırmızı bayrak çizgisi arasında kalan otomobillerin bir tur atarak grubun arkasına geçmesi sağlanır.

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

f) Yarış askıya alındığında, zaman tutma sistemi durdurulmaz.

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

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

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

j) Benzin ikmali yapılması veya otomobillerden benzin çekilmesi yasaktır.

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

l) Yarış askıya alındıktan sonra pite giren veya otomobili gridden pit yoluna itilen sürücülere, pitten geçme cezası verilecektir. Yarışın askıya alınma anında pitte olan otomobillere, herhangi bir ceza verilmez.

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

3.9.8 Yeni Start

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

A) İlk 2 turun tamamlanmasından önce yarışma durdurulmuşsa:

a) Yarışın hali hazırda verilmiş ilk startı geçersiz sayılır.

b) Yeniden start verilen yarış uzunluğu, tasarlanan yarış uzunluğu kadar olacaktır.

c) Start prosedürü Madde 3.9.1 c) bendinden itibaren, aynen uygulanacaktır.

B) 2 turdan fazla koşulmuş, ancak toplam turların % 75'inden daha azı koşulmuşken yarış askıya alınmışsa:

d) Gecikme mümkün olduğu kadar kısa tutulacak ve mümkün olan ilk anda yarışın yeniden başlama zamanı yarışmacılara bildirilecektir.

e) Yeniden start için 3 dakika sinyalden itibaren geri sayımı yapılacak ve yarış başlamadan önce, Madde 3.9.7 d) bendinde belirtilen otomobillerin, birbirlerini geçmeden birer tur atarak grubun arkasına geçmesi sağlanacaktır.

f) Geri sayım periyodunun sonunda yeşil ışıkların yanması ile birlikte yarış Güvenlik Aracı'nın ardında yeniden başlayacaktır (Madde 3.9.6 / m).

g) Aksi Yarışma Direktörü tarafından gerekli görülmedikçe, Güvenlik Aracı atılan ilk turun sonunda pite dönecektir. Güvenlik Aracı ardında atılan bu ilk tur, yarışmaya dahildir.

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

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

C) Tur sayısının % 75'i veya fazlası tamamlandıktan sonra yarışma durdurulmuşsa

j) Yarış tamamlanmış sayılacak ve otomobiller kapalı parka alınacaktır.

3.10 Finiş Kapalı Parkı ve Son Teknik Kontrol

a) Kapalı park sahası finiş çizgisinden sonra olacaktır.

b) Finiş İşareti (damalı bayrak) önde giden otomobile belirtilen tur adedi tamamlandığında gösterilir.

c) Finiş işareti yanlışlıkla belirtilen tur adedinden daha sonraki turlarda gösterilirse, yarışın klasmanı yönetmelikte belirtilen tur adedi tamamlandığında ki duruma göre yapılır.

d) Finiş işareti yanlışlıkla belirtilen tur adedinden önce verilir ise, yarış o tur sonunda bitmiş sayılır.

e) Finiş işaretinden sonra otomobillere motorlarının söğüyabilmeleri için bir tur boş tur atma izni verilecek ve daha sonra otomobiller doğruca kapalı parka gireceklerdir. Finiş sonrası otomobilini derhal kapalı parka sokmayan sürücü ihraç edilir. Kapalı park kurallarının ihlali de keza yarışmadan ihraç ile sonuçlanır.

f) Kategorilerin ilk yarışmalarının ardından, kapalı park uygulaması yapılacak ve ikinci yarış öncesinde kapalı park direktörün talimatının ardından açılacaktır. Otomobiller, kategorilerin ikinci yarışlarının ardından itiraz süresinin sonuna kadar kapalı parka alınacaklardır.

g) Yarışmacılar otomobillerini kapalı park sahasına bıraktıktan sonra bu sahayı terk edeceklerdir.
h) Her grupta her yarışın ardından yapılan kapalı park uygulaması minimum 15 dakika süre olacaktır.

h) Genel klasmanda dereceye giren otomobillerden Komiserler Kurulu tarafından uygun görülenler, komiserlerden en az birisinin eşliğinde programda belirtilen saat ve yerde detaylı son teknik kontrole tabi tutulabilirler.

4. CEZALAR

4.1 Olay

a) 'Olay' Yarışma Direktörü tarafından Komiserler Kurulu'na rapor edilen veya Komiserler Kurulu tarafından fark edilip Yarışma Direktörü'ne bildirilen, bir ya da birden çok sürücünün karıştığı ya da sadece bir sürücünün hareketlerini içeren ve aşağıdaki şekilde tanımlanan durumlardır:

- Koşulan seansın veya yarışmanın durdurulmasına neden olan durumlar,
- Bu talimatın, ek yönetmeliğin veya FIA Spor Yasası hükümlerinin ihlal edilmesi,
- Bir ya da birden fazla sürücünün hatalı start (fodepar) alması,
- Bir çarpışmaya neden olunması,
- Bir sürücüyü pist dışına çıkmaya zorlamak,
- Bir sürücünün kurallara uygun şekilde yapmaya çalıştığı geçiş manevrasını engellemek,
- Geçiş manevrası esnasında bir sürücüyü engellemek,
- Yarışmanın veya diğer sürücülerin güvenliğini tehdit edecek şekilde tehlikeli sürüş yapmak,
- Sportmenliğe aykırı davranışlar

b) Yarışma Direktörü veya Komiserler Kurulu'nun bir sürücünün yukarıdaki ihlallerden birisini yaptığını net olarak kanaat getirdiği durumlarda, normal olarak birden fazla otomobilin karıştığı olaylar inceleme altına alınır.

c) Gelen bir rapor veya Yarışma Direktörü tarafından yapılan talep üzerine bir olaya karışmış olan sürücüye ceza verilip verilmemesi, Komiserler Kurulu'nun inisiyatifindedir.

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

4.2 Ceza Tablosu

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

Komiserler Kurulu, bir olaya karışmış olan sürücüye aşağıda ve Ek 1'de yer alan tablodaki cezaları, uygun gördükleri diğer cezalar ile birlikte aynı anda verebilir veya bu cezalara ek olarak birlikte uygulayabilirler.

Cezalar tablosunda belirtilen cezalar, şu şekilde uygulanacaktır:

4.2.1 Pitten geçme cezası:

a) Bu cezayı alan sürücü, pit yoluna girmeli ve durmadan Pit yolu hız limiti dahilinde pit yolunu geçtikten sonra, yarışa geri dönmelidir.

b) Sürücü, yarışma numarası ile beraber Pitten Geçme tabelasını gördükten sonra en fazla üç tur içinde pit alanına girmelidir. Aksi takdirde ilgili sürücü, yarışmadan ihraç edilir.

c) Bu ceza yarışın son üç turu içinde verildiyse, yarışmacı pite girmeyebilir. Bu durumda spor komiserleri söz konusu yarışmacıya, 20 saniye zaman cezası uygulayacaktır.

4.2.2 10 saniye Dur / Kalk cezası:

a) Bu cezayı alan sürücü, pit yoluna girmeli ve yarışma yönetmeliğinde belirtilen yerde, gözetmenlerin kontrolü altında 10 saniye durduktan sonra yarışa geri dönmelidir.

b) Sürücü, yarışma numarası ile beraber Dur/Kalk (Stop & Go) tabelasını gördükten sonra en fazla üç tur içinde pit alanına girmelidir. Aksi takdirde ilgili sürücü, yarışmadan ihraç edilir.

c) Ceza süresi beklenirken, otomobil üzerinde hiçbir çalışma yapılamaz. Sadece, otomobilin motoru stop ederse, bahsedilen 10 saniyelik sürenin ardından, motor çalıştırılabilir. Motorun çalışmasını sağlamak için, gerekirse dışarıdan mekanik yardım da alınabilir. Ancak bu yardım, sadece motorun çalışmasını sağlamakla sınırlı kalacaktır.

d) Bu ceza yarışın son üç turu içinde verildiyse, yarışmacı pite girmeyebilir. Bu durumda spor komiserleri söz konusu yarışmacıya, 30 saniye zaman cezası zaman cezasını uygulayacaklardır.

4.2.3 Diğer prosedürler

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

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

5. PUANTAJ VE KLASMAN

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

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

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

c) Pist yarışlarında herhangi bir nedenle yarışma durdurulduğu ve devam ettirilemediği takdirde lider durumdaki otomobil toplam tur sayısının %75'ni bitirmiş

ise yarışma tamamlanmış sayılır ve şampiyonaya tam puan verir.

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

d) Türkiye Pist Şampiyonası için yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'deki 3 numaralı puantaj tablosu geçerlidir. Sezon boyunca yapılacak olan toplam 12 yarıştan, en iyi sonuç alınan 11'i şampiyonaya puan getirecek ve esas olarak alınacaktır.

e) Türkiye 1600 Grup ve Dizel Grup Birincilikleri için yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'deki 3 numaralı puan tablosu geçerlidir. Sezon boyunca yapılacak olan 6 yarıştan, en iyi 5'i şampiyonaya puan getirecek ve esas olarak alınacaktır.

f) Ancak ihraç veya yarıştan men cezası nedeniyle puan alınamamış olan yarışlar hariç tutulur ve atılan yarış kapsamında sayılmazlar.

6. İTİRAZLAR VE TEMYİZ

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

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

7. ÖDÜLLER

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

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

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

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

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

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

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

EK 1 - CEZALAR TABLOSU			
Madde	İhlal	İhlal Zamanı - Yeri	Ceza
1	Brifinge katılmama	1. sefer 2. sefer 3. sefer ve sonrası	150 TL 500 TL 1.000 TL
2	Görevli talimatlarına uymama	Antrenman ve sıralama Yarışta	100 TL Pitten geçme cezası
3	Pitte geri vites kullanma	Antrenman ve sıralama Yarışta	500 TL Pitten geçme cezası
4	Pitte hız limitini aşma (65 km/s üstü)	Antrenman ve sıralama Yarışta	60 km/s üstü her 1 km/s için 25 TL Pitten geçme cezası
5	Pit çıkışı beyaz çizgi ihlali	Antrenman ve sıralama Yarışta	100 TL Pitten geçme cezası
6	Sarı bayrak ihlali	Antrenman Sıralama Yarışta	300 TL Zaman silinmesi Pitten geçme cezası
7	Mavi bayrak ihlali	Antrenman ve sıralama Yarışta	Para cezası Pitten geçme cezası
8	Kırmızı bayrak ihlali	Antrenman ve sıralama Yarışta	500 TL 10 sn Dur-kalk cezası
9	Tartıda Madde 2.9.2 a)'ya göre göre hafif çıkılması	Antrenman sonrası Sıralama turları sonrası Yarış sonrası	500 TL Sıralamadan ihraç Yarıştan ihraç
10	Kaçınılabilecek bir temasa neden olmak	Antrenman Sıralama Yarışta Yarışı bitiremezse	Siyah bayrak Zaman silinmesi 10 sn Dur-kalk cezası Bir sonraki yarış +10 sıra
11	Öndeki aracı arkadan itmek	Antrenman ve sıralama Yarışta	Siyah bayrak 10 sn Dur-kalk cezası
12	Kasıtlı Çarpma	Antrenman turları Sıralama turları Yarışta	Antrenmandan men Zaman silinmesi Yarıştan ihraç
13	Pistin sınırları dışına çıkarak avantaj kazanılması	Antrenman turları Sıralama turları Yarışta	300 TL Zaman silinmesi Pitten geçme cezası
14	İşaretsiz lastikle piste çıkmak	Sıralama turları Yarışta	Zaman silinmesi Yarıştan ihraç
15	Startta fodepar		Pitten geçme cezası
16	Formasyon turunda otomobil geçme		Pitten geçme cezası
17	Güvenlik Aracı periyodunda otomobil geçme		Pitten geçme cezası
18	Kapalı park kurallarının ihlali	Sıralama turları Yarışta	Zaman silinmesi Yarıştan ihraç