

# Rotax MAX Challenge Türkiye

## Sportif Yönetmeliği 2024

Orijinal Edisyon: Kasım 2023  
Versiyon 1

Türkiye Edisyonu: Temmuz 2024  
Versiyon 2



1. GENEL .....	4
2. DÜZENLEMELER.....	5
2.1 ROTAX MAX CHALLENGE TÜRKİYE 2024 .....	5
2.2 SEZON SONU ÖDÜLLERİ .....	5
3. KATEGORİLER, LİSANS, YAŞ VE KİLO .....	6
3.1 KATEGORİLER .....	6
3.2 LİSANSLAR .....	6
3.3 YAŞ LİMİTLERİ .....	6
3.4 ÖZET YAŞ SINIRLARI .....	7
3.5 MİNİMUM AĞIRLIKLAR.....	7
4. RMCGF'YE KATILABİLİR SÜRÜCÜLER .....	7
5. RMCGF İÇİN YETERLİLİK .....	8
6. DİĞER KURALLAR .....	8
7. GENEL TAAHHÜTLER.....	9
8. GENEL ŞARTLAR.....	10
9. YARIŞ NUMARALARI VE SÜRÜCÜ ADI .....	10
10. GÖREVLİLER .....	10
11. KATILABİLİR KARTLAR VE EKİPMAN .....	10
11.1 MOTOR.....	11
11.2 FRENLER .....	11
11.3 EMNİYET ARAÇLARI.....	11
11.4 LASTİKLER .....	11
11.5 YAKIT .....	11
11.6 11.6 DİŞLİLER (SPROCKETS) .....	11
11.7 EGZOZ / İZOLASYON MATI .....	11
11.8 TRANSPONDER.....	12
11.9 ON BOARD KAMERA.....	12
12. İDARİ VE TEKNİK KONTROLLER .....	12
13. BRİFİNGLER .....	13
14. PARK FERME .....	13
15. SERVİS PARKI .....	13
16. PRE-GRID.....	13
17. YARIŞ.....	14
17.1 SERBEST ANTRENMAN (NQ PRACTICE): .....	14
17.2 SIRALAMA (QUALIFYING) .....	14
17.3 START GRİDİ (STARTING GRID) .....	15
17.4 PİST ÜZERİNDE GRID İŞLEMİNİN BAŞLATILMASI .....	16
17.5 PROSEDÜRÜ BAŞLATMA.....	16



17.6 YARIŞA “YAVAŞ SÜREÇ” İLE DEVAM ETMEK .....	19
17.7 BİR ANTRENMANIN VEYA YARIŞIN ASKIYA ALINMASI .....	19
17.8 ELEME TURU VEYA YARIŞIN NÖTRALİZE EDİLMESİ .....	21
17.9 ELEME TURLARI (QUALIFYING HEATS) .....	21
17.10 FİNAL .....	<b>Hata! Yer işareti tanımlanmamış.</b>
18. TERAZİ/TARTI PROSEDÜRÜ .....	22
19. ÖN TAMPON (FRONT FAIRING) .....	22
20. SIRALAMA VE ÖDÜLLER .....	23
21. PODYUM TÖRENİ .....	23
22. SÜRÜCÜLERE / KATILIMCILARA BİLDİRİMLER VE KOMİSER KARARLARI .....	23
23. ROTAX GLOBAL UYGULAMASI NASIL ÇALIŞIR? .....	23
24. İLETİŞİM AKIŞI .....	23
25. KATILIMCILARA YÖNELİK TALİMATLAR VE İLETİŞİM .....	23
26. CEZALAR .....	23
27. PROTESTO VE İTİRAZLAR .....	24
28. PADOK KURALLARI .....	24
29. YANGIN SÖNDÜRÜCÜLER .....	24
30. SÜRÜCÜLER İÇİN DAVRANIŞ KURALLARI .....	24
31. GENEL GÜVENLİK .....	25
32. CEZA KATALOĞU .....	26



## 1. GENEL

BRP-ROTAX GmbH & Co KG, Rotaxstr . 1, 4623 Gunskirchen , Avusturya ve yetkili distribütörleri / ortakları, ROTAX MAX CHALLENGE GRAND FINALLERİNİ (RMCGF), Uluslararası ROTAX MAX CHALLENGE serilerini (IRMC) ve Ulusal ROTAX MAX CHALLENGE (RMC) serilerini düzenlerler.

### ROTAX MAX CHALLENGE

Bu yönetmelik ROTAX MAX Challenge konseptini açıklar ve RMCGF katılımının temelini oluşturan çeşitli ülkelerdeki ulusal RMC'lere yönelik düzenlemeleri belirtir.

İlgili tüm taraflar (FIA, CIK-FIA, ASN, organizatörler, katılımcılar ve pistler) yarış etkinliklerini düzenleyen kuralları uygulamayı ve bunlara uymayı taahhüt eder.

Herhangi bir Uluslararası RMC etkinliği, RMC Serisi Sportif Yönetmeliği, RMC Serisi Teknik Yönetmeliği ve Uluslararası Spor Kurallarına ("FIA-CIK International Sporting Code ") ve Ekleri, Karting Teknik Düzenlemeleri ("FIA-CIK Technical Regulations ") ve bunlar da dahil olmak üzere tüm uluslararası düzenlemeler ve CIK-FIA Karting Uluslararası etkinlikleri için geçerli Genel Talimatlar ("FIA-CIK General Prescriptions ") ve ilgili ASN tarafından hazırlanan ek düzenlemeler uygun olarak gerçekleştirilecektir.

RMC Sportif Yönetmeliklerinde ve RMC Teknik Yönetmeliklerinde yapılacak herhangi bir değişiklik veya muafiyet, seriyi sunan ASN ve/veya CIK/FIA ile yapılan anlaşmanın ardından ROTAX'ın yazılı onayını gerektirir.

**AÇIKÇA İZİN VERİLMEYEN HER ŞEY YASAKTIR.**



## 2. DÜZENLEMELER

Etkinlik aşağıdakilere uygun olarak yürütülecektir:

- FIA Uluslararası Spor Kuralları ve ekleri
- FIA ve CIK-FIA resmi Bültenleri
- CIK-FIA Teknik Düzenlemeleri
- CIK-FIA Karting Uluslararası Yarışmaları için geçerli Genel Talimatlar (Chapter 4.1 of the International Karting Regulations)
- Global Rotax MAX Challenge Teknik Yönetmeliği 2024
- Resmi bültenler
- Global Rotax MAX Challenge Sportif Yönetmeliği 2024
- RMCTR Yarışma Ek Kuralları

RMC 2024'e katılan tüm sürücüler, katılımcılar ve yetkililer, kendileri, çalışanları ve acenteleri adına bu yönetmeliklerde belirtilen tüm kurallara uymayı taahhüt eder.

Bu Global RMC Sportif Yönetmeliğinin yorumlanmasıyla ilgili herhangi bir anlaşmazlığın ortaya çıkması durumunda esas alınacak olan versiyon İngilizce versiyonu olacaktır. Bu belgedeki başlıklar yalnızca referans kolaylığı sağlamak amacıyla verilmiştir ve bu Sportif Yönetmeliğinin bir parçasını oluşturmaz.

Rotax bu yönetmelikte değişiklik yapma hakkını saklı tutar.

### 2.1 ROTAX MAX CHALLENGE TÜRKİYE 2024

RMCTR 2024, BRP Rotax'ın verdiği yetkiyle Rotax Türkiye distribütörü Kronos Motor Sporları Organizasyon Ticaret Ltd tarafından düzenlenir.

RMCTR 2024 yarışı 14-15 Eylül 2024 tarihlerinden Körfez Karting Pisti'nde yapılacaktır.

Rotax yarış pistlerini, tarihlerini ve organizatör kulüpleri, TOSFED onayını almak ve önceden duyurmak kaydıyla değişiklik yapabilir.

Yarışmalarla ilgili Ek Kurallar her ayak öncesinde Ulusal Karting Kurallarında belirtilen süre limitlerine uygun olarak açıklanacaktır.

Kayıt ücreti ve koşulları, yarışma programı, kategorilere göre tur sayıları ve yarışma görevlileri Ek Kurallarda duyurulacaktır.

Sürücülerin kullandıkları kartların ve kıyafetlerinin üzerinde Rotax, Rotax Max Challenge, Mojo, XPS ve varsa organizasyonun resmi sponsorlarına rakip markaların logoları yer alamaz.

### 2.2 SEZON SONU ÖDÜLLERİ

Sezon sonunda Mini Max kategorisinde birinci olan sürücü RMC GRAND FINAL 2024'e katılmaya hak kazanacaktır. Sürücünün RMCGF yaş limitleri içerisinde olması gerekir. Birinci olan yarışmacı son ayak tarihinden en geç 10 gün içinde organizatöre RMCGF'e gideceğini teyit etmek zorundadır. Birincinin RMCGF'e gitmek istememesi durumunda, katılım hakkı sezonu ikinci olarak tamamlayan yarışmacı/sürücüyeye geçer. Aynı prosedür ikinci yarışmacı için de uygulanır. İkinci olan yarışmacının da gitmek istememesi durumunda, katılım hakkı üçüncü yarışmacı/sürücüyeye geçer. Üçüncü yarışmacının da istememesi durumunda, Rotax distribütörü istediği herhangi bir sürücüyeye (katılım koşullarına uyan), istediği koşullarda RMCGF katılım hakkını vermekte serbesttir.



RMCGF 2024 İtalya'nın Napoli kentindeki Sarno Uluslararası Karting Pisti'nde 19-26 Ekim 2024 tarihlerinde yapılacaktır. RMCGF'da kayıt, kart, motor, lastikler, çadır alanı, motor yağı, yakıt ve alet çantası Rotax tarafından karşılanacaktır.

Sezon içerisinde BRP Rotax tarafından Türkiye'ye ilave bir RMCGF koltuğu (katılım hakkı) verilmesi durumunda, koltuk hangi kategoride verilmişse, o kategorinin birincisine (Mini Max'da ikinciye) katılım hakkı verilir.

Ayrıca Rotax tarafından yarış sonunda 1 adet Rotax 125 Max motor kura ile katılan sürücülerden birine hediye edilecektir. RMCTR'ye katılan tüm sürücüler otomatikman kura çekimine katılma hakkına sahiptir. Sürücü yarışa hangi kategoride katılmışsa, o kategoriye ait motoru kazanır. Kura çekimi kupa töreni sonunda yapılır. Kazanan sürücünün kupa töreninde bulunması ve kürsüye gelerek ödülü alması gerekir. Orada bulunmayan sürücüler haklarını kaybeder. Bu durumda çekiliş yenilenir.

Burada belirtilenler dışında ayrıca ödül verilmesi durumunda, verilecek ödüller yarıştan önce duyurulur.

Yarış katılım ödülleri sadece TOSFED'den alınmış lisanslarla yarışan sürücülere verilir. Bu sürücüler katıldıkları yarışlarda Türk bayrağı altında yarışmak zorundadırlar.

### 3. KATEGORİLER, LİSANS, YAŞ VE KİLO

#### 3.1 KATEGORİLER

RMCTR 2024 için mevcut kategoriler şunlardır:

- 125 Micro MAX
- 125 Mini MAX
- 125 Junior MAX
- 125 Senior MAX
- 125 Senior MAX Masters
- 125 DD2 MAX

#### 3.2 LİSANSLAR

Tüm lisansların CIK/FIA üyesi olan bir ASN tarafından verilmesi gerekir.

RMCTR serisi için katılımcıların ulusal veya uluslararası TOSFED karting yarışmacı ve sürücü lisansı/belgesi almaları gereklidir.

**Not:** Henüz reşit olmayan ve bu nedenle tam hukuki ehliyete sahip olmayan sürücüler kendilerinin yarışmacısı olamazlar.

TC vatandaşı olmayan sürücüler kendi ülkelerinden aldıkları lisansla da katılabilirler. Bu sürücüler sıralamaya dahil edilir ve yarış sonu kupa kazanmışlarsa alabilirler. Ancak RMCGF ve diğer sezon sonu ödülleri alamazlar. Bu ödülardan faydalanabilmeleri için sezon başından itibaren TOSFED yarışmacı ve sürücü lisansı/belgesi ile katılmaları gerekir.

#### 3.3 YAŞ LİMİTLERİ

##### 125 Micro MAX

**Yaş sınırları:** Sürücünün **7. yaş gününü** etkinlik yılı içerisinde, **11. yaş gününü** ise etkinlik yılından sonraki yıl **doldurmuş olması gerekmektedir.**

##### 125 Mini MAX

**Yaş sınırları:** Sürücünün **9. yaş gününü** etkinlik yılı içerisinde, **13. yaş gününü** ise etkinlik yılından sonraki yıl **doldurmuş olması gerekmektedir.**

##### 125 Junior MAX



Yaş sınırları: Sürücünün **12. yaş gününü** etkinlik yılı içerisinde, **16. yaş gününü** ise etkinlik yılından sonraki yıl doldurmuş olması gerekir.

#### 125 Senior MAX

Minimum yaş: Sürücünün **15. yaş gününü** etkinlik yılı içerisinde **doldurmuş olması gerekir.**

#### 125 Senior MAX Masters

Minimum yaş: Sürücünün etkinlik yılı içerisinde **32. yaş gününü doldurmuş olması gerekir.**

#### 125 DD2 MAX

Minimum yaş: Sürücünün **15. yaş gününü** etkinlik yılı içerisinde **doldurmuş olması gerekir.**

Türkiye Karting Şampiyonası'nda TOSFED onayıyla yaşı uygun olmamasına rağmen bir üst kategoride yarışan sürücüler, istedikleri takdirde RMCTR'de de aynı kategoride yarışabilirler. Bu sürücüler TOSFED izin belgesini (yazı, e-posta, vb) organizatöre sunmak zorundadır.

### 3.4 ÖZET YAŞ SINIRLARI

	MICRO MAX	MINI MAX	JUNIOR MAX	SENIOR MAX	MASTER	DD2 MAX
YAŞ SINIRI	7-10	9-12	12-15	15+	32+	15+
YAŞ GRUPLARI	2017-2014	2015-2012	2012-2009	2009'dan itibaren	1992'den itibaren	2009'dan itibaren

### 3.5 MİNİMUM AĞIRLIKLAR

Sürücü ve gerekli tüm güvenlik ekipmanları (kask, tulum, eldiven vb.) dahil olmak üzere kartın minimum ağırlığı her zaman şu şekilde olmalıdır:

Kategoriler	Micro Max	Mini Max	Junior Max	Senior Max	Master	DD2 Max
KG	105	115	145	162	175	175

## 4. RMCGF'E KATILABİLİR SÜRÜCÜLER

RMCGF koltukları, ROTAX tarafından yürütülen bir yeterlilik matrisi ile belirlenir. Bölge başına koltuk sayısı yıllık olarak değişebilir.

ROTAX uygun gördüğü kriterlere göre sürücülere joker kart (wildcard) sunma hakkını saklı tutar.

ROTAX ayrıca herhangi bir gerekçe sunma zorunluluğu olmaksızın başvuruyu kabul etmeme hakkını saklı tutar.

ROTAX, RMCGF'ye katılmaları için çeşitli kategorilerde farklı ülkelere belirli koşullar altında ek sürücüler verme hakkını saklı tutar.

RMCGF 2024, ROTAX tarafından kontrol edilen (FIA-CIK Uluslararası Spor Kurallarına göre) davetlerle sınırlı, uluslararası bir etkinliktir.

Tedarik edilen kart, motor, lastik, benzin masrafları ve RMCGF 2024'e katılan sürücülerin giriş ücreti ROTAX ve distribütörleri tarafından karşılanmaktadır.



Sürücüler, ROTAX MAX CHALLENGE Global Sportif Yönetmeliği 2024 ve "ROTAX MAX CHALLENGE Global Teknik Yönetmeliği 2024 hükümlerine uyulması koşuluyla Uluslararası veya Ulusal etkinlik aracılığıyla RMCGF 2024'e katılmaya hak kazanabilirler. ROTAX'ın seçilmiş distribütörleri, ön anlaşma ile RMCGF 2024'e katılmak üzere sadık ROTAX müşterilerini aday göstermek için koltuk tahsisinden yararlanabilir.

## 5. RMCGF İÇİN YETERLİLİK

125 Micro Max, 125 Mini MAX, 125 Junior Max, 125 Senior MAX/Masters ve 125 DD2 MAX/Masters sınıfı: Her Ulusal RMC sınıfının galibi katılım hakkı kazanabilir.

ROTAX her zaman tüm sınıflardaki sürücülere, uygun gördüğü kriterlere göre joker kartları (wildcard) sunma hakkını saklı tutar.

RMCGF bileti almaya hak kazanabilmek için sürücünün, herhangi bir Ulusal RMC'nin ilk turundan son turuna kadar söz konusu bölge için bir lisansa sahip olması gerekir.

Bir sürücü, ilk ayak tamamlandıktan sonra başka bir bölgede RMCGF bileti kazanmaya hak kazanmak için lisansını değiştiremez.

Eğer sürücü kurallara uymuyorsa, ROTAX herhangi bir şüphe durumunda RMCGF'ye girişini reddetme hakkını saklı tutar.

Bir distribütör, RMC'den RMCGF bekleme listesine ikinci sırada yer alan bir sürücüyü aday gösterebilir. Herhangi bir koşulda, resmi kayıt tamamlanana kadar katılan bir sürücünün RMCGF'ye gelmemesi durumunda Rotax, etkinliğe katılmak üzere bekleme listesinin en üstünden bir yedek sürücü ekleme hakkını saklı tutar.

Bu kural, RMCGF'deki resmi sıralama dışı antrenmanların başlangıcına kadar geçerlidir.

Herhangi bir koşulda, resmi kayıt tamamlanana kadar katılan bir sürücünün RMCGF'ye gelmemesi durumunda Rotax, etkinliğe katılmak üzere bekleme listesinin en üstünden bir yedek sürücü ekleme hakkını saklı tutar.

## 6. DİĞER KURALLAR

Bir sürücünün aynı sezonda Ulusal, Uluslararası katımlı Ulusal, Kıta (bölge) veya Uluslararası RMC serisinden/etkinliğinden kalifiye olması durumunda, RMCGF 2024 kalifikasyonu için daha üst sıradaki seri/etkinlikteki kalifikasyonun önceliği vardır. Sürücü aynı sıralamadaki iki yarışla katılım hakkı kazanırsa, kazandığı ilk bileti almalıdır (son yarış tarihine göre tanımlanır).

2. bileti kazanması veya sürücünün bileti iade etmesi durumunda, söz konusu serinin/etkinliğin bir sonraki sürücüsü RMCGF'ye hak kazanacaktır.

### Sıralama:

1. Uluslararası etkinlikler
2. Kıta (bölge)
3. Ulusal ve Uluslararası katılımcılar \*
4. Ulusal etkinlikler.

Bir sürücünün RMCGF'ye girişi için hangi bileti kullanacağına sürücü veya distribütör karar veremez.

**\*... Uluslararası katımlı herhangi bir Ulusal etkinlik, sezon başlangıcından önce ROTAX'tan ön onay gerektirir.**

Aşağıdaki etkinliklerin durumu "Uluslararası" olarak sınıflandırılacaktır.





1. ROTAX MAX Challenge EURO Trophy
2. ROTAX MAX Challenge ASIA Trophy / Festival
3. ROTAX MAX Challenge International Trophy
4. ROTAX MAX CHALLENGE CEE
5. Resmi CIK FIA Uluslararası Spor Takviminde listelenen tüm etkinlikler

Bir etkinliğin durumu, resmi CIK-FIA Bölge Takviminde listelenmişse "Kıta/Bölge" olarak kabul edilir.

Bir sürücünün iki veya daha fazla kategoride katılım hakkı kazanması durumunda, RMCGF 2024'e yalnızca daha üst sıradaki kategoride katılmak zorundadır. RMCGF'de birden fazla kategoriye katılım yasaktır.

Sıralama şöyledir:

1. E20 Senior/E20 Master (sürücünün yaşına bağlı olarak)
2. E20 Junior
3. DD2 MAX veya DD2 MAX Master (sürücünün yaşına bağlı olarak)
4. Senior Max veya Senior Max Master (sürücünün yaşına bağlı olarak)
5. Junior MAX
6. Mini MAX
7. Micro MAX

Herhangi bir çift kalifikasyon durumunda ROTAX, yarışmacıların stratejik davranışlarından kaçınmak için hangi yarış serisinin eleme için dikkate alınacağına karar verme hakkını saklı tutar.

#### **Not\***

**RMCGF biletlerinin satışa sunulması kesinlikle yasaktır, RMCGF biletleri dünya çapındaki ROTAX sürücülerine ödül olarak sunulmaktadır.**

\* E20 kategorisi için geçerli değildir

## **7. GENEL TAAHHÜTLER**

RMC 2024'ün Ulusal / Kıtasal (Bölge) / Uluslararası takvime dahil edilmesi için her türlü özel ulusal / Kıtasal (Bölge) / Uluslararası düzenlemenin ASN / CIK-FIA'ya orijinal başvuruyla birlikte sunulması gerekir. Bu tür özel düzenlemeler ancak ASN / CIK-FIA'nın onayı ile yürürlüğe girebilir.

RMC 2024'ün ek düzenlemeleri, İngilizce olarak hazırlanan ve diğer dillere tercüme edilen standart düzenlemelerden oluşur.

Bir şirket, kuruluş veya ticari markanın adını RMC 2024'e ilişkilendirme hakkı münhasıran ROTAX'a aittir. ROTAX'ın önceden yazılı bir anlaşması olmadığı sürece, hiçbir organizatör veya organizatör grubu, söz konusu etkinliğin doğrudan veya dolaylı olarak ticari bir firma veya kuruluş tarafından sponsorluğunu veya mali yardımını aldığını belirtemez veya buna inandıramaz.

Seriye sunan ASN ve/veya CIK-FIA ile yapılan anlaşmaya göre, yalnızca ROTAX bu spor düzenlemelerinden feragat etme hakkına sahiptir.

**İZİN VERİLDİĞİ BELİRTİLMEYEN HERŞEY YASAKTIR.**



## 8. GENEL ŞARTLAR

Katılımla ilgili tüm kişilerin, kuralların, teknik ve sportif yönetmeliklerin tüm hükümlerine uymasını sağlamak, yarışmacının sorumluluğundadır. Bir yarışmacının etkinlikte şahsen bulunamaması durumunda, başka birini yazılı olarak temsilci göstermesi gerekir.

Katılımcılar, kartlarının etkinlik boyunca uygunluk ve güvenlik koşullarına uygun olmasını sağlamalıdır.

Bir kartın inceleme için sunulması, üstü kapalı bir uygunluk beyanı olarak kabul edilecektir.

Katılımcılar, sürücüler, yardımcılar ve misafirler her zaman kendilerine sağlanan uygun kimlik bilgilerini takmalıdır.

## 9. YARIŞ NUMARALARI VE SÜRÜCÜ ADI

Yarış numaraları, FIA-CIK Teknik Yönetmeliklerinin veya Ulusal yarışmalara ilişkin yerel ASN'nin hükümlerine uygun olacaktır.

RMCTR'de numaralar Micro Max kategorisinde 2 basamaklı, diğer kategorilerde 3 basamaklı olacaktır. Numaralar TOSFED 2024 Ulusal Karting Kurallarında belirtilen ölçülerde ve renklerde olmak zorundadır. Yarışmacılar Türkiye Karting Şampiyonası'nda kullandıkları numaralarla veya diğer yarışmacılar tarafından kullanılmayan istedikleri başka bir numarayla katılabilirler.

Yarışmacı numaraları kategorilere göre şöyle olacaktır:

MICRO MAX	MINI MAX	JUNIOR MAX	SENIOR MAX	MASTERS	DD2 MAX
11-99	101-199	201-299	301-399	401-499	501-599

İsteyen sürücüler isimlerini ve ülke bayraklarını, FIA Teknik Yönetmeliklerinin 3.7. Maddesine uygun olarak, yan kaportanın her iki yanında açıkça okunabilecek şekilde kullanabilir. RMCGF'de ayrıca sürücünün yarışının tamamında, sırtının üst kısmında ve bacaklarının her birinde büyük harflerle yer almalıdır.

Sürücünün bayrağı, lisansının uyruğunun bayrağı olacaktır.

Tüm kartlarda, etkinlik boyunca her zaman dört başlangıç numarası görünür olmalıdır (biri arkada, biri önde ve kartın her iki yanında birer tane).

Kart üzerinde yarış numaralarının tamamı iyi durumda olmadan sürücünün Servis Parkına girmesine izin verilmeyecektir.

## 10. GÖREVLİLER

Görevliler, etkinlik için yayımlanan Ek yönetmelikle atanır. Yarış direktörü, direktör yardımcısı, teknik kontrol görevlisi, zaman hakemi ve Komiserler, sportif kontrollerin başlamasından en az bir saat önce yarışmada hazır bulunmalıdır.

## 11. KATILABİLİR KARTLAR VE EKİPMAN

RMCTR 2024, RMC Global Teknik Yönetmeliği 2024'de tanımlandığı şekilde, farklı konfigürasyonlarda ROTAX MAX motorlu kartlar için ayrılmıştır .

RMCTR 2024'de her sürücü kullandığı araç ve ekipmanları teknik kontrol görevlilerine RMC Global Teknik Yönetmeliği 2024'de belirtilen şekilde vermek zorundadır.

Şasiler RMC Teknik Yönetmeliği ve RMC Ek Kurallarında tarif edildiği şekilde olmalıdır.



Etkinlik sırasında ve bir kaza durumunda sürücü, Teknik Kontrol sorumlusunun iznini takiben şasisini yalnızca bir kereye mahsus olmak üzere değiştirebilir. Yedek şasi farklı bir marka veya model olabilir.

### 11.1 MOTOR

Motor ve aksesuarları RMC Global Teknik Yönetmeliği 2024'e uygun olmalıdır.

Yarışmacılar RMCTR 2024'e Rotax Türkiye Distribütöründen veya Rotax Yetkili Servis Merkezinden satın aldıkları motorlarla katılabilirler. Hangi motor numaralarının bu kurala uygun olduğu sezon başlamadan önce distribütör tarafından duyurulur. Ayrıca motor numaraları Teknik Kontrol sonrasında Rotax Distribütörü tarafından tekrar kontrol edilir.

Başka bir yerden aldıkları motorla RMCTR 2024'e katılmak isteyen yarışmacılar, motorlarını Türkiye distribütörü ve yetkili servis merkezine kayıt ettirebilirler. Kayıt ücreti motor başına 700 €'dur. Kayıt ettirilen motorların, distribütör veya servis merkezi tarafından teknik kontrol yapılarak RMC Teknik Yönetmeliği'ne uygunluğu kontrol edilir ve mühürlenir.

### 11.2 FRENLER

Frenlerin Rotax Global Teknik Yönetmeliği 2024'de belirtildiği şekilde CIK-FIA tarafından onaylı olması gerekir.

### 11.3 EMNİYET ARAÇLARI

Kasklar, eldivenler, kaburga koruyucuları, ayakkabılar ve yarış tulumlarının tümü FIA-CIK Teknik Yönetmeliği Madde 7 kapsamında onaylanmış olmalıdır.

### 11.4 LASTİKLER

RMC Global Teknik Yönetmeliği 2024'te belirtilen lastikler, RMCTR 2024 için izin verilen lastiklerdir. Başka lastik markası kullanılamaz.

### 11.5 YAKIT

Piyasada satılan 95 oktan benzin kullanılır. Motor yağı markası serbesttir. Yakıt içine her türlü ilave katkı maddesi eklenmesi yasaktır. Belirlenmesi durumunda yarışmacı ayaktan ihraç edilir.

### 11.6 11.6 DİŞLİLER (SPROCKETS)

RMCTR 2024'de Micro Max ve Mini Max kategorilerinde sadece aşağıda yazılı olan dişliler kullanılabilir. Farklı bir dişlinin kullanılması halinde sürücü yarışmadan ihraç edilir.

#### MICRO MAX:

Motor Dişlisi: 14 t

Arka Dişli: 76 t

#### MINI MAX:

Motor Dişlisi: 13 t

Arka Dişli: 74 t

Diğer kategorilerde motor ve aks dişlileri serbesttir.

### 11.7 EGZOZ / İZOLASYON MATI

Tüm Ulusal, Uluslararası Katılımlı Ulusal, Bölge veya Uluslararası RMC etkinlikleri için geçerlidir.

- Teknik kontrol sırasında tüm sürücüler, mekanikerler veya yarışmacılar, kontrol görevlisine sökülmüş ve demonte edilmiş (izolasyon matı olmadan) egzozla birlikte gelmelidir. Egzozun temiz olması gerekir.
- Egzoz, montaj öncesinde RMC Teknik Yönetmeliklerine uygun olarak teknik kontrol sorumlusu tarafından kontrol edilecektir.
- Egzozla izolasyon matı, Teknik Kontrol Sorumlusu huzurunda takılmalıdır.



- d) İzolasyon matı takıldıktan sonra egzoz, teknik kontrol sorumlusu tarafından barkodlu bir mühürle kapatılacaktır. Ayrıca sürücünün yarış numarası da egzoz üzerinde işaretlenir.

Bu egzoz, sürücünün etkinlik sonuna kadar kullanmasına izin verilen tek egzozdur. \*

\* Eğer yarış sırasında bir egzoz hasar görürse, teknik kontrol görevlisinin kararıyla sürücü, egzozu yeni bir egzozla değiştirebilir ve kapalı park alanından ayrılmadan önce yukarıdaki A, B, C ve D adımlarını tekrarlayabilir. Hasarlı egzozdaki conta çıkarılmalı ve yedek egzoz kapatılıp kullanılmadan önce egzoz RMC Global Teknik Yönetmeliklerine uygun olarak kontrol edilmelidir.

### 11.8 TRANSPONDER

Transponderlar etkinliğin yapıldığı pist yönetimi tarafından temin edilir.

İlk serbest antrenmandan itibaren transponderlerin kullanımı zorunludur. Transponderi doğru konuma monte etmek katılımcının/sürücünün sorumluluğundadır.

Transponder kart koltuğunun arkasına sabitlenmeli ve yerden yüksekliği 40 cm'yi geçmemelidir.

### 11.9 ON BOARD KAMERA

Yarışmacılar araçlarının üzerine kendi kameralarını kurabilirler. Kameraların kurulumu teknik kontrol sırasında kontrol edilir.

Ayrıca organizatör, sürücülerin kartlarına kendi kamera sistemini monte etme hakkını saklı tutar.

Seçilen sürücülerin araç içi kamera sistemini seri/etkinlik Ek yönetmeliklerine uygun olarak monte etmesi gerekmektedir.

Tüm bileşenlerin toplam ağırlığı, kartın toplam ağırlığına sayılır.

Sürücü, kartına yerleşik kamerayı kurmayı reddedemez.

## 12. İDARİ VE TEKNİK KONTROLLER

- Yarışmanın ek yönetmeliklerinde belirtilen tarih, saat ve yerlerde yapılacak idari ve teknik kontroller sırasında, her sürücünün ve her yarışmacının gerekli tüm belge ve bilgilere sahip olması gerekir.
- Belirli durumlarda komiserler tarafından feragatname vermediği sürece, belirlenen süre sınırlamalarına uymayan sürücülerin ve yarışmacıların etkinliğe katılmasına izin verilmeyecektir.
- Bir yarışmacıdan, sürücüden veya karttan sorumlu herhangi bir kişiden, etkinliğe ev sahipliği yapan ASN tarafından daha önce onaylanmamış bir ibra belgesini veya başka herhangi bir belgeyi imzalaması talep edilemez.
- Yarış direktörü veya Yarışma doktoru, yarışmanın herhangi bir anında sürücülerin tıbbi muayeneden geçmesini isteyebilir.
- Tüm kartlar organizatör tarafından RMCTR Global Teknik Yönetmeliği 2024'e göre kontrol edilir. Ancak herhangi bir kartın güvenliğini etkileyecek veya uygunluğu şüpheye düşecek şekilde sökülmesi, değiştirilmesi veya benzer sonuçları olan bir kazaya karışması durumunda, teknik inceleme onayına yeniden sunulmalıdır.
- Bir yarışmanın herhangi bir anında, kontrol görevlileri şunları yapabilir:
  - Kartın veya sürücü ekipmanının uygunluğunu kontrol edebilir. Uygunluk ve uygunluk koşullarının tam olarak karşılandığından emin olmak için kartın yarışmacı tarafından sökülmesini talep edebilir.
  - Yarışmacının gerekli gördüğü parçaları veya numuneleri kendisine sağlamasını zorunlu kılabilir.
  - Direktör yardımcısı kazaya karışan herhangi bir kartın durdurulmasını ve kontrol edilmesini isteyebilir.
- Kontroller ve incelemeler, aynı zamanda Servis Parkının ve/veya Park Ferme 'nin organizasyonundan da sorumlu olan ve katılımcılara talimat verme yetkisine sahip olan, usulüne uygun olarak atanmış yetkililer tarafından gerçekleştirilecektir .



- h) Komiserler, kontrol edilen tüm kartlara ilişkin kontrolcülerin bulgularını yayınlayacak ve talep üzerine bunları diğer yarışmacıların kullanımına sunacaktır. Bu bulgular, yakıt testleriyle ilgili olanlar dışında herhangi bir spesifik rakamı içermeyecektir.
- i) Bir kartın teknik incelemeye sunulması, zımni bir uygunluk beyanı olarak kabul edilecektir.
- j) Ekipman kontrol sırasında sunulduğunda yarış numaraları ve olası reklam işaretleri kartın üzerinde bulunmalıdır.
- k) Sürücünün, kontrole sunulduktan sonra ekipmanını değiştirmesine izin verilmez.
- l) Yarışmada, etkinliğin organizatörü ve komiserler tüm lisansları kontrol edeceklerdir.

### 13. BRİFİNGLER

Brifingın yeri Ek Kurallarda yayınlanacaktır.

Brifingın saati etkinlik programında belirtilmiştir. Belirtilen saat brifingın başlangıcı olup, bu saatte brifinge giriş kapısı ve erişim kapatılacaktır. Toplantı her zaman sıralama antrenmanlarından veya ilk eleme turundan önce yapılacaktır.

Gerekli görülmesi halinde ilave toplantılar düzenlenebilir.

Yarışmacılar ve Sürücüler Brifingi, yarışmaya katılan tüm yarışmacılar ve sürücüler için Yarışma direktörü ve Direktör yardımcısı tarafından düzenlenen bir toplantıdır.

Brifingın ve/veya ardışık brifinglerin zamanı ve yeri hakkında bilgi almak sürücülerin / yarışmacıların görevidir. Zaman ve ayrıntılı konum resmi ilan panosunda yayınlanacak ve yarış ofisinden temin edilebilecektir.

Brifingın Amacı: Yarışmacılara ve sürücülere, yarışma organizasyonuna ilişkin kuralların belirli noktalarını hatırlatmak; onlara genel veya kullanılan devreye özel güvenlik kavramlarını hatırlatmak; yönetmeliğin yorumlanmasına ilişkin her türlü açıklamayı yapmak.

Bir yaptırım veya etkinlikten olası bir ihraç riski nedeniyle, brifing boyunca ilgili tüm sürücülerin ve katılımcıların bulunması zorunludur. Bir sürücünün brifingi kaçırması durumunda, etkinliğe devam etmesine izin verilmeden önce, **1.500 TL** zorunlu para cezasının, görevliler aracılığıyla etkinliğe ev sahipliği yapan ASN'ye ödenmesi gerekir.

### 14. PARK FERME

- a) Parc Fermé'ye yalnızca kontrollerden sorumlu yetkililer girebilir. Bu yetkililerin izni olmadan burada kartlara ve üstlerindeki ekipmanlara hiçbir müdahale yapılamaz.
- b) Damalı bayrak gösterildiğinde (Finish), Bitiş Çizgisi ile Parc Fermé girişi arasındaki alanda Parc Fermé kuralları geçerli olacaktır.
- c) Parc Fermé, yetkisiz kişilerin buraya erişmemesini sağlayacak kadar büyük ve korumalı olacaktır.

### 15. SERVİS PARKI

Servis parkına kart başına yalnızca bir sürücü ve bir mekanikere izin verilir. "Servis Parkı"na herhangi bir sıvı (içme amaçlı şeffaf plastik şişelerdeki su hariç) ile hiçbir kart/kişinin girmesine izin verilmez.

### 16. PRE-GRID

- a) Pre-grid kapısı yarış saatinden **5 dakika önce kapanır**. Direktör yardımcısı'nın takdirine bırakılan istisnai durumlar dışında, o anda pre-gridde yerini almayan herhangi bir kartın bunu yapmasına izin verilmeyecektir.
- b) Mekanikerler pre-gridi derhal terk etmelidir.
- c) Pre-griddeki kartlar yarışa hazır olmalıdır; pre-griddeki kart üzerinde daha fazla çalışma ve/veya ayarlama yapılması (lastik basıncı hariç) kesinlikle yasaktır.

**– LASTİK BASINÇ ÖLÇER HARIÇ ALET YASAKTIR –**



- d) Start almak için mekanik yardıma ihtiyaç duyan herhangi bir kart, bunu gridin arkasında yapmalı ve formasyon turu sayısına göre yarış başladıktan sonraya kadar arkada kalmalıdır.
- e) Pre-Griddeki kartların servis parkına dönmesi yasaktır.
- f) Sıralama sırasında, "30 saniye" sinyalinden sonra sürücünün yardıma ihtiyaç duyması halinde, en iyi 2 tur derecesi iptal edilecektir.

## 17. YARIŞ

RMCTR yarış 1 resmi antrenman (official non-qualifying practice), 1 sıralama (qualifying), 3 eleme yarışı (qualifying heats) ve 1 A finalden oluşur.

### 17.1 SERBEST VE RESMİ ANTRENMAN (NQ PRACTICE):

İdari ve teknik kontrolü geçen sürücüler antrenmanlara katılabilir. 30'un üstünde kart varsa, sürücüler araç numaralarına göre iki gruba bölünür. (Örneğin 10 numara A grubuna, 11 numara B grubuna, 12 numara A grubuna, 13 numara B grubuna....vb gibi)

Resmi antrenmanın başlangıcından itibaren transponderlerin kullanılması zorunludur.

Resmi antrenmanların sayısı ve her antrenmanın süresi Ek Kurallarda tanımlanacaktır.

Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı, pistin temizlenmesi veya bir kartın kaldırılması için gerekli gördüğü sıklıkta ve sürede, antrenmanları yarıda kesebilir. Ayrıca, Komiserlerin görüşüne göre, duraklamaya bir sürücü kasıtlı olarak sebep olmuşsa, o seansta yaptığı süreler iptal edilebilir ve kendisine başka bir antrenman seansına katılma izni verilmeyebilir.

Bir veya daha fazla antrenman seansının bu şekilde kesintiye uğraması durumunda, bu kesintinin sürücülerin elemeleri üzerindeki olası etkilerine ilişkin hiçbir itiraz kabul edilmeyecektir.

Resmi antrenmanlarda da serbest antrenmanlardaki kurallar aynen uygulanır.

### 17.2 SIRALAMA (QUALIFYING)

Teknik Kontrolü geçen sürücülerin sıralamalara katılmasına izin verilir.

Tüm kategoriler için sıralamaların süresi Ek Kurallarda belirtilir.

Her seri maksimum 30 Sürücüden oluşacaktır.

Sıralamalar sırasında tamamlanan her tur, sürücülerin starttaki konumunu belirlemek için kaydedilecektir.

Transponder kullanımı zorunludur.

Sürücüler, sıralama turları başladıktan 3 dakika sonra piste çıkmış olmalıdır. Eğer bir sürücü bu 3 dakikanın sonunda pistte değilse, sürücü sıralama turlarından diskalifiye edilecektir.

Pre-gride yerleştirilen kartlar yarışa hazır olmalıdır.

Seans sırasında, sürücüler istedikleri anda start alabilirler. Pre-grid çıkışında çizilen çizgiyi geçen her sürücü, başlamış sayılacak ve koşullar ne olursa olsun, sürücülerin tur süresi dikkate alınacaktır. Tamamlanan her tur sayılır. Her sürücünün en iyi tur süresi sıralama neticesi olarak alınır. Herhangi bir eşitlik halinde, her sürücünün en iyi 2. tur zamanına bakılacaktır ve daha fazla eşitlik olması durumunda bu şekilde devam edecektir.

Sürücü sayısı 30'dan az ise tek grupta, aksi takdirde sürücüler 2 gruba (grup 1 ve grup 2) bölünecektir.

Sıralama aşağıdaki gibi hazırlanacaktır.

- a) **Yalnızca bir seri varsa:**  
Grid, her sürücünün elde ettiği en hızlı süreye göre düzenlenecektir.
- b) **İki seri varsa:**



1. sıra, 1. serinin en hızlı süresine (genel olarak en hızlı süre), 2. sıra, 2. serinin en hızlı süresine, 3. sıra, 1. serinin 2. en hızlı süresine, 4. sıra, 2. serinin 2. en hızlı süresine gider. Tüm sürücüler bu şekilde 2 gruba dağıtılır.

c) **Üç seri varsa**

1. serinin en hızlı süresine 1. sıradan (genel olarak en hızlı süre),  
2. serinin en hızlı süresine 2. sıra, 3. serinin en hızlı süresine 3. sıra, 1. serinin 2. en hızlı süresine 4. sıra, 2. serinin 2. en hızlı zamanına 5. sıra aynı prensibe göre devam edilerek tüm sürücüler 3 gruba ayrılır.

Bir sürücü için herhangi bir süre ölçülmemişse, gridin sonunda start alacaktır. Eğer birden fazla sürücü bu durumdaysa, başlangıç pozisyonları araç numaralarına göre daha küçük numaralı araç önde olmak şeklinde belirlenecektir.

Mekanikerlerin, start alanının çıkışında çizilen çizgiyi geçtikten sonra sürücülere yardım etmelerine izin verilmez. DNS yarışmacıları DSQ yarışmacılarının önüne yerleştirilecektir. Bir sürücünün "tamir alanında" veya "Finiş Servis Parkında" durması halinde yeniden başlamasına izin verilmeyecektir.

### 17.3 **START GRİDİ (STARTING GRID)**

FIA-CIK Uluslararası Spor Kodu, CIK-FIA Genel Talimatları Madde 2.19

Nihai sıralama seansının sonunda, sürücülerin listesi ve başlangıç sıralamaları resmi olarak yayınlanacaktır.

Yalnızca bu sürücülerin Elemelere ve Final yarışlarına başlamasına izin verilecektir.

Kartı herhangi bir nedenle start alamayan veya kartının starta hazır olmayacağını gören herhangi bir sürücü, ilgili pre-grid görevlisini bilgilendirmelidir. Pre-grid görevlisi fırsat bulur bulmaz Yarış Direktörü veya Direktör yardımcısına bildirecektir.

Sıralamalar, sıralama seansında her sürücünün elde ettiği en hızlı süreye göre belirlenecektir. Bir veya daha fazla sürücünün aynı dereceyi elde etmesi halinde, aralarındaki sıralama en iyi ikinci derecesine göre belirlenecektir ve bu şekilde devam edecektir.

Startta pole pozisyonunu alan sürücü, pistin istediği tarafından (sağ veya sol) başlama hakkına sahiptir. Pole pozisyonu sürücüsü, Pre-Grid'e ulaşır ulaşmaz Direktör yardımcısına hangi tarafı tercih ettiğini söyleyecektir. Bu seçim, yalnızca ilk sırayı değiştirecek, diğer sıralarda değişiklik olmayacaktır.

Servis parkından Pre-Grid alanına erişim, resmi zaman çizelgesinde belirtildiği şekilde sona erecektir. O anda "Pre-Grid"deki yerini almamış olan herhangi bir kartın, yarış direktörünün kararıyla istisnai durumlar haricinde, gride yerleşmesine izin verilmeyecektir.

Pre-gride yerleştirilen kartlar yarışa hazır olmalıdır; Sürücünün veya mekanikerinin kendi imkanlarıyla ayarlayabileceği lastik basınçları dışında, pre-griddeki kart üzerinde herhangi bir çalışma, ayar ve/veya kurulum yapılması kesinlikle yasaktır. "3 dakika" panosu gösterildiğinde ve sesli uyarı verildiğinde lastik basınç uyarı işlemi gecikmeden durdurulmalı, bu esnada mekanikerler Pre-Grid alanını derhal terk etmelidir.

Direktör yardımcısının takdirine bırakılan istisnai durumlar dışında, Pre-Grid alanındaki kartların servis parkına dönmesi yasaktır. Pre-Grid alanına ikinci takım lastik getirilmesi yasaktır.

Mekanikerlerin "Pre-Grid" alanını yarışın başlaması için planlanan saatten üç dakika önce boşaltmaları gerekir. Sürücü, yeşil bayrak ve/veya ışığın yanmasından sonra "Pre-Grid" alanından başlayamazsa ve bir mekanikerin müdahalesini talep ederse, "Pre-Grid" alanını bir gözetmen eşliğinde terk edebilecektir. Formasyon turlarının sayısına göre başlangıç/bitiş çizgisinde start verildiğinde, bir gözetmenin işaretiyle formasyonun arkasından start alacaktır. Bu talimatlara uymayan sürücüyü ek süre verilmeyecektir.



Zaman sınırı içerisinde kartıyla gride hazır bulunan her bir sürücü, başlamış (start almış) olarak kabul edilecektir.

#### 17.4 PİST ÜZERİNDE GRID İŞLEMİNİN BAŞLATILMASI

Bazı durumlarda kartların pistteki gride yerleştirilmesi gerekir. Bu durum yarışmanın zaman çizelgesinde belirtilir.

Servis parkından "Pre-Grid" alanına erişim, resmi zaman çizelgesinde belirtildiği gibi sona erecektir. O anda Pre-Gridde olmayan herhangi bir kartın, Direktör yardımcısının kararına bırakılan istisnai durumlar dışında, Pre-Gride girmesine izin verilmeyecektir. Pre-Gride yerleştirilen kartlar (sehpa üzerinde) yarışa hazır olmalıdır.

**Sürücünün veya mekanikerinin kendi imkanlarıyla ayarlayabileceği lastik basınçları haricinde kart üzerinde herhangi bir çalışma, ayar ve/veya kurulum yapılması kesinlikle yasaktır.**

Kapı kapatıldığında, servis parkından Pre-Gride kartını yerleştiren ve mekanikeri tarafından itilen her sürücü, start gridindeki konumlarını almak üzere Pre-Grid alanını terk edecektir. Bu noktadan itibaren kartların yarışa hazır olması gerekir; Kart üzerinde başka herhangi bir çalışma, ayar ve/veya kurulum (lastik basınçları hariç) kesinlikle yasaktır. Lastik basıncı ayarı, "3 dakika" panosundan ve ardından sesli uyarıdan sonra hemen durdurulmalı, bu sırada mekaniker Pre-Gridi derhal terk etmelidir. Üç dakikalık pano gösterildikten sonra medya röportajları ve fotoğraf çekimleri artık yapılamaz.

"3 dakika" sinyali ve "pisti boşalt" panosu gösterildiğinde, tüm kartlar hazır olmalı ve piste yerleştirilmelidir. Bu sırada mekanikerler, kart sehpalarıyla birlikte gridi terk edecek. "3 dakika" panosu gösterildikten sonra röportajlar ve fotoğraf çekimleri artık yapılamayacaktır. Sürücüler ve görevliler dışındaki herkes gridi terk etmelidir.

"30 saniye" sinyali: Bu sinyalden 30 saniye sonra, kartların başlangıç sırasına göre ve CIK kurallarına uygun olarak bir Formasyon Turuna başlaması gerektiğini belirtmek için gridin önünde yeşil bayrak gösterilecektir. (FIA Genel Talimatları)

Bir sürücünün "30 saniye" sinyalinden sonra yardıma ihtiyacı olması halinde, bunu gözetmenlere bildirmelidir ve diğer kartlar gridi terk ettikten sonra "Tamir Alanına" itilecektir ve mekaniker burada çalışabilir. Bu durumda, sarı bayraklı gözetmenler, Formasyon Turunda sürücüleri uyarmak için ilgili kartın (veya kartların) yanında duracaktır. Görevlilere, Formasyon Turunun başlamasından sonra gride kalan herhangi bir kartı derhal "Tamir Alanına" itmeleri talimatı verilecektir.

Bir sürücü, bir mekanikerin müdahalesinden sonra bir gözetmenin emriyle "Tamir Alanı'ndan start alabilir. Sürücü, sürücü sayısına bakılmaksızın dizilişin arkasından start alacaktır.

#### 17.5 PROSEDÜRÜ BAŞLATMA

Start sinyali ışıklar aracılığıyla verilmelidir. Işıklar yoksa veya çalışmıyorsa bayraklarla verilir.

Tüm kategorilerde hareketli start verilecektir.

CIK-FIA genel yönetmeliğinin "Debriyajlı ve vites kutusuz kartlar için hareketli başlama" kuralları geçerlidir. Grid iki sıra karttan oluşur.

Start çizgisine giden 110 metre boyunca beyaz çizgilerle çevrelenen 2 metre genişliğinde iki şerit ve start çizgisinin 25 m ilerisine sarı bir çizgi çizilecektir.

Sürücüler motorlarını yalnızca kendileri yeniden başlatabilir ve herhangi bir yardım alamazlar.

Zaman sınırı içerisinde kartıyla gride hazır bulunan bir sürücü, start almış olarak kabul edilecektir.

Direktör yardımcısı yeşil bayrakla kartların start alabileceğini işaret ettiğinde, artık dışarıdan herhangi bir yardım alamazlar. Kartını çalışır durumdayken start almayan herhangi bir sürücünün, yalnızca Direktör yardımcısının emriyle Pre-Gridi terk etmesine izin verilecektir.

Tüm kategoriler için formasyon turlarının sayısı brifingde bildirilecektir.

Brifingde verilen talimatlara göre, kartlar start verilmeden önce yaklaşık bir formasyon turu yapar. Formasyon





turunda başka bir sürücüyü geçmek yasaktır ve Komiserler tarafından ceza (10 saniye veya Elemelerden diskalifiye) uygulanır.

Bir sürücünün formasyon turu sırasında herhangi bir nedenle durması halinde, tam bir tur tamamlamadan yeniden denemesine izin verilmeyecektir. Tekrar dizilişin gerisinden başlayacaktır. Önde gelen sürücülerin kendisini geçeceği umuduyla grubun önünde başlamaya çalışırsa, kendisine siyah bayrak gösterilecek ve yarıştan ihraç edilecektir.

Geciken sürücü, ancak bu manevranın diğer sürücülerini engellememesi durumunda ve kırmızı çizgiye ulaşmadan önce, grid pozisyonunu yeniden kazanma olanağına sahip olacaktır. Yarış sırasında başlangıç pozisyonuna dönmek için kullanılan parkur dışında herhangi bir parkuru kullanmak yasaktır.

Eğer bir sürücünün başka bir sürücünün hatası sonucu hareketsiz kaldığını düşünürse, Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı formasyon turunu durdurabilir ve start prosedürünü yeniden başlatabilir veya engellenen sürücünün hareket ederek pozisyonunu yeniden kazanmasına izin verebilir.

Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı formasyondan memnun kaldığında kırmızı ışıkları kapatarak startı verecektir. Prosedürden memnun kalmazsa kırmızı ışıkları söndürmeyecektir. Bu başka bir formasyon turunun tamamlanması gerektiği anlamına gelir.

Formasyon turunun sonunda, sürücüler iki sıra halinde dizilmiş olarak start çizgisine doğru azaltılmış ve sabit bir hızla ilerleyecek ve her bir çizgi pistte işaretlenmiş şeritler içinde kalacaktır. Şeritleri geçen bir sürücüye, Komiserler tarafından şeritleri kısmen geçmeleri halinde 3 saniye, koridordan tamamen çıkmaları halinde ise 10 saniyelik zaman cezası uygulanacaktır. Kartlar yaklaştığında kırmızı ışıklar yanacaktır. Kırmızı ışıklar söndürülmeden hiçbir kart hızlanamaz. Kartlar start sinyali verilene kadar konumlarını korumalıdır .

Parkur görevlisi formasyondan memnun ise kırmızı ışıkları söndürerek startı verecektir. Prosedürden memnun kalmazsa kırmızı ışıkları söndürmeyecektir. Bu da fazladan bir formasyon turunun kat edilmesi gerektiği anlamına gelir. Bir sürücünün motorunun formasyon turu sırasında durması durumunda, bu görevi yürütmek üzere görevlendirilmiş bir gözetmen veya mekaniker, tüm grup motoru duran kartı geçtikten sonra onu yeniden çalıştırabilir. Daha sonra grubun arkasına tekrar katılabilir, ancak grid pozisyonunu yeniden kazanmaya çalışmamalıdır. Kart çalıştıramıyorsa pistten çıkarılarak güvenli bir yere götürülmelidir. Benzer şekilde, bir sürücü durmadan tüm grubun gerisinde kalırsa, başlangıç için arkada kalmalı ve konumunu yeniden kazanmaya çalışmamalıdır.

Tekrarlanan hatalı çıkışlar veya formasyon turu/turları sırasında meydana gelen olaylar durumunda, Yarış direktörü, kırmızı bayrak vasıtasıyla başlama prosedürünü durdurabilir ve Komiserleri bilgilendirebilir. Kuralları ihlal eden sürücülere FIA-CIK Genel Talimatlarına göre ceza verilir. Koşullara göre hemen veya 30 dakika içinde yeni bir prosedür başlar. Start prosedürü ilk prosedürdekiyle aynı olacaktır. Prosedür durdurulmadan önce start alanında veya tamir alanında bulunan tüm sürücülerin yeni formasyon turuna başlamasına izin verilecektir.

Hatalı start alma (jump start) veya geciktirme girişimleri ve ışıklar kapatılmadan önce şeritten ayrılan kartlar, FIA Genel Talimatlarına göre cezalandırılacaktır.

Bir sürücü, start çizgisini yarışın başlangıcında belirlenen grid pozisyonunun ilerisinde geçtiğinde, hızlı start gerçekleşmiş sayılacaktır. Bu, zamanlama sistemi ve resmi süre hakemleri tarafından kaydedilir ve hızlı bir başlangıç yapıp yapılmadığı belirlenir. Ceza, FIA-CIK Genel Talimatına göre uygulanır.



Start verildiği andan itibaren yarış koşulları uygulanır ve pistteki konumu ne olursa olsun, kartı güvenli bir yere park etmek dışında kimseye herhangi bir yardımda bulunmak yasaktır. Sadece Micro ve Mini sürücülerine pistten çıkmaları durumunda, araçlarını çekerek tekrar piste dönmelerine yardımcı olunur.

Komiserler karar vermelerine yardımcı olabilecek herhangi bir video veya elektronik sistemi kullanabilirler. Komiserlerin kararları, fiili yargıçların aldıkları kararların yerine geçebilir. Kuralların veya bu spor düzenlemelerinin start prosedürüne ilişkin hükümlerinin ihlali, kartın ve ilgili sürücünün etkinlikten ihraç edilmesini gerektirebilir.

### **ERTELENEN STARTLAR.**

Yarışma direktörü ve Direktör yardımcısının güvenlik nedeniyle startın ertelenmesi gerektiğini düşünmesi halinde aşağıdaki prosedür uygulanacaktır.

- Değişiklik yapılabilecek süre verilecektir.
- Bu sürenin dışında yarışmacı/sürücüler yarışa katılamayacaktır.
- Lastik değişimiyle: - Arka ve ön tekerleğin genişliği ayarlanabilir ancak CIK-FIA Teknik Düzenlemelerine uygun olmalıdır.

- Başka hiçbir değişikliğe ve/veya değişikliğe izin verilmez.

### **YARIŞI DURDURMA / YENİDEN BAŞLATMA**

Yarışa devam etmenin tehlikeli hale gelmesi durumunda uygulanacak prosedür, CIK-FIA Genel Talimatlarına uygun olarak yarışın Askıya Alınması ve Yeniden Başlaması olacaktır. Madde 2.20c, 2.21 ve 2.22. Yarış Genel Talimatlar Madde 2.21 uyarınca kırmızı bayrakların gösterilmesiyle durdurulacak ve uygun olması halinde Genel Talimatlar Madde 2.20c ve 2.21 uyarınca "YAVAŞ" süreciyle devam edecektir.

#### **Not: Servis Parkında rezerve kartlara izin verilmez.**

Yarış sıralaması, yeniden başlatılan yarışın sonunda damalı bayrağın gösterilmesi sırasındaki bitiş sırası olacaktır. Parkurun bir kaza sonucu tıkanması veya hava durumu veya diğer koşulların devam etmeyi tehlikeli hale getirmesi nedeniyle yarış veya antrenmanı durdurmak gerekirse, Yarış direktörü başlangıç/bitiş çizgisinde kırmızı bayrak gösterilmesini emredecektir. Eş zamanlı olarak, bu bayrakların bulunduğu gözetmen noktalarında da kırmızı bayraklar gösterilecektir. Yarışı veya antrenmanı durdurma kararı yalnızca Yarış direktörü (ya da yerinden ayrılmak zorunda kaldıysa Direktör yardımcısı) tarafından alınabilir. Yarışı durdurma sinyali verilirse:

Durum A: Antrenman sırasında, tüm kartlar derhal hızlarını düşürecek ve yavaşça "finiş" servis parkına geri dönecek ve pistte bırakılan tüm kartlar kaldırılacaktır.

Durum B: elemeler sırasında, tüm kartlar aşağıdakileri göz önünde bulundurarak derhal hızlarını düşürecek ve "finiş" servis parkı girişine gidecek veya briefing sırasında belirlenen yerde pistte duracaktır:

- Yarışın sıralaması, durma işaretinin verildiği turdan önceki turun sonundaki sıralama olacaktır
- Kartlar veya kurtarma araçları pistte olabilir - pist bir kaza nedeniyle tamamen kapatılmış olabilir
- Hava koşulları pistte yüksek hızda sürüşü imkânsız hale getirmiş olabilir.

İzlenecek prosedür, yarış liderinin yarış durdurulmadan önce tamamladığı tur sayısına göre değişir:

- Yarış için planlanan mesafenin %75'inden azı tamamlanmışsa (en yakın daha yüksek tam tur sayısına yuvarlanır): Yarışın yeniden başlatılabilmesi durumunda FIA-CIK Genel Talimatlarının maddesi geçerli olacaktır.

- Yarış için planlanan mesafenin %75'i veya daha fazlası tamamlanmışsa (en yakın daha yüksek tam tur sayısına yuvarlanır): Kartlar doğrudan Park Fermé'ye yönlendirilecek ve yarış durdurulmadan önceki turun sonunda lider kart çizgiyi geçtiğinde yarış bitmiş sayılacaktır.



Durum C: Final yarışı sırasında, tüm kartlar aşağıdakileri göz önünde bulundurarak derhal hızlarını düşürecek ve "finiş" servis parkı girişine gidecek veya brifing sırasında belirlenen yerde pistte duracaktır:

- Yarışın sıralaması, yarışı durdurma işaretinin verildiği turdan önceki turun sonundaki sıralama olacaktır.
- Karting araçları veya kurtarma araçları yolda olabilir
- Bir kaza nedeniyle devre tamamen tıkanmış olabilir
- Hava koşulları pistte yarış hızında sürüşü imkânsız hale getirmiş olabilir.

İzlenecek prosedür, yarışı durdurma sinyali verilmeden önce yarış liderinin tamamladığı tur sayısına göre değişir:

- 2 turdan az. Herhangi bir puan verilmeyecektir. Yarışın yeniden başlatılabilmesi durumunda CIK-FIA Genel Talimatlarının maddesi geçerli olacaktır.
- 2 turdan fazla ancak yarış için planlanan mesafenin %75'inden az (en yakın tam tur sayısına yuvarlanmış). Yarışın yeniden başlatılabilmesi durumunda CIK-FIA Genel Talimatlarının maddesi geçerli olacaktır. Bunun mümkün olmaması halinde puanların yarısı verilecektir.
- Yarış mesafesinin %75'i veya daha fazlası (en yakın daha yüksek tur sayısına yuvarlanır). Kartlar doğrudan Park Fermé'ye gönderilecek ve yarış bitmiş sayılacaktır. Yarışın durdurulmasından önceki turun sonunda lider kartın çizgiyi geçtiği an yarış bitmiş sayılacaktır. Tam puan verilecektir.

#### **Yarışın yeniden başlatılması (Eleme turları veya final yarışları)**

- Kartlar üzerinde çalışmaya yalnızca Tamir Alanında izin verilecektir; Bir karta müdahale etmesine izin verilen kişiler yalnızca sürücünün kendisi ve uygun geçiş iznine sahip olan mekanikeridir. Yakıt ikmaline izin verilmez. Tüm kartlar 3 dakika panosunda hazır olmalıdır.
- Bir askıya alma durumundan sonra gecikme mümkün olduğu kadar kısa tutulacak ve devam etme zamanı belli olur olmaz sürücüler bilgilendirilecektir. Her durumda en az 10 dakikalık bir uyarı verilecektir. Panolar yeniden başlamadan 10 dakika, 5 dakika, 3 dakika, 1 dakika ve 30 saniye önce sunulacaktır. Her sinyale sesli bir uyarı eşlik edecektir.
- Yarış "YAVAŞ" süreci ve Madde 2.20 (CIK-FIA Genel Talimatı) ile devam edecektir. Yeni yarışın uzunluğu, planlanan tur sayısı ile kat edilen tur sayısı arasındaki farka eşit olacaktır. Yarışın durdurulduğu turdan önceki turun sonunda bitiş çizgisini geçen sürücülerin ve kırmızı bayrak gösterildiğinde Tamir Alanında bulunan Sürücülerin yeniden start almasına izin verilir.
- Yeniden başlama pozisyonları, yarışın durdurulduğu turdan önceki turun sonundaki bitiş sırasına göre belirlenir.

#### **17.6 YARIŞA "YAVAŞ SÜREÇ" İLE DEVAM ETMEK**

Eğer bir yarış FIA Genel Talimatı uyarınca askıya alınırsa, devam etme prosedürü "YAVAŞ" süreci ile yürütülecektir. Yarış direktörünün emriyle, sürücüler bir veya daha fazla tur boyunca nötrleştirilmiş bir durumda start alacaklardır. Gözetmen kuleleri, statik sarı bayraklı "YAVAŞ" panolarını gösterecek.

Formasyon tatmin edici ise, Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı, start çizgisinde dalgalanan yeşil bayrak aracılığıyla yarışın devam ettiğini işaret edecektir.

Kartlar start çizgisini geçene kadar geçiş yasaktır.

Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı tarafından yeşil bayrağın dalgalandığında, sürücüler ancak sarı çizgiyi geçtikten sonra hızlanabilirler.

Gözetmen kulelerindeki sarı bayraklar ve "YAVAŞ" panoları kaldırılacak ve yerlerine yeşil bayraklar sallanacaktır. Bu bayraklar en fazla bir tur boyunca gösterilecektir.

#### **17.7 BİR ANTRENMANIN VEYA YARIŞIN ASKIYA ALINMASI**

Parkurun bir kaza nedeniyle bloke olması veya hava veya diğer koşulların devam etmeyi tehlikeli hale getirmesi nedeniyle antrenman veya yarış askıya almak gerekirse, Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı kırmızı bayrak gösterilmesini emreder.



Eş zamanlı olarak gözetmenlerin bu bayraklarla donatılmış mevkilerinde de kırmızı bayraklar gösterilir. Yarışı veya antrenmanı askıya alma kararı yalnızca Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı tarafından alınabilir. Yarışı durdurma sinyali verilirse:

**a) Antrenman seansında:**

Tüm kartlar derhal hızlarını düşürecek ve yavaşça Servis Parkına geri dönecek ve pistte bırakılan tüm kartlar kaldırılacaktır; Orijinal antrenman zamanına uymak için uygulamaya mümkün olan en kısa sürede devam edilecektir.

**b) Yarış Sırasında:**

Tüm kartlar hızlarını derhal düşürecek ve Yarış Direktörü veya Direktör yardımcısı tarafından yönlendirildiği şekilde ilerleyecektir.

**c) "Tamir Alanına":**

Bu noktada, yedek ekipmanın eklenmesi de dahil olmak üzere değişiklik ve ayarlamalara izin verilir; orijinal yarış başlangıcından önce "Servis Start Parkı" içerisine yerleştirilmiş olması koşuluyla yakıt ikmaline izin verilir.

**Yeniden başlatma prosedürünün "2 turdan fazla ancak yarış mesafesinin %75'inden az olması" halinde:**

Eğer olay hakemi, yarış durdurulduğunda bir veya daha fazla karttaki ön tamponun artık doğru konumda olmadığını rapor ederse, bunlara zaman cezası verilir.

İlgili sürücüye/sürücülere otomatik olarak 5 saniye uygulanacaktır. Bu cezaya itiraz mümkün değildir.

**D) Parkur üzerinde brifingde belirlenen yerde durun:**

Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı tarafından talimat verildiğinde, orijinal ekipmanda hiçbir değişiklik veya ayarlama yapılamaz (ön tamponu doğru konuma sıfırlamak dışında). Kontrolörlerin gözetimi altındaki pozisyonlarda ve yakıt ikmal veya şasi/motor değişikliklerine izin verilmez. Tüm kartlar 5 dakika panosunda hazır olmalıdır. O anda hazır olmayan kartlar, yarış startı verildikten sonra pit alanından start alacaktır.

Yarışın askıya alındığı andaki sıralama, yarışın durdurulmasından önceki turun sonunda öndeki kartın start çizgisini geçtiği sıralama olacak ve tüm ön tampon cezaları dikkate alınacaktır. Yarışın devam etmesi durumunda tek sıra başlangıç sırasını belirler (bkz. Madde 2.22 CIK FIA Genel Talimatı).

## **YENİDEN BAŞLAMA PROSEDÜRÜ**

**a) İKİ TURDAN AZ**

İlk start geçersiz kabul edilecek ve yarış yeniden başlatırken tüm yarışmacılar orijinal sıralama pozisyonlarında olacaklardır ve normal start prosedürü uygulanacaktır. Yeni yarışın uzunluğu orijinal yarış mesafesinin tamamı kadar olacaktır.

**b) 2 TURDAN FAZLA ANCAK YARIŞ MESAFESİNİN %75'İNDEN AZ (En yakın daha yüksek tam tur sayısına yuvarlanır)**

Yarışın devam ettirilebilmesi halinde (Yarış Direktörünün veya Direktör yardımcısının takdirine bağlı olarak, Madde 2.22 CIK FIA Genel talimatı geçerli olacaktır. Tek sıra grid, yarışın durdurulmasından önceki turun sonunda lider kartın start çizgisini geçtiği andaki bitirme sırasına göre belirlenecektir. Yarışın kırmızı bayrakla durdurulduğu sırada Tamir Alanında olan kartlar yarışa dahil olabilir. Yarışın son aşamada yeniden başlatılması mümkün değilse, bu yarış için yarım şampiyona puanı verilecektir.

**c) TEKRAR BAŞLATMA PROSEDÜRÜ YOK**

MESAFESİNİN %75'İ VEYA DAHA FAZLASI (En yakın daha yüksek tam tur sayısına yuvarlanır).

Yarış tamamlanmış olarak adlandırılacaktır. Yarışın sıralaması, yarışı durdurma sinyalinin verildiği turdan önceki turun sonundaki sıralama olacaktır. Final aşamasında bir yarış olması durumunda, bu yarış için tam şampiyona puanı verilecektir.



### 17.8 ELEME TURU VEYA YARIŞIN NÖTRALİZE EDİLMESİ

- a) Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı bir eleme turunu veya yarışı etkisiz hale getirmeye karar verebilir. Bu prosedür yalnızca pistin engellenmesi veya sürücülerin veya görevlilerin doğrudan fiziksel tehlike altında olması durumunda kullanılacaktır.
- b) Sıralama turunu veya yarışı nötralize etme emri verildiğinde, tüm gözetmen kuleleri sarı bayraklar ve nötrleştirme bitene kadar muhafaza edilecek bir "YAVAŞ" levhası (siyahla yazılmış "YAVAŞ" kelimesi bulunan sarı levha) gösterecektir. Turuncu ışıklar yanıp sönecektir.
- c) Yarışan tüm kartlar daha sonra öndeki kartın arkasında sıraya girmelidir ve geçiş yapmak kesinlikle yasaktır. Geçişe yalnızca kartın ciddi bir sorun nedeniyle yavaşlaması durumunda izin verilir.
- d) Nötrleştirme turları sırasında, öndeki kart orta hızda tempoyu belirleyecek ve diğer tüm kartlar mümkün olduğunca yakın bir dizilişte kalmalıdır.
- e) Kartlar nötrleştirme sırasında tamir bölgesine girebilir, ancak piste yalnızca bir görevli tarafından izin verildiğinde yeniden katılabilirler. Piste yeniden katılan bir kart, öndeki kart sırasının sonuna ulaşana kadar orta hızda ilerleyecektir. Geçiş kesinlikle yasaktır.
- f) Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı nötrleştirmeyi sonlandırmaya karar verdiğinde, yanıp sönen turuncu ışıkların kapatılmasını sağlayacaktır; bu, sürücülere çizgiyi bir sonraki geçişte yarışın devam edeceğine dair bir işaret olacaktır. Son nötrleştirme turunda "YAVAŞ" levhaları korunacak ve sarı bayraklar hareketsiz gösterilecektir.
- g) O anda, lider kart orta hızda tempoyu belirlemeye devam edecek. Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı, start çizgisinde dalgalanan yeşil bayrak aracılığıyla yarışın yeniden başladığını işaret edecektir. Sıralama turu veya yarışın etkisiz hale getirilmesinin sonunda kartlar çizgiyi geçene kadar geçiş yapmak yasaklı kalacaktır. Yarış direktörü veya Direktör yardımcısı yeşil bayraktan feragat edeceği çizgiye yaklaşıldığında sürücüler ancak çizginin önündeki sarı çizgiyi geçtikten sonra hızlanabilirler. Gözetmen noktalarındaki sarı bayraklar ve "YAVAŞ" panoları daha sonra kaldırılacak ve yerlerine yeşil bayraklar sallanacak. Bu bayraklar en fazla bir tur boyunca gösterilecektir.
- h) Nötrleştirme sırasında tamamlanan her tur bir yarış turu olarak sayılacaktır.
- i) Eğer yarış nötralizasyon sırasında biterse, kartlar her zamanki gibi damalı bayrağı görecek ve geçiş yapmalarına izin verilmeyecektir. Geçişe yalnızca kartın ciddi bir sorun nedeniyle yavaşlaması durumunda izin verilecektir.

### 17.9 ELEME TURLARI (QUALIFYING HEATS)

Tüm kategorilerin süresi ek düzenlemelerde tanımlanacaktır.

**Durum A:** 36 veya daha az start olursa tüm sürücülerle iki eleme turu gerçekleştirilir. İki eleminin her birinin start sıralaması, sıralama sonuçlarına göre belirlenir.

**Durum B:** 36'dan fazla sürücü olursa - sıralama antrenmanlarının sonunda sürücüler Eleme turları için gruplara ayrılacak. Grup başına sürücü sayısı maksimum 18 olacaktır. Her grup diğer tüm gruplarla (A, B, C, D grupları) rekabet etmelidir.

Örnek olarak (B Durumu 4 grup), sürücülerin 4 gruba ayrılması durumunda, sıralama turlarında 1. olan sürücü A grubunda, 2. B grubunda, 3. C grubunda, 4. D Grubunda yer alacaktır. 5'inci A Grubunda, 6'ncı B Grubunda, 7'nci C Grubunda, D 8'inci Grubunda..... şeklinde olacaktır.

- Yukarıda belirtilen dört grubun her biri diğer gruplara karşı yarışacak
  - Eleme yarışları için puanlar şu şekilde verilecektir: 1'inciye 0 puan, 2'nciye 2 puan, 3'üncüye 3 puan vb. sıra başına bir puanlık artışla puan verilecek.
- Bir sürücü eleme turunda start alamazsa (kartı Pre-Grid'de mevcut değilse), tüm gruplardaki katılımcıların sayısı artı 1'e eşit bir puan alacaktır.



Bir sürücü siyah bayrak görmüş veya ihraç edilmişse, tüm gruptaki katılımcıların sayısı artı 2'ye eşit sayıda puan alacaktır.

- Sıralama turlarını tamamlamamış olsa bile planlanan tüm turları tamamlamayan herhangi bir sürücü, fiili olarak tamamladığı tur sayısına göre sınıflandırılacaktır.

Elemelerden sonra sıralama:

Elemelerinin sonunda "ELEMELER SONRASI SIRALAMA" yapılacaktır. Sıralama, eleme puanlarının toplamıdır ve en az puana göre sıralanır; bir eşitlik olması durumunda sıralamada daha iyi olan konum belirleyici olacaktır.

İlk 36 sürücü Final yarışına katılmaya hak kazanır. Elemeler sonrası sıralama, Final'deki grid dizilişini belirler.

## 17.10 FİNAL

Sürücüler Eleme yarışlarının sonucuna göre Final yarışına katılır. Elemeler sonrası sıralama Final yarışının grid dizilişini oluşturur. Final yarışının sonucu yarışmanın genel sonucudur.

## 18. TERAZİ/TARTI PROSEDÜRÜ

- Ölçüm "Servis Parkı"nda olacaktır. Bu ölçük resmi olarak kullanılacak ve sayılacak **tek ölçüktür**. Ölçük, ilk serbest antrenmandan itibaren kullanıma sunulacaktır. Sıralamalar, Elemeler ve son aşamadaki Final yarışlarından sonra finiş çizgisini geçen her kart tartılır. Kart Tartı Alanına kendi imkanlarıyla ulaşamıyorsa, gözetmenlerin kontrolü altına götürülür ve sürücü, tartı alanına geri döner dönmez ağırlığının belirlenmesi için rapor verecektir.
- Sürücünün tüm yarış güvenlik ekipmanlarıyla birlikte terazide durması gerekir.
- Hiçbir katı, sıvı veya gaz halindeki madde veya herhangi bir nitelikteki madde eklenemez, üzerine yerleştirilemez veya karttan çıkarılamaz.
- Tartıya yalnızca kontrolörler ve yetkililer girebilir. Yetkililer tarafından izin verilmedikçe, o bölgeye hiçbir müdahaleye izin verilmez.
- Teknik Delegenin (veya Kontrolörün) izni olmadan bir kartın veya sürücünün tartı alanını terk etmesine izin verilmez.
- Kartların tartılmasına ilişkin bu hükümlerin herhangi bir şekilde ihlali, sürücüye ve ilgili karta ceza verilmesini gerektirebilir.
- Bir sürücünün ve kartının ağırlığı Teknik Yönetmelikte belirtilen ağırlığın altındaysa, sonuç yazılı olarak katılımcıya bildirilecek ve kart ve sürücüsü Sıralama turlarından veya ilgili Eleme Turundan diskalifiye edilecektir. Bir final aşaması yarışı durumunda, sonuncu olarak sınıflandırılır (varsa herhangi bir şampiyona puanı verilmez).
- Tartıdan önce servis parkında şeffaf plastik şişeden (0,5 L) su içilmesine izin verilir (teknik delege tarafından onaylanması durumunda), ancak başına ve yarış kıyafetlerine su döken sürücü ek olarak - 1 ile cezalandırılacaktır.

(örnek, Junior 145 - 1 = 144)

## 19. ÖN TAMPON (FRONT FAIRING)

CIK Özel Talimatları, madde 30 ve CIK Teknik Çizim No 2d uyarınca, CIK FIA onaylı ön tampon ve en son homologasyon dönemine ait karoser için CIK FIA onaylı ön tampon montaj kitinin kullanılması zorunludur. Montaj, kurulum, kontrol, ihlallerin raporlanması ve cezaların uygulanmasına ilişkin CIK Özel Yönetmeliğinin 30. maddesinin hükümleri aynen uygulanacaktır.

CIK-FIA teknik düzenlemelerine göre ön tampon yarışma sırasında her zaman doğru konumda olmalıdır. Eğer teknik kontrol görevlisi, "siyah beyaz damalı bayrak" sallandığında ve ilgili kart(lar) bitiş çizgisini geçtiğinde bir veya daha fazla karttaki ön tamponların artık doğru konumda olmadığını bildirirse, ilgili sürücüye/sürücülere **elemeler ve yarışlar için** otomatik olarak 5 saniyelik ceza **veya sıralama turlarında üç sıra düşme cezası** uygulanacaktır. Bu



zaman cezasına itiraz edilemez (ISC Madde 12.2'nin uygulanmasında) .

Kontrolörler ön tamponun yanlış konumuyla ilgili raporları gönderdiğinde, Komiserler kararları otomatik olarak uygulayacaktır. Hakemler ayrıca bir seansta ilgili sürücüler için toplu bir karar verebilir. İlgili yarışmacılar karar belgelerini imzalamaya davet edilmeyecektir. Bir sürücünün veya üçüncü bir şahsın, son tur sırasında veya "siyah beyaz damalı bayrak" dalgalandırıldıktan sonra doğru şekilde takılmamış bir ön tamponu kasıtlı olarak değiştirdiği tespit edilirse/kanıtlanırsa, bu durum diskalifiyeye yol açacaktır.

## 20. SIRALAMA VE ÖDÜLLER

RMCTR 2024'ün sıralaması ilgili etkinlik/seri düzenlemelerine göre olacaktır.

RMCTR 2024 Finalini her kategoride ilk üç sırada bitiren sürücülere kupa verilecektir.

## 21. PODYUM TÖRENİ

Her ayak sonunda her kategorinin finalini 3., 2. ve 1. sırada tamamlayan sürücüler arka arkaya podyuma çıkar. Ödül törenlerinde yarışmacılar tulumlarının fermuarını kapalı olarak giymek zorundadır. RMCTR 2024 organizatörü tarafından şapka temin edilmesi durumunda, podyum töreni sırasında sürücüler tarafından giyilir. Tüm sürücüler, ROTAX ve sponsorlarının RMC yarışlarının fotoğraflarını veya videolarını (sürücülerin isimleri ve fotoğrafları dahil) reklam, tanıtım ve halkla ilişkiler amacıyla kullanabileceğini kabul eder.

## 22. SÜRÜCÜLERE / KATILIMCILARA BİLDİRİMLER VE KOMİSER KARARLARI

Belirli bir Sürücüye / Yarışmacıya ilişkin tüm bildirimler, çağrılar ve Komiserlerin kararları, ROTAX tarafından bu amaçla geliştirilen ROTAX GLOBAL adlı bir uygulama kullanılarak Elektronik olarak Sürücünün / Yarışmacının cep telefonuna gönderilecektir. Ayrıca resmi ilan panosunda da yayınlanacaktır .

## 23. ROTAX GLOBAL UYGULAMASI NASIL ÇALIŞIR?

ROTAX GLOBAL UYGULAMASI ücretsizdir ve IOS ve Android için indirilebilir.

ROTAX GLOBAL UYGULAMASI internet erişimi gerektirir.

Sürücünün kayıt işlemi sırasında Sürücü / Yarışmacı, kendisine ait ve benzersiz QR kodunu (EDIT kodu olarak da bilinir) alacaktır. Bu kod ile Sürücü / Yarışmacı cep telefonuna kayıt olacak ve sistem kayıtlı kişileri bildirimlerin resmi alıcısı olarak tanıyacaktır.

Bu kodu gizli tutmak Sürücünün / Yarışmacının sorumluluğundadır.

ROTAX GLOBAL APP, EVA Etkinlik Yönetim Sistemi (EMS) ile iletişim kuracaktır.

EMS, organizatör ve görevliler tarafından dahili olarak kullanılan iletişim platformudur ve tüm bilgilerin/bildirimlerin Sürücüye/Yarışmacıya gönderileceği zamanı ve Sürücü/Yarışmacının bildirimini okuduğu zamanı kaydedecektir.

## 24. İLETİŞİM AKIŞI

Komiserler bildirim veya kararı Resmi ilan panosu bağlayıcı olup, EMS sisteminin kullanılması tavsiye edilmektedir.

## 25. KATILIMCILARA YÖNELİK TALİMATLAR VE İLETİŞİM

Sıralama antrenmanlarının tüm sıralamaları ve sonuçları, eleme turlarının ve son aşamadaki final yarışının yanı sıra etkinlik yetkililerinin kararları ROTAX GLOBAL APP'ye gönderilecek ve resmi bildirim panosunda yayınlanacaktır.

## 26. CEZALAR

Etkinlik görevlilerinin talimatlarına uymayan yarışmacıya, sürücüye, takımlara, mekaniklere para cezası verilebilir. Komiserler tarafından verilen cezalar derhal organizatöre ödenmelidir.



## 27. PROTESTO VE İTİRAZLAR

Ek Kurallar, yerel ASN tarafından belirlenen protesto veya itiraz ücretlerinin miktarına ilişkin gerekli tüm bilgileri içerecektir.

Protesto hakkı sadece yarışmacılara aittir. Bunlar, sıralama turları ve eleme turları ve final yarışının sonuçlarının ilan edilmesinden sonraki **30 dakika** içinde yarışmacılarla iletişim sorumlusuna yazılı olarak sunulmalıdır. Ek kurallarda ASN tarafından belirlenen ücret itiraz anında ödenecektir.

Depozito, organizasyonun para birimi cinsinden veya ek kurallarda tanımlandığı şekilde ödenebilir.

## 28. PADOK KURALLARI

Padok Gözlemcisi, aşağıdaki padok kurallarına göre görev yapacaktır:

Takım garajlarında/çadırlarında motorların çalıştırılmasına izin verilir.

Padok alanında ve Servis Parkında motorların çalıştırılmasına maksimum 5 saniye izin verilir. Bu alanların dışında motoru çalıştıran veya izin verilen çalışma süresini aşan sürücü 1.500 TL para cezasıyla cezalandırılacaktır. İkinci bir suç ihraç edilmeye yol açabilir.

Padok alanında, Servis Parkında, Parc Fermé'de, Pre-Grid Alanında, Start gridinde veya pistte (parkur boyunca) sigara içmek veya yangına neden olabilecek herhangi bir cihazın kullanılması kesinlikle yasaktır. Yetkililer de dahil olmak üzere kurallara uymayanlar 1.500 TL para cezasıyla cezalandırılacak ve parkuru terk etmeleri istenebilecek. Buna elektrikli sigara/buharlaştırıcıların kullanımı da dahildir.

Organizatörün özel izni dışında padokta yemek pişirmek yasaktır.

Padok Alanına sürekli refakatçisi olmayan 7 yaş altı çocuklar kabul edilmeyecektir. Tasma takılmayan hayvanların alana girişine izin verilmeyecektir.

Padok Alanında, mini motosiklet, scooter vb. motorlu taşıtların (Organizatör tarafından kullanılanlar dışında) kullanılması yasaktır.

## 29. YANGIN SÖNDÜRÜCÜLER

Güvenlik nedeniyle organizatör, tüm servis park alanına ve pre-gride gerekli ve yeterli miktarda yangın söndürücü sağlayacaktır.

## 30. SÜRÜCÜLER İÇİN DAVRANIŞ KURALLARI

- Tüm katılımcılar kurallar dahilinde oynamalı ve yarış yetkililerine ve onların kararlarına saygı duymalıdır.
- Tüm katılımcılar (Sürücüler, Yarışmacılar, Mekanikerler, Yetkililer) cinsiyet, cinsel yönelim, yetenek, fiziksel görünüm, ırk, ten rengi, dil, siyasi görüş, aile engeli, kültürel durum veya din ne olursa olsun diğer katılımcının haklarına, onuruna ve değerlerine saygı duymalıdır.

**Yukarıda belirtilenlere yönelik ayrımcılık yapılmasına kesinlikle TOLERANS YOKTUR.**

- Tüm katılımcılar her zaman eylemlerini teşvik etmeli ve eylemlerinin sorumluluğunu almalıdır.
- Tüm katılımcılar antrenman, test veya yarış etkinliklerine katılmadan önce ekipmanlarının güvenli ve yarışa uygun olduğundan emin olmalıdır. Yönetmeliklere uygun olarak yalnızca onaylı yarış kıyafetleri (örneğin: kask, eldiven, yarış ayakkabısı ve tulum) sürücü tarafından kullanılabilir.
- Kendi beceri düzeyini rakiplerine göre belirlemek ve ölçmek ve antrenman, test ve/veya yarışla ilgili risklerin sorumluluğunu almak katılımcıların sorumluluğundadır. Temel bir yeterlilik seviyesinin gerekli olduğu unutulmamalıdır.





- f) Teste veya yarışa katılmadan önce, acil bir durumda gerekli olabilecek herhangi bir tıbbi durumu veya ilacı beyan etmek katılımcının sorumluluğundadır .
- g) Tüm katılımcıların eğitim, test ve yarış etkinliklerinde diğer üyelere ve katılımcılara nezaket ve görgü kuralları sergilemesi gerekmektedir. Bir etkinlik sırasında ortaya çıkabilecek her türlü anlaşmazlık veya sorun, etkinlikteki doğru kişiye (yetkiliye) saygılı bir şekilde ele alınmalıdır.
- h) Sporda çocukların güvenliği bir önceliktir. Sporda çocukların bakımıyla ilgili etik kuralların bilinmesi teşvik edilecektir. Antrenman, test veya yarış etkinliklerinde çocukların güvenliğini sağlamak katılımcının sorumluluğundadır .
- i) Herhangi bir etkinliğe katılırken, başlangıç saatinden önce söz konusu etkinlik için yayınlanan kuralları, düzenlemeleri ve koşulları okumak ve tam olarak anlamak için zaman ayırmak, böylece etkinliğin başlangıcında gereksiz gecikmeleri ortadan kaldırmak sürücünün sorumluluğundadır. Bu kuralların, düzenlemelerin veya koşulların açıklığa kavuşturulmasına yönelik talepler, her yarıştan önce düzenlenen sürücüler toplantısında sorulmalıdır.
- j) Tüm katılımcıların çevreye ve çevrede yaşayanlara saygı duyması gerekmektedir. Aşırı gürültüyü azaltmak ve kullanılan tüm alanları mümkün olduğunca temiz ve kirlilikten uzak tutmak için sorumluluk alınmalıdır.
- k) Tüm katılımcılar antrenman, test ve yarışlarda uyuşturucu ve alkolün kesinlikle yasak olduğuna saygı duymalıdır. Bu bir suçtur ve tolere edilmeyecektir. Suçlular etkinlikten çıkarılacak ve daha fazla disiplin cezasıyla karşı karşıya kalacak.
- l) Takımlar, yarışmacılar, yetkililer, organizatörler veya ROTAX ile ilişkili herhangi bir kişi arasında sosyal medyada (Facebook, Twitter, Instagram vb.) yapılan kötü niyetli yorum yapanlar eylemlerinden sorumlu tutulacaktır.

### 31. GENEL GÜVENLİK

- a) Kartları tehlikeli bir durumdan çıkarmak için kesinlikle gerekli olmadıkça, Sürücülerin kartlarını yarış yönünün tersi yönde sürmeleri kesinlikle yasaktır.
- b) Serbest ve Resmi Antrenman, Sıralamalar, Elemeler ve son aşamadaki Final yarışları sırasında, Sürücüler yalnızca pisti kullanabilir ve kuralların pistlerde sürüşle ilgili hükümlerine her zaman uymalıdır. Pist, pistin her iki tarafındaki beyaz çizgilerle tanımlanır. Sürücülerin bu çizgiler arasında pistin tüm genişliğini kullanmalarına izin verilir. Bir kartın dört tekerleği bu çizgilerin dışındaysa kart pistten çıkmış sayılır.
- c) Serbest ve Resmi Antrenman, Sıralama, Elemeler ve son aşamadaki Final yarışları sırasında, duran bir kart, varlığının bir tehlike teşkil etmemesi için mümkün olduğu kadar hızlı bir şekilde pistten çıkarılmalıdır Sürücü, kartı tehlikeli bir konumdan sürerek çıkarmazsa, ona yardım etmek gözetmenlerin görevidir; ancak kart bu tür bir yardımın sonucu olarak yeniden çalışırsa, Sıralama turları sıralamasından veya bu yardımın sağlandığı yarıştan diskalifiye edilecektir. Tıbbi veya güvenlik nedenleri dışında, sürücü Serbest ve Resmi Antrenman, Sıralama, Elemeler veya son aşamadaki Final yarışlarının sonuna kadar kartına yakın durmalıdır. Bir antrenman seansının aralıklı ayrılmış iki bölümden oluşması durumunda, ilk bölüm sırasında pistte bırakılan tüm kartlar, ara sırasında "Servis Parkı"na geri götürülmelidir. Bu kartlar antrenmanın ikinci bölümüne katılabilirler.
- d) "Tamir Alanı" dışında aletle onarım yapılması yasaktır. Karta her türlü alet ve/veya yedek parçanın alınması yasaktır. Sürücü, yalnızca Ek Yönetmelik ile belirlenen "Tamir Alanı"nda yardım alabilir.
- e) Yakıt ikmali yapılmasına izin verilmesi halinde, bu işlem yalnızca bu amaç için ayrılmış bir alanda gerçekleştirilebilir.
- f) Sürücü dışında hiç kimse, yönetmeliklerde veya kurallarda açıkça belirtilen durumlar dışında, durdurulan karta "Tamir Alanı" dışında dokunma yetkisine sahip değildir.
- g) Servis Parkına veya Parc Fermé'ye ulaşana kadar pist Yarış Direktörü tarafından kapatıldığında, hiç kimsenin piste erişmesine izin verilmez. (Görevlerini yerine getiren görevliler ve araç kullanırken Sürücüler hariç olmak üzere.)
- h) Serbest Antrenman, Sıralama Antrenmanı, Sıralama Elemeleri ve son aşamadaki Final yarışları sırasında kart, "Tamir Alanından" yeniden başlatılması durumunda yalnızca Sürücü tarafından yeniden başlatılabilir. Sürücü, yalnızca kendi imkanlarıyla ulaşabileceği "Tamir Alanı" haricinde, bir yarışın yürütülmesi sırasında



pist üzerinde dışarıdan herhangi bir yardım alamaz. Yardımcıların, "Pre-grid" çıkışında çizilen çizgiyi geçtikten sonra Sürücülere yardım etmesine izin verilmez.

- i) Antrenman, yarışlar ve Formasyon Turları sırasında pit yolunda ve "Tamir Alanında" hız sınırı uygulanabilir. Bu hız sınırını aşan sürücülere yönetmelik veya kurallarda öngörülen ceza uygulanacaktır.
- j) Bir Sürücü Antrenman, Sıralamalar, Elemeler veya son aşamadaki Final yarışları sırasında mekanik sorunlarla karşılaşması halinde, güvenlik nedenleriyle pisti mümkün olan en kısa sürede tahliye etmelidir.
- k) Bir Sürücü bir çarpışmaya karışırsa, Komiserlerin onayı olmadan pisti terk etmemelidir.
- l) Hiçbir Sürücü Komiserler tarafından davet edilmeden "Tamir Alanından" ayrılamaz.
- m) Resmi talimatlar, Kurallarda belirtilen sinyaller aracılığıyla Sürücülere iletilecektir. Yarışmacılar hiçbir şekilde bunlara benzer bayraklar kullanmamalıdır.
- n) Pisti terk etmek, "Bitiş Servis Parkına" dönmek veya "Tamir Alanında" durmak isteyen herhangi bir Sürücü, niyetini zamanında gösterecek ve bunu güvenli bir şekilde yapabileceğinden emin olacaktır.
- o) Müsabaka sırasında Direktör yardımcısı veya Yarış Direktörünün emri üzerine, son tur haricinde Teknik Yönetmeliği ihlal eden bir Sürücü, piste yeniden katılmadan önce "Tamir Alanında" durmalı ve ihlali gidermelidir. .
- p) Serbest Antrenmanlara veya Sıralama Antrenmanlarına, Sıralama Elemelerine veya son aşamadaki Final yarışlara katılırken, Sürücüler her zaman Teknik Yönetmeliğin 3. Maddesinde tanımlanan tam ekipmanı giymelidir.
- q) Padok'ta motosiklet, scooter veya diğer motorlu cihazlarla dolaşılması yasaktır. Padok'ta ve ayrıca Rezerve Alanlarda (bkz. Uluslararası Spor Kanunu Madde 20) kart motorlarının çalıştırılması, çalıştırılması, ısıtılması veya test edilmesi kesinlikle yasaktır. Yapanlar en az 2.500 TL para cezasıyla cezalandırılacaktır. İhlalin tekrarlanması durumunda, görevliler ilgili sürücüyü yarışmadan diskalifiye edebilir. Kuralların 12.2.3 maddesinin uygulanmasında, aynı Müsabaka sırasında aynı Yarışmacının diskalifiye edilmesini haklı çıkaracak başka bir ihlal işlendiğinde, komiserlerin kararlarına karşı yapılan itirazların askıya alma etkisi yoktur.
- r) Organizatör, Serbest Antrenman başlangıcından yarışmanın sonuna kadar Pist Yönetmeliği Bölüm 2'ye uygun olarak sağlanan tüm güvenlik cihazlarının pistte bulundurulacağını taahhüt eder.
- s) "Islak yarış" durumunda (koşullar Yarış Direktörü veya Direktör yardımcısı tarafından bir panel aracılığıyla bildirilir), lastiklerin seçimi Sürücülerin, Yarış Direktörünün veya Direktör yardımcısının takdirine bırakılacaktır. Sürücü kartına yanlış lastik takımı takıldığını ve Sürücünün diğer Sürücüler için çok yavaş ve tehlikeli olduğunu düşünürse, siyah bayrağı kullanma hakkını saklı tutar.
- t) Genel güvenlik. CIK-FIA Uluslararası Karting Yönetmeliği, Genel Talimat Madde 2.14
- u) Padok'ta ve ayrıca Rezerve Alanlarda (bkz. Uluslararası Spor Kanunu Madde 20) kart motorlarının çalıştırılması, çalıştırılması, ısıtılması veya test edilmesi kesinlikle yasaktır. Yapanlar en az 2.500 TL para cezasıyla cezalandırılacaktır. İhlalin tekrarlanması durumunda, görevliler ilgili sürücüyü yarışmadan diskalifiye edebilir. Kuralların 12.2.3 maddesinin uygulanmasında, aynı Müsabaka sırasında aynı Yarışmacının Diskalifiye edilmesini haklı çıkaracak başka bir ihlal işlendiğinde, komiserlerin kararlarına karşı yapılan itirazların askıya alma etkisi yoktur.
- v) Kart Güvenliği. CIK-FIA Uluslararası Karting Yönetmeliği, Teknik Düzenlemeler Madde 3
- w) Ekipman Güvenliği. CIK-FIA Uluslararası Karting Yönetmeliği, Teknik Düzenlemeler Madde 3 ve 3.2

## 32. CEZA KATALOĞU

Usulsüzlük yapan yarışmacılar aşağıdaki kurallara göre cezalandırılacaktır.

Komiserlerin kararlarına itiraz etmenin herhangi bir yolu yoktur. Ancak TOSFED Ulusal Karting Kurallarında belirtilen Temyiz hakkı kullanılabilir. Aşağıdaki ihlaller ve cezalar, Komiserlerin, olayın haklı olduğunu düşünmeleri halinde, genel düzenlemeler uyarınca daha fazla ceza vermesini engellemez. (Sonraki sayfadaki tabloya bakın)

**Koridordan ayrılmak:** Eğer bir sürücü, start verilmeden önce koridoru (çizgileri) terk ederse, aşağıdaki cezalar geçerli olacaktır:

Durum A: 1 ila 2 lastik koridor dışında olursa zaman cezası 3 saniye



Durum B: 2'den fazla lastik koridor dışında olursa zaman cezası 10 saniye

**5 saniye zaman cezası** : CIK-FIA Genel Talimatlarına ek olarak Direktör yardımcısı 5 saniyelik bir ceza verme yetkisine sahiptir. Ceza, araç numarasına bağlı olarak siyah beyaz bayrakla ve başlangıç/bitiş çizgisinde 5 saniye boyunca bir tahtayla gösterilecektir. Son 2 tur boyunca hiçbir bayrak gösterilmeyecektir, Direktör yardımcısı brifing sırasında bu cezaların uygulanması ve bildirilmesine ilişkin prosedür hakkında bilgi verir. Aynı sürücünün aynı oturumda birden fazla ihlali olması durumunda parkur görevlisi, olası daha fazla ceza için bunu görevlilere rapor edecektir.

**Bu kararlara protestoya gitmek mümkün değil. (Madde 12.2 ISC'nin uygulanmasında).**

Bir sürücünün aynı oturumda “ön tampon” ve “5 saniye parkur cezası” olmak üzere iki cezası olması durumunda, her iki cezanın da sonuçlara eklenmesi gerekmektedir.

**Aşağıdaki durumlarda 5 saniyelik ceza verilebilir:**

- Haksız sürüş davranışı,
- Tehlikeli sürüş davranışı,
- Sarı bayrağı dikkate almamak,
- Geçiş önlemek için başka bir sürücüyü engellemek,
- Toplantı görevlilerinin veya parkur görevlisinin talimatlarına uymamak,
- Başlamadan önce koridordan çıkmak,
- 2 lastik – 3 saniye
- 2'den fazla lastik – 10 saniye
- Yanlış kalkış yapmak (jump start)
- Brifing sırasında belirtilen özel talimatlara uymamak.

Belirtilmeyen ancak Direktör yardımcısı tarafından hatalı görülen olaylar için Komiserlere yaptırım önerisinde bulunulabilir.

Lastiklerin yanlış sürüş yönü ile takılması: Pre-grid alanında lastiklerin yanlış sürüş yönü ile takıldığı tespit edilirse, sürücü tamir alanına götürülecek ve orada lastiklerini doğru şekilde takacaktır. Daha sonra seansa başlayabilir. Başlangıç/bitiş çizgisinde start verilmişse, grubu takip etmesine izin verilmez.

TANIM	CEZA
Haksız Avantaj Elde Etmek	5 saniyeye kadar
Genel güvenliğe aykırı bir şekilde araç kullanmak	10 saniyeye kadar Yarış veya Ayaktan ihraç
Bayrak sinyalinin ihlali - Teknik Bayrağı İki Kez Göz ardı etme	Siyah bayrak
Bayrak işaretine aykırılık - Siyah Bayrak (birden fazla kere göz ardı edilirse)	Yarış veya Ayaktan ihraç
Kötü Söz, Davranış veya Saldırı	Yarış veya Ayaktan ihraç
Sürücü Brifingine katılmamak	1.500₺ para cezası
Toplantı Görevlisine uymamak	Yarış veya Ayak ihraç



Teknik kontrol Uygunluk Raporu, araç veya bileşen uygun değil	Yarış veya Ayaktan ihraç
Düşük kilo	Yarıştan ihraç
Teknik kontrol ekibine rapor verilmemesi	Yarış veya Ayaktan ihraç
Yanlış konumlandırılmış ön tampon - Sıralama antrenmanı	En hızlı zaman silinir
Yanlış konumlandırılmış ön tampon - yarış	5 Saniye cezası
Yarış veya sıralama sırasında ön tamponu kurcalamaya veya yeniden takmaya çalışmak	Yarıştan ihraç
Damalı bayrağın ardından ön tamponun kasıtlı olarak yeniden takılması	Ayaktan ihraç Edilmesi ve ASN'ye Yönlendirmenin Değerlendirilmesi


Bu yönetmelik ve yukarıdaki tabloda yazan cezaların dışındaki durumlar

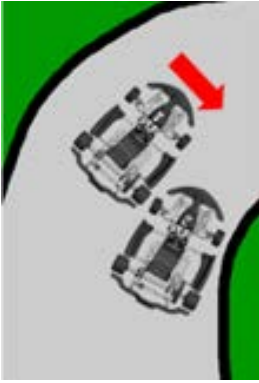
için TOSFED Ulusal Karting Kuralları cezaları (madde 26) uygulanır.

<p><b>HATALI START (Tip A)</b>, Kart 2'nin, başlangıç aşaması sırasında, start verilmeden önce en az iki lastikle işaretli koridoru terk ettiği anlamına gelir. Ayrılma = lastiklerin tamamen koridor çizgisinin üzerinde veya dışında olması.</p>		<p><b>Genel</b></p> <p>C: 3 saniye B: 10 saniye</p> <p>Avantaj sağlamadan</p> <p>İlgili değil</p> <p>Avantaj sağlayarak</p> <p>İlgili değil.</p>
<p><b>HATALI START (Tip B)</b>, Kart 2'nin, başlangıç aşaması sırasında, start verilmeden önce en az dört lastikle işaretli koridordan ayrılması anlamına gelir. Ayrılma = lastiklerin tamamen koridor çizgisinin üzerinde veya dışında olması.</p>		<p><b>Genel</b></p> <p>10 saniye</p> <p>Avantaj sağlamadan</p> <p>İlgili değil</p> <p>Avantaj sağlayarak</p> <p>İlgili değil</p>
<p><b>JUMP START</b>, Kart 2'nin başlangıç aşamasında hızlanarak Kart 1'i startın gerisinde bırakması anlamına gelmektedir. Daha sonra startın tekrarlanıp tekrarlanmayacağı önemli değildir.</p>		<p><b>Genel</b></p> <p>10 saniye</p> <p>Avantaj sağlamadan</p> <p>İlgili değil</p> <p>Avantaj sağlayarak</p> <p>İlgili değil</p>
<p><b>KESME</b>, Kart 1'in pistin sürülebilir bölümünü viraj merkezine doğru daralttığı ve Kart 2'yi virajı geçmek için pistin sürülebilir bölümü kısmen veya tamamen terk etmeye zorladığı anlamına gelir. Kartların birbirine temas edip etmemesi önemli değildir. Ancak ön</p>		<p><b>Genel</b></p> <p>İlgili değil</p> <p>Avantaj sağlamadan</p> <p>10 saniye</p> <p>Avantaj sağlayarak</p>



<p>koşul, Kart 2'nin Kart 1'in yanında en az 1/3 (ön lastiklerin yanında arka lastikler) olması gerektiğidir .</p> <p>Aşağıdaki durumlarda (ya/veya) bir avantaj söz konusudur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 2 pozisyon kaybı veya düşüşü yaşıyor</li> <li>- Kart 2, aynı turda sıra kaybına yol açacak şekilde hasar görüyor</li> </ul>		<p>10 pozisyon</p>
---	---	--------------------



<p><b>EDGED – INTO</b>, Kart 2'nin, yeterli sürülebilir bölüme (kaldırımlar dahil) sahip olmadan Kart 1'in yanından geçmesi (örneğin, bir geçiş eylemi başlatmak için) anlamına gelir. Kart 2'nin tamamen veya kısmen pist dışında olması önemli değildir.</p> <p>Aşağıdaki durumlarda bir avantaj öndedir:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Kart 2 bir pozisyon kazanırsa</li> <li>- Kart 1'de pozisyon kaybı veya düşme yaşıyor</li> <li>- Kart 1 bir pozisyonda hasara uğradı</li> <li>- aynı turda kaybetme veya ayrılma</li> <li>-</li> </ul>		<table border="1"> <tr><td><b>Genel</b></td></tr> <tr><td>İlgili değil</td></tr> <tr><td>Avantaj sağlamadan</td></tr> <tr><td>10 saniye</td></tr> <tr><td>Avantajlı sağlayarak</td></tr> <tr><td>10 pozisyon</td></tr> </table>	<b>Genel</b>	İlgili değil	Avantaj sağlamadan	10 saniye	Avantajlı sağlayarak	10 pozisyon
<b>Genel</b>								
İlgili değil								
Avantaj sağlamadan								
10 saniye								
Avantajlı sağlayarak								
10 pozisyon								

<p><b>KISA – KESME</b>, Kart 2'nin parkuru tamamen terk ederek farklı bir bölümden parkura dönmesi anlamına gelir. Kart 2'nin neden pistten çıktığı önemli değil.</p> <p>Aşağıdaki durumlarda avantaj öndedir (ya da/veya):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Kart 2 aynı turda dengelenemeyecek bir pozisyon kazanırsa veya zaman kazanırsa</li> <li>- Kart 1 veya herhangi bir kart, Kart 2'nin geri dönüşü nedeniyle engellenirse</li> <li>- Kart1, Kart 2'nin geri dönmesiyle pozisyon kaybına uğrar veya oyundan çıkar</li> </ul>		<table border="1"> <tr><td><b>Genel</b></td></tr> <tr><td>İlgili değil</td></tr> <tr><td>Avantaj sağlamadan</td></tr> <tr><td>Yalnızca uyarı</td></tr> <tr><td>Avantaj sağlayarak</td></tr> <tr><td>10 pozisyon</td></tr> </table>	<b>Genel</b>	İlgili değil	Avantaj sağlamadan	Yalnızca uyarı	Avantaj sağlayarak	10 pozisyon
<b>Genel</b>								
İlgili değil								
Avantaj sağlamadan								
Yalnızca uyarı								
Avantaj sağlayarak								
10 pozisyon								

<p><b>İTME</b> , Kart 1'in sürülebilir bölümü dış hatta doğru daraltması ve Kart 2'yi sürülebilir bölümü kısmen veya tamamen terk etmeye zorlaması anlamına gelir. Kartların birbirine temas edip etmemesi önemli değildir. Ancak bir ön koşul, Kart 2'nin Kart 1'in yanında</p>		<table border="1"> <tr><td><b>Genel</b></td></tr> <tr><td>İlgili değil</td></tr> <tr><td>Avantaj sağlamadan</td></tr> <tr><td>10 saniye</td></tr> <tr><td>Avantaj sağlayarak</td></tr> </table>	<b>Genel</b>	İlgili değil	Avantaj sağlamadan	10 saniye	Avantaj sağlayarak
<b>Genel</b>							
İlgili değil							
Avantaj sağlamadan							
10 saniye							
Avantaj sağlayarak							



<p>en az 1/3 (ön lastiklerin yanında arka lastikler) olması gerektiğidir.</p> <p>Aşağıdaki durumlarda (ya/veya) bir avantaj söz konusudur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 1 bir pozisyon kazandı</li> <li>- Kart 2'de pozisyon kaybı veya düşüş yaşanıyor</li> <li>- Kart 2, konum kaybına veya oyundan atılmaya neden olacak bir hasara maruz kaldı</li> </ul>		<p>10 pozisyon</p>
--	---	--------------------

<p><b>ÇARPMA</b> , Kart 2'nin ön kısmının Kart 1'in arkasına temas ettiği anlamına gelir. Temasın yoğunluğu veya nedeni önemli değildir . Bir avantajın değerlendirilmesinde etkinin kendisi değil, yalnızca etkinin sonuçları önemlidir.</p> <p>Aşağıdaki durumlarda (ve/veya) bir avantaj söz konusudur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 2 bir konum kazanıyor ve önceki sıra aynı tur içinde geri alınamıyor</li> <li>- Kart 1'de pozisyon kaybı veya düşme yaşanıyor</li> <li>- Kart 1, aynı tur içinde pozisyon kaybına veya oyundan atılmaya neden olacak bir hasara maruz kalıyor</li> </ul>		<p><b>Genel</b></p> <p>İlgili değil</p> <p>Avantaj sağlamadan</p> <p>Yalnızca uyarı</p> <p>Avantaj sağlayarak</p> <p>10 pozisyon</p>
<p><b>ZIG – ZAG</b>, Kart 1'in, kart genişliğinden daha fazla bir düz yol bölümünde sürüş çizgisini iki defadan fazla değiştirdiği anlamına gelir. Kart 1'in Kart 2'den ne kadar önde olduğu ya da Kart 2'nin onu geçip geçemeyeceği önemli değil.</p> <p>Aşağıdaki durumlarda (ve/veya) bir avantaj söz konusudur:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kart 1 aynı yarışta birden fazla kez bu şekilde hareket eder</li> </ul>		<p><b>Genel</b></p> <p>İlgili değil</p> <p>Avantaj sağlamadan</p> <p>Yalnızca uyarı</p> <p>Avantaj sağlayarak</p> <p>10 pozisyon</p>

----- SPORTİF YÖNETMELİĞİNİN SONU -----

