



TÜRKİYE OTOMOBİL SPORLARI FEDERASYONU

# Ulusal Baja

## Kuralları



2025



TOSFEDOFFICIAL

**İÇİNDEKİLER****1. GENEL KOŞULLAR**

- 1.1 TÜRKİYE BAJA ŞAMPİYONASI
- 1.2 TÜRKİYE BAJA ŞAMPİYONASI SINIF BİRİNCİLİKLERİ
- 1.3 UYGULAMA
- 1.4 SORUMLULUK
- 1.5 YORUM
- 1.6 UYGULAMA TARİHİ
- 1.7 ORGANİZASYON

**2. TANIMLAR**

- 2.1 YARIŞ BAŞLANGICI
- 2.2 BÜLTEN
- 2.3 BIVOUAC (YAŞAM ALANI)
- 2.4 BRİFİNG
- 2.5 HABERLEŞME
- 2.6 KONTROL BÖLGESİ
- 2.7 EKİP
- 2.8 KARAR
- 2.9 YARIŞMANIN SONU
- 2.10 İDEAL SÜRE
- 2.11 TOSFED
- 2.12 GPS
- 2.13 MEDYA BÖLGESİ
- 2.14 DUYURU
- 2.15 RESMİ ZAMAN
- 2.16 KAPALI PARK
- 2.17 PROLOG
- 2.18 YARIŞMA MERKEZİ (HIQ)
- 2.19 TOPLAMA (RE-GRUP)
- 2.20 UZAK SERVİS ALANI
- 2.21 NORMAL ETAP
- 2.22 KISIM
- 2.23 SERVİS
- 2.24 SERVİS ALANI
- 2.25 ÖZEL ETAP
- 2.26 DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN)
- 2.27 SPORTİF CEZA
- 2.28 AYAK
- 2.29 ETAP CEZASI
- 2.30 TAKIM
- 2.31 ZAMAN KARNESİ
- 2.32 TEKNİK KONTROL BÖLGESİ
- 2.33 WAYPOINT (WP)

**3. YARIŞMA ÖZELLİKLERİ**

- 3.1 BAJA
- 3.2 ÖZEL ETAP UZUNLUĞU

**4. ŞAMPİYONA GEREKSİNİMLERİ**

- 4.1 ŞAMPİYONA PUANLARI
- 4.2 ŞAMPİYONAYA ESAS YARIŞ SAYILARI VE PUANLAR
- 4.3 TÜRKİYE BAJA ŞAMPİYONASINA PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI

**5. YETKİLİLER VE DELEGELER**

- 5.1 KOMİSERLER
- 5.2 TOSFED DELEGELERİ
- 5.3 YARIŞMACILARLA İLETİŞİM GÖREVLİ(LERİ)

**6. KATILMAYA UYGUN ARAÇLAR**

- 6.1 ÖZET
- 6.2 ARAÇ GRUPLARI/SINIFLARI
- 6.3 TOSFED TEKNİK PASAPORTU
- 6.4 ARAÇLAR İÇİN HÜKÜMLER
- 6.5 EK HÜKÜMLER

**7. ELEKTRONİK EKİPMAN****8. LASTİKLER**

- 8.1 KALIPLANMIŞ LASTİKLER (ORİJİNAL)
- 8.2 LASTİĞİN TAKILMASI
- 8.3 LASTİKLERİN İŞLENMESİ
- 8.4 LASTİKLERİN KONTROLÜ

**9. ARAÇ ÜSTÜ VİDEO KAMERALAR**

- 9.1 ORGANİZATÖRÜN VEYA DÜZENLEYİCİNİN KAMERALARI
- 9.2 TAKIM KAMERALARI
- 9.3 MONTAJ

**10. GÜVENLİK TAKİP SİSTEMİ**

- 10.1 GÜVENLİK TAKİP SİSTEMİ
- 10.2 NAVİGASYON SİSTEMİ (NAV-GPS)
- 10.3 SİSTEMLERİN BAĞLANTILARI
- 10.4 GPS TRIP METRE

**11. TOSFED STANDART BELGELERİ**

- 11.1 GENEL
- 11.2 YOL NOTU
- 11.3 ZAMAN KARNESİ

**12. SİGORTA POLİÇESİ**

- 12.1 SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI
- 12.2 ÜÇÜNCÜ ŞAHSILARA KARŞI SİGORTA
- 12.3 KAPSAM DIŞI DURUMLAR

**13. KAYIT PROSEDÜRÜ**

- 13.1 GENEL
- 13.2 KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)
- 13.3 KAYIT FORMUNDAKİ DEĞİŞİKLİKLER
- 13.4 ASN İZİNLERİ
- 13.5 YARIŞMACI, EKİP ÜYELERİNİN DEĞİŞTİRİLMESİ
- 13.6 YARIŞMACI VE EKİP ÜYELERİNİN TAAHHÜTLERİ

**14. KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ****15. REKLAMLAR**

- 15.1 KAYIT FORMUNUN KABULÜ
- 15.2 KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ
- 15.3 KAYIT ÜCRETLERİNİN KISMİ İADESİ

**16. YARIŞ NUMARALARI**

- 16.1 GENEL
- 16.2 ZORUNLU YARIŞ NUMARASI PLAKALARI
- 16.3 ZORUNLU ÖN CAM BANDI
- 16.4 ARAÇ KİMLİĞİNİN KALDIRILMASI
- 16.5 KURALLARIN İHLALİ

**17. REKLAMLAR**

- 17.1 REKLAM SINIRLAMALARI
- 17.2 ORGANİZATÖRÜN İHTİYARİ REKLAMLARI
- 17.3 ŞAMPİYONALARIN TANIMLANMASI VE REKLAMLARI
- 17.4 KURALLARIN İHLALİ

**18. PİLOT VE CO-PİLOTUN İSİMLERİ**

- 18.1 ARKA YAN CAMLAR
- 18.2 KAPI PLAKALARI / YARIŞMA NUMARALI / SÜRÜCÜ İSİMLERİ

**19. İDARİ KONTROL**

- 19.1 DOKÜMANTASYON
- 19.2 İDARİ KONTROL

**20. ARAÇLARLA İLGİLİ EMNİYET TEDBİRLERİ**

- 20.1 KATILABİLİR ARAÇLAR İÇİN GEÇERLİ TEKNİK ÖZELLİKLER
- 20.2 SÜRÜCÜ KIYAFETLERİ
- 20.3 AKÜLER
- 20.4 YANGIN SÖNDÜRÜCÜLER
- 20.5 YAKIT DEPOLARI
- 20.6 ÖN CAMLAR
- 20.7 KOLTUKLAR
- 20.8 EMNİYET KEMERLERİ
- 20.9 ROLLCAGE
- 20.10 KAPUT MANDALLARI

- 20.11 İÇ MEKÂN
- 20.12 ELEKTRİK ANA ŞALTERİ
- 20.13 ÇEKME KANCASI
- 20.14 YAN CAMLAR VE AĞLAR
- 20.15 LASTİK
- 20.16 TAVAN
- 20.17 İLK YARDIM ÇANTASI
- 20.18 KASKLAR
- 20.19 DIŞ MEKÂN
- 20.20 AYDINLATMA VE İKAZ SİSTEMLERİ
- 20.21 ÖZEL ETAPLARDA GÜRÜLTÜ SEVİYESİ

**21. DAVRANIŞ**

- 21.1 GENEL KURALLAR
- 21.2 YARIŞMA SIRASINDA AŞIRI HIZ/TRAFİK KURALLARI
- 21.3 YARIŞMA SIRASINDA MAKSİMUM HIZ

**22. DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) GEREKLİLİKLERİ**

- 22.1 GENEL
- 22.2 DENEME SÜRÜŞÜNÜN AKIŞI
- 22.3 BEYAN (FERAGATNAME)
- 22.4 TEKNİK GEREKSİNİMLER
- 22.5 DENEME SÜRÜŞÜ SIRASINDA ARIZA
- 22.6 ARAÇ İÇİNDEKİ SÜRÜCÜ VE YOLCUNUN EKİPMANI
- 22.7 DENEME SÜRÜŞÜ SIRASINDA SERVİS

**23. START SEREMONİSİ****24. YARIŞIN STARTI**

- 24.1 START ALANI
- 24.2 STARTA MAKSİMUM GEÇ KALINMA SÜRESİ

**25. START SIRALAMASI VE START ARALIKLARI**

- 25.1 İLK AYAK START SIRALAMASI
- 25.2 SONRAKI AYAKLARIN START SIRALAMASI
- 25.3 YARIŞ DIŞI KALDIKTAN SONRA YENİDEN BAŞLAMA
- 25.4 START ARALIĞI

**26. PROLOG**

- 26.1 PROLOG YÜRÜTÜLMESİ
- 26.2 PROLOG ETABININ ÖZELLİKLERİ
- 26.3 ZAMANLAMA
- 26.4 SINIFLANDIRMA

**27. KONTROLLER- GENEL GEREKLİLİKLER**

- 27.1 KONTROL TABELALARI
- 27.2 KORUYUCU BARIYERLER

27.3 KONTROL ALANLARINDA DURMA SÜRESİ

27.4 FAAL HALE GELMEK

27.5 KONTROLLERİN SIRASI VE YÖNÜ

27.6 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI

27.7 MEDYA BÖLGELERİ (EĞER VARSA)

27.8 ARAÇ ÜSTÜ KAMERA VERİ DEĞİŞİM VE KAMERA BAKIM NOKTALARI

## 28. PASAJ KONTROLLERİ (PC) VE SANAL PASAJ KONTROLLERİ (SPC)

28.1 HAZIRLAMA

28.2 İŞLEYİŞ

## 29. GÜVENLİK NOKTASI

29.1 GENEL

29.2 KAYIT PROSEDÜRÜ

29.3 ZAMAN KONTROLÜ VE ARDINDAN ETAP STARTI

## 30. HIZ KONTROL BÖLGELERİ

30.1 HAZIRLAMA

30.2 İŞLEYİŞ

## 31. ZAMAN KONTROLLERİ

31.1 İŞLEYİŞ

31.2 GİRİŞ PROSEDÜRÜ

31.3 ÖZEL ETABIN BAŞINDAKİ ZAMAN KONTROL NOKTASI

## 32. TOPLAMA KONTROLLERİ

32.1 TOPLAMA NOKTASINDAKİ PROSEDÜR

32.2 TOPLAMA NOKTASINDAN ÇIKIŞ PROSEDÜRÜ

## 33. KONTROLLERDE İZİN VERİLEN AZAMI GEÇİKME SÜRESİ VE ÖZEL ETAP İÇİN AYRILAN SÜRE

33.1. ZAMAN KONTROLDE İZİN VERİLEN MAKSİMUM GEÇİKME SÜRESİ (MAKSİMUM SÜRE)

33.2 BİR CP'DE MAKSİMUM SÜRE VE ÖZEL ETABIN BİTİŞİ

33.3 İZİN VERİLEN AZAMI SÜRENİN AŞILDIĞINA DAİR BİLDİRİM

## 34. ÖZEL ETAP STARTI

34.1 START NOKTASI

34.2 START PROSEDÜRÜ

34.3 MANUEL START PROSEDÜRÜ

34.4 EKİBİN HATASI YÜZÜNDEN STARTIN GEÇİKMESİ

34.5 ÖZEL ETABIN GEÇİKMESİ

34.6 HATALI START

34.7 ZAMAN TUTULMASI

## 35. YOL İZLERİ

35.1 GENEL

35.2 WPE (ECLIPSE WAYPOINT)

35.3 WPN (NAVIGASYON WAYPOINT)

35.4 WPM (GİZLİ WAYPOINT)

35.5 WPS (GÜVENLİK WAYPOINT)

35.6 WPC (KONTROL WAYPOINT)

35.7 WPP (PECISE WAYPOINT)

35.8 WPV (GÖRÜNÜR WAYPOINT)

35.9 ÖZEL ETABIN BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ WAYPOINT'LERİ

35.10 HIZ KONTROL BÖLGELERİ / GÜVENLİK BÖLGELERİ İÇİN WAYPOINT'LER

35.11 NÖTRALİZASYON BÖLGELERİ İÇİN WAYPOINT'LER

## 36. ÖZEL ETAP FİNİŞİ

36.1 FİNİŞ ÇİZGİSİ

36.2 STOP NOKTASI

## 37. ÖZEL ETABIN KESİLMESİ

## 38. YARIŞMACI GÜVENLİĞİ

38.1 EKİPLERİN EKİPMANI

38.2 ARAÇLARIN DONANIMI

38.3 ÖZEL ETAPTA KİŞİSEL YARALANMAYLA SONUÇLANAN KAZA

38.4 ÖZEL ETAPTA YARIŞMACI OLMAYANLARIN KAZASI

38.5 ARAÇLAR ARASI İLETİŞİM SİSTEMİ

## 39. SABİT CEZA UYGULAMASI İÇEREN DURUMLAR

39.1 SERVİS ALANI ÖZELLİKLERİ VE YERLEŞİMİ

39.2 SERVİS ALMA KURALI

## SERVİS

## 40. SERVİS - GENEL KOŞULLAR

40.1 SERVİS ALANI ÖZELLİKLERİ VE YERLEŞİMİ

40.2 SERVİS ALMA KURALLARI

## 41. SERVİS ALANI HİZMETLERİ

41.1 KONTROL NOKTASI

41.2 GENE KOŞULLAR

## 42. SERVİS ALANINDA YAKIT DEPOSU BOŞALTILMASI VE DOLDURULMASI

## 43. RAKİP EKİP İLE İLETİŞİM

## 44. YAKIT İKMALİ PROSEDÜRLERİ

44.1 YER

44.2 YAKIT İKMAL ALANI PROSEDÜRLERİ

44.3 TİCARİ BENZİN İSTASYONLARINDAKİ PROSEDÜRLER

## 45. YAKIT KULLANIMI

**46. KAPALI PARK KURALLARI**

- 46.1 HAZIRLAMA
- 46.2 KAPALI PARKA GİRMESİNE İZİN VERİLEN PERSONEL
- 46.3 KAPALI PARKTA BİR ARACI İTMEK
- 46.4 ARAÇ BRANDALARI
- 46.5 KAPALI PARKTA ONARIMLAR

**SONUÇLAR VE YARIŞMA SONRASI İDARİ GEREKSİNİMLER****47.SONUÇLAR VE SINIFLANDIRMALAR**

- 47.1 SONUÇLARIN VE SINIFLANDIRMALARIN OLUŞTURULMASI
- 47.2 SONUÇLARIN YAYINLANMASI
- 47.3 EŞİTLİK DURUMU
- 47.4 ADİL VE TARAFSIZ YAYIN
- 47.5 SONUÇLARIN TANITIMI

**48. İTİRAZ VE TEMYİZ**

- 48.1 İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI
- 48.2 İTİRAZ ÜCRETİ
- 48.3 EK DEPOZİTO
- 48.4 MASRAFLAR
- 48.5 TEMYİZ

**49. ÖDÜL TÖRENLERİ**

- 49.1 PODYUM SEREMONİSİ
- 49.2 ÖDÜL TÖRENİ

**50. ORGANİZASYONLA İLGİLİ GENEL KURALLAR VE EMNİYET TEDBİRLERİ**

- 50.1 GENEL KURALLAR
- 50.2 EMNİYET TEDBİRLERİ

**EK-1 CEZALAR TABLOSU****EK-2 YARIŞ TABELALARI**

## GENEL İLKELER

### 1. GENEL KOŞULLAR

BAJA, 4x4 ve 6x6 arazi araçları ile buggy veya SSV adı verilen çöl yarışları için geliştirilmiş özel yarış araçlarının, ayrı klasmanlarda, bir arada ve yol dışı etaplarda gerçekleştirilen rally tipi offroad yarışdır. Parkurlar yumuşak kumdan krater kayalarına kadar değişiklik gösterebilmektedir. Asfalt veya beton zeminli özel etap olmamalıdır.

#### 1.1 TÜRKİYE BAJA ŞAMPİYONASI

İş bu talimatta ilan edildiği şekliyle, 2025 Türkiye Baja Şampiyonası'na dahil yarışların kategorilerinden aldıkları puanlar ile sezon sonunda en yüksek puana sahip olan sürücüler:

- Türkiye Baja Şampiyonası Otomobil Şampiyonu
- Türkiye Baja Şampiyonası Otomobil Co-pilot Şampiyonu
- Türkiye Baja Şampiyonası SSV Şampiyonu
- Türkiye Baja Şampiyonası SSV Co-pilot Şampiyonu
- Türkiye Baja Şampiyonası Kamyon Şampiyonu
- Türkiye Baja Şampiyonası Kamyon Co-pilot Şampiyonu ilan edilirler.

#### 1.2 TÜRKİYE BAJA ŞAMPİYONASI SINIF BİRİNCİLİKLERİ

İş bu Türkiye Baja Şampiyonası Kurallarında ilan edildiği şekliyle, 2025 Türkiye Baja Şampiyonası'na dahil yarışların sınıf klasmanlarından aldıkları puanlar ile sezon sonunda en yüksek puana sahip olan sürücüler:

- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 1 Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 2 Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 3 Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 4 Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Kadınlar Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 1 Co-Pilot Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 2 Co-Pilot Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 3 Co-Pilot Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Sınıf 4 Co-Pilot Birincisi
- Türkiye Baja Şampiyonası Kadınlar Co-Pilot Birincisi ilan edilirler.

#### 1.3 BAŞVURU UYGULAMA

1.3.1 Şampiyonalara katılan tüm sürücüler, yarışmacılar ve yetkililer, kendi adlarına, çalışanlarının ve temsilcilerinin adına, Uluslararası Spor Koduna, geçerli Teknik Kurallara, bu Spor Kurallarına ve her yarışmanın ek kurallarına eklenen veya değiştirilen tüm hükümlere uymayı kabul eder.

Bu Spor Kurallarının amaçları doğrultusunda, şampiyona organizatörleri, lastik üreticileri, yakıt tedarikçileri veya yarışmadaki bir otomobile bağlantılı diğer herhangi bir tedarikçi, Uluslararası Spor Kodunun 1.3. maddesi uyarınca yarışın katılımcıları olarak kabul edilir ve bu şekilde Spor Otoritesinin kararlarının yanı sıra kendilerine dayatılan yükümlülüklerle yükümlüdürler.

1.3.2 Bu Kurallarda değişiklik ve istisnai uygulamalara sadece TOSFED izin verebilir.

1.3.3 Şampiyona için geçerli kurallarda herhangi bir değişiklik talebi, bu amaçla TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından sağlanan form kullanılarak gönderilmelidir. Yarışma Ek Kurallarında yer alan ve herhangi bir istisna olmaksızın bu kurallarda değişiklik yapabilecek herhangi bir madde geçersizdir.

1.3.4 İşbu Kurallarla ilgili herhangi bir ihlal, Uluslararası Spor Kodu 12.2 ve 12.3 maddelerindeki cezaları verebilecek olan Komiserlere rapor edilir. Bu kurallarda yer almayan durumlarda, (Uluslararası Spor Kodu Madde 11.9'a göre) karar alma yetkileri bulunan Komiserler Kurulu tarafından değerlendirilir ve karara bağlanır.

1.3.5 Yarışma Direktörü, yarış öncesinde ve işleyiş esnasında bu kuralların ve yarışma Ek Kurallarının uygulanmasından sorumludur. Direktör, yarış esnasında meydana gelen ve bu kuralların veya yarışma ek kurallarının uygulanmasını gerektiren önemli olaylar hakkında Komiserleri bilgilendirmelidir. Direktör, bu kurallarda özel olarak atıfta bulunan ve uygun göreceği durumlarda, bu tür bir durumu yarışmacıya/yarışmacılara da yazılı olarak bildirecektir.

1.3.6 Bu Kurallarda açıkça izin verilmemiş olan her şey yasaktır.

1.3.7 Yarışma ek kurallarında yapılacak değişiklikler, İdari kontrol başlangıcına kadar TOSFED Sportif Direktörlüğü, İdari Kontrol ve sonrası Komiserler Kurulu'nun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenler ile ilan edilir. Bültenler Madde 2.2'de de belirtildiği üzere tarih, saat ve sayı içereceklerdir. Bültenlerin tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur. Bülten Dijital İlan Panosunda yayınlandıysa tüm sürücülerden görüldü onayı alınmalıdır.

Zaman Çizelgesi ve Yol Notu düzeltmeleri Yarışma Direktörü tarafından yayınlanacak Haberleşme ile yapılabilir. Ancak bu tür değişiklikler yayınlanmadan önce Yarışma Komiserlerine bildirilmelidir.

1.3.8 Bir Şampiyona etkinliğine katılan tüm yarışmacılar, sürücülerinin ve yardımcı sürücülerinin Sürücü beyanı ve taahhüt formunu imzaladıklarından emin olmalıdır.

#### 1.4 SORUMLULUK

**Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ile yarışa resmi izinleri veren makamlar, yarışma düzenleyen organizatör Kulüpler; TOSFED Yarışma Genel Kuralları, bağlı Ulusal branş yarışma kuralları ve TOSFED Kurallar Kitabında yer alan diğer kurallar çerçevesinde organize edilen ve günlük 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 yarışa kayıt yaptırmakla, Ulusal Baja Kuralları ve ilgili diğer tüm kuralları okumuş, anlamış ve uygulayacaklarını kabul etmiş sayılırlar.**

#### 1.5 YORUMLAMA

Bu Kuralların yorumlanmasıyla ilgili herhangi bir anlaşmazlık ortaya çıkarsa, sadece TOSFED karar verme yetkisine sahiptir. Yarışma sırasında Komiserler herhangi bir anlaşmazlık konusunda karar verecektir.

## 1.6 UYGULAMA TARİHİ

Bu Kurallar 1 Ocak 2025 tarihinde yürürlüğe girer ve bu tarihten sonra yapılan değişiklikler TOSFED web sitesinde yayınlandıkları tarihte yürürlüğe girer.

## 1.7 ORGANİZASYON

1.7.1 TOSFED geçerli organizatör lisansına sahip kulüpler, asgari müddetlere uymak ve düzenleyecekleri yarışmaların yarışma Ek Kurallarını TOSFED tarafından öngörülen örneğe uygun ve onaylı olarak yayınlamak zorundadırlar. Asgari Müddetlere uymayan organizatörlere TOSFED tarafından 2025 Yarışma Genel Kuralları Madde 62 d) bendinde yazılı ceza uygulanacaktır. (Bakınız 2025 Yarışma Genel Kuralları BÖLÜM VI – ASGARİ MÜDDETLER)

1.7.2 Organizatör, TOSFED onayı (vizesi) için başvurusu esnasında; parkuru, zaman çizelgesini ve servis alanı yerini de onaylatacağıdır. Ulusal şampiyona yarışlarında, parkurun TOSFED'in atayacağı TOSFED Güvencilik Delegesi tarafından onaylanması şartı aranacaktır.

1.7.3 Organizatör tarafından yayınlanacak yarışma Ek Kuralları, sadece yarışma ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır. Yarışmacılar yarışma kuralları için sırasıyla Yarışma Ek Kurallarına, Yarışma Genel Kurallarına, Yarışma Ek Düzenlemelerine, Ulusal Baja Kurallarına, FIA Bölgesel Baja Şampiyonaları Sportif Yönetmeliğine ve FIA Uluslararası Spor Yasası ilgili maddelerine başvuracaklardır.

## 2 TANIMLAR

### 2.1 YARIŞ BAŞLANGICI

Cross-Country/Baja Yarışması idari kontrollerin yapıldığı gün başlar. Yarışmanın yarışma unsuru ilk zaman kontrolünde (TCO) başlar. **başlangıcı idari kontrollerin yapılması veya yol keşifleri ile (hangisi daha önce ise) başlar. Sportif rekabetin başlangıcı ise ilk zaman kontrol noktasında (ZK P0 Prolog etabı ZK'sından) başlar.**

### 2.2 BÜLTEN

Yarışma Ek Kurallarını açıklığa kavuşturmayı veya tamamlamayı amaçlayan tarih, saat ve sayı içeren resmi yazılı belge. Bülten, Ulusal Baja Kurallarını değiştiremez veya tadil edemez. Bu, yalnızca TOSFED tarafından yayınlanan bir Bülten ile yapılabilir.

### 2.3 BIVOUC (YAŞAM ALANI)

Bivouac çitle **sınırların belirlendiği ve çevrili bir alan** olabilir ya da tüm yarışmacıların yeniden toplandığı ve özel bir alanda (Servis Alanı) hizmet verilmesine izin verilen maksimum 500 m yarıçaplı sanal bir daire ile belirlenebilir. Bivouac ayrıca Yarışma Merkezini ve diğer alanları (örneğin yemek servisi, Medya Merkezi vb.) içerebilir.

### 2.4 BRIFING

Brifing, Yarışma Direktörü ve Organizatörün ekiplere ek bilgi sağlayacağı bir toplantıdır. Brifingler Organizatörün takdirine bağlı olarak düzenlenebilir. Bir Yarışmanın ilk brifingine en az bir ekip üyesinin katılımı zorunludur. Tarih, saat ve katılım gereklilikleri Ek Kurallarlar da belirtilmelidir. Güzergahi, zamanlamayı veya düzenlemeleri herhangi bir şekilde etkileyen her türlü bilgi yazılı bir Bülten ile teyit edilmelidir.

## 2.5 İLETİŞİM HABERLEŞME

Yarışma Direktörü veya Komiserler tarafından düzenlenebilecek bilgilendirici nitelikte resmi yazılı belge.

## 2.6 KONTROL BÖLGESİ

İlk sarı uyarı işareti ile üç enine çizgili son beş işaret arasındaki bölge kontrol bölgesi olarak kabul edilir. Kontrol bölgeleri Kapalı Park kuralları altında işletilir.

İlk sarı ikaz tabelası ile üstünde üç çapraz şerit bulunan son beş diyagonal tabela arasında bulunan bölgeler kontrol bölgesi olarak kabul edilir.

## 2.7 EKİP

Bir ekip iki kişiden oluşur (Kamyon için üçe kadar araçlar) sürücü ve yardımcı sürücü(ler) olarak atanmış olmalıdır. Ekibin her üyesi 2025 Sezonu için geçerli Takım Lisansına; Ulusal/Mahalli Offroad Sportif Yarışmacı Belgesine ve Ulusal/Mahalli Offroad Sportif Sürücü Belgesine sahip gerçek ve tüzel kişiler yarışmalara katılabilirler. Ekibin iki üyesi yarışma sırasında araç kullanabilmelidir ve bu nedenle içinde bulunulan yıl, katılacak araç için geçerli bir sürücü ehliyetine sahip olmalıdır. Kayıt başvurusunda herhangi bir yarışmacı belirtilmemişse, sürücü de yarışmacı olarak kabul edilir ve ilgili iki lisansa sahip olmalıdır.

Ekip her otomobil içinde bulunan ve sürücü/ yardımcı sürücü (pilot/co-pilot) olarak adlandırılan iki kişiden oluşur. (Kamyonlar için üçe kadar çıkabilir) Aksi belirtilmedikçe bajalar sırasında her iki pilot da otomobili kullanabilir ve her iki pilotun da geçerli resmi Sürücü Belgesine ve içinde bulunulan yıl ve yarışma için geçerli TOSFED Sportif Sürücü Belgesi'ne sahip olması gerekir. Kayıt formunda yarışmacı ismi belirtilmediyse, sürücü yarışmacı olarak kabul edilir ve TOSFED Sportif Yarışmacı Belgesine de sahip olması gerekir.

## 2.8 KARAR

Bir soruşturma, dinleme ya da araştırma sonrasında bulgularını duyurmak için Komiserler tarafından yayımlanan belge.

## 2.9 YARIŞMANIN SONU

Yarışma, son Klasmanın ilan edilmesiyle sona erer. Yarışma son zaman kontrolünde sona erer.

## 2.10 İDEAL SÜRE

Bir kısım veya bir kısımdaki etap süresini kapsamak için Organizatör tarafından hesaplanan gösterge niteliğindeki süre.

## 2.11 TOSFED

Herhangi TOSFED ifadesi TOSFED Yönetim Kurulunu ifade eder.

## 2.12 GPS

Küresel Konumlandırma Sistemi, yeryüzündeki herhangi bir noktada boyam, enlem ve yüksekliği tam olarak belirlemek için uyduları kullanır. Yarışmalarla ilgili tüm belgeler de derece ve ondalık dakika formatı kullanılmalıdır: DDD° MM.MMM'. İstanbul'daki TOSFED Genel Merkezi için örnek: 041°04.95289'N, 029°01.30598'E

## 2.13 MEDYA BÖLGESİ

Medya için çeşitli yerlerde bir bölge oluşturulmuştur.

## 2.14 DUYURU

Yarışma Direktörü tarafından düzenlenip yayınlanan yarışmacı veya yarışmacılara Kurallar ve/ veya Yarışma ek Kurallarının uygulanması konusunda bilgilendiren resmi yazılı belge. Yarışma Direktörü bildirimleri bir liste halinde gruplandırılabilir. Para cezasının kayıt ücretinin üzerinde olması halinde ayrı bildirimler yapılmalıdır.

## 2.15 RESMİ ZAMAN

Yarışma sırasında kullanılmak üzere Organizatör tarafından tanımlanan ve Ek Kurallarda belirtilen süre.

## 2.16 KAPALI PARK

Bu Kurallar açıkça belirtilmedikçe araç üzerinde herhangi bir işlem, kontrol, ayar veya onarım yapılmasına izin verilmeyen ve yalnızca yetkili görevlilerin kabul edildiği bir bölge.

**Bu Kurallarda veya yarışma Ek Kurallarında özel olarak izin verilmiş durumlar dışında yarış otomobillerine herhangi bir müdahalenin, kontrolün, ayarın veya tamirin yasak olduğu ve sadece yetkili görevlilerin içeri girebildiği alan.**

## 2.17 PROLOG

Prolog, 1. Aşama için başlangıç sırasını belirlemeye yarayan bir Özel Etaptır.

**Yarışmanın ilk (birinci) özel etap öncesi sıralamanın belirlenmesini sağlayan özel etaptır.**

## 2.18 YARIŞMA MERKEZİ (HQ)

Genel Merkez bir yarışmanın idari merkezidir. Yarışma unsurları sırasında, aynı zamanda Yarışma Direktörünün görevlerini yerine getirdiği yerdir.

## 2.19 TOPLAMA (RE-GRUP)

Organizatör tarafından planlanan, Kapalı Park koşulları altında olabilen, programın takip edilmesini ve/veya yarışmada kalan araçların yeniden gruplandırılmasını sağlamak için giriş ve çıkışta bir zaman kontrolüne sahip olan bir noktadır. **Đurma Bu alandaki bekleme** süresi ekipten ekibe değişebilir.

## 2.20 UZAK SERVİS ALANI

Servis alanı veya Bivouac dışındaki bir Normal Etap veya Transfer Bölgesinde bir servis bölgesidir.

## 2.21 NORMAL ETAP

Özel Etaplar için kullanılmayan bir güzergahın parçası.

## 2.22 KISIM

Yarışmanın her bölümü bir yeniden gruplama ile ayrılmıştır.

## 2.23 SERVİS

Bu Kurallar sınırlanmış durumlar haricinde, yarışan bir araç üzerinde yapılan her türlü çalışma.

## 2.24 SERVİS ALANI

Servis alanı, araçlar üzerinde çalışma yapılabilen bir alandır.

## 2.25 ÖZEL ETAP

Halka kapalı olan/olmayan yollarda/açık arazide, pistte zamana dayalı hız etabı.

## 2.26 DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN)

Yarışmacıların araçlarını test edebilmeleri için bir DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) düzenlenebilir. Deneme sürüşü etkinliğin bir parçasıdır ancak rekabet unsurlarından biri değildir.

## 2.27 SPORTEF CEZA

Yarışmacının Özel Etaplardaki performansını önemli ölçüde etkileyen hatalı kalkışlar, kısa yollar, Özel Etaplar içinde hız yapma, kaçırılan ara noktalar vb. ihaller için zaman cezası. Sportif cezalar, ilgili seçmeli bölümlerin sınıflandırmalarına eklenir: **etabın sürelerine eklenir.**

## 2.28 AYAK

Yarışmanın her bir bölümü, bir gecelik yeniden toplanma ile ayrılmıştır: **Yarışmanın her bir günü, gün sonu ile ayrılmıştır.**

## 2.29 ETAP CEZASI

Saat ve dakika cinsinden ifade edilen bir Etap Cezası, bir yarışmacının belirli kontrolleri ziyaret etmemesi veya uygulanan zaman sınırları içinde rapor vermemesi nedeniyle sınıflandırılmayacağı durumlarda yarışmada kalmasını sağlamak için kullanılır.

## 2.30 TAKIM

Bir ekip yarışmacı, ekip ve destek personelinden oluşur.

## 2.31 ZAMAN KARNESİ

Farklı kontrol noktalarında kaydedilen sürelerin ve adresinde planlanan Geçiş Kontrolleri tarafından yapılan girişlerin güzergaha girilmesine yönelik bir belge.

## 2.32 TEKNİK KONTROL BÖLGESİ

Teknik kontrol görevlilerinin teknik kontrolleri yapabileceği, iki zaman kontrol noktası tarafından ayrılmış bölge.

## 2.34 WAYPOINT (WP)

Yol noktası, enlem ve boylam koordinatlarıyla tanımlanan coğrafi bir noktadır. Çeşitli yol noktası türleri vardır.

## 3 YARIŞMA ÖZELLİKLERİ

### 3.1 BAJA

Baja Şampiyonası, en fazla üç gün sürmesi gereken (idari kontroller, teknik kontrol ve isteğe bağlı bir Prolog etabı dahil), bir yarışmasıdır.

### 3.2 ÖZEL ETAP UZUNLUĞU

Yarışmanın toplam uzunluğu 300-1000 km'dir. Yarışmanın toplam özel etap uzunluğu 200-600 km'dir. Bir günden fazla süren yarışmalarda yarışmacılara 8-20 saat dinlenme süresi tanınacak şekilde program oluşturulmalıdır.

Her Özel Etabın arazi tipinin kesin dağılımı en geç ilgili Etaptan önceki briefing sırasında bildirilmelidir.



## ŞAMPİYONALAR VE PUANLAR

## 4. ŞAMPİYONA GEREKİNİMLERİ

## 4.1 ŞAMPİYONA PUANLARI

## 4.1.1 Şampiyona Puanlarının Dağıtılması

Her Şampiyona unvanı için, işbu Kurallar Madde 3.3'te belirtilen yarışların genel klasmanına bakılarak TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'deki tablolara göre puan verilecektir. (Varsa katsayıları ile çarpılacaktır)

## 4.1.2 Düşürülmüş Puanların Verilmesi

Şampiyonaya puan veren yarışlardan birisinin tamamlanamaması durumunda, puanlar yarışılan kısım itibarıyla elde edilebilen klasmana göre şu şekilde dağıtılacaktır:

Bu kurallara göre;

- Yarışın toplam özel etap mesafesinin %75'inden fazlasının tamamlanması halinde tam puan;
- Toplam özel etap mesafesinin %50'si ile %75'i arasında bir mesafe tamamlandıysa yarım puan;
- Toplam özel etap mesafesinin %25'i ile %50'si arasında bir mesafe tamamlandıysa üçte bir (1/3) puan verilir.
- Toplam özel etap mesafesinin %25'i tamamlanamamışsa, puan verilmez.

Bu durum tüm şampiyona puanları ve ek puanlar (powerstage vb. gibi) için geçerlidir. Tüm ondalık sayılar, aşağı veya yukarı en yakın tam sayıya yuvarlanır.

İstisnai durumlarda TOSFED, düşürülmüş puanların hesaplanması için farklı bir uygulamaya karar verebilir.

4.1.3 Herhangi bir Pilotlar Şampiyonası'na puan alabilmek için, yarışma sırasında meydana gelebilecek, Komiser Kurulu'na bildirilen ve onlar tarafından kabul edilen mücbir sebepler dışında, otomobili özel etaplarda kayıt formunda pilot olarak gösterilen kişinin kullanması gerekir.

4.1.4 Eğer Şampiyonanın herhangi bir yarışı FIA Şampiyonası kapsamında düzenlenirse, FIA Sportif Yönetmelikleri (kuralları) geçerli olacaktır.

TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'deki tablolara göre verilen puanlar o yarış için belirlenen katsayı ile çarpılacaktır.

## 4.2 ŞAMPİYONAYA ESAS YARIŞ SAYILARI VE PUANLAR

## 4.2.1 Şampiyona Esas Yarış Sayıları

i) Şampiyonaların puan ve unvanları, ilk takvimde planlanan yarışların en az %50'si ya da en az üçü (tek bir yarış olarak planlanmış şampiyonalar hariç) gerçekleşmişse verilecektir.

ii) Türkiye Baja Şampiyonası sürücülerinin, sezon sonunda ünvan alabilmesi için, ilgili şampiyona / grup / kategori / sınıfta en az 5 (beş) tane ilgili seriye puan veren yarışma hafta sonuna katılmış olması gerekir.

## 4.2.2 Pilot ve Co-Pilot Şampiyonaları

i) Sürücülerin 5 (beş) yarıştan aldıkları 4 (dört) sonuç şampiyona klasmanı için esas alınacaktır. Şampiyona sonundaki klasmanda en yüksek puanı alan Pilot ve Co-pilotlar, Türkiye Baja Pilotlar Şampiyonu ve Türkiye Baja Co-Pilot Şampiyonu olarak ilan edilecektir.

ii) Türkiye Baja SSV ve Otomobil Pilot, SSV ve Otomobil Co-Pilot Şampiyonluklarında, TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'de yer alan 1 no'lu puan tablosu geçerlidir. (Puanların hesaplanması esnasında, İki çeker pilot ve İki çeker co-pilotlar için ayrı birer klasman yapılır.)

iii) Türkiye Baja Şampiyonası'nda sürücüler, genel klasmanda (ilk on beş içinde) buldukları yerlere göre puan alacaklardır. TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'de yer alan 2 no'lu puan tablosu geçerlidir.

iv) Türkiye Baja Sınıf Birinciliklerinde sürücüler, sınıf klasmanında (ilk sekiz içinde) buldukları yerlere göre puan alacaklardır. TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'de yer alan 3 no'lu puan tablosu geçerlidir.

v) Türkiye Baja Kadın Pilot ve Kadın Co-Pilot Birinciliklerinde sürücüler, TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'de yer alan 3 no'lu puan tablosu geçerlidir. (Puanların hesaplanması esnasında, kadın pilotlar ve kadın co-pilotlar için ayrı birer klasman yapılır. Bu klasmanlarda, ekiplerin iki kadından oluşması şartı aranmaz.)

viii) Herhangi bir sınıfta start alan otomobil sayısı 2 (iki)'den az ise bu sınıf bir üst sınıf ile birleştirilir; birleştiği sınıfta puan ve varsa kupa verilir. Eğer üst sınıftaki kayıtlar da gereken sayıda değilse ilgili ödül (ler) verilmez. Neticeler her sınıf için ayrı ayrı duyurulur.

## 4.2.4 Takımlar Şampiyonası

i) Takımlar, şampiyona sonundaki klasmana dahil olabilmek için Madde 3.3'te belirtilen Türkiye Baja Şampiyonası'na dahil 5 (beş) yarışın 5 (beş)'ine de katılmak zorundadır.

ii) Baja sonunda yapılan ayrı genel klasmanda, ilk 10 (on) içerisinde yer alan en iyi durumdaki 2 (iki) takım aracının aldığı puanların toplamı, ilgili yarışmanın katsayısı ile çarpılır. TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 8'de yer alan 1 no'lu puan tablosu geçerlidir.

iii) Takımların katıldıkları 5 (beş) baja yarışından aldıkları 5 (beş) sonuç şampiyona klasmanı için esas alınacaktır. Şampiyona sonundaki klasmanda en yüksek puanı alan takım Türkiye Baja Takımlar Şampiyonu olarak ilan edilecektir.

iv) Türkiye Takımlar Şampiyonası'na puan alabilmek için, asgari katılımcı takım sayısı 2 (iki)'dir.

## 4.3 TÜRKİYE BAJA ŞAMPİYONASINA PUAN VEREN YARIŞLAR VE KATSAYILARI

1.Ayak	: 1,0 Katsayı
2.Ayak	: 1,0 Katsayı
3.Ayak	: 1,0 Katsayı
4.Ayak	: 1,0 Katsayı
5.Ayak	: 1,0 Katsayı

Düzenlenecek yarışlar bir sonraki sezon TOSFED tarafından yapılacak denetleme sonunda öngörülecek katsayılar üzerinden şampiyonaya puan verecektir.

Bu katsayıların hesaplanmasında yarışmanın toplam özel etap kilometresi ve TOSFED Sportif Delegesi ve Güvenlik Delegesi raporları esas alınacaktır. TOSFED sezon içinde en düşük puanı almış olan bajayı Türkiye Şampiyonası'ndan çıkarma hakkını saklı tutar.

Uluslararası yarışlar için ilgili FIA Sportif Yönetmeliği geçerlidir.

## RESMİ GÖREVLİLER

### 5 YETKİLİLER VE DELEGELER

#### 5.1 KOMİSERLER

Komiseler kurulu (Komiseler) her zaman üç üyeden oluşacaktır. Başkan ve bir üye TOSFED tarafından atanacaktır. Üçüncü üye yarışmayı düzenleyen organizatör tarafından atanacaktır. Komiseler ve Yarışma Direktörü arasında sürekli bir iletişim bağlantısı olmalıdır. Yarışmanın yürütülmesi sırasında Komiselerden en az biri etkinlik merkezinin yakınında bulunmalıdır.

### 6.2 ARAÇ GRUPLARI/SINIFLARI

SINIF	ARAÇ
SINIF 1	Motor hacimleri; 1750 cc'ye kadar benzinli (1750 cc dâhil), 2000 cc'ye kadar dizel (2000 cc dâhil) atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları, FIA T1 ve T2 araçlar
SINIF 2	Motor hacimleri; 1751 cc'den 2800 cc'ye kadar benzinli (2800 cc dâhil), 3500 cc'ye kadar dizel (3500 cc dâhil) atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları, FIA T1 ve T2 araçlar
SINIF 3	Motor hacimleri; 2801 cc'den 3949 cc'ye kadar benzinli (3949 cc dahil), 4399 cc'ye kadar dizel atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları, FIA T1 ve T2 araçlar
SINIF 4	Motor hacmi 3950 cc'den büyük benzinli, 4400 cc'den büyük dizel atmosferik motorlu 4x4 arazi araçları, FIA T1 ve T2 araçlar
KAMYON	4x4 veya 6x6 seri üretim kamyonlar
SSV	Grup SSV Teknik Kurallarında belirtilen araçlar.

### 6.3 TOSFED TEKNİK PASAPORTU

TOSFED Teknik Delegesi tarafından onaylanmadan önce, araçlar için zorunlu TOSFED teknik pasaportu (TOSFED'den talep üzerine temin edilebilir) kullanılarak Teknik Kontrol Görevlisi tarafından ön kontrolden geçirilmelidir.

Teknik Kontrol Görevlisi aracın tam bir ön incelemesini yaptıktan sonra, yorumlarını verilen alana kaydetmelidir. Bu ön incelemenin ardından yazılı bir rapor hazırlanmalı ve Teknik Kontrol Görevlisi tarafından Teknik Kontrol Delegatesine, teknik pasaportun ve güvenlik çerçevesi sertifikasının bir kopyası ile birlikte, en geç aracın girildiği Şampiyona için resmi kayıt listesinin yayınlandığı tarihe kadar gönderilmelidir. Belgelerin zamanında gönderilmesini sağlamak yarışmaya kayıt yapan yarışmacının sorumluluğundadır.

İşbu 5.2 Araç Sınıflarındaki araçlar için, Teknik Kontrol Görevlisi motorla ilgili şu bilgileri beyan etmelidir: tip ve şasi numarası, orijinal araç.

TOSFED damgası, tarih ve Teknik Kontrol Görevlisi adı (büyük harflerle) ve imzası teknik pasaport üzerinde yer almalıdır.

### 5.2 TOSFED DELEGELERİ

Delegeler TOSFED tarafından atanabilir ve her biri Yarışmadaki sorumluluklarını kapsayan bir rapor hazırlayacaktır.

### 5.3 YARIŞMACILARLA İLETİŞİM GÖREVLİ(LERİ)

Yarışmacılarla İletişim'in temel görevi, yarışmacılara/ekiplere Yarışmanın yürütülmesiyle ilgili bilgi veya açıklama sağlamaktır.

Yarışmacılarla İletişim'e ilişkin program Ek Kurullarda ayrıntılı olarak belirtilmeli ve resmi duyuru panosuna asılmalıdır.

### UYGUN ARAÇLAR VE EKİPMANLAR

### 6 KATILMAYA UYGUN ARAÇLAR

#### 6.1 ÖZET

Bu araçlar, T.C. Karayolları Kanunu tarafından belirlenen güvenlik özelliklerinin yanı sıra TOSFED Kuralları ve bu talimat tarafından belirlenen güvenlik özelliklerine de uygun olmalıdır.

TOSFED Teknik Delegesi, işaretler ve/veya mühürler ile sunulan aracı tanımlayacaktır.

Bu pasaport talep edildiğinde kontrolörlere sunulmalı ve beyan edilen teknik özellikler etkinlik sırasında değiştirilmemelidir.

Araç sadece TOSFED Teknik Pasaportunun verildiği grup için girilebilir.

### 6.4 ARAÇLAR İÇİN HÜKÜMLER

Geçerli bir TOSFED Teknik Pasaportuna sahip olmalıdırlar. Bu araçlar için, takla kafesi hariç, tüm güvenlik ekipmanları homologe edilmiş ve/veya mevcut TOSFED Kurallarına uygun olmalıdır.

### 6.5 EK HÜKÜMLER

#### 6.5.1 Üretim Kamyonları

Grup Kamyon'da artık homologe edilmeyen seri üretim kamyonların Grup Kamyon'da yer almasına şu koşullarla izin verilebilir:

- TOSFED teknik pasaportları var,
- Güvenlik ekipmanları ile ilgili Ek J, Madde 283'e tamamen uygundurlar,

- Geçerliliğini yitirmiş homologasyon formu,
- Aracın menşeyini belgeleyen (şasi numarası, satın alma tarihi ve yeri), sahibi ve tuner tarafından onaylanmış bir yarış kamyonu tanımlama formu

Bu dosyayı, katılmak istediği ilk TOSFED Yarışmasının kayıtları için kapanış tarihinden en az 2 hafta önce TOSFED Teknik Departmanına onay için sunmalıdır.

## 7 ELEKTRONİK EKİPMAN

7.1.1 Bu Kurallarda veya Ek Kurallarda açıkça izin verilmeyen herhangi bir telsiz veya elektronik iletişim aracı veya başka herhangi bir cihazın araçlarda bulunması yasaktır.

7.1.2 Yarış aracında taşınan telefon, cep telefonu veya uydu telefonlarının numaraları idari kontroller sırasında Organizatöre verilmelidir.

7.1.3 Özel Etaplar sırasında telefonlar sadece araç dışından kullanılabilir ve diğer zamanlarda kapalı olmalıdır.

7.1.4 Yol kesimlerinde telefon kullanımına izin verilir. Kamuya açık yollarda sürüş sırasında telefon kullanılıyorsa, ulusal Otoyol Kurallarına uyulmalıdır.

## 8 LASTİKLER

Tüm araçlar bir lastik üreticisinin kataloğunda yayınlanan lastiklerinden kullanılmalıdır.

### 8.1 KALIPLANMIŞ LASTİKLER (ORJİNAL)

Tüm araçlarda fabrikasyon desen kalıbı olan lastikler kullanılmalıdır. Elle kesme veya belirtilen sırt deseninin değiştirilmesine izin verilmez. Başka desenle kaplanmış lastikler kullanılamaz. Üreticinin orjinal ürünü deseni dışına çıkılamaz.

### 8.2 LASTİĞİN TAKILMASI

Janta lastik takılırken maksimum basınç 20°C de 8 bar olmalıdır; bu basınç lastiğin jantın dış duvarına yapışmasını sağlamalıdır.

### 8.3 LASTİKLERİN İŞLENMESİ

Lastiklerin iyileştirilmesi için her türlü kimyasal madde ve/veya mekanik iyileştirme yasaktır. Lastikleri ısıtmak için janta takılan tüm ısıtıcı aletler yasaktır.

### 8.4 LASTİKLERİN KONTROLÜ

Etkinlik sırasında herhangi bir zamanda aşağıdakiler için kontroller gerçekleştirilebilir.

## 9 ARAÇ ÜSTÜ VIDEO KAMERALAR

### 9.1 ORGANİZATÖRÜN VEYA DÜZENLEYİCİNİN KAMERALARI

Organizatör veya Şampiyona Organizatörü (varsa) tarafından talep edilmesi halinde, yarışma aracında bir kamera veya başka bir kayıt cihazı bulunmalıdır. Bu cihaz Organizatör tarafından takılacak ve kontrol-pilote **Teknik Kontrol Görevlisi** tarafından onaylanacaktır. Bu kameralar yapışkan bir çıkartma ile tanımlanacak ve **Teknik Kontrol** sırasında araca monte edilmelidir edilmiş olmalıdır.

## 9.2 TAKIM KAMERALARI

9.2.1 Üzerinde kamera taşıyan herhangi bir aracın yarışmacısı, Organizatörün önceden onayını almış olmalıdır. İzin verilen kameralar, aracın sistemlerine bağlı olmaksızın dahili GPS, Wi-Fi ve/veya Bluetooth işlevlerine sahip olabilir. Bu kameralar Organizatör veya yarışmacı tarafından yapışkan bir çıkartma ile tanımlanacaktır ve inceleme **Teknik Kontrol** sırasında araca monte edilmiş olmalıdır.

9.2.2 Kamera kullanmak isteyen yarışmacılar aşağıdaki bilgileri starttan en az bir hafta önce Organizatöre vermelidir:

Yarışmacının adı, araç numarası, yarışmacının adresi ve görüntülerin kullanım onayı.

9.2.3 TOSFED yetkilileri görüntüleri istedikleri zaman **geri-alabilir talep edebilir** ve kullanabilir.

### 9.3 MONTAJ

Montajlar Ek J Madde 283-2'ye uygun olmalıdır. Kullanılan tüm kamera konumları ve montajları yarışma başlamadan önce inceleme **Teknik Kontrol** sırasında gösterilmeli ve onaylanmalıdır.

## 10 GÜVENLİK TAKİP SİSTEMİ

### 10.1 GÜVENLİK TAKİP SİSTEMİ

10.1.1 Şampiyona etkinliklerinde tüm araçlara yalnızca organizatör tarafından sağlanan Güvenlik Takip Sistemi/Sistemleri takılmalıdır.

10.1.2 Kurulum inceleme **Teknik Kontrol** sırasında kontrol edilecektir. Toplama, iade ve montaj ile ilgili talimatlar her bir Organizatör tarafından verilecektir.

### 10.2 NAVİGASYON SİSTEMİ (NAV-GPS)

10.2.1 Yarışmacılar, organizatör tarafından tanımlanan waypoint'leri içeren bir veya iki navigasyon sistemi (NAV-GPS) ile donatılmış olmalıdır. Bir ekip iki NAV-GPS kullandığında, öncelikli olan tedarikçi tarafından ayırt edici bir etiketle tanımlanacaktır. Birincil NAV-GPS çalışmazsa, ikinci NAV-GPS otomatik olarak birincil NAV-GPS olur. Arızalı NAV-GPS değiştirilene kadar araçtan araca iletişim sistemi çalışmayabilir.

10.2.2 Kaçırılan ara noktalar ve hız ihlalleri için cezalar uygulanırken yalnızca birincil NAV-GPS'den gelen veriler dikkate alınacaktır.

### 10.3 SİSTEMLERİN BAĞLANTILARI

10.3.1 Şampiyona yönetmeliklerinde veya Ek Yönetmeliklerde farklı bir şekilde belirtilmemişse, standart güç konektörünün özellikleri EK kurallarda belirtilecektir.

10.3.2 Güvenlik takip sistem(ler)inin ve NAV-GPS'in yarışma süresince antenin, bağlı olacak şekilde ve açık kalmasını sağlamak yarışmacının sorumluluğundadır. Bunu yapmayan ekibin hatası nedeniyle sistemlerden herhangi birinin çalışmadığı tespit edilirse, bu durum Yarışma direktörüne bildirilecek ve Ek 1'e göre ceza olacaktır.

#### 10.4 GPS TRIP METRE

Şampiyona Kurallarında veya Ek Kurallarda farklı bir şekilde belirtilmemişse, yarışmacıların GPS- tabanlı bir Yol Ölçer kullanmaları isteğe bağlıdır. GPS Yol Ölçere ölçüm (kilometre, zaman, hız, parkur) dışında hiçbir işlev entegre edilemez.

#### STANDART BELGELER

##### 11 TOSFED STANDART BELGELERİ

###### 11.1 GENEL

Aşağıdaki belgelerin formatına ve prosedürüne uyulmalıdır:

- Ek Kurallar (elektronik ve isteğe bağlı basılı format)
- Bültenler (elektronik ve/veya basılı format)
- Yarışma Rehberi (elektronik format)
- Yol notu (basılı ve/veya elektronik formatta)
- Zaman karnesi (basılı veya elektronik formatta),
- Kayıt listeleri (elektronik format)

• Start listeleri ve yarışma sonuçları (elektronik ve isteğe bağlı basılı formatta)

- Medya Rehberi (elektronik ve/veya basılı format)

Geçerli ve kesin sonuçlar, bültenler ve kararlar gibi resmi belgeler, yayınlanma zamanıyla birlikte dijital bir resmi duyuru panosunda yayınlanmalıdır.

Belgeler yayınlandıktan sonra tüm yarışmacılar ve yetkililer bilgilendirilmeli ve değişiklikler vurgulanmadıkça değiştirilemez. Yayınlanmadan önce TOSFED onayı gerektiren herhangi bir doküman TOSFED'in onayı olmadan değiştirilemez.

###### 11.2 YOL NOTU

11.2.1 Tüm ekiplere, güzergahın ayrıntılı bir tanımını içeren bir Yol Notu verilecektir. Yarışma güzergahı Yol Notunda yol yön diyagramları ve yön yön diyagramları arasında varsa yol/track ile tanımlanır.

11.2.2 Yol Notu ile Takip Sistemi NAV-GPS arasında hız sınırları dışında bir farklılık varsa, Yol Notu tarafından verilen bilgiler geçerli olacaktır. **haricinde bir uyumsuzluk varsa, yol notundaki bilgiler geçerli olacaktır.**

11.2.3 Organizatörler Yol notu her seferinde bir gün vermelidir. Eğer organizatör Yol Notu bir önceki gün yayınlamaya karar verirse, yarışmacılar bir sonraki günün notlarını içeren Yol Notu en geç saat 18:00'de almalıdır.

**Organizatörler her gün için bir Yol Notu vermelidir. Eğer organizatör Yol Notunu bir önceki gün yayınlamaya karar verirse, yarışmacılar bir sonraki günün notlarını içeren Yol Notu en geç brifingten 30 dakika önce almalıdır.**

11.2.4 Eğer bir organizatör Yol Notu ilgili Etap gününde basmaya karar verirse, (varsa) değişiklikler olmadan basmışsa ve on veya daha az değişiklik varsa, Yol Notu her yarışmacıya start saatinden 20 dakika önce dağıtılacaktır. Önden fazla değişiklik yapılmışsa, Yarışma Görevlisi Parkur, bu süreyi uzatabilir. Bu durum bir önceki günkü yarışmacı brifinginde ve bültenle duyurulacaktır.

**Eğer organizatörün bastığı yol notunda 10 adetten fazla değişiklik yoksa ve yeniden basılmışsa starttan 30 dakika öncesine kadar yarışmacıya dağıtılabilir. 10 adetten daha fazla değişiklik varsa Güvenlik Deleşesi bu sürenin uzatılmasına karar verebilir. Bu durum bir önceki gün yapılan yarışmacı brifinginde ve bültenle duyurulacaktır.**

11.2.5 Dijital yol notu uygulamasına geçilmesi durumunda basılı yol notu verilmesi zorunlu değildir.

###### 11.3 ZAMAN KARNESİ

###### 11.3.1 Her ekip

- Kendi zaman karnesinden,
- Kontrol noktalarında bu zaman karnesini ibraz etmekten,
- Zaman Karnesine doğru kayıdn yapıldığını kontrol etmekten sorumludur.

11.3.2 "Yarışmacı kullanımı" kısımları hariç, karneye zamanları işleme yetkisi olan tek kişi, ilgili gözetmenlerdir.

11.3.3 Herhangi bir zaman kontrol noktasında işlenen zamanın ve/veya zamanın eksikliği veya karnenin herhangi bir zaman kontrol noktasında ibraz edilemediğinin tespiti halinde, Yarışma Direktörü istisnai olarak elektronik kayıtları (GPS), resmi belgeleri ve/veya kendisine sunulan diğer kaynakları kullanarak bir araştırma yapabilir. Yukarıda belirtilenler dışında, ilgili ekibin zaman kontrol noktasından doğru bir şekilde geçtiğini tespit etmesi halinde 1 dakika ceza uygulanacaktır. Aksi halde ilgili ekip o noktada yarış dışı olmuş sayılır. Bu bilgi, Yarışma Direktörü tarafından kısım sonunda, en geç gece kapalı parkından önceki kısımda ilgili yarışmacıya bildirilir.

Alternatif olarak, koşullarla ilgili belirsizlik olması durumunda Yarışma Direktörü konuyu değerlendirilmek üzere Komiserlere rapor eder.

11.3.4 Ekibin zaman karnesi ile resmi dokümanlar arasında bir fark olduğunun tespit edilmesi halinde Yarışma Direktörü tarafından nihai karar verilir.

11.3.5 Zaman kontrol gözetmeni, "yarışmacının kullanımı için" işaretli bölümler dışında, Zaman kartına giriş yapmasına izin verilen tek kişidir.

**Bir özel etapta kalan yarışmacılar, yarışmaya devam edeceklerse en yakın zaman kontrol noktasına zaman karnelerini teslim etmelidir.**

11.3.6 Zaman kartının kaybedilmesi halinde Ek I uyarınca bir ceza uygulanacaktır.

#### SİGORTA

##### 12 SİGORTA POLİÇESİ

###### 12.1 SİGORTA POLİÇESİNİN TANIMI

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

###### 12.2 ÜÇÜNCÜ ŞAHISLARA KARŞI SİGORTA

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

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

12.2.3 Sigorta poliçeleri deneme sürüşü ile başlayacak, daha sonra yarışın güzergahını takip eden yarışmacılar için ilk özel etaptan itibaren devreye girerek, yarışın bitiminde veya yarışmacının yarışı kesin olarak terk etmesi ya da yarıştan ihraç edilmesi ile sona erecektir.

### 12.3 KAPSAM DIŞI DURUMLAR

Her ne kadar organizatör tarafından verilen yarış plakalarını taşıyıcılar dahi, servis araçları, yol keşif araçları ve bu araçların ekipleri, yarışa katılan araçlar olarak görülmez ve bu nedenle yarışın sigortası tarafından koruma altına alınmazlar.

## GİRİŞLER

### 13 KAYIT PROSEDÜRÜ

#### 13.1 GENEL

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

#### 13.2 KAYIT FORMLARININ ULAŞTIRILMASI (KAYIT BAŞVURUSU)

Bir yarışa katılmak isteyen TOSFED Sportif Yarışmacı Belgesine sahip bir yarışmacı, (özellikle servis alanı ve teknik kontrol ile ilgili yetkili kişiyi de belirterek) eksiksiz doldurduğu kayıt formunu ve kayıt bedelinin yatırıldığına dair dekontları en geç organizatörün açıkladığı 'Kayıtların Kapanma Tarihi'ne kadar yarış sekreteriyasına ulaştırmalıdır. Elektronik başvuru (internet üzerinden) veya faksla yapılması kabul edilebilir.

Kayıt formunun faksla veya e-posta ile gönderilmesi veya elektronik olarak yapılması halinde, formun ıslak imzalı orijinali en geç idari kontrolde ibraz edilmelidir. Geçerli TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesinin bir kopyası da kayıt formu ile yollanmalıdır.

#### 13.3 KAYIT FORMUNDAKİ DEĞİŞİKLİKLER

Yarışmacılar kayıt formlarında belirttikleri otomobillerini, teknik kontrole kadar, aynı grup ve sınıfta olmak şartıyla, başka bir otomobille değiştirebilirler.

#### 13.4 ASN İZİNLERİ

Yabancı yarışmacılar, Pilotlar ve Co-pilotlar, Uluslararası Spor Kodu Madde 3.9.4 uyarınca bağlı oldukları ASN izni belgesini sunmalıdırlar.

#### 13.5 YARIŞMACI, EKİP ÜYELERİNİN DEĞİŞTİRİLMESİ

13.5.1 Kayıtların kapanmasından sonra aşağıdakiler uygun olarak, ekibin bir üyesi;

- Organizatörün onayı ile idari kontrol öncesinde
- Komiserler Kurulunun kararı ile bu kontrollerin başlamasından sonra start listesinin ilanına kadar değiştirilebilir.

13.5.2 Kayıtlar kapandıktan sonra yarışmacının veya her iki pilotun birden değiştirilmesine sadece TOSFED izin verebilir.

#### 13.6 YARIŞMACI VE EKİP ÜYELERİNİN TAAHHÜTLERİ

Kayıt formunu imzalayan yarışmacılar, kayıt yaptırırlar ve bütün ekip mensupları, Uluslararası Spor Kodu ve Eklerine, FIA Bölgesel Yarış Sportif Yönetmeliğine, TOSFED Yarışma Genel Kurallarına, TOSFED Yarışma Ek Düzenlemelerine, işbu kurallara ve yarışma ek kurallarının tüm hükümlerine uymayı kabul ve taahhüt etmiş olurlar.

#### 14 KAYITLARIN KAPANIŞ TARİHİ

Organizatör kayıt listesini, Yarışma Genel Kuralları BÖLÜM VI – ASGARİ MÜDDETLER uyarınca asgari müddetlere uygun olarak ilan etmek ve bir kopyasını TOSFED'e faks ve e-posta ile göndermek zorundadır.

İstisnai olarak TOSFED daha geç yapılan kayıtları onaylayabilir.

#### 15 KAYIT ÜCRETLERİ

##### 15.1 KAYIT FORMUNUN KABULÜ

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

##### 15.2 KAYIT ÜCRETLERİNİN İADESİ

Kayıt bedelleri aşağıdaki durumlarda tam olarak iade edilir:

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

##### 15.3 KAYIT ÜCRETLERİNİN KISMI İADESİ

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

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

#### ARAÇ TANIMLAMA VE REKLAM

#### 16 YARIŞ NUMARALARI

Sürücülerin yarışma numaraları, sınıflara göre aşağıdaki şekilde dağılım yapılacaktır:

- SSV 051 – 099
- Sınıf 1 101 – 199
- Sınıf 2 201 – 299
- Sınıf 3 301 – 399
- Sınıf 4 401 – 499
- Kamyon 501 – 599

#### 16.1 GENEL

16.1.1 Organizatörler her ekibe, teknik kontrolden önce otomobillerin belirtilen yerlerine yapılandırılması gereken, aşağıda tanımlanan numara ve plakaları verecektir.

16.1.2 Bu tanımlama içindeki tüm reklamlar mecburidir ve yarışmacılar veya kayıt yaptıranlar tarafından reddedilemez. Yarış plakaları ve organizasyon reklam etiketleri üzerinde modifikasyon yapılamaz.

16.1.3 Bu tanımlama içindeki tüm reklamlar numaraları ve plakaların eksikliği Yarışma Direktörü tarafından cezalandırılır;

• Her eksik veya yanlış yere yapıştırılan yarış plakası için **4.700,00 (Dört Bin Yedi Yüz Türk Lirası) ₺**,

• Yanlış yapıştırılan veya yarış esnasında sökülen ve takılmayan organizatör sponsor etiketlerinin her biri için **4.700,00 (Dört Bin Yedi Yüz Türk Lirası) ₺**,

• Yarış plakasının kısmen dahi olsa aracın trafik plakasını örtmesi durumunda **3.600,00 (Üç Bin Altı Yüz Türk Lirası) ₺**,

• Her eksik yarışma numarası için **3.600,00 (Üç Bin Altı Yüz Türk Lirası) ₺**,

• Sürücü veya Co-pilotun isimlerinin veya ulusal bayraklarının eksikliği için **2.200,00 (İki Bin İki Yüz Türk Lirası) ₺** para cezası verilir.

**16.1.4** Tüm otomobiller resmi trafik plakalarını (veya plakalarını belirten bir etiketi) ön ve arka plakalıkta görünür biçimde taşımak zorundadırlar. Aksi komiserler kurulu tarafından cezalandırılacaktır.

#### 16.2 ZORUNLU YARIŞ NUMARASI PLAKALARI

**16.2.1** Bu paneller aracın sağ ve sol yanlarına, ön kapıya, yandan tam olarak görülebilmeleri koşuluyla tekerlek kemerleri arasındaki alana ve Aracın tavanına seyahat yönünde okunabilecek şekilde yapıştırılmalıdır.

Opsiyonel reklam panoları dışında, hiçbir reklam etiketi doğrudan yarış numaralarının yanına yapıştırılmaz.

##### 16.2.2 Yarış numarası panellerinin boyutu

Organizatör ek kurallarda belirtildiği gibi her yarışmacıya (SSV ve Otomobil) ; yarış aracı kaplarına yapıştırmak için 32x40 cm boyutlarında 2 (iki) adet, otomobiller için ön ve arka cam sağ üst köşelerine yapıştırmak için 15x15 cm boyutlarında 2 (iki) adet, SSV araçlar için ön ve arka bölgelerine yapıştırmak için 25x15 cm boyutlarında 2 (iki) adet yarışmacı numaraları vermek zorundadır.

**16.2.3** Organizatör tarafından sağlanan yarışma numaraları yarışma boyunca her iki ön kapı üzerinde ve ön-arka camın sağ üst köşesinde taşınacaktır.

#### 16.3 ZORUNLU ÖN CAM BANDI

**16.3.1** Yarışmacının yarış numarasını da içerebilen bu afiş ön camın üst kısmına yapıştırılmalıdır. Altına başka hiçbir reklam etiketi yapıştırılmaz.

**16.3.2** Ön cam bandının boyutu (genişlik x yükseklik): 110 x 13 cm

#### 16.4 ARAÇ KİMLİĞİNİN KALDIRILMASI

Bir Yarışmadan kesin olarak çekilen bir ekip, yarış numaralarını derhal kaldırmalı veya kapatmalıdır.

#### 16.5 KURALLARIN İHLALI

Yarışma sırasında herhangi bir zamanda, bir yarış numarasının veya zorunlu kimliğin bulunmaması veya yanlış yerleştirilmesi Ek I uyarınca bir cezaya neden olabilir.

#### 17 REKLAMLAR

##### 17.1 REKLAM SINIRLAMALARI

**17.1.1** Yarışmacılar otomobillerinin üzerinde her türlü reklamı, şu şartlarda;

- Ulusal kanunlara ve TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde 46'e uygun olarak,
- Hakaret oluşturmayacak şekilde,
- Politik veya dini nitelik olmayan,

- Yarışma numaraları ile ilgili maddelere uygun şekilde,
- Ekibin camlardan görüşlerini engellemeyecek biçimde taşıyabilirler.

**17.1.2** Organizatörün zorunlu reklamlarının içeriği ek kurallarda açıklıkla belirtilmeli veya en geç kayıtların kapanmasından önce resmi bir bültenle ilan edilmelidir.

#### 17.2 ORGANİZATÖRÜN İHTİYARİ REKLAMLARI

**17.2.1** Organizatörler tarafından teklif edilecek diğer reklamlar ihtiyaridir. Bu ihtiyari reklamların reddedilmesi durumunda Ek Kurallarda belirtilen kayıt ücreti ödenmelidir.

**17.2.2** Yarışmacıların kendi sponsoru ile rakip bir firma olması durumunda, otomobil markası, lastik, yakıt ve yağ reklamlarının taşınması reddetmesi halinde, ek bir kayıt bedeli talep edilemez.

**17.2.3** Organizatörün ihtiyari reklamlarını kabul eden yarışmacılar, ek kurallarda reklamlarla ilgili olarak belirtilen alanları bu reklamlara ayrılmı ve boş bırakmalıdırlar. Reklamlar üzerinde modifikasyon yapılamaz.

#### 17.3 ŞAMPİYONALARIN TANIMLANMASI VE REKLAMLARI

**17.3.1** Şampiyonanın organizatörü (TOSFED) ek reklam haklarına sahiptir. Aşağıda tanımlanan alanlar, Şampiyona organizatörüne, Şampiyonanın tanımlanması ve reklam uygulaması için ayrılmıştır:

- Yürürlükteki trafik kanunlarına uygun olmak kaydı ile, ön camın üst kısmında yarışmacılar için ayrılan mevcut 15 cm yüksekliğindeki bandın altında, yine 15 cm yüksekliğinde ve tüm ön cam genişliğinde bir boşluk.

- 6 cm yüksekliğinde 67 cm genişliğinde Madde 18.2.1 de tanımlanan kapı plakalarının altındaki alan.

- (Eğer varsa) Şampiyona organizatörünün araç içi kamerasının kadrainda, 10 cm yüksekliğinde 20 cm genişliğinde otomobilin iç ön göğsünde bir alan.

#### 17.4 KURALLARIN İHLALI

Yarışma sırasında herhangi bir zamanda, isteğe bağlı reklamların olmaması veya yanlış yerleştirilmesi Ek I'e göre bir cezaya neden olabilir.

#### 18 PILOT VE CO-PILOTUN İSİMLERİ

##### 18.1 ARKA YAN CAMLAR

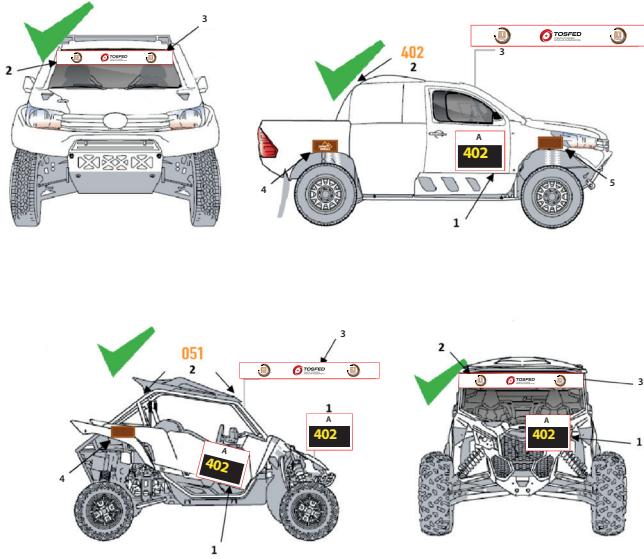
Pilot ve co-pilotun adlarının ilk harfi ve soyadları, lisans/ sportif belge aldığı ASN'nin ulusal bayrağıyla birlikte, otomobilin her iki tarafındaki arka yan camlarda ve yarışma numarasının yanında yer almalıdır. Bu adlar:

- Beyaz renkte Helvetica yazı karakterinde,
- Ad ve Soyadın ilk harfi büyük diğer harfler küçük olacak şekilde,

- 6 cm yüksekliğinde ve 1 cm kalınlığında yazılmalıdır.

Her iki tarafta da pilotun adı üstte olmalıdır.

## 18.2 KAPI PLAKALARI / YARIŞMA NUMARALARI / SÜRÜCÜ İSİMLERİ



## İDARİ KONTROLLER VE İNCELEME

## 19 İDARİ KONTROL

## 19.1 DOKÜMANTASYON

19.1.1 Yol keşfinin başlamasından önce yapılmalı, yarışmacılara:

- Yol keşif karnesi,
- Yol notu,
- Yarış dokümanları (Harita, Ek Kurallar, Haberleşme ve varsa Bülten) dağıtılmalı.

Dokümantasyon sırasında Yarışmacılardan:

- Yol keşif aracının plakası, marka ve modeli,
- Yol keşif aracının trafik sigorta poliçeleri,
- Sürücülerin irtibat telefonları ve varsa kaldıkları otel bilgileri alınmalıdır.

19.1.2 Markalara ve Takımlara, ayrıca tüm dokümanlardan ikişer kopya hazırlanarak verilir.

## 19.2 İDARİ KONTROL

19.2.1 İdari kontrol yarışın teknik kontrolü öncesinde yol keşfi ile çakışmayan saatlerde yapılmalıdır. Yarışa katılan yarışmacılar, idari kontrole Yarışma Ek Kurallarında yayınlanan zaman çizelgesine göre gelmelidir. Gecikme cezası ayrıca Yarışma Ek Kurallarında belirtilir.

19.2.2 İdari kontrolde yarışmacılardan istenecek belgeler;

- Kayıt Formunun eksiksiz doldurulmuş ıslak imzalı orijinali,
- Gençlik Spor İl/İlçe Müdürlükleri tarafından alınan Sporcu lisansları, federasyondan alınan TOSFED Marka Lisansı, TOSFED Takım Lisansı ve TOSFED Sportif Yarışmacı/Sürücü Belgesi,
- Ehliyetlerin aslı,

- Kayıt bedeli dekont veya makbuzu,
- Yarış otomobilinin ruhsatı veya ATA karnesi / Gümrük izin belgesi,
- Yarış otomobilinin sigortası,
- Araç sahibi bir başkası ise, araç sahibinden alınacak olan feragatname,
- Sürücü ve yardımcı sürücü tarafından imzalanmış sürücü beyanı ve taahhüt formları.

Organizatör bunların dışında başka belgeleri de kontrol etmek isterse bunlar ek kurallarda belirtilmelidir.

İdari kontrolde, haberleşme ve bültenler imza karşılığı, yarışma numara ve plakaları, kayıt listesi ve ek kurallarda belirtilen tüm baskılı malzeme ve sponsor ürünleri dağıtılmalıdır.

19.2.3 Yarışmacı ve sürücünün aynı kişi olması durumunda (ferdi kayıt), sürücülerden en az bir tanesinin idari kontrolde hazır bulunmalı ve gerekli belgeleri bizzat sunmalıdır. Ferdi kayıt yaptıran yarışmacılar idari kontrollerini yetkilendirme yolu ile yaptırılmaz. Bu durum hemen Yarışma Direktörü tarafından Komiserlere bildirilir.

19.2.4 Marka Lisansına ve Takım Lisansına haiz yarışmacılar idari kontrole yetkili takım temsilcisini yollayabilir ve organizatör ile görüşüp randevu alarak kontrollerini idari kontrol süresi içerisinde yaptırabilirler.

19.2.5 Yarışmacı Marka Lisansına ve Takım Lisansına sahip olması durumunda, takım/marka temsilcisine sezon başında yazılı yetki belgesi verilmesi mecburidir. Bu belge hem TOSFED lisans departmanına verilecek hem de organizatör kulübün yetkilisi tarafından istendiğinde ibraz edilecektir.

## 20. ARAÇLARLA İLGİLİ EMNİYET TEDBİRLERİ

### 20.1 KATILILIR ARAÇLAR İÇİN GEÇERLİ TEKNİK ÖZELLİKLER

a) Araçlarda sürüş emniyetini bozmamak şartı ile her türlü modifikasyon serbesttir. Ancak araçlarda T.C. Trafik Kanunu'na uygun olarak normal etaplarda kullanılabilirlerini sağlayacak farlar, stoplar, sinyaller ve trafik kurallarının gerektirdiği ekipman ve teçhizatların bulunması zorunludur.

b) Araçların dış görünüşlerine itina gösterilmesi tavsiye edilir.

c) Teknik Kontrolde, araçların ön camlarında çatlak ve kırık tespit edildiği takdirde, start zamanına kadar yarışmacıya süre verilir, verilen zamanda eksikliklerini tamamlayamayan yarışmacıya start verilmez.

d) Teknik Kontrol Sorumlusu tarafından emniyetli veya uygun bulunmayan araçlar teknik kontrolden geçemeyecek ve Spor Komiserleri Kuruluna rapor edilecektir.

e) SSV araçlar için, Grup SSV Teknik Kuralları'nda belirtilen şartlar aranmaktadır.

### 20.2 SÜRÜCÜ KIYAFETLERİ

Sürücü kıyafetleri için 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1'e bakınız.

### 20.3 AKÜLER

Akü emniyetli şekilde bağlanmış olup, artı kutup başı izole edilmiş olacaktır. Aküler, kabin içinde ise kesinlikle kapalı ve sızdırmaz bir kutu içinde olmalıdır. Jel veya AGM tipi akü kullanılması zorunludur.

### 20.4 YANGIN SÖNDÜRÜCÜLER

Yangın söndürücüler asgari 1 adet ve en az 2kg olmalı ve araç içine sabitlenmiş şekilde olmalıdır. Ayrıca 1 adet en az 2 kg'lık araç dışına sabitlenmiş ve kolay çıkarılabilen 1 adet yangın söndürücü bulunmalıdır. Sabitleme Yöntemi FIA J Eki Madde 253' te belirtildiği gibi 2 adet hızlı sökülebilir metal kelepçe ile olmalıdır.

Yangın söndürücüler güncel tarihli ve manometre göstergeleri Yeşil Bölgede ve dolu olmalıdır.

Araç içindeki otomatik yangın söndürme sistemi kullanılması tavsiye edilir.

Tüm Yangın söndürücü tüpler, araca metal kelepçeli sistem ile bağlanmalıdır.

### 20.5 YAKIT DEPOLARI

Yarışmalarda orijinal veya FT3-1999, FT3.5-1999 ve FT5-1999 tipi yakıt deposu kullanılması tavsiye edilir.

Araçların depo kapakları vidalı tip ve sızdırmaz olacak, bunun haricindeki depo kapakları kabul edilmeyecektir.

Havalandırma borularına çek valf takılacaktır. Çek valf kullanılmayan havalandırma boruları kabul edilmeyecektir.

Yakıt depoları ile sürücüler arasında koruyucu ve yanmaz sac vb. malzeme ile ayrılması zorunludur.

Yakıt Depoları aracın kabin içersine yerleştirilecek ise mutlaka sızdırmaz bir muhafaza içersine alınmalıdır. Bu muhafaza malzemesi en az alüminyum ve bu takdirde kalınlığı da 3 mm olmalıdır. Bu muhafaza karbon+ Kevlar kompozit malzemeden yapılacak ise et kalınlığı en az 10 mm olmalıdır.

Her yakıt deposu muhafazasının altında mutlaka doğrudan şaseye bağlı taban koruma plakası olmalıdır. Bu alt koruma alüminyum olacak ise et kalınlığı en az 5 mm olmalıdır.

Alt koruma plakası ve yakıt deposu muhafazası şaseye M8 civatalarla bağlanmalıdır.

Yakıt Deposu ana rollbarın arkasına yerleştirilmelidir.

Araç dışında bulunan yakıt depolarında mutlaka depo altına kalınlığı 5 mm' den az olmayan alüminyum alt koruma yerleştirilmeli ve bu koruma şaseye doğrudan bağlanmalıdır.

Yakıt deposu sızdırmaz bir şekilde üretilmiş ve kalınlığı en az 3 mm olan alüminyum veya 2 mm çelik sac muhafaza içine alınmalıdır. Yakıt deposu ve koruma muhafazası gövdeye rijit bir şekilde ve M8 civatalarla bağlanmalıdır.

Yakıt deposu kabin dışında olan araçlarda standart yakıt depolarında genişliği 50 mm ve kalınlığı en az 1,5 mm olan en az 2 adet çelik kuşak kullanılmalıdır.

Yakıt deposunu dışarıda olması durumunda yerleşim yeri şase referans çizgisini üstünde (Şase düzlemi) ve kabine yakıt, ana rollbar korumasına ve takla atma durumunda güvenli koruma alanında kalacak şekilde yerleştirilmesi gerekir.

Dışarıda olan yakıt depolarında ek güvenlik olarak sökülebilir yapıda vidalı ve rollcage yardımcı elemanları ölçülerinde (38 mm) çapında çapraz koruma kafesi yapılması önemle tavsiye edilir.

Tüm yakıt hortum ve bağlantıları kabin dışında kalması durumunda metal koruma muhafazası ile üzeri kapatılmalıdır.

Araçta sabit yakıt deposu dışında bidon veya benzeri yakıt taşınması kesinlikle yasaktır.

SSV tipi araçlarda yakıt depoları, aracın en az 150 km mesafe gidecek kadar yakıt almasına imkan sağlayacak büyüklükte olmalıdır.

### 20.6 ÖN CAMLAR

Yarışmalara katılacak tüm otomobillerde, buggy'ler ve SSV'ler hariç lamine ön cam mecburidir. SSV tipi araçlarda ön cam alanının üçte birlik bölümünde polikarbon alt rüzgarlık olmak zorundadır. Yarışmanın ilk teknik kontrolünde yarış aracının ön camı sağlam olarak takılı olmalıdır. Yarışma sırasında ön camı kırılan veya çatlayan araçların pilot ve co-pilotları yarışa devam etmek için kayak veya enduro tipi gözlük takmaları gerekmektedir. Deniz gözlüğü, kaynak gözlüğü vb. kabul edilmeyecektir. Yarışmanın kalan kısım ve ayaklarına bu şartları sağlayan yarışmacılar devam edebilir. İlgili araçlar teknik kontrol şartlarını taşımadıklarından start alamazlar.

### 20.7 KOLTUKLAR

Koltuklar için 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1'e bakınız.

### 20.8 EMNİYET KEMERLERİ

Emniyet Kemerleri için 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1'e bakınız.

### 20.9 ROLLCAGE

20.9.1 Otomobillerdeki rollcage'ler orijinal FIA onaylı veya TOSFED Teknik Kontrol Sorumlusu tarafından onaylanmış olacaktır. FIA J ekine uygun rollbarı ve onay olmayan otomobillere start verilmez.



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

**20.9.3** Ön, ana ve yan rollbar ayakları 120 cm<sup>2</sup> sahıta, arka rollbar ayakları 60 cm<sup>2</sup> olacaktır. Bu saclar en az 3 mm kalınlıkta olacak ve önde asgari 3, arkada asgari ikişer civata ile tutturulacaklardır. Civata kalitesi 8.8, asgari çap 8 mm olacaktır. Somunlar kilitli tip olmalıdır.

**20.9.4** Ön tabloyu bozmamak amacıyla kavis verilmiş rollbarlar kabul edilemez. Tek büküm noktasına 30 derecelik açıyla izin verilmiştir.

**20.9.5** Pilot ve co-pilot tarafında (alın, sol yan, kafa arkası) FIA onaylı rollbar pad takılması zorunludur. İzolasyon malzemesi, sünger, kauçuk vb. yangına dayanıksız malzeme kullanılmasına izin verilmeyecektir.

**20.9.6** SSV'ler için ek olarak araçlarda, tavan çapraz takviyesi, ön roll bar takviyeleri, sağ üst köşeden yanına ayak, kapı içi yan diagonal rollbar takviyeleri yapılmalıdır.

#### 20.10 KAPUT MANDALLARI

Ön ve arka kaput için mecburidir. Orijinal kilit sistemleri sökülmüş olmalıdır.

#### 20.11 İÇ MEKÂN

Pilot ve Co-Pilot için tehlike arz edebilecek sivri ve keskin malzemelerden arındırılmış olmalıdır. Aracın taban döşeme sacında yırtık ve delik olmamalıdır; ayrıca yakıt boruları çelik spiral boruyla muhafaza edilmelidir. Elektrik kablo ve bağlantıları plastik boruyla muhafaza edilip rollcage koruma alanı dışına taşmamalıdır. Araç içinde kriko, yedek lastik vb. herhangi bir takım avadamlık; kaza, takla, ani fren, etap iniş ve çıkışlarında pilot ve copilota teması kesmeye veya tehlikeli bir durum arz etmemesi için bir file yada ağ ile muhafaza altına alınmalıdır.

#### 20.12 ELEKTRİK ANA ŞALTERİ

Araçlarda tüm elektrik tesisatını kesen ve motoru stop ettiren, içeriden ve dışarıdan kumandalı devre kesici şalter bulunmalıdır. Dışarıdan kumanda düğmesi veya kolu ise ön kaputun sağında veya solunda ön camın hemen önünde bulunmalı ve bizzat bir şekilde "beyaz zemin üzerinde mavi çerçeveli bir üçgen içinde kırmızı renkli şimşek figürü" ile işaretlenmelidir. Araç içerisindeki devre kesici şalter Pilot veya Co-Pilotun kemerleri bağlı iken uzanabilecekleri bir yerde olmalıdır.

#### 20.13 ÇEKME KANCASI

Araçın ön ve arka tamponunda, görülebilir ve rahat ulaşılabilir şekilde şaseye bağlı bir şekilde monte edilmiş, kırmızı veya turuncu renge boyanmış, iç çapı 50 mm'den az olmayan en az birer adet çekme kancası bulunmalıdır. Ayrıca, aracın toplam ağırlığının 3 katı kadar yük çekebilecek kapasitede en az bir adet asgari 4 metre boyunda çekme halatı bulunmalı ve emniyetli bir şekilde araca sabitlenmiş olmalıdır. Çekme halatları, metal malzeme hariç diğer malzemelerden imal edilmiş olmalıdır.

#### 20.14 YAN CAMLAR VE AĞLAR

Yan camları fabrika/orjinal olan yarış araçlarında camlarda film zorunludur. Yan camları bulunmayan yarış araçlarında ağ veya solid polikarbon malzeme kullanılması mecburidir. Eğer ağ kullanılıyorsa bant genişliği minimum 25 mm., açıklıkları 25 x 25 mm ile 60 x 60 mm arası olmalıdır. Ağlar içeriden kolaylıkla açılacak şekilde montajı yapılmalıdır. Yan camı bulunmayan ve ağ kullanılmayan

yarış araçlarının yan camlarının 3 mm. solid polikarbon olması zorunludur. Pleksiglas, pleksi levhalar ve şeffaf mika kullanılması kesinlikle yasaktır. Yan camı orjinal olan veya solid polikarbon malzeme ile yapılmış olan araçların hepsinde yan camlar için içerden kolaylıkla açılacak şekilde montajı yapılmış ağılar önerilmektedir.

#### 20.15 LASTİK

Yarışan tüm araçların lastik diş derinlikleri, etap özelliklerine uygun olmak zorundadır. Yarış araçlarında çamurluk olmak zorundadır. Tüm tekerleklerin arkasında yerden 15 cm yükseklikte tozluk/paçalık olmak zorundadır.

Araç-servis alanına çıktığı lastik sayısı geri-gelmek zorundadır aksi takdirde 10 dakika zaman cezası alır.

**Araç servis alanından çıktığı toplam lastik sayısıyla geri-gelmek zorundadır aksi takdirde her eksik lastik için 10 dakika zaman cezası alır. Bu aracın lastikleri için geçerli bir durumdur. Jant üzerinde gelebilir ama akstan veya bağlantı yerinden kopmuş şekilde normal etapta hareket etmesi trafik kanununa ve yarışma kurallarına aykırıdır. Jant üzerinde hareket eden yarışmacıları kolluk kuvvetleri durdurabilir ve ceza kesebilir. Ayrıca organizatör tarafından da para cezası kesilir.**

#### 20.16 TAVAN

Tavanı açık araç sürücülerinin üzerine denk gelen bölümü ön camdan sürücü koltuğunun en arka kısmının hizasına kadar (rollcage üstünde olan kısım), metal (sac ise en az 1,5 mm, hafif metal ise en az 3 mm et kalınlığında) veya eşdeğer mukavemette kompozit malzeme ile kapatılarak sürücülerin baş kısımları ve üzerleri korunacaktır.

#### 20.17 İLK YARDIM ÇANTASI

Yarış aracı içerisinde sabitlenmiş şekilde, TUVTURK tarafından yayınlanmış gereksinimlere sahip İlk Yardım Çantası bulunmak zorundadır.

#### 20.18 KASKLAR

Kasklar için 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1'e bakınız.

#### 20.19 DIŞ MEKÂN

Pilot ve co-pilotlarının isimleri ve kan grupları sağ ve sol ön çamurlukların üst kısmında veya arka yan camlarında olması zorunludur. Aracın dışında taşınan yedek lastik takım ve avadamlıklar aracın karesor boyutlarını taşımamalı ve yedek lastikler araca güvenli bir şekilde sabitlenmelidir.

#### 20.20 AYDINLATMA VE İKAZ SİSTEMLERİ

Araçlarda korna, far ve sinyal kiti olmalıdır. Çakarlı toz lambalarının, sarı renkte ve aracın sağ/sol üst arkasında sabitlenmiş olması gerekmektedir.

#### 20.21 ÖZEL ETAPLARDA GÜRÜLTÜ SEVİYESİ

Güvenlik sebebiyle, sadece özel etaplarda egzoz susturucusunun by-pass edilmesi önerilir. Ancak bunun için egzoz gazı çıkışının FIA J ekine uygun olması veya katalitik konvertör takılı olan otomobiller için gazın bu katalitik konvertörden geçmesi gerekir. Normal etaplardaki gürültü seviyesi her zaman FIA J Ek'i'ne uygun olmalıdır.

## SÜRÜŞ KURALLARI

## 21 DAVRANIŞ

## 21.1 GENEL KURALLAR

21.1.1 Ekipler, her zaman sportmençe davranmalıdır.

21.1.2 Ekipler etap üzerindeyken (sadece geri dönmek için hariç) her zaman Özel Etap yönünde sürmelidir.

21.1.3 Bir rakibin önünü kasten kesmek veya sollamasını engellemek yasaktır.

21.1.4 Kendi imkanlarıyla hareket edemeyen bir araç, yarışmaya devam eden başka bir yarışmacı tarafından çekilebilir veya itilebilir. İstisnai olarak, Özel Etaplarda araçlar yola geri getirmek veya etabı temizlemek için herhangi biri tarafından çekilebilir veya itilebilir. **Yapılan bu müdahale yolu tıkayacak ya da diğer yarışmacıları tehlikeye sokacak şekilde yapılmamalıdır.**

Organizatör, özel etabı tıkayan araçlara müdahale etmek için yarışma görevlisi tarafından başka araçlardan destek alabilir ancak; bu müdahale sadece yolu açmak için yapılabilir. Bu operasyon sonucunda müdahale edilen yarışmacı için bulunduğu özel etap bitmiş sayılır.

21.1.5 Bir Özel Etabın başlangıcındaki bir kontrol bölgesinde, araç ekip ve görevliler tarafından itilerek bölgeden geçirilebilir. **Kapalı park kurallarının geçerli olduğu bir bölgede araçlar yalnızca yarışmacılar ve görevliler tarafından itilebilir. Bu bölge dışında diğer kişiler itilebilir.**

21.1.6 Bir aracın herhangi bir araçla (kamyon, römork, çekici, vb.) taşınması, yarışmayı bırakması durumu hariç, yasaktır.

21.1.7 Gösteri sürüşü sadece yarışmanı Ek Kuralları tarafından izin verildiğinde yapılabilir.

21.1.8 Kamuya açık bir Normal Etapta, bir yarışma aracı yalnızca serbestçe dönen dört tekerlek ve lastik üzerinde sürülebilir. Bu maddeye uymayan otomobiller Komiserler Kurulu tarafından diskalifiye edilir **ayaktan ihraç edilir.**

## 21.2 YARIŞMA SIRASINDA AŞIRI HIZ/TRAFFİK KURALLARI

21.2.1 Yarışma boyunca ekip ulusal trafik kurallarına uymalıdır. Trafik yasalarındaki hız sınırı ile Araç Takip Sistemi arasında bir farklılık varsa, her zaman daha düşük olan hızı uyulmalıdır.

21.2.2 Yarışmaya katılan bir ekip tarafından trafik kurallarının ihlal edilmesi durumunda, ihlali tespit eden polis memurları veya yetkililer, normal yol kullanıcıları için olduğu gibi suçluyu **hata yapanı** bu konuda bilgilendirmelidir.

21.2.3 Polis veya görevliler hatalı sürücüyü durdurmazlarsa, yine de aşağıdakilere tabi olmak kaydıyla ilgili EK Kurullarlarda belirtilen cezaların uygulanmasını talep edebilirler:

- İhlal bildiriminin, geçici neticelerin yayınlanmasından önce resmi kanallara aracılığıyla ve yazılı olarak yapılması;

- İfadelerin, suç işleyen **hata yapan** sürücünün kimliğinin şüpheye yer bırakmayacak şekilde tespit edilmesine yetecek kadar ayrıntılı olması ve suçun işlendiği yer ve zamanın kesin olması.

21.2.4 Etkinliğin yarışma unsuru sırasındaki ihlaller Ek l'e göre cezalandırılacaktır.

## 21.2.5 Yarışın Sportif Mücadele Kısmında Kısmı Hariç ve Yol Keşfinde Yapılan İhlaller İçin Cezalar

a) İlk ihlalde:

- Hız limit aşımı: Yarışma Direktörü tarafından her km/h için **150,00 ₺**

- Diğer ihlaller: Komiserler Kurulunun takdirine göre ceza

b) İkinci ihlalde:

- Hız limit aşımı: Yarışma Direktörü tarafından her km/h için **300,00 ₺**

- Diğer ihlaller: Komiserler Kurulunun takdirine göre ceza

c) Üçüncü ihlalde: Yarışma Direktörü tarafından 5 dakika zaman cezası

d) Dördüncü ihlalde: Sadece Komiserler Kurulu tarafından verilen ihraç cezası.

## 21.3 YARIŞMA SIRASINDA MAKSİMUM HIZ

21.3.1 Gruplar için maksimum hız aşağıdaki gibidir:

GRUP	MAKSİMUM HIZ
Otomobil	170 km/s
SSV	135 km/s
Kamyon	140 km/saat

Hız sınırlarını ikinci kez +5 km/h'den fazla geçen sürücülere o etap için 5 dakika zaman cezası verilir.

## DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN)

## 22 DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) GEREKLİLİKLERİ

## 20.1-GENEL

Hem bir medya ve tanıtım fırsatı olması hem de yarışmacıların araçlarını denemeleri amacıyla bir DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) etabı düzenlenebilir. Organizatörün Yarışma programına Deneme Etabını dahil etmesi isteğe bağlıdır.

## 20.2-DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) KOŞUSU

20.2.1 Deneme etabı, Yarışma sırasında koşulan seçmeli bir bölüm gibi koşulacak ve tüm uygun güvenlik önlemlerini içerecektir. Özel Etap Yarışmayı temsil eder nitelikte olmalıdır.

20.2.2-DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) Yarışmanın bir parçasıdır.

## 20.3 SORUMLULUK REDDİ

DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) sırasında araçta bulunan ve Yarışmaya katılmamış olan herhangi bir yolcu, Organizatör tarafından sağlanan bir feragatnameyi imzalamış olmalıdır.

## 20.4-TEKNİK GEREKSİNİMLER

DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN)'dan önce araçlar ince kontrolden geçmelidir. Uygulanabilir araçlar için, bu EK Kurullarda belirtilen parçalar işaretlenmeli veya mühürlenmelidir.

## 20.5 DENEME SÜRÜŞÜ SIRASINDA ARIZA

DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) sırasında aracı bozulan bir yarışmacının yine de seremoni startına (varsa) katılması gerekecektir.

**20.6 ARAÇTAKİ SÜRÜCÜ VE YOLCU EKİPMANI**

Deneme sürüşü sırasında, araçta bulunan herkes Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1 uyarınca gerekli tüm güvenlik kıyafetlerini ve ekipmanlarını giymeli ve emniyet kemerlerini doğru şekilde bağlamalıdır.

**20.7 DENEME SÜRÜŞÜ SIRASINDA SERVİS**

Yarışmanın Ek Kurallarında aksi belirtilmedikçe, servis yalnızca ana servis parkında veya herhangi bir Uzak Servis Bölgesinde gerçekleştirilebilir.

**20.8 DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) İÇİN LASTİKLER**

DENEME SÜRÜŞÜ (SHAKEDOWN) lastikleri toplam adet için sayılmayacaktır (varsa). Lastiklerin türü yarışmacıların takdirine bırakılmıştır.

**22.1 GENEL**

Yarışmacıların otomobillerini denemesi ve medya ile tanıtım yapılması amacıyla bir deneme sürüşü etabı organize edilmesi isteğe bağlıdır.

**22.2 DENEME SÜRÜŞÜNÜN AKIŞI**

22.2.1 Deneme sürüşü, tıpkı yarışın bir etabı gibi organize edilmeli ve gereken tüm güvenlik önlemleri alınmalıdır. Etap yarışı temsil edecek düzende yarış karakterine uygun olmalıdır.

22.2.2 Deneme sürüşü etabı, seyirci özel etabında veya yarışın güzergahında yer alan etabın bir kısmında organize edilebilir.

22.2.3 Madde 25.2'nin uygulanması esnasında Deneme sürüşü, yol keşfinin bir parçası olarak sayılacaktır.

22.2.4 Deneme sürüşü etabının zemini, özel etapların büyük bölümünün zemini ile aynı olmalıdır.

**22.3 BEYAN (FERAGATNAME)**

Yarışa katılmadığı halde deneme sürüşü esnasında otomobilde bulunan her kişi (yolcu), Organizatör tarafından hazırlanan bir sorumluluk beyanı belgesini (feragatname) imzalamalıdır.

**22.4 TEKNİK GEREKSİNİMLER**

Deneme sürüşünden önce, otomobil teknik kontrolden geçmiş olmalıdır. Katılacak otomobiller için bu kurallarda bahsedilen motor, aktarma organlarının tamamı ve mekanik parçalar işaretlenmeli/mühürlenmelidir.

**22.5 DENEME SÜRÜŞÜ SIRASINDA ARIZA**

Deneme sürüşü esnasında otomobili arızalanan bir yarışmacı, yine de aracı olmaksızın yaya olarak sembolik starta katılmalıdır.

**22.6 ARAÇ İÇİNDEKİ SÜRÜCÜ VE YOLCUNUN EKİPMANI**

Deneme sürüşü esnasında, araç içindeki tüm kişiler "FIA L eki 3. Bölüm-Sürücü Ekipmanları" kısmına uygun tüm kıyafetleri, kaskları ve ekipmanları giymeli ve emniyet kemerleri sıkı şekilde bağlanmış olmalıdır. Bu kuralın ihlali halinde ceza verilecektir.

**22.7 DENEME SÜRÜŞÜ SIRASINDA SERVİS**

Otomobiller (aksi ek kurullarda belirtilmedikçe) yalnız servis alanında servis alabilirler.

**STARTLAR VE YENİDEN STARTLAR****23 START SEREMONİSİ**

Yarışın tanıtılmasını sağlamak ve medya ilgisini artırmak için, bir start seremonisi organize edilebilir. Start seremonisinin sıralaması ve start aralıkları, tamamen organizatörün inisiyatifine bırakılmıştır. Start seremonisi programı ve yeri ek kurullarda belirtilmelidir. Bir ekibin yarış otomobili, seremoni startına katılmayacak durumdaysa, bu durumun Komiserler Kuruluna bildirilmesi ve otomobilin gerekli teknik kontrolden geçmesi şartıyla, ekibin yarışın kalan kısmında ve kendilerine verilen start saatinde start almasına izin verilir. Ancak ilgili ekip, yarış tulumlarıyla birlikte kendi start saatlerinde, start seremonisine yaya olarak katılmalıdır.

**24 YARIŞIN STARTI****24.1 START ALANI**

Start öncesinde organizatörler yarışacak otomobilleri, ek kurullarda detaylı bir şekilde belirtilen kurallar dahilinde, start alanında toplayabilirler. Bu durumda, start alanına geç gelmenin cezası ek kurullarda belirtilmektedir. Start alanında servis alınmasına izin verilmez.

**24.2 STARTA MAKSİMUM GEÇ KALINMA SÜRESİ**

Bir kısmın startına 15 dakikadan daha geç gelen ekiplere, o kısımda start verilmez.

Bir özel etabın startına 30 dakikadan daha geç gelen ekiplere, o etapta start verilmez. Etabı tamamlamamış olarak sayılır.

**25 START SIRALAMASI VE START ARALIKLARI****25.1 İLK AYAK START SIRALAMASI**

Sezonun ilk yarışmasının 1. Ayak start sıralaması aşağıdaki gibidir:

- 1) 2025 TOSFED Öncelikli Sürücüler
- 2) Bir önceki sezonda Türkiye Baja Şampiyonası Genel Klasmanında ilk 5'e girmiş sürücüler.
- 3) Deneyimli sürücüler
- 4) Diğer sürücüler

Yarışma Direktörü ilk start listesinde dahi, yukarıda belirtilen tüm yarışmacıların kullandıkları yarış aracı nedeniyle, öncelik avantajını kullanamayacaklarına kanaat getirirse, bu sürücülerin yerlerini değiştirebilirler.

**25.2 SONRAKI AYAKLARIN START SIRALAMASI**

25.2.1 Sonraki ayakların start sıralaması, bir önceki ayağın son özel etabından sonra oluşan sıralamaya göre tespit edilir, zaman cezaları ve ayak sonunda eğer koşulduysa seyirci özel etabı hariç tutulur. zaman cezaları eklenmiş olmalıdır. Eğer ayak sonunda seyirci özel etabı koşulduysa bu etap hariç tutulur. Start sıralaması yarışma ek kurullarında belirtilen zamanda yarışma direktörü tarafından ilan edilir.

25.2.5 Prolog—koşulmamışsa, nihai—güzergahta ayrıntıları verilen Seçmeli Bölümlerin toplam mesafesinin en az %10'u tamamlanana kadar start sırası değişmeden kalacaktır.

Eğer tekrar Prolog etabı koşulmamışsa ve yarışın özel etap toplamının %10'undan fazlası geçilmemişse start listesi değişmeden kalacaktır.

### 25.3 YARIŞ DIŞI KALDIKTAN SONRA YENİDEN BAŞLAMA

23.3.1 Yarışma Direktörü, güvenlik nedenleriyle ve Komiserlerin bilgisi dahilinde sürücülerin yerlerini değiştirebilir veya araçlar arasındaki zaman aralığını değiştirebilir. İlk 15 araç için start sırası değiştirilmemelidir.

23.3.2 Tüm yarışmacılar, tamamen Komiserlerin takdirine bağlı olarak yeniden sıralanabilir.

25.3.1. Yarışmacılar bir özel etabı tamamlayamazsa tekrar start alabileceklermiş gibi kabul edilir.

Yarış dışı kalmış yarışmacı, eğer aynı gün içerisinde birden fazla özel etap varsa, bir sonraki özel etaba devam edebilmek için zaman çizelgesindeki ilk aracı Toplama giriş saatinden 10 dakika önce noktada hazır olmalı ve tekrar start alacağını direktöre bildirmelidir. Yarışma direktörü, bu ekibin start yerini ve start aralığını, Spor komiserlerinin bilgisi dahilinde belirleyecektir.

Eğer Prolog etabında kalmışsa, ilk özel etap çıkış süresinden 1 saat öncesine kadar Teknik Kontrol sorumlusu onayıyla yarışabilir. Eğer başka bir özel etapta kaldıysa toplama (re-grouping) bölgesinden yeniden başlayabilir. Yarışmacılar ve araçları hazır olmalı ve en geç ilk araç için programda belirtilen saatte toplama (re-grouping) bölgesinde hazır bulunmalıdır.

Yarışma Direktörü, Komiserlerin bilgisi dahilinde, kalan etap/lar için başlangıç pozisyonuna ve aralığına karar verecektir.

25.3.2 Zaman cezalardan, zaman sınırının aşılması veya bir zaman kontrole gelememe gibi nedenlerle devam edemeyen yarışmacılarda yeniden start alabilirler ancak aracın uygunluk gerekliliklerinin ihlali, trafik ihlalleri veya Komiserlerin kararıyla diskalifiye edildiği durumlarda geçerli olmayacaktır.

25.3.3 Tamamen yarıştan çekilmek isteyen bir ekip Yarışma Direktörünü yazılı bilgilendirmelidir.

#### 25.4 BAŞLANGIÇ START ARALIĞI

Organizatör tarafından yarışmacılara seyirci etabında en az 1'er dakika, diğer etaplarda en az 2 dakikalık bir start aralığı verilecektir.

Organizatör tarafından yarışmacılara Prolog ve Seyirci etaplarında en az 1'er dakikalık aralıklarla, diğer özel etaplarda en az 2'er dakikalık aralıklarla start verilecektir. Start aralıkları etabın koşullarına göre değişiklik gösterebilir ve ek kurallarda belirtilmelidir.

### 24 YARIŞ DIŞI KALDIKTAN SONRA YENİDEN BAŞLAMA

Kaza nedeniyle bir Etabı bitiremeyen herhangi bir araç yarışmacının takdirine bağlı olarak onarılabilir. Ancak araç onarımdan önce TOSFED Teknik Delegesi tarafından incelenmeli ve bir sonraki Etabtan önce, ilk aracın planlanan servis çıkış saatinden en geç bir saat önce yeniden incelenmelidir.

#### PROLOG

##### 26 PROLOG

Eğer Prolog etabında start alacak tüm sürücüler etabı tamamlamadan önce durdurulur ise, TOSFED, bu etaba puan vermeme kararı verebilir. Prolog etabını ilk 5 sırada tamamlayan pilotlar, Türkiye

Baja Şampiyonası Otomobil ve SSV olarak genel klasmanına ilave olarak aşağıdaki puanları kazanır:

- 1.Bitiren pilot 5 puan,
- 2.Bitiren pilot 4 puan,
- 3.Bitiren pilot 3 puan,
- 4.Bitiren pilot 2 puan,
- 5.Bitiren pilot 1 puan,

Şampiyona toplam puan hesaplamasında, silinen yarış puanlarında, o yarışın Prolog puanı varsa sezon sonu hesaplamalarından silinir. Etabı ilk sırada tamamlayan ekibe, Prolog Özel Ödülü (varsa) verilecektir.

#### 26.1 PROLOG YÜRÜTÜLMESİ

26.1.1 Prolog etabı düzenlenmesi isteğe bağlıdır. zorunludur.

26.1.4 Prolog 1. Etabtan önce gerçekleştirilir. ve tüm yarışmacılar buna katılmak zorundadır. Sadece bir Prolog düzenlenebilir ve 1. Etap için start sırasını belirler.

#### 26.2 PROLOG ETABININ ÖZELLİKLERİ

Minimum uzunluğu 2 km ve maksimum uzunluğu 10 km olan, etkinlik etaplarını temsil eden bir Özel Etap şeklinde koşular. tamamen bir özel etap standartında organize edilir. Start aralıkları organizatör tarafından belirlenir.

#### 26.3 ZAMANLAMA

26.3.1 Prolog için zamanlama saniyenin onda biri olarak alınacaktır.

#### 26.4 SINIFLANDIRMA

26.4.1 Prolog Etabının sonuçları, yarışmanın sınıflandırılması için dahil edilemez.

26.4.2 Eşitlik durumunda, öncelik ilk zamanı elde eden ekibe verilecektir.

26.4.3 Prolog Etabına katılmayan ya da tamamlamayan ekipler kendi gruplarında kategorisinde son sırada sınıflandırılacaktır. Eğer birden fazla ekip bu durumdaysa, start sıralarına prolog için yayınlanan start listesindeki önceliğine göre sınıflandırılacaklardır.

#### KONTROLLER VE BÖLGELER

##### 27 KONTROLLER- GENEL GEREKLİLİKLER

#### 26.1 KONTROL-TABELALARI

26.1.1 Tüm kontroller, yani geçiş ve zaman kontrolleri, durma kontrolleri dahil Özel Etabların başlangıç ve bitişleri, yeniden gruplama alanları ve medya bölgeleri; Ek II'deki çizimlere ve mesafelere uygun TOSFED onaylı standart işaret çiftleri vasıtasıyla gösterilecek ve Yol notunda belirtilecektir.

26.1.2 Her bir kontrol işareti çifti yolun karşı tarafına veya açık bir alana, resmi güzergahın her iki tarafında en fazla 15 metre arayla yerleştirilmelidir. Yarışmacılar her bir işaret çiftinin arasından geçmelidir.

#### 26.2 KONTROL BÖLGELERİNDE DURMA SÜRESİ

Herhangi bir kontrol bölgesi içindeki durma süresi; kontrol işlemlerinin gerçekleştirilmesi için gerekli süreyle sınırlıdır.

#### 26.3 HAZIR OLMA ZAMANI

26.3.1 Kontroller, ilk yarışan aracın geçişi için hedeflenen

zamandan en az 1 saat önce çalışmaya hazır olmalıdır.

**26.3.2** Yarışma Direktörü aksine karar vermedikçe, son yarışan aracın izin verilen maksimum gecikme süresi dolduktan 1 saat sonra çalışmayı durduracaktır.

#### 26.4 KONTROL SIRASI VE YÖNLENDİRME

**26.4.1** Ekipler doğru kontrol sırasına göre ve Yarışma rotası yönünde giriş yapmalıdır. Bir kontrol bölgesine tekrar girmek yasaktır.

**26.4.2** Herhangi bir ihlal Ek 1 uyarınca bir ceza ile sonuçlanacaktır.

#### 26.5 YETKİLİLERİN TALİMATLARI

**26.5.1** Ekipler herhangi bir kontrolde kontrol görevlilerinin talimatlarına uymakla yükümlüdür.

**26.5.2** Tüm kontrol görevlileri tanınabilir olmalıdır. Her kontrolde, görevliler ayırt edici bir yekek giymelidir.

#### 26.6 MEDYA BÖLGELERİ (UYGULANABİLİR OLDUĞUNDA)

Bir medya bölgesi oluşturulmalıdır:

- Bir Özel Etabın STOP kontrol bölgesinden sonra;
- TOPLAMA'ya girmeden önce;
- Tüm servis parklarında/oturma yerlerinde sarı zaman kontrol panosundan önce;
- Finitş podyum prosedüründen önce bekleme parkı içinde;

Bu medya bölgesine erişim, uygun geçiş kartına sahip personelle sınırlı olacaktır. Organizatörler, güzergahı ve zaman çizelgesini; ekiplerin medya bölgesinde en az 15 dakika geçirmesi beklenecek şekilde planlayabilir. Medya bölgelerini yol notunda açıkça işaretlenmelidir.

#### 27.1 KONTROL TABELALARI

Bütün kontroller, (örnek olarak zaman kontrol noktaları, pasaj kontrolleri, toplama alanları, özel etapların start ve finitşleri); İş bu kurallar EK-1'de tanımlı FIA onaylı standart işaretlere, çizimlere ve mesafelere uygun olarak hazırlanacak ve yol notunda belirtilecektir.

#### 27.2 KORUYUCU BARIYERLER

Kontrollerin yapılabilmesi için Kontrol Noktasından önce ve sonra yolun her iki tarafı en az 5'er metre boyunca bariyerlerle korunmalıdır.

#### 27.3 KONTROL ALANLARINDA DURMA SÜRESİ

Bir kontrol noktasındaki durma süresi kontrol işlemleri için gereken zamanla sınırlıdır.

#### 27.4 FAAL HALE GELMEK

**27.4.1** Kontrol noktaları, ilk otomobilin ideal geçiş zamanından en az 60 dakika önce işlem yapmaya hazır olacaktırlar.

**27.4.2** Yarışma direktörü başka bir talimat vermediği sürece, son otomobilin ideal geçiş zamanına, maksimum geç kalma süresi olan 15 dakika artı süre eklendikten sonra (süpürücü etaba girdiyse) işlemlerine son vereceklerdir.

#### 27.5 KONTROLLERİN SIRASI VE YÖNÜ

**27.5.1** Ekipler, kontrol noktalarına doğru sırayla ve yarış güzergahının akış yönünde giriş yapmalıdır.

**27.5.2** Bir kontrol alanına ikinci kez girmek yasaktır.

#### 27.6 GÖZETMENLERİN TALİMATLARI

**27.6.1** Ekipler kontrol noktalarında bulunan görevli gözetmenlerin talimatlarına uymak mecburiyetindedirler. Aksi durum Komiserler Kuruluna rapor edilecektir.

**27.6.2** Tüm kontrol görevlileri kolayca tanınacak şekilde belirtilmelidir. Her kontrolde, baş gözetmen ve etap sorumlusu ayırt edici bir yekek giymelidir.

#### 27.7 MEDYA BÖLGELERİ (EĞER VARSA)

Servis alanları, uzak servis alanları ve toplama alanları öncesinde yer alan sarı zaman kontrol tabelasından evvel ve finitşte podyum prosedürlerinden önceki toplama/bekleme alanının içinde, bariyerlerle ayrılmış bir medya bölgesi yapılacaktır. Bu medya bölgesine, sadece akreditasyon işlemini tamamlamış uygun kartları olan kişiler girebilir. Organizatörler güzergâh ve zaman çizelgesini katılan yarışmacıların bu alanda minimum 10 dakika zaman geçirebileceği şekilde planlamalıdır. Medya Bölgeleri yol notunda açık şekilde belirtilmelidir.

#### 27.8 ARAÇ ÜSTÜ KAMERA VERİ DEĞİŞİM VE KAMERA BAKIM NOKTALARI

Organizatörler güzergâh üstünde, araç üstü kameraların veri değişimi için noktalar belirleyebilir. Bu noktalar (Yarışma Direktörü tarafından yayınlanacak) bir bültende belirtmeli ve sadece video kameraların veri değişimi ve kameraların ayarlanması için kullanılmalıdır.

Ayrıca, medya bölgeleri, toplama ya da kapalı park alanlarında ve güzergâh üstündeki yakıt ikmal bölgelerinin çıkışında, Yarışma Direktörünün onayıyla video verileri alınabilir ve kameralara bakım yapılabilir. Eğer gerekiyorsa, bu konu ile ilgili yapılacak çalışma takımın bir üyesinin nezaretinde yapılabilir. Takım bu tür bir talebi, yarışın startından önce Yarışma Direktörüne bildirmelidir.

Tüm bu çalışmalar, ancak bir gözetmen veya yarış görevlisinin gözetimi altında yapılabilir.

#### 28 PASAJ KONTROLLERİ (PC) VE SANAL PASAJ KONTROLLERİ (SPC)

##### 28.1 HAZIRLAMA

Ekibin Yol Notundaki güzergahlara uyup uymadığını kontrol etmek için Yol notunda belirtilen ve numaralandırılan yerlerde Pasaj kontrolleri (PC) kurulabilir. Bu kontroller Ek 1'de gösterilen işaretlerle tanımlanacaktır. Fiziksel işaret ile geçiş noktasının çakışmaması halinde, yol notundaki waypoint geçerli olacaktır.

##### 28.2 İŞLEYİŞ

**28.2.1** Araç tam olarak durmalı ve görevliler, ekip tarafından teslim edilir edilmez, geçiş zamanından bahsetmeden Zaman kartını damgalamalı ve/veya imzalamalıdır.

Araç tam olarak durmalıdır ve görevliler hızlı bir şekilde zaman karnesine imza/kaşe/mühürü basmalıdır.

**28.2.2** Geçiş zamanı saniyesine kadar not edilecek ve Özel Etabın kesintiye uğraması durumunda kullanılabilir. Bir kesinti durumunda Araç Takip Sistemi tarafından kaydedilen zaman dikkate alınabilir.

**28.2.3** Zaman kartında bir PC damgası yoksa ve geçişin elektronik kanıtı eksikse veya araç durmadıysa, yarışmacı eksik PC için cezalandırılacaktır.

**28.2.4** Sanal-Pasaj kontrolü (SPC) durumunda, yol

noktasının doğrulanmasından sonra, araç Zaman kartına herhangi bir giriş yapmadan devam etmeden önce kırmızı kontrol işaretinde tam olarak durmalıdır (Araç Takip Sistemi tarafından tespit edilen). Durmamak yukarıdaki maddeye göre cezalandırılacaktır.

Sanal Pasaj kontrolü (SPC) durumunda, waypoint noktasının doğrulanmasından sonra, araç Zaman karnesine herhangi bir işlem yapmadan kırmızı renkli kontrol işaretinde tam olarak durmalıdır (Araç Takip Sistemi tarafından tespit edilen). Durmamak waypoint atmak olarak cezalandırılacaktır.

27.2.5 Pasaj Kontrol (PC) Noktasına varış zamanları dakika ve saniye olarak tutulmalıdır.

27.2.6 Pasaj Kontrol (PC) Noktasına gelemeyen, durmadan devam eden veya karnesine işlem yapılmamış yarışmacılara 15 dakika zaman cezası verilir.

### 29 GÜVENLİK NOKTASI

CP bölgesinde güvenliği sağlamak amacıyla, her CP'de bir güvenlik bölgesi kurulacaktır. Bu bölgedeki hız maksimum 30 kph ile sınırlanacaktır ve NAV-GPS tarafından kontrol edilecektir. Hız kontrolü aşağıdaki çizime göre yapılacaktır.

Güvenlik bölgelerinde hız yapmak, hız kontrol bölgelerinde hız yapmanın cezalarına göre cezalandırılacaktır.

30.2.2 Bir hız kontrol bölgesi içerisinde organizatörler 30, 40, 50 veya 90 kph hız sınırı belirleyebilirler. Eğer Yol notu ile Araç takip sistemi arasında bir farklılık varsa, Araç takip sistemi tarafından verilen bilgiler geçerli olacaktır.

30.2.3 Hızlanma durumunda, ara FZ/DZ ara noktasının 90 metre öncesinden itibaren daha yüksek hız sınırı uygulanacaktır,

Yavaşlama durumunda, alt hız sınırı ara FZ/DZ ara noktasından 90 metre sonrasında kadar uygulanmayacaktır, aşağıdaki şemalara bakınız:

## 30 HIZ KONTROL BÖLGELERİ

### 30.1 HAZIRLAMA

30.1.1 Organizatörler, bir Özel Etapta nüfusun yoğun olduğu bir bölgeden geçtiğinde ve kendi takdirlere bağlı olarak diğer yerlerde hız kontrol bölgeleri oluşturmalıdır.

30.1.2 Hız kontrol bölgesinin başlangıcı Yol notunda bir "DZ" sembolü ve bir "DZ" yol noktası waypoint ile gösterilecektir.

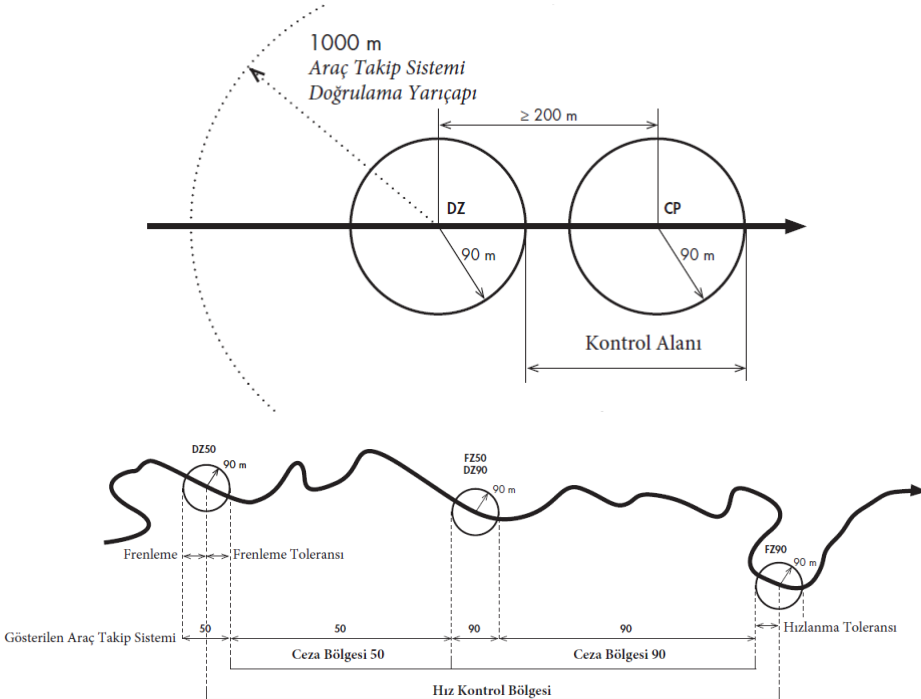
30.1.3 Doğrulama yarıçapına girerken, ekipler Araç takip sistem'leri tarafından bir hız kontrol bölgesine yaklaştıkları konusunda bilgilendirileceklerdir. Bu ara noktadan 90 metre sonra tolerans bölgesi sona erer ve cezalar uygulanabilir.

30.1.4 Hız kontrol bölgesinin sonu Yol notunda bir "FZ" sembolü ve bir "FZ" ara noktası waypoint ile gösterilecektir. Bu ara noktanın doğrulama yarıçapına girildiğinde, içinde ceza uygulanmayan tolerans bölgesi başlar.

30.1.5 Hız sınırı olarak belirlenen bölge (DZ-FZ) en az 500 m mesafede ve 200 m çapında olmalıdır.

### 30.2 İŞLEVİŞ

30.2.1 Tolerans bölgesi sona erdikten hemen sonra ve en az her 150 metrede bir Araç takip sistemi'nde bir darbe sinyali nokta kaydedilir. Hız Araç takip sistemi'nde gösterilir ve hafızaya kaydedilir.



Hız sınırı içerisinde belirtilen sürattin aşıldığı her pik noktası ceza olarak yansıtılır. Hız limitinin 1-5 km/h üzerine çıkan her pik için 10 saniye zaman, 6-15 km/h üzeri çıkan her pik için 1 dakika zaman, 16-40 km/h arası her pik için 2 dakika zaman, 40 km/h üzeri 5 dakika zaman cezası verilir. Sürekli tekrar ve sportmenliğe aykırı davranış olarak değerlendirilmesi durumunda Komiserler Kurulu ayak günu ihracı cezası verebilir.

**28.2.4** İhlal durumunda, yarışmacı Ek 1'e göre cezalandırılacaktır.

### 31 ZAMAN KONTROLLERİ

#### 29.1 GENEL

Bu kontrollerde, görevliler Zaman kartının üzerine kartın teslim edildiği saati işaretleyecektir. Zamanlama dakikasına kadar kaydedilecektir.

#### 29.2 KAYIT PROSEDÜRÜ

**29.2.1** Kayıt prosedürü, araç zaman kontrol bölgesi giriş tabelasını geçtiği anda başlar.

**29.2.2** Bölge giriş tabelası ile kontrol arasında, ekibin herhangi bir nedenle durması veya anormal derecede yavaş bir hızda sürmesi yasaktır.

**29.2.3** Gerçek zamanlama ve zamanın Zaman Kartına girilmesi, iki ekip üyesinin ve aracın kontrol bölgesinde ve kontrol masasının hemen yakınında olması halinde gerçekleştirilebilir.

**29.2.4** Kayıt zamanı, ekip üyelerinden birinin Zaman Kartını ilgili görevliye verdiği ana karşılık gelecektir.

**29.2.5** Elle ya da bir çıktı cihazı vasıtasıyla, ilgili görevli kartın üzerine kartın teslim edildiği gerçek zamanı işaretleyecek, başka bir şey yazmayacaktır.

**29.2.6** İdeal giriş zamanı, tahsis edilen zamanın bir önceki Özel Etap bitiş zamanına veya bir önceki TC zamanına eklenmesiyle elde edilen zamandır ve bu zamanlar dakikası dakikasına ifade edilir.

**29.2.7** İdeal Kayıt Zamanı yalnızca ekiplerin sorumluluğundadır ve ekipler kontrol masasındaki resmi saate başvurabilirler. Görevliler bu hedef Kayıt Zamanı hakkında herhangi bir bilgi veremezler.

**29.2.8** Ekip, kartı ilgili görevliye teslim etme eyleminin ideal kayıt dakikası içinde gerçekleşmesi halinde herhangi bir gecikme cezasına maruz kalmayacaktır.

**29.2.9** Gerçek Kayıt zamanı ile hedef Kayıt zamanı arasındaki herhangi bir fark Ek 1'e göre cezalandırılacaktır.

**29.2.10** Toplama öncesi servisteki zaman kontrolünde ve gece Kapalı Park'ta, ekiplerin ceza almadan vaktinden önce giriş yapmalarına izin verilir. Organizatör, Ek Kurallarda erken Kayıt yapılmasına izin verilen ilave zaman kontrolleri belirleyebilir.

**29.2.11** Servis sonrası ve Kapalı Park öncesi zaman kontrolünde araç, Zaman kartı ibrazının tüm formalitelerine ve ilgili cezalara uyularak yarışmacının yetkili bir temsilcisi tarafından sürülebilir.

**29.2.12** Bir ekibin Kayıt prosedürü kurallarına uymadığı tespit edilirse, kontrolden sorumlu görevli bu durumu derhal Yarışma Direktörüne gönderilmek üzere yazılı bir rapora konu etmelidir.

**29.2.13** Erken varış nedeniyle cezalandırılan bir ekip başlangıçta öngörülen zamanda ayrılmaları için gereken süre boyunca nötrale edilecektir.

#### 29.3 ZAMAN KONTROLÜ VE ARDINDAN ETAP STARTI

Bir zaman kontrolünü bir Özel Etap için bir başlangıç kontrolü izlediğinde, aşağıdaki prosedür uygulanacaktır:

**29.3.1** Bir NORMAL ETAP'ın bitişindeki zaman kontrolünde, ilgili görevli Zaman kartına hem ekibin giriş zamanını hem de geçici etap start zamanını girecektir. Ekibin etap startına hazırlanabilmesi ve start çizgisine gelebilmesi için 5 dakikalık bir boşluk bırakılmalıdır.

**29.3.2** İki veya daha fazla ekibin aynı dakikada giriş yapması halinde, söz konusu Özel Etap için geçici start zamanları, bir önceki zaman kontrolündeki göreceli varış zamanlarına göre sıralanacaktır. Eğer bir önceki zaman kontrolündeki varış zamanları aynıysa, ondan önceki zaman kontrolündeki zamanlar dikkate alınır ve bu böyle devam eder.

**29.3.3** Zaman kontrolünde Kayıt yaptıktan sonra, rakip araç Özel Etapın start kontrolüne götürülecek ve ekip buradan bu Kurallarda belirtilen prosedüre göre start olacaktır.

**29.3.4** Geçici ve gerçek start zamanları arasında fark olması halinde, Özel Etapın başlangıcında görevliler tarafından girilen zaman bağlayıcı olacaktır.

#### 31.1 İŞLEYİŞ

Bu kontrollerde gözetmenler, zaman karnelerine, zaman karnelerinin kendilerine verildiği anı kaydedeceklerdir. Sadece dolan dakikalar dikkate alınarak kayıt yapılır.

#### 31.2 GİRİŞ PROSEDÜRÜ

**31.2.1** Giriş prosedürü otomobilin zaman kontrol giriş tabelasını geçtiği anda başlar.

**31.2.2** Giriş tabelası ile kontrol noktasının arasındaki alanda pilotların herhangi bir sebeple durması veya anormal yavaş bir hızla ilerlemeleri yasaktır.

**31.2.3** Zaman karnesindeki gerçek zaman ve giriş kaydı, ancak otomobil ve iki ekip mensubunun kontrol alanı içerisinde ve kontrol masasının hemen yakınında bulunmaları halinde yapılabilir.

**31.2.4** Kaydedilecek zaman, ekip mensuplarından birisinin zaman karnesini ilgili gözetmene verdiği anki zamandır.

**31.2.5** İlgili gözetmen, sadece zaman karnesinin kendisine verildiği andaki gerçek zamanı karneye işlemekle yükümlüdür.

**31.2.6** Kayıt zamanı, özel etapın start zamanı veya bir önceki ZK zamanına hedef sürenin eklenmesiyle bulunur. Bu zamanlar dakika olarak belirtilir.

**31.2.7** Kayıt zamanı, tamamen ekibin sorumluluğundadır. Ekipler, kontrol noktasındaki resmi saatten faydalanabilir. Gözetmenler, ekibe hedef kayıt zamanıyla ilgili bilgi veremez.

**31.2.8** Ekipler kontrol alanına ideal kayıt dakikası veya ondan önceki dakika içerisinde girerlerse herhangi bir ceza almazlar.

**31.2.9** Zaman karnelerini ideal kayıt dakikaları içerisinde görevli gözetmene veren ekipler geç cezası almazlar.

**31.2.10** İdeal kayıt zamanı ile gerçek kayıt zamanları arasındaki farklı şekilde cezalandırılır.

a) Geç gelişlerde: her dakika veya dakikanın bölümü için 10 saniye.

b) Erken gelişlerde: her dakika veya dakikanın bölümü için 1 dakika.

31.2.11 Organizatörler tarafından ek kurallarda veya daha sonra resmi bir bültenle belirtildiği takdirde bir zaman kontrol noktasına ceza almadan erken giriş serbest bırakılabilir.

31.2.12 Bir ekibin yukarıda belirtilen kayıt işlemleri prosedürüne uymadığı tespit edilirse, söz konusu noktadaki baş gözetmen olayı yazılı rapor şeklinde hemen Yarışma Direktörüne bildirmelidir.

31.2.13 Yarışma Direktörü, kendi inisiyatifine göre bir noktaya erken giriş yapan bir ekibe nötralizasyon vererek, ekibin noktadan gerçekte öngörülmesi olan zamanda çıkmasını sağlayabilir.

### 31.3 ÖZEL ETABIN BAŞINDAKİ ZAMAN KONTROL NOKTASI

Bir zaman kontrol noktasının ardında özel etap startı varsa, aşağıdaki prosedür uygulanır:

31.3.1 Bir normal etabın sonunda yer alan zaman kontrol noktasındaki görevli gözetmen ekibin zaman kontrole giriş zamanını ve etabın öngörülen start zamanını karneye işleyecektir. Ekibin start hazırlıklarını yapabilmesi ve start noktasına gelebilmesi için 5 dakikalık ara olmalıdır.

31.3.2 Eğer, iki ya da daha fazla ekip bir özel etaptan önceki zaman kontrol noktasına aynı anda gelirse, söz konusu etap için varsayılan start zamanları, bir önceki zaman kontrol noktasında aldıkları zamana göre verilecektir. Eğer bir önceki zaman kontrol noktasındaki zamanlar da aynıysa, daha önceki zaman kontrol noktasına bakılacak ve işlem bu şekilde devam edecektir.

31.3.3 Zaman kontrol noktasında işlemleri tamamladıktan hemen sonra otomobiller, bu kurallarda belirtildiği şekilde start alınacak olan özel etap start noktasına doğru sürülmelidir.

31.3.4 Eğer ekibin öngörülen ve gerçek start zamanları arasında bir farklılık varsa, Komiserler aksine bir karar almadığı sürece, gözetmenin yazdığı özel etap start zamanı bağlayıcı olacaktır.

31.3.5 Etabın start zamanı, aynı zamanda bir sonraki zaman kontrol noktasına giriş zamanını hesaplamak için başlangıç zamanıdır.

31.3.6 Zaman karnesi, starttan önceki dakika içinde ekibe geri verilmelidir.

## 32 TOPLAMA KONTROLLERİ

### 32.1 TOPLAMA PROSEDÜRÜ

32.1.1 Toplama kontrollerine vardıklarında, ekipler start zamanlarıyla ilgili talimatları alacaklardır. Daha sonra araçlarını görevliler tarafından yönlendirildiği şekilde sürmelidirler.

32.1.2 Bir Etap sırasındaki yeniden gruplandırılmadan sonra, araçlar yeniden gruplandırmaya varış sırasına göre yeniden başlayacaktır.

32.1.3 Yeniden gruplandırmadan sonraki başlangıç aralıkları Etabın başlangıcı için belirtilenlerle aynı kriterlere uygun olmalıdır.

### 32.1 TOPLAMA NOKTASINDAKİ PROSEDÜR

32.1.1 Toplama noktasına geldiğinde, ekibe start zamanları hakkında talimat verilecektir. Bunun üzerine otomobillerini gözetmenlerin gösterdiği yere süreceklerdir. Motorlar durdurulmalı ve ekip üyeleri, kapalı parkı (parc fermé'yi) terk etmelidir.

32.1.2 Tüm ekipler, Zaman Kontrol noktasının yanında organize edilebilecek ve seyircilerin ulaşabildiği "imza dağıtma alanında" beş dakikaya kadar bir süre için hazır bulunmalıdır.

32.1.3 Toplama süresi 15 dakikayı geçmiyorsa, ekip üyeleri toplama alanında kalabilirler.

### 32.2 TOPLAMA NOKTASINDAN ÇIKIŞ PROSEDÜRÜ

Gece boyu süren toplama ve Power Stage başlangıcında uygulanan toplama (varsa) hariç, otomobiller toplama alanına geliş sırasıyla start alacaktır.

## 33 KONTROLLERDE İZİN VERİLEN AZAMI GECİKME SÜRESİ VE ÖZEL ETAP İÇİN AYRILAN SÜRE

### 33.1. ZAMAN KONTROLDE İZİN VERİLEN MAKSİMUM GECİKME SÜRESİ (MAKSİMUM SÜRE)

Bir kısmın sonuna veya özel etabın sonuna verilen sürenin 30 dakikadan fazla herhangi bir gecikme sonucu ilgili yarışmacının o kontrol noktasında etabı tamamlamamış sayılmasına neden olacaktır. Yarışmacı kaçırdığı her bir ZK noktası için ZK cezası ve varsa, tamamlanmayan her bir Özel Etap için cezasını alacaktır.

### 33.2 BİR CP'DE MAKSİMUM SÜRE VE ÖZEL ETABIN BİTİŞİ

33.2.1 Bir Geçiş Kontrolünde, azami süreyi aşan herhangi bir gecikme, ilgili yarışmacının yarıştan çekilmiş sayılmasına neden olacak ve yarışmacı Ek I uyarınca bir ceza alacaktır. Ekip yine de bu Kurallarda belirtilen hükümler uyarınca Yarışmaya yeniden başlayabilir.

Bir Pasaj Kontrolünde, azami süreyi aşan herhangi bir gecikme, ilgili yarışmacının yarıştan çekilmiş sayılmasına neden olacak ve yarışmacı Ek I uyarınca bir ceza alacaktır. Ekip yine de bu Kurallarda belirtilen hükümler uyarınca Yarışmaya yeniden başlayabilir.

33.2.2 Organizatör, Özel Etabın toplam uzunluğunun en az %50'sinden sonra yer alan her bir CP için maksimum süreyi hesaplayabilir. Hesaplama, kat edilen mesafe, hesaplanan ortalama hız ve bir saatlik sabit süreye göre yapılacaktır. Özel Etabın bitiş kontrolü için hesaplama, kat edilen mesafeye, hesaplanan ortalama hız ve bir saatlik sabit süreye göre yapılacaktır. Maksimum süreler her bir CP ve Finiş için güzergahta zaman çizelgesinde belirtilmelidir.

### 33.3 İZİN VERİLEN AZAMI UZUNLUĞUN SÜRENİN AŞILDIĞINA DAİR BİLDİRİM

Bu madde uyarınca izin verilen azami gecikmenin/azami sürenin aşıldığına dair bildirim ilgili herhangi bir kontrol noktasında duyurulabilir. Kontrol görevlisi **Gözetmen**, Yarışma Direktöründen talimat aldıktan sonra, ekibe kontrolde izin verilen azami gecikme süresini / azami zamanı aştıklarını bildirecektir. Bu bildirim alan ekip, Özel Etap rotasını kullanmadan servis parkına alanına geri dönecektir. Ekip Ek I uyarınca ceza alacaktır.



## 32 ÖZEL ETAPLAR

## 32.1 ZAMANLAMA

Özel Etaplar için zamanlama şöyle olacaktır:

- Bajalar için saniyenin onda biri kadar.

## 33 ÖZEL ETAP BAŞLANGICI

## 33.1 BAŞLANGIÇ ÇİZGİSİ

Bir Özel Etap, aracın başlangıç çizgisine yerleştirilmesi ve motorun çalıştırılmasıyla ayakta başlama ile başlar. Başlangıç çizgisi güzergahın karşı taraflarına yerleştirilmiş bir çift kontrol işareti arasında ideal bir çizgidir.

## 33.2 ELEKTRONİK BAŞLATMA PROSEDÜRÜ

33.2.1 Elektronik start prosedürü ekip tarafından start hattından önce start çizgisinden ayrılıp ayrılmadığını (yanlış start) tespit etmek ve kaydetmek için bir cihaza bağlanabilir. Bu cihaz start çizgisinden 50 cm sonra olmalıdır.

33.2.2 Elektronik start prosedürü, bir aracın doğru sinyalden önce start çizgisinden ayrılıp ayrılmadığını (yanlış start) tespit etmek ve kaydetmek için bir cihaza bağlanabilir. Bu cihaz start çizgisinden 50 cm sonra olmalıdır.

33.2.3 Tüm Şampiyona etkinlikleri için elektronik bir geri sayım saati ve/veya sıralı ışık sistemi zorunludur.

## 33.3 MANUEL BAŞLATMA PROSEDÜRÜ

33.3.1 Zaman kartını ekibe geri verdikten sonra manuel start prosedürü kullanmak zorunda kalınması durumunda, start görevlisi yüksek sesle sayacaktır: 30" - 15" - 10" ve son beş saniye teker teker. Son 5 saniye geçtiğinde start işareti verilecektir.

33.3.2 Manuel çalıştırmaya yalnızca arızalı bir elektronik cihaz durumunda izin verilir.

## 33.4 EKİBİN HATASI NEDENİYLE GECİKMELİ BAŞLANGIÇ

Startın ekibin hatası nedeniyle gecikmesi durumunda, gözetmen Zaman Kartına yeni bir zaman girecektir. Cezalar Ek 1'e göre uygulanacaktır.

## 33.5 FÖDEPAR

Yanlış bir start, özellikle de sinyal verilmeden önce yapılan bir start, Ek 1 uyarınca cezalandırılacaktır. Zaman hesaplaması için gerçek start zamanı kullanılmalıdır. Özel Etaplardaki güvenlik önlemleri için işbu kurallar Ek 1'e bakınız.

## 34. ÖZEL ETAP STARTI

## 34.1 START NOKTASI

Özel etaplarda start, otomobilin yerleştirildiği bir çizgiden, durarak start verilir.

## 34.2 START PROSEDÜRÜ

34.2.1 Elektronik start prosedürü yarışmacı ekiplerin start noktasından rahatça görebileceği bir yere yerleştirilen ve saniyeleri geri sayan elektronik bir saat ya da sıralı ışık sistemi ile yapılabilir. Farklı bir sistem kullanıldığı takdirde, Start sisteminin tüm ayrıntıları yarışın ek kurallarında belirtilmelidir.

34.2.2 Bu sisteme, ek olarak otomobillerin start sinyalinden önce çıkıp çıkmadığını (faut départ) denetleyen bir ünite de kullanılabilir. Bu alet start çizgisinden 50 cm uzaklıkta olmalıdır

## 34.3 MANUEL START PROSEDÜRÜ

Manuel start prosedürünün kullanılması gerekiyorsa, start gözetmeni zaman kartını ekibe verecek ve yüksek sesle 30" - 15" - 10" ve son 5 saniyeyi teker teker geri sayarak start verecektir.

## 34.4 EKİBİN HATASI YÜZÜNDEN STARTIN GECİKMESİ

34.4.1 Ekibin hatası yüzünden startın gecikmesi halinde, görevli gözetmen, yeni bir zaman verecek ve geç kalan her dakika veya dakika bölümü için 1 dakika ceza verilecektir.

34.4.2 Bir özel etapta kendi start zamanında ve sırasında, start almayı reddeden ekip, (etap koşulsun ya da koşulmasın) Komiserlere rapor edilecektir.

34.4.3 Start komutu veya sinyalinden sonra start çizgisini 20 saniye içerisinde terk edemeyen otomobiller yarışmadan ayrılmış kabul edilerek, görevliler tarafından zaman kartını alınarak hemen güvenli bir yere çekilmelidir. Bu araç ertesi sabah, işbu kurallara göre Süper Rallie ile ralliye devam edebilir.

## 34.5 ÖZEL ETABIN GECİKMESİ

Eğer yarışan bir otomobil 20 dakikadan fazla bir süre boyunca start almazsa, seyircilere, bir güvenlik aracının geçişiyle etabın yeniden başlayacağı bildirilmelidir. İkinci bir tercih olarak; etap yarışına direktörünün talimatıyla normal etap olarak geçilir.

## 34.6 HATALI START

Start sinyali verilmeden önce hareket edip hatalı start (faut départ) almanın cezası:

- 1. ihlal: 10 saniye
- 2. ihlal: 1 dakika
- 3. ihlal: 3 dakika

Daha sonraki ihlaller: Spor Komiserlerinin kararına bırakılmıştır.

Bu cezalar, Komiserler tarafından gerekli görüldükleri hallerde, daha ağır cezalara çevrilebilir. Zaman hesaplamalarında, gerçek start zamanı dikkate alınmalıdır.

## 34.7 ZAMAN TUTULMASI

Özel etaplarda zamanlar, saniyenin onda biri cinsinden tutulacaktır.

## 35 YOL İZLERİ

## 34.1 GENEL

34.1.1 Ekip tüm ara noktalardan kronolojik (artan) sırayla geçmelidir ve daha önce kaçırılan bir ara noktayı almak için geri dönmeye izin verilmez.

34.1.2 Bir ara noktanın onaylanmamasının cezası Ek 1'de belirtilmiştir.

34.1.3 Bir Baja Özel Etabı sırasında kaçırılacak toplam ara nokta sayısı; ilgili Özel Etabın toplam ara nokta sayısının %40'dır. Eğer bir ekip gerekli ara nokta sayısından daha az ara noktaya sahipse, Özel Etaptan çekilmiş sayılır ve Ek 1 uyarınca bir ceza verilir.

**34.2 WPS (GÜVENLİK YOL NOKTASI)**

Yarışmacıların güvenliğini sağlamak için kullanılan bir yol noktası:

**34.3 HIZ KONTROL BÖLGELERİ / GÜVENLİK BÖLGELERİ İÇİN YOL NOKTALARI DZ (HIZ KONTROLÜNÜ BAŞLATMA/ GÜVENLİK BÖLGESİ):**

Bir ara nokta yarışmacı ve/veya kamu güvenliğini sağlamak için kullanılır ve bir Hız Kontrol veya Güvenlik Bölgesinin başlangıcını tanımlar:

FZ (Bitiş Hızı Kontrolü/Güvenlik Bölgesi):

Bu ara nokta Hız Kontrolörü Güvenlik Bölgesinin bitişini tanımlamak için kullanılır:

**35.1 GENEL**

35.1.1 Tüm waypoint'ler, organizatör tarafından sağlanan NAV-GPS'in hafızasında yer alır.

35.1.2 Ekip, tüm waypoint'lerden sırasıyla (artan kronolojik sırayla) geçmek zorundadır ve daha önce kaçırdığı bir waypoint'e geri dönerek tekrar geçmek yasaktır.

35.1.3 Bir waypoint'in doğrulanmaması durumunda uygulanacak ceza, Ek I'de belirtilmiştir.

35.1.4 Bir Etap sırasında kaçırılabilir waypoint'lerin toplam sayısı, ilgili Özel Etapların toplam waypoint sayısının %30'unu geçemez. Bir Etap sırasında ardışık olarak kaçırılabilir waypoint'lerin toplam sayısı ise ilgili Özel Etapların toplam waypoint sayısının %10'unu geçemez. Eğer bir ekip bu limitleri aşarsa, ilk limitin aşıldığı noktada Etapı tamamlayamamış sayılır ve Ek I'ye göre ceza alır.

35.1.5 Bir ekip yarışı bırakmak isterse, acil durum kodu girerek NAV-GPS'i tamamen açabilir ve tüm waypoint'leri görebilir. Ekip, Yarışma Merkezi ile iletişime geçebilir ve organizatör bu Etap için açma kodu sağlayabilir. Bu durumda, yarışmacı Ek I'ye göre ceza alır.

35.1.6 Waypoint tipi ne olursa olsun, NAV-GPS cihazı ekipleri yalnızca önceki waypoint doğrulandıktan sonra ya da bu waypoint'in açılma çapına girildiğinde ilgili waypoint'e yönlendirir. Bir waypoint'i doğrulamak için ekip, doğrulama çapı içinde geçmek zorundadır.

Açılma ve doğrulama çaplarının tam ölçüleri aşağıdaki tabloda belirtilmiştir. İlgili cezalar Ek I'le belirtilmiştir:

**35.2 WPE (ECLIPSE WAYPOINT)**

Bir waypoint, önceki waypoint doğrulandıktan sonra NAV-GPS'te tamamen görünür hale gelir, önceki waypoint ile WPE arasındaki mesafe ne olursa olsun.

**35.3 WPN (NAVİGASYON WAYPOINT)**

Organizatör, ekiplerin zorlu güzergahları (örneğin kum tepeleri) veya navigasyon zorluklarını kaçırmamalarını sağlamak amacıyla bu waypoint'i kullanabilir. NAV-GPS, ekipleri yalnızca waypoint'in açılma çapına girdiklerinde bu noktaya yönlendirir. Bir WPN'yi kaçırmanın zaman cezası, diğer navigasyon waypoint'lerine göre dört kat daha yüksektir.

**35.4 WPM (GİZLİ WAYPOINT)**

Bu, ekiplerin navigasyon talimatlarını doğru bir şekilde takip edip etmediklerini kontrol etmek amacıyla kullanılan standart bir waypoint'tir. NAV-GPS, yarışmacıyı yalnızca bu waypoint'in açılma çapına girdiklerinde bu noktaya yönlendirir.

**35.5 WPS (GÜVENLİK WAYPOINT)**

Yarışmacıların güvenliğini sağlamak amacıyla kullanılan bir waypoint'tir.

**35.6 WPC (KONTROL WAYPOINT)**

Bir WPC, yol notunda doğru bir şekilde takip edilip edilmediğini kontrol etmek amacıyla kullanılan bir waypoint'tir; bu durumda NAV-GPS herhangi bir navigasyon bilgisi sağlamaz.

**35.7 WPP (PRECISE WAYPOINT)**

Bir WPP, yol notuna tam olarak uyulup uyulmadığını kontrol etmek amacıyla kullanılan bir waypoint'tir. WPP, arazi dışı/yol dışı alanlarda kullanılamaz. Ek Kurallarda belirtilmişse, Özel Etaplerde her yol notu karesi, başka bir waypoint türü olarak tanımlanmadığı sürece WPP olarak kabul edilir.

**35.8 WPV (GÖRÜNÜR WAYPOINT)**

Bir görünür waypoint'e doğru yol alırken, WPV seçildiğinde veya önceki waypoint doğrulandıktan tüm bilgiler NAV-GPS'te her zaman görüntülenir. WPV'ler genellikle bir Etap'ın başlangıcında kullanılır.

**35.9 ÖZEL ETABIN BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ WAYPOINT'LERİ**

DSS (Özel Etap başlangıcı): Bu waypoint yalnızca Seçici Bir Bölümün başlangıcını tanımlar.

ASS (Özel Etap bitiş): Bu waypoint yalnızca Seçici Bir Bölümün bitişini tanımlar.

**35.10 HIZ KONTROL BÖLGELERİ / GÜVENLİK BÖLGELERİ İÇİN WAYPOINT'LER**

DZ (hız kontrolü/güvenlik bölgesi başlangıcı): Bir waypoint, yarışmacı ve/veya kamu güvenliğini sağlamak amacıyla kullanılır. Hız kontrolü veya güvenlik bölgesinin başlangıcını tanımlar.

FZ (hız kontrolü/güvenlik bölgesi bitiş): Bu waypoint, hız kontrolü veya güvenlik bölgesinin bitişini tanımlar.

**35.11 NÖTRALİZASYON BÖLGELERİ İÇİN WAYPOINT'LER**

DN (nötralizasyon bölgesi başlangıcı): Bu waypoint, Özel Etap içinde bir nötralizasyon bölgesinin başlangıcını tanımlar. Ayrıca, bir hız kontrol bölgesinin başlangıcını tanımlayabilir, bu da bir DZ'ye karşılık gelir.

FN (nötralizasyon bölgesi bitiş): Bu waypoint, Özel Etapdeki nötralizasyon bölgesinin bitişini tanımlar. Ayrıca, bir hız kontrol bölgesinin bitişini tanımlayabilir, bu da bir FZ'ye karşılık gelir.

**36 ÖZEL ETAP FİNİŞİ****35.1 FF NOKTASI**

35.1.1 Bir Özel Etapın bitiş zamanı uçuş finişinde kaydedilir. Uçuş finiş ile durma çizgisi arasındaki alanda virajlar, keskin veya aldatıcı köşeler veya tehlikeli engeller bulunmamalıdır.

35.1.2 Sarı uyarı işareti ile dur işareti arasında durmak yasaktır ve ihlal durumunda Ek I'ye göre ceza uygulanacaktır.

35.1.3 Zamanlama, bitiş çizgisinde çıktı ekipmanı ile kaydedilecek ve edeklenecektir. Zaman tutucular, kırmızı zemin üzerinde damalı bayrak taşıyan iki işaretle gösterilen bitiş çizgisi hizasında konumlanmalıdır.

### 35.2 STOP NOKTASI

**35.2.1** Ekip, bitiş zamanının Zaman kartına (saat, dakika, saniye) işlenmesi için kırmızı "DUR" işaretleriyle gösterilen durma noktasına rapor vermelidir. Zaman tutucular tam bitiş zamanını görevlilere hemen veremezlerse, görevliler gerçek zamanı ekibin Zaman kartına girebilirler.

**35.2.2** Zaman kartına girilen bitiş zamanı aynı zamanda bir sonraki NORMAL ETABIN başlangıç zamanı olacaktır (saat ve dakika). Aynı dakika içinde birden fazla yarışmacının varması halinde, postadan sorumlu gözetmen bu yarışmacıların start zamanlarını yarış sırasına göre en az 1 dakika aralıklarla kademelendirilmelidir.

**35.2.3** Sürelerinin girilmesi için durma noktasında durmayan bir yarışmacı Ek 1 uyarınca ceza olacaktır.

**35.2.4** Bir yarışmacı kendi gücüyle bölgeyi terk edemiyorsa, sadece görevliler ve/veya TOSFED yarışmacıları tarafından dışarıdan yardım alınarak bölgeden itilebilir veya çekilebilir ve herhangi bir cezaya tabi tutulmaz.

### 36.1 FİNİŞ ÇİZGİSİ

Özel etap finiş zamanı, etabın stop noktasından minimum 200 m önce kurulacak "flying finish" noktasında kaydedilir. Flying Finish ile STOP noktaları arasında keskin virajlar, sert koşeler, sorun teşkil edecek giriş çıkışlar veya tehlike arz edebilecek engeller olmamalıdır. Sarı ikaz tabelası ile "STOP" noktası arasında durmak yasaktır; böyle bir ihlal Komiserlere rapor edilir. Zaman, finiş çizgisinde yazılı fotosel kronometrelerle tutulacak, bunlar normal kronometrelerle yedeklenecektir. Finiş gözetmenleri, kırmızı zemin üzerine damalı bayraklı tabelayla işaretlenen finiş çizgisinin hizasında bulunacaktır.

### 36.2 STOP NOKTASI

Ekipler, kırmızı zemine "STOP" yazılı tabela ile belirlenen noktada durarak zaman karnelerine özel etabın finiş zaman kaydını işleteceklerdir (Saat-dakika-saniye-saniyenin onda biri). Şayet stop gözetmeni finiş zamanını hemen veremezse, ekiplerin zaman karneleri sadece parafanacak, etap zamanları bir sonraki nötralizasyon veya toplama noktasında karnelere işlenecektir.

### 37 ÖZEL ETABIN KESİLMESİ

Bir özel etabın herhangi bir nedenle kesintiye uğradığında veya durdurulduğunda, etkilenen her ekibe Yarışma Direktörü tarafından elindeki tüm araçlar (örn. GPS, Geçiş Kontrol süreleri, takip sistemi, vb.) kullanılarak en adil olduğuna karar verilen bir süre tahsis edilecektir.

Ancak, bir etabın durdurulmasından tek başına veya müştereken sorumlu olan hiçbir ekip bu önlemden yararlanamaz.

**Bir Özel Etap, herhangi bir nedenle kesildiğinde veya durdurulduğunda, etkilenen her ekip, Yarış Direktörü tarafından, kullanılabilir tüm araçlarla (örneğin GPS, geçiş kontrol zamanları, izleme sistemi vb.) en adil şekilde değerlendirilen bir süre verilecektir.**

Ancak, bir etabı tek başına ya da ortaklaşa durduran hiçbir ekip, bu sürelerden faydalanamaz.

### 38 YARIŞMACI GÜVENLİĞİ

#### 38.1 EKİPLERİN EKİPMANI

Bir otomobil herhangi bir özel etapta hareket halindeyken, ekip üyeleri "Yarışma Ek Düzenlemeleri EK-1"de yer alan homologe kaskları ve emniyet kemerlerini STOP noktasına kadar doğru şekilde takmak ve aynı ekte istenen tüm güvenlik kıyafetlerini giymek zorundadır. Bu maddeyi ihlal eden yarışmacı, Komiserler Kurulu tarafından cezalandırılır.

#### 38.2 ARAÇLARIN DONANIMI

**38.2.1** Araç Takip Sistemi acil durum butonu, her iki sürücünün de emniyet kemerleri bağlı iken kolayca ulaşabilecekleri bir yerde olmalıdır.

#### 38.2.2 S.O.S. / OK İşaretleri

Her yarışmacı, en az 42x29.7cm (A3) boyutlarında önünde kırmızı renkli "S.O.S." işareti, arkasında ise yeşil renkli "OK" işareti bulunan uyarı levhasını, iki sürücünün de her an ulaşabileceği şekilde otomobilde taşımalıdır.

#### 38.2.3 Kırmızı Üçgen (Reflektör)

Yarışan her otomobil kırmızı renkli üçgen bir reflektör taşınmalıdır.

#### 38.3 ÖZEL ETAPTA KİŞİSEL YARALANMAYLA SONUÇLANAN KAZA

**38.3.1** Acil Tıbbi Müdahalenin gerekli olduğu bir kaza durumunda, aşağıdakiler uygulanır:

- Derhal Araç Takip cihazındaki acil durum butonuna basılmalıdır.
- Mümkün olduğunda kırmızı "SOS" işareti arkadan gelen araçlara ve varsa herhangi bir helikoptere derhal gösterilmelidir. En kısa sürede kırmızı üçgen reflektör, araç yol dışında olsa dahi, arkadan gelen sürücülere uyarım için aracın bulunduğu yerden en az 50 m önce yolun aynı tarafında göze çarpan bir konuma yerleştirilmelidir.

**38.3.2** Kendilerine kırmızı SOS işaretinin gösterildiği veya bir kaza geçirmiş ve OK işaretinin gösterilmediği bir araba gören herhangi bir ekip, yardım etmek için derhal ve istisnasız duracaktır. Takip eden tüm otomobiller de duracaktır. Olay yerine gelen ikinci otomobil, durumu bir sonraki telsiz noktasına bildirmek üzere harekete geçecektir. Bu ekibi izleyen diğer otomobiller de duracaklardır. Diğer otomobiller ise, yardım için gelecek acil durum araçlarına yol verecektir. Kazayla ilgili prosedürler, kanun ve uygulamalar dikkate alınmalıdır.

**38.3.3** Acil tıbbi müdahalenin gerekmediği bir kaza veya özel bir etap üzerinde veya yanında başka bir nedenle bir aracın geçici veya kalıcı olarak durması halinde, aşağıdakiler geçerlidir:

- Araç Takip Cihazındaki OK butonu bir dakika içinde aktive edilmelidir (varsa).
- Yeşil renkli "OK" işareti geriden gelen otomobillere ve varsa duruma yardım etmeye çalışan helikoptere gösterilmelidir. Eğer ekip üyeleri, otomobili terk ederlerse, "OK" işaretini diğer yarışmacıların görebilecekleri şekilde yerleştirmelidirler.
- Kırmızı üçgen reflektör, araç yol dışında olsa dahi, arkadan gelen sürücülere uyarım için aracın bulunduğu yerden en az 50 m önce yolun aynı tarafında göze çarpan bir konuma yerleştirilmelidir.

**38.3.4** Herhangi bir nedenle OK/SOS panosunu, yukarıdaki durumlardan herhangi birinde göstermek mümkün değilse, bunun yerine ekip tarafından aracın dışında gösterilen açık ve anlaşılır bir işaret dili kullanılabilir.

- "OK" belirtmek için bir kol ve başparmak yukarı



### 38.4 ÖZEL ETAPTA YARIŞMACI OLMAYANLARIN KAZASI

Eğer bir ekip, ekipten olmayan birisinin fiziksel olarak yaralandığı bir kazaya karışırsa olay yerinde dormalı ve Madde 37.3.1 de belirtilen prosedür izlenmelidir.

#### 38.5 ARAÇLAR ARASI İLETİŞİM SİSTEMİ

**38.5.1** Yarışmacılar arasında geçişin daha güvenli hale gelmesi için, her araca araç-arac iletişim sistemi yerleştirilecektir.

**38.5.2** Bu sistem, her Özel Etap süresince çalışır durumda olmalı ve aracın bataryasına doğrudan bağlanarak kesintiye uğramaması sağlanmalıdır.

**38.5.3** Bir araç başka bir araç tarafından yakalanırsa, o araç kendisinin geçilebilmesi için gerekli hamleyi yapmalıdır. Eğer bir yarışmacı, aynı yarışmacıdan 45 saniye içinde, hız kontrol bölgesi veya zorlu bir geçiş bölgesi dışında 3 kez geçiş talebi alırsa, yarışmacı üçüncü talep sonrasında 60 saniye içinde, talepte bulunan yarışmacının geçişine yardımcı olmak için her türlü çabayı göstermelidir. Eğer yakalanan bir yarışmacı, belirtilen süre içinde talepte bulunan yarışmacının geçmesine izin vermezse, Ek 1'e göre cezaya çarptırılacaktır.

**38.5.4** Ünitenin kullanımı ile ilgili talimatlar üretici tarafından sağlanacak ve bu talimatlar, EK Kurallarda bir ek olarak yer alacaktır.

**38.5.5** Ünite, araçta, en az 2 ekip üyesinin sıkı şekilde bağlanmış emniyet kemerleriyle oturduklarında ünitenin kullanılmasını sağlayacak şekilde sabitlenmelidir.

### CEZALAR

#### 39 SABİT CEZA UYGULAMASI İÇEREN DURUMLAR

**39.1.1** Etap ideal süresi start ile FF noktası arasındaki tanımlanmış mesafenin katedilmesi gereken süreyi tarif etmektedir. Zaman karnesinde starttan sonraki Zaman Kontrol noktasına kadar tarif edilen süre iki zaman kontrol noktası arasındaki ideal süreyi tarif etmektedir. Zaman kontrol noktalarına geç kalınabilecek süreler tanımlanmıştır. Etap ideal süresi de etabın zemin koşullarına

ve hız durumuna bağlı olarak belirlenecektir. Yarışmacı start aldıktan sonra öncelikle etap ideal süresinde etaptan finiş görmeli ve bir sonraki zaman kontrol noktasına, karnede ve zaman çizelgesinde belirtilmiş sürede ulaşması gerekmektedir. Aksi durumlarda ilgili cezalar yarışmacılara uygulanır. Özel etap uzunluğu 100 km'den fazla olan etaplarda, etabın yarı uzunluğuna denk gelen noktaya (+/- 2km) Pasaj Kontrol (PC) kurulacaktır. Bu Pasaj Kontrolü, özel etabın ideal süresinin yarısı kadar zaman **ek kurallarda ve zaman çizelgesinde belirtilen süre** içerisinde gelemeyen yarışmacı parkurun geri kalan kısmını güvenlik ve akış sebebiyle devam edemez. Pasaj Noktasına geldikleri zaman üzerine 2 saat zaman cezası eklenerek etap derecesi belirlenir. İlgili kısımdan ihraç olur.

**38.1.2** İlgili etaptan ihraç olan yarışmacıya, o etabı tamamlayamadığı için 38.1.4 maddeye göre uygulama yapılır ve bir sonraki kısımda/ayakta yarışması sağlanır. Özel etapta hiç start almamış veya start alıp etap ideal süresinden sonra bitirmiş yarışmacıya 38.1.4 maddesinde yer alan etap cezalarına ek olarak 30 dakika zaman cezası eklenir.

**İlgili etaptan ihraç olan yarışmacıya o etabı tamamlayamadığı için etap ideal süresi kadar cezanın üzerine tamamlayamadığı waypointlerin ve ZK noktalarının toplam cezası eklenir. Toplam süre, etap ideal süresinin 3 katını aşarsa, en fazla bu sınırdaki kalır. Eğer yarışmacı ilgili etapta start almamışsa, etap ideal süresinin üzerine tüm waypoint ve geçilmemiş ZK noktalarının toplam cezası eklenir. Etabı ideal süresinden sonra azami 30 dakika içerisinde tamamlayamayan yarışmacı etaptan ihraç olur. Bu durumda ihraç olan yarışmacıya ek olarak 30 dakika daha ceza verilir.**

**38.1.3** Yarışmacılar özel etapları en geç bir sonraki ZK noktası giriş zamanının 15 dakika fazlası kadar sürede tamamlamaları gereklidir. Örn: Start sonrası bir sonraki ZK için (özel + normal etap toplamı) 3 saat ideal süre verilmişse yarışmacı bulunduğu özel etap finiş noktasına en geç 3 saat 15 dakika içerisinde gelmelidir.

**39.1.3** Zaman çizelgesi (itinerary)'de belirtilen iki zaman kontrol noktası arasındaki ideal süre içerisinde özel etabı start alıp tamamlayamayan yarışmacıya:

a) 40 km'ye kadar olan etaplar için:

Kategorideki en kötü derece +20 dakika

b) 40-60 km arası olan etaplar için:

Kategorideki en kötü derece +25 dakika

c) 60-80 km arası olan etaplar için:

Kategorideki en kötü derece +30 dakika

d) 80-100 km arası olan etaplar için:

Kategorideki en kötü derece +35 dakika

e) 100-120 km arası olan etaplar için:

Kategorideki en kötü derece +40 dakika

f) 120 km'den uzun etaplar için:

Kategorideki en kötü derece +45 dakika

**39.1.3** Bir etabın içerisinde herhangi bir sebeple etap tıkanır veya kapanırsa, sınıflardaki yarışmacı sayısına göre;

• Etabı tamamlayan yarışmacı sayısı %75'ten fazlaysa tamamlayamayan yarışmacılara kategorisindeki en kötü zaman verilir.

• Etabi tamamlayan yarışmacı sayısı %25'ten az ise tamamlayamayan yarışmacılara tamamlayanlar içindeki en kötü süresi zamanı verilir.

• Etabi hiçbir yarışmacı tamamlayamamışsa ortak geçilmiş olan en son WP noktasına göre tüm yarışmacılara GPS bilgilerine göre derece verilir.

39.2 İşbu TOSFED Kurallar Kitabı uyarınca, para cezalarının ödenmesi 48 saat içinde yapılmalıdır.

## SERVİS

### 40 SERVİS - GENEL KOŞULLAR

#### 40.1 SERVİS ALANI ÖZELLİKLERİ VE YERLEŞİMİ

40.1.1 Organizatörler servis alanı zemininin asfalt veya beton olması ve her ayakta en az bir kere basına, halka ve sponsorlara açık olacak şekilde ayarlanmalıdır. Servis alanı zemini toprak ise mutlaka dolgu malzemeleri kullanarak yarışmacıların daha sağlıklı servis almasına olanak sağlamalıdır. Servis Alanı içerisinde seyirciler için ayrı bir yürüyüş yolu yapılması tavsiye edilir.

40.1.2 Organizatörler, yarışmacılara servis alanı yerleşim planını en az 3 gün öncesinden duyurmakla yükümlüdür.

40.1.3 Teknik kontrolün başlamasından, yarış bitişine kadar olan süre içinde; Yarışma numaralı, servis plakalı, takım plakalı ve görevli plakalı araçlar dışında hiçbir araç servis alanına giremez.

40.1.4 Yarışmaya ferdi kayıt yaptıran her bir araç için, 1 (bir) adet servis plakası teslim edilecektir. Her bir araç için en fazla iki servis aracına izin verilir ve ikinci bir servis plakası ek kurallarda belirtilen bedel karşılığında temin edilir. Yarışmaya tüzel kayıt yaptıran Takımlara kayıt yaptırdığı araç başına fazladan 1 (bir) adet servis plakası daha verilecektir. Ayrıca, Takım Lisansına sahip yarışmacılara, takım başına 2 (iki) adet "TAKIM" araç kartı verilir. Bu araçlar organizatörün vereceği plakalarla açıkça tanınmalıdır. Takım araçları, ancak kendilerine ayrılan bu alanların içine park edilebilir. Bu araçlar ilgili plakaları taşımalıdır. Bu konunun ihlali halinde Komiserler Kurulu tarafından ilgili yarışmacıya kayıt ücretinin yarısı kadar para cezası verilir. Ayrıca Servis plakası taşımayan araçların, yarışma öncesi ve esnasında servis aracı olarak kullanıldığı tespit edilirse her araç için kayıt bedeli kadar ceza alınır.

40.1.5 Yarışmaya ferdi kayıt yaptıran her bir araç için 3 (üç) adet servis personeli yaka kartı teslim edilecektir. Yarışmaya tüzel kayıt yaptıran Takımlara kayıt yaptırdığı araç başına fazladan bir 1 (bir) adet servis personeli yaka kartı ve Takım Sorumlusuna 1 (bir) adet yaka kartı verilecektir.

40.1.6 Organizatörler servis alanlarındaki yer tayinini yaparken, öncelikle Takım Lisansına sahip yarışmacıların hepsinin bir arada olacağı özel bir takımlar bölümünü planlamalı; daha sonra da diğer yarışmacıların yerleşimini dikkate alarak, giriş ve çıkış mesafeleri eşit olacak şekilde, tek yönlü trafik esası ile planlama yapmalıdır.

40.1.7 Yan yana servis almak isteyen bireysel sürücüler, Servis-Mekaniker Formu'nda bu hususu yazılı olarak belirtmelidir. Aynı şekilde bir takımla birlikte servis almak isteyen bireysel sürücü de, bu durumu Servis-Mekaniker Formu'nda belirtmelidir.

40.1.8 Bireysel kayıtlı bir tek araç için minimum 6x6 mt. (36 m<sup>2</sup>) yer ayrılmalıdır.

#### 40.1.9 Takım kayıtlı tüzel kişiliklere:

1 Araçlık Takım için 50 m<sup>2</sup>

2 Araçlık Takım için 100 m<sup>2</sup>

3 Araçlık Takım için 150 m<sup>2</sup>

4 Araçlık Takım için 200 m<sup>2</sup>

40.1.10 Organizatör kulüpleri; servis alanında sürekli olarak bir servis sorumlusunun bulundurulması ve bu alanda düzenli olarak çöp, atık boşaltmalarının yapılması, mümkün ise su ve elektrik bağlantılarının verilmesini sağlamakla yükümlüdür. Aynı zamanda yarışma direktörü ile servis sorumlusunun direkt iletişiminin olması sağlanmalıdır.

39-1.11 Servis Alanı bölgesinde/çevresinde, etrafı jüt veya bantlarla belirlenmiş kontrol edilebilir bir alanda araçlar için bir test alanı oluşturulması gereklidir. Bu araç testinin servis alanı içinde yapılması yasaktır. Aksi durumda Madde 19.2.12 işletilir.

#### 40.2 SERVİS ALMA KURALLARI

40.2.1 Etap içinde, araç üzerinde herhangi bir müdahale (tamirat), Pilot ve Co-Pilot tarafından ve sadece aracın içinde taşınan malzemelerle (yedek parça, alet, katı-sıvı malzeme, donanım) yapılabilir, dışarıdan yalnızca yarışmaya devam eden diğer yarışmacılardan yardım alabilir. Ancak bu kurallara uymayan ekipler yarışmadan ihraç edilir. Normal etaplarda da diğer yarışmacılardan yardım alınabilir.

40.2.2 Tamirat, arkadan gelen yarışmacı araçlarına engel olmadan yapılmalıdır. Araç, parkurda arkadan gelen araçları engelleyecek şekilde tamirat için durmuş ise görevliler veya gözetmen tarafından ikaz edilir. Bu kurallara uymayan, yarışmacılar o ayaktan ihraç edilir.

40.2.3 Servis alanı dışında normal etaplarda organizasyonun belirlediği yerler haricinde servis desteği alınması yasaktır. Bu kuralı ihlal eden yarışmacı yarışma ihracı olur.

40.2.4 Organizatör tarafından belirlenen normal etaplardaki uzak servis alanlarında pasaj kontrol uygulaması yapılmalıdır. Yarışmacı giriş süresinden sonra belirlenen sürede uzak servis alanından ayrılmalıdır. Zaman kontrol noktaları kurulmalıdır.

40.2.5 Servis alanları arası mesafeler yarışmacılara Ek Kurallarda bildirilmelidir.

40.2.6 Aynı etap gün içinde tekrar koşulacaksa servis araçları, gün sonundaki son araçtan 30 dakika sonra direktör onayıyla giriş yapılabilir.

40.2.7 Servis alma açık alanda yapılmalıdır. Kapalı veya özel alanlarda servis alınması yasaktır.

40.2.8 Servis plakaları sekreteryadan temin edilebilir. Servis plakası taşımayan araçların, yarışma öncesi ve esnasında servis aracı olarak kullanıldığı tespit edilirse her araç için kayıt bedelinin iki katı kadar ceza alınır.

40.2.9 Servis plakası ile tanımlanmış bir servis aracının park etmesi veya herhangi bir malzeme, yedek parça veya ekipmanın ekibe verilmesi ancak servis alanlarında olabilir.

40.2.10 Servis personelinin yaka kartı takması mecburidir.

40.2.11 Yarış araçları servis alanını terk edemez. Araçlar dışarı çıkarılamaz. Dışarı çıkan yarışmacı ekip yarışmadan ihraç olur.

**40.2.12** Servis alanındaki yarış ve servis araçlarının tehlikeli şekilde hareket etmesi yasaktır. Araçların sürati 30 km/s'den daha fazla olamaz. Bu süratin aşılması veya tehlikeli şekilde hareket edilmesi halinde, kayıt ücretinin yarısı kadar para cezası uygulanması yapılacaktır. **Hız sınırının her km/s için 10 saniye zaman cezası eklenir.**

**40.2.13** Özel etap içerisinde kalmış bir ekip, ekipman ve mekaniker desteğiyle yardım alma talebini yarışma direktörüne iletilmek zorundadır. Direktörü, özel etapta yarışma akışı tamamlanmışsa onay verebilir ve ekip araçlarına müdahale ettirebilir. Müdahale edilen araç o özel etapta ihraç olur, bir sonraki özel etaba start süresinde yetiştirilirse start alabilir. Müdahale edilmesinden dolayı yarışmacı ekibe, etap ihracı cezasına ek olarak 15 dakika zaman cezası daha verilir. Eğer kaldığı etap günün son etabıysa, yarışmacı ekip servis alanına daha çabuk gelebilmesi için müdahale ettirebilir ve 15 dakika zaman cezasını almaz, bu sebeple Servis alanı giriş süresine geç kalırsa zaman cezasını alır.

#### 41 SERVİS ALANI HİZMETLERİ

##### 41.1 KONTROL NOKTASI

Servis parkları etkinlik güzergahında giriş ve çıkışta bir zaman kontrolü ile belirtilir (Ek II'de belirtilen 25 m mesafe 5 m'ye indirilecektir).

##### 41.2 GENEL KOŞULLAR

**41.2.1** Hem yarışmacılar hem de servis araçları için servis alanlarının yeri ve aralarındaki mesafeler Yarışma Kılavuzunda veya Ek Kurallarda ayrıntılı olarak belirtilmelidir.

**41.2.2** Bir zemin örtüsü kullanılmalıdır (çalışır durumdaki araçtan en az 1 metre daha uzun ve daha geniş).

**41.2.3** Servis alanı içinde, görevlilerin ve/veya ekip personelinin bir aracı çekmesine, taşımaya veya itmesine izin verilir.

#### 42. SERVİS ALANINDA YAKIT DEPOSU BOŞALTIMASI VE DOLDURULMASI

Servisin bir parçası olarak, (benzin deposunun, benzin pompasının, yakıt filtresinin veya yakıt besleme sistemi ile ilgili herhangi bir başka parçanın değiştirilmesi gibi) benzin alma veya boşaltmaya sadece servis alanında, aşağıdaki şartların sağlanması durumunda izin verilir:

- Çalışma, organizatörün bilgisi dâhilinde yapılmalıdır.
- Yarışmacı, bir kişi ile bir yangın söndürücüyü alanda hazır bulunduracaktır.
- Yakıt besleme sistemi açıkken ve benzin alma/boşaltma işlemi sırasında, otomobile başka bir müdahale yapılamaz.
- Bu işlem sırasında, otomobilin etrafında yeterli güvenlik mesafesi bırakılmalıdır.
- Sadece, bir sonraki benzin doldurma alanına ulaşılacak kadar benzin alınır.

#### 43 RAKİP EKİP İLE İLETİŞİM

Özel Etaplar sırasında rakip bir ekibe telsiz, telefon veya başka herhangi bir yolla bilgi göstermek ve veri veya bilgi iletmek kesinlikle yasaktır.

#### 44. YAKIT İKMALİ PROSEDÜRLERİ

##### 44.1 YER

**44.1.1** Yarışmacılar, (yakıt deposu değişiminde belirtilen ayrıntılar dışında) sadece Organizatör tarafından ilan edilen, ek kurallar veya yol notunda belirtilen yakıt alma alanlarında benzin alabilirler.

Yakıt ikmal alanları:

- Servis alanlarının çıkışında,
- Uzak servis alanlarının çıkışlarında
- Yarış güzergâhındaki uzak yerlerde kurulabilir.

**44.1.2** Yakıt ikmal alanları, mutlaka yarışın zaman çizelgesinde ve yol notunda belirtilmelidir. Yarışın bir ayağı boyunca, biri Servis Alanında olmak üzere en fazla 3 ayrı Yakıt ikmal alanı düzenlenebilir. Organizatörler, mümkün olduğunca ve güvenlik nedenleriyle, yarış rotasında uzak yakıt ikmal noktaları kullanmaktan kaçınmak için yarışma bölümlerinin uzunluğunu uyarlamaya teşvik edilir. TOSFED, gereksiz uzak yakıt ikmal bölgeleri de dahil olmak üzere bir güzergâhın değiştirilmesini talep edebilir.

**44.1.3** Ticari benzin istasyonları dışındaki alanlara kurulan benzin ikmal alanlarının giriş ve çıkışları, mavi renkli bir yakıt bidonu veya pompa sembolü ile işaretlenmelidir.

**44.1.4** Ticari benzin istasyonları dışındaki tüm benzin ikmal alanlarında organizatör tarafından bir itfaiye ve/veya uygun güvenlik önlemlerinin bulundurulması gerekir.

**44.1.5** Yarışın güzergâhı üzerinde benzin istasyonu yoksa organizatör, (FIA J ekine uygun olarak) yakıtın merkezi şekilde ve tek noktadan dağıtılmasını sağlayabilir. Bu yakıt ikmal noktaları, tüm güvenlik şartlarına uygun olmalıdır.

**44.1.6 Yol notunda belirtilmediği sürece, yarışmacıların herhangi bir asfalt, beton vb. yüzeyli yolu (Özel etap içi hariç) kullanmalarına izin verilmez. Özel Etap güzergahından saparak, asfalt, beton vb. yüzeyli yolu kullanarak tekrar etaba bağlanan yarışmacılar etapta ihraç sayılacaktır.**

##### 44.2 YAKIT İKMAL ALANI PROSEDÜRLERİ

**44.2.1** Bu alanlar içinde, sadece yarışan aracın yakıt alması ile ilgili faaliyetlere izin verilir.

**44.2.2** Tüm benzin alma alanlarında, hız limiti 5 km/s olarak uygulanacaktır

**44.2.3** Yakıt ikmal alanına erişim için, yakıt ikmal operasyonlarında yer alan tüm personel, yangına karşı yeterli koruma sağlayan ve uzun pantolon, uzun kollu üst, kapalı ayakkabı, eldiven ve balaklava içeren giysiler giymelidir.

**44.2.4** Organizatörün yakıt ikmal alanının zeminini, üst katmanı emici, alt katmanı ise geçirmez mat ile koruması tavsiye edilir.

**44.2.5** Yakıt alma işleminin sorumluluğu yarışmacıdadır.

**44.2.6** Yakıt alma işlemi sırasında otomobillerin motorları çalışmamalıdır.

**44.2.7** Bu işlem sırasında, yarışan ekibin otomobilin dışında durması gerekir.

**44.2.8** Sadece yakıt alma işlemine yardım etmek maksadıyla, her yarışan ekibin takımından iki kişi bu alana girebilir.

**44.2.9** Bir otomobil, herhangi bir cezaya maruz kalmadan, ekip üyeleri, görevliler ve/veya takımın iki üyesi tarafından itilerek benzin alma alanının dışına alınabilir.

#### **44.3 TİCARİ BENZİN İSTASYONLARINDAKİ PROSEDÜRLER**

**44.3.1** Sürücüler, yol notunda belirtilmiş olan ticari benzin istasyonları veya benzin dağıtım noktalarında sunulan ve ticari olarak satılan pompa benzinini kullanabilirler. Bu benzin, doğrudan yarış otomobilinin benzin deposuna boşaltılmalıdır.

**44.3.2** Ekip, bu işlem esnasında dışarıdan fiziksel yardım almadan, sadece otomobilin içindeki ekipmanı ve benzin pompalarını kullanabilir.

**44.3.3** Yalnızca FIA tarafından belirtilen yakıt ikmal kaplinleri ile donatılmış ve ticari dolun istasyonlarından gelen yakıtı kullanan ekipler, adaptörü araçta taşınmalı ve ilk teknik kontrolde göstermelidir.

### **45. YAKIT KULLANIMI**

Milli marker taşıyan ticari yakıtlar ile Avgaz ve FIA yakıtı dışındaki diğer tüm yakıtların (Nitrojen ve LPG dahil) kullanımı yasaktır.

### **KAPALI PARK**

#### **46 KAPALI PARK KURALLARI**

##### **46.1 HAZIRLAMA**

Araçlar Kapalı Park kurallarına tabidir:

- Başlangıç öncesi Kapalı Park'a (varsa) girdikleri andan itibaren;
- Bir yeniden gruplandırmaya girdikleri andan itibaren (Kapalı Park olarak tanımlanmışsa);
- Bir kontrol bölgesine girdikleri ve/veya giriş yaptıkları andan kontrol bölgesinden çıkana kadar;

##### **46.2 KAPALI PARKA GİRMESİNE İZİN VERİLEN PERSONEL**

**46.2.1** Araçlarını Kapalı Park'a park eder etmez, sürücüler motoru durdurmalı ve ekip Kapalı Park'ı (çitle çevrili ise) terk etmelidir. Belirli bir işlevi yerine getiren etkinlik görevlileri dışında hiç kimsenin Kapalı Park'a girmesine izin verilmez.

**46.2.2** Ekipler start saatinden 15 dakika önce start parkına girebilirler.

##### **46.3 KAPALI PARKTA BİR ARACI İTMEK**

Çalışmayan bir araç ekip, görevliler ve halen yarışta bulunan diğer ekipler tarafından kontrol bölgesinin sonuna kadar itilebilir. Böyle bir durumda izin verilen azami gecikme süresini aşmayacak şekilde her dakika veya dakika parçası için 1 dakika ceza uygulanır.

##### **46.4 ARAÇ BRANDALARI**

Kapalı Park'tan ayrılmadan önce ekipler araçlarını örtebilirler. Araçla birlikte park alanını terk etmeden önce, ekipler araç kılfılarını ve harici bataryalarını park alanının dışına yerleştirmelidir.

### **46.5 KAPALI PARKTA ONARIMLAR**

**46.5.1** Teknik Kontrol görevlileri bir aracın durumunun güvenliği etkileyecek kadar kusurlu olduğunu düşünürse, TOSFED Teknik Delegesi/ Görevlisinin izniyle ve huzurunda, en fazla üç ekip üyesi onarım yapabilir (örneğin ön camı değiştirebilir) veya TOSFED Teknik Talimatı'na uygun TOSFED homologasyonlu güvenlik öğelerini değiştirebilir (örneğin emniyet kemeri, uzatıcı).

**46.5.2** Yukarıdaki onarımların tamamlanması için geçen süre başlangıçta planlanan başlama zamanının ötesinde bir gecikmeye neden olursa, ekibe onarımın tamamlanmasından itibaren yeni bir başlama zamanı verilecek, cezalar Ek I uyarınca ihlal edilecektir.

### **SONUÇLAR VE YARIŞMA SONRASI İDARİ GEREKSİNİMLER**

#### **47 SONUÇLAR VE SINIFLANDIRMALAR**

##### **47.1 SONUÇLARIN VE SINIFLANDIRMALARIN OLUŞTURULMASI**

Sonuçlar, tüm Özel Etap süreleri ve yol bölümlerinde alınan tüm zaman cezaları ile birlikte zaman olarak ifade edilen diğer tüm cezaların toplanmasıyla belirlenir. Türkiye Baja Şampiyonası sürücülerinin, sezon sonunda ünvan alabilmesi için, ilgili şampiyona / grup / kategori / sınıfta 4 yarıştan en az 3 (üç) tane ilgili seriye puan veren yarışma hafta sonuna katılmış olması gerekir.

##### **47.2 SONUÇLARIN YAYINLANMASI**

**47.2.1** Yarışma sırasında yayınlanacak sonuçlar/ sınıflandırmalar aşağıdaki gibi olacaktır:

- Etkinlik sırasında organizatör tarafından dağıtılan resmi olmayan sınıflandırmalar;
- Etapların geçici sınıflandırmaları (genel ve gruplara göre) her Etabın bitiminden sonra Yarışma Direktörü tarafından yayınlanır (ertesi gün de yayınlanabilir);
- Etapların son sınıflandırmaları Komiserler tarafından onaylanır ve imzalanır;
- Geçici Klasmanlar (genel ve gruplara göre) yarışma sonunda Yarışma Direktörü tarafından yayınlanır;
- Nihai Klasman: Komiserler tarafından onaylanan ve imzalanan klasman.

**47.2.2** Start Listesinin ve/veya Geçici Klasmanın gecikmesi durumunda, yeni zamanın Yarışma Direktörü tarafından resmi duyuru panosunda/panolarında bildirilmesi gerekmektedir.

**47.2.3** Her araç grubu için ayrı sınıflandırmalar olacaktır.

##### **47.3 EŞİTLİK DURUMU**

**47.3.1** Bir Etapta eşitlik olması halinde, o Etabın ilk seçmeli bölümünde en iyi zamanı yapan yarışmacı kazanan olarak ilan edilecektir. Bunun yeterli olmaması halinde, ikinci, üçüncü, dördüncü, vb. seçmeli bölümlerin süreleri dikkate alınacaktır.

**47.3.2** Bir Yarışmada eşitlik olması halinde, Prolog olmayan ilk Özel Etapta en iyi zamanı yapan yarışmacı kazanan olarak ilan edilecektir. Bunun yeterli olmaması halinde, ikinci, üçüncü, dördüncü vb. Özel Etapların süreleri dikkate alınacaktır. Bu ilke Yarışma sırasında herhangi bir zamanda uygulanabilir.

#### 47.4 ADİL VE TARAFSIZ YAYIN

Organizatör, yayınların adil ve tarafsız olmasını ve yarışmanın sonuçlarını yanlış yansıtmamasını sağlayacaktır.

#### 47.5 SONUÇLARIN TANITIMI

Bir yarışmanın münferit bir etabının sonucunu tanıtan her türlü reklamın yayınlanması yasaktır. Ancak yarışmacılar, sonucun tüm etkinlikle ilgili olduğu ima edilmediği sürece, medya bültenlerinde bir etabı "kazandıklarına" atıfta bulunabilirler.

#### 48. İTİRAZ VE TEMYİZ

##### 48.1 İTİRAZ VEYA TEMYİZ BAŞVURUSUNUN YAPILMASI

Bütün itirazlar ve temyiz başvuruları; TOSFED Yarışma Genel Kurallar Bölüm IV ve Uluslararası Spor Kodu Madde 13 ve 15.3 uyarınca yapılacaktır.

##### 48.2 İTİRAZ ÜCRETİ

TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9'a göre uygulanır.

Eğer ödeme banka transferi ile yapıldıysa, itiraz dilekçesi ile dekont da verilmelidir. Dekont verilmez ya da Komiserler Kurulu yeterli bulmazsa itiraz kabul edilmez.

##### 48.3 EK DEPOZİTO

Şayet itirazlar otomobillerin bazı parçalarının sökülüp tekrar takılmasını gerektiriyorsa, ek kurallarda yazılabilecek ilave depozito itiraz sahibi tarafından peşinen ödenecektir.

##### 48.4 MASRAFLAR

48.4.1 Sökme-takma işlemleri ve nakliye kaynaklı giderler; itiraz reddedilirse itiraz eden, itiraz haklı bulunulursa itiraz edilen tarafından karşılanır.

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

##### 48.5 TEMYİZ

Bütün temyizler; TOSFED Yarışma Genel Kuralları Madde IV ve Uluslararası Spor Kodu'nun Ulusal Temyiz Prosedürü'nün düzenleyen 15.3 Maddesi uyarınca yapılacaktır.

Ulusal temyiz harcı, ek kurallarda belirtilmelidir.

Uluslararası temyiz ücreti TOSFED tarafından her sene açıklanır. 2025 yılı için TOSFED 2025 Yarışma Ek Düzenlemeleri Madde 9'a göre uygulanır.

#### 49 ÖDÜL TÖRENLERİ

##### 49.1 PODYUM SEREMONİSİ

Yarışın sportif rekabet kısmı "Finiş Zaman Kontrol Girişinde" sona erecektir. Bu aşamadan sonra podyum prosedürleri standart olarak uygulanacaktır.

Ödül töreninin finiş podyumunda yapılması tavsiye edilir.

#### 49.2 ÖDÜL TÖRENİ

49.2.1 Organizatörün belirleyeceği bir sorumlu tarafından finiş podyumuna önce Genel Klasman üçüncüsü, daha sonra Genel Klasman ikincisi ve son olarak Genel Klasman Birincisi çağrılacaktır. Bu üç ekip için, olimpiik tarzda bir podyum uygulaması yapılabilir ve kupaları bu şekilde verilebilir.

49.2.2 Daha sonraki tüm sürücüler, Finiş Zaman Kontrol noktasına geliş sıralarına göre anons edilerek finiş podyumuna çağrılacaktır. Sırası gelen ekip için, varsa ödülleri podyumda takdim edilecektir.

49.2.3 Organizatör, finiş ve ödül törenini başka bir düzen veya sırayla yapmak isterse, bunu yarışma ek kurallarında belirtmelidir.

49.2.4 Genel klasman ve sınıf ilk 3 ödülleri kupa şeklinde, pilot ve co-pilot için birer adet olacaktır.

49.2.5 Yarış birinci tamamlayan Takım ve Marka ödülleri kupa şeklinde verilir.

49.2.6 Ödül töreni için podyuma çağrılan sürücülerin tulumları ile katılmaları ve varsa şampiyona sponsorunun şapkasını takma zorunluluğu olup yarışmacı ve sürücülerin ödül töreni podyumunu esnasında beyanat vermeleri yasaktır.

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

#### 50.ORGANİZASYONLA İLGİLİ GENEL KURALLAR VE EMNİYET TEDBİRLERİ

##### 50.1 GENEL KURALLAR

50.1.1 Organizasyon içerisinde Özel Etablarda en az her 10 km'de 1 adet telsizli araç bulundurulması zorunludur, **Bu araçlarda Radio veya Kurtarıcı etiketi olacaktır.**

50.1.2 Devlet Karayolu ve bağlantılı güzergâh geçişlerinde mutlaka organizasyon tarafından emniyet tedbirleri alınmalıdır.

50.1.3 Toplu yerleşimin olduğu, meskûn mahallerden geçen etapların olduğu yerlerde hız sınırlamaları koyulmalıdır. Yol notunda ve brifingde mutlaka sürücülere hatırlatılmalıdır.

50.1.4 Özel etap içerisinde herhangi bir kaza durumunu tespit edebilmek için araçlarda GPS üzerinden veri aktarımı sağlayan araç takip sistemi organizatör tarafından sağlanması zorunludur. Ayrıca acil durum butonu bulunan GPS Spot'ların kullanılması ve uydu telefonunun kullanılması tavsiye edilir.

50.1.5 Özel etap içerisinde herhangi bir noktada kaza olduğunun tespiti yapıldığından en kısa sürede medikal acil yardım ekipleri sevk edilmelidir. Gerekirse özel etap durdurulabilir, nötralizasyon 30 dakikayı geçecek olursa etap kalan yarışmacılar için Normal Etaba çevrilebilir. Bu karar direktör inisiyatifindedir.

50.1.6 Yeterli sayıda motorlu, 4x4 araçlı ve mümkünse helikopterli medikal acil yardım ekibi planlanmalıdır. Parkur içerisinde erişimi hızlı noktalara içerisinde doktor, paramedic veya ATT olan ve tıbbi malzemeler sahip acil müdahale araçları bulundurulmalıdır.



**50.1.7** Etap içerisinde kalan araçların kamp alanı, servis alanı veya yarışma merkezine çekilerek, yüklenerek vb. getirilmesi için süpürücü ekip oluşturulmalıdır. Bu ekip etap bitiminde kalan tüm araçları toplamak, sürücülerini getirmekle sorumludur. Yarışmacı ekipler birbirlerine özel veya normal etap içerisinde yardım edebilir.

**50.1.8** Genel haberleşme ağı için mümkün olan kapsamayı elde edecek performansta röleli UHF telsiz haberleşmesi tercih edilmelidir. GSM operatörleri ile iletişim yedek haberleşme ağı metodu olarak kabul edilecektir. Uydu telefonların kullanılması tavsiye edilir. Bölgedeki GSM kapsama artırımı talebinde bulunulması tavsiye edilir.

**50.1.9** Organizasyon kamp alanında insani ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde barınma, temizlik ve gıda imkânları sağlanmalıdır. Bunun için şehirlere yakın alanların seçilmesi tavsiye edilir.

**50.1.10** Servis (kamp) alanında 1 adet tam teşekküllü ambulans veya tıbbi müdahale çadırı/noktası (resmi görevlisi ile birlikte) olması tavsiye edilir.

## 50.2 EMNİYET TEDBİRLERİ

**50.2.1** Her etapta, içinde tıbbi teçhizat bulunan 1 adet 4 x 4 tıbbi ilk müdahale aracı (MIC) olmalıdır. Starttaki ambulans 4x4 araç ise MIC olması zorunlu değildir. Etap uzunluğuna göre her 20 km içerisinde en az 2 adet 4x4 ambulans veya MIC olması zorunludur. (2 tıbbi müdahale aracı arası müdahale mesafesi 20 km fazla olamaz.)

**50.2.2** Her etapta, arazi şartlarına uygun 1 adet 4x4 itfaiye veya yangın aracı, (içinde toplam minimum 70 kg'lık toz yangın söndürücü) bulunması zorunludur. Etap uzunluğuna göre her 20 km içerisinde en az 2 adet 4x4 itfaiye veya yangın aracı olması zorunludur. (2 yangına müdahale aracı arası müdahale mesafesi 20 km fazla olamaz.)

**50.2.3** Parkur içerisinde ve gözetmen noktalarında yeterli miktarda manuel yangın söndürücü olmalıdır.

**50.2.4** Organizasyonlar etap akışını sağlamak için etap sayısı kadar en az 3 adet çekici amaçlı 4x4 araç bulundurmaları zorundadır. Bu araçlarda kurtarıcı etiketi bulunması mecburidir.

**50.2.5** Parkurun etrafında seyircinin yoğun olmasının beklendiği noktalara, fazladan güvenlik görevlisi konulacaktır. Seyirci noktalarının etrafı bariyer, jüt vb. materyaller ile belirlenmelidir.

**50.2.6** Parkurun süratli bölümlerinin sonlarına, yani araçların savrulabileceği düzlük sonlarına, kesinlikle seyirci alınmayacaktır. Bu alanlara seyirci giremez levhası konulacaktır.

**50.2.7** Etabın sınırlarını belirleyen bantların içine seyirci veya seyirci aracı kesinlikle alınmayacaktır. Görevli araçlarının seyirci araçlarından farklı olduğu araç üstü etiket ile belirlenecektir. Görevlilerin ve araçların brifingde sporculara tanıtılması gerekmektedir.

**50.2.8** Tüm emniyet tedbirlerinin kusursuz sağlanabilmesi için yeterli miktarda telsiz cihazı yarışma görevlilerinde bulundurulacak ve her aracın finişe geldiği teyit edilecektir.

**50.2.9** Etaplarda görev yapan herkes, yaptığı görevi belirten kıyafet veya yekek giymek zorundadır.

**50.2.10** Organizatörler, sesli ve ışıklı uyarı sistemine sahip, öncü (0) öncü güvenlik aracı temin etmelidir. 00 zorunlu değildir ancak tavsiye edilir.





























**50.2.11** Güvenlik araçları; S1, 00, 0 ve süpürücü araçlardan oluşur. Bu araçlar ve görevlileri programları çerçevesinde etaplarda güvenlik kontrolünü sağlar. Öncü güvenlik araçlarından güzergâhtaki bütün özel etapları geçmesi gereken 0 ve 00'in olası arzusu halinde, programa uygun olarak yerine diğer güvenlik araçları kullanılabilir. **Öncü araçlar gerektiğinde etaba farklı noktalardan başlayıp tüm parkurun geçilmesini sağlamalıdır.**












EK-1 Ceza Tablosu

SIRA	AÇIKLAMA	KOŞUL	CEZA
1	Brifinge, sürücülerden en az birinin katılmaması	Her ihlal için	Kayıt ücretinin dörtte biri kadar para cezası verilir.
2	Ekip üyelerinin isim ve kan gruplarının ön çamurluklar üstünde yazmaması, kasklarda olmaması	Her gün için	Kayıt ücretinin dörtte biri kadar para cezası verilir.
3	Fors majör talebinde bulunan ekip		Kayıt ücretinin dörtte biri kadar para cezası verilir.
4	Start kapalı parkına geç kalınması	İlk 15 dakika	Her dakika için 300 TL
		15 dakika sonra	Yarışma İhracı
5	Özel etap içinde hareket halindeyken sürücülerin emniyet kemerlerinin ve kasklarının takılı olmaması	Etap	Etap İhracı
6	Hatalı Start (Fodepar)	Etap Start 1. İhlal	1 dakika zaman cezası
		Etap Start 2. İhlal	3 dakika zaman cezası
		Etap Start 3. İhlal	10 dakika zaman cezası
7	Sarı FF ile STOP noktası arasında durulması halinde		15 dakika zaman cezası
8	Finiş (STOP) noktasında durulmaması, karne işlemeden Bej tabela dışına çıkılması		15 dakika zaman cezası
9	Start mahallini 1 dakika içinde geçilmemesi	2. dakika için	2 dakika zaman cezası
		2. dakikadan sonra	Etap İhracı
10	Zaman karnesinin zaman kontrol noktalarında ibraz edilememesi (kaybedilmesi, yırtılması) durumunda		5 dakika zaman cezası
11	Yol Keşfi İhlali	Belirlenen zaman aralığı harici keşif yapmak	Kayıt ücretinin yarısı kadar para cezası verilir.
12	NAV-GPS sisteminin yarışmacı hatası ile çalışmaması		1 saat zaman cezası
13	Hız sınırlaması alanlarındaki NAV-GPS kayıtlarının eksikliği		1 saat zaman cezası

14	Way Point geçişinin eksikliği	Eksik, kayıp veya atlanan her bir nokta için	WPE: 15 dakika zaman cezası
			WPN: 30 dakika zaman cezası
			WPM: 5 dakika zaman cezası
			WPS: 5 dakika zaman cezası
			WPC: 5 dakika zaman cezası
			WPP: 1 dakika zaman cezası
			CP: 10 dakika zaman cezası
			WPV: 5 dakika zaman cezası
			DSS: Etap İhracı
			ASS: Etap İhracı
			DZ: 5 dakika zaman cezası
			FZ: 5 dakika zaman cezası
			DN/DT: Etap İhracı
FN/FT: Etap İhracı			
15	Geçilmemiş ZK noktası		5 dakika zaman cezası
16	Yol verme talebi sonrası talebi uygulamayan yarışmacıya uygulanacak ceza	1.savunma	3 dakika zaman cezası
		2. savunma	7 dakika zaman cezası
		3. savunma	15 dakika zaman cezası
		3'ten daha fazla tekrar	Etap İhracı
17	Kapalı parkta izin verilen tamirat süresi aşılması durumunda	Aşılan her dakika için	1 dakika zaman cezası

## EK-2 Tabelalar

KONTROL TİPİ	KONTROL NOKTASI (Tabelaların çapı yaklaşık 70 cm)			
Seyahet Yönü				
	SARI TABELA - Nokta Girişi	KIRMIZI TABELA - Zorunlu Durma	BEJ TABELA - Nokta Çıkışı	
PASAJ KONTROL	 ← 25 m min. →	 ← 25 m →		
ZAMAN KONTROL	 ← 25 m min. →	 ← 25 m →		
SERVİS GİRİŞİ ZK	 ← 5 m →	 ← 5 m →		
SERVİS ÇIKIŞI ZK	 ← 5 m →	 ← 5 m →		
ZK VE ÖE STARTI	 ← 25 m min. →	 60-200 m	 ← 25 m →	
ÖE ÇIKIŞI	 ← 100 m →	 100-300 m FF	 STOP ← 25 m → STOP	
<b>DİĞER STANDART RALLİ TABELALARI (Tabela çapı yaklaşık 70 cm)</b>				
	BEYAZ ARKA PLAN ÜZERİNE SARI SİMGE	MAVİ ARKA PLAN ÜZERİNE BEYAZ YA DA SİYAH SİMGE		
LASTİK İŞARETLEME			Tüm lastik işlemleri için tek tabela	
YAKIT İKMAL ALANI			Tüm yakıt işlemleri için tek tabela	
SERVİS ALANI			Tüm servis işlemleri için tek tabela	
TELSİZ ALANI	 <100 m> UYARI		Radyo alanı	
MEDİKAL ARAÇ ALANI	 <100 m> UYARI		Medikal araç alanı	

<p><b>PASAJ KONTROL</b></p>  <p>Kontrol alanı girişi: <b>Sarı</b> Kontrol alanı: <b>Kırmızı</b></p>	<p><b>ZAMAN KONTROL</b></p>  <p>Kontrol alanı girişi: <b>Sarı</b> Kontrol alanı: <b>Kırmızı</b></p>	<p><b>FF Çizaisi</b></p>  <p>Kontrol alanı girişi: <b>Sarı</b> Kontrol alanı: <b>Kırmızı</b></p>
<p><b>ÖE START</b></p> 	<p><b>STOP KONTROL</b></p> 	<p><b>ALAN SONU</b></p> 
<p><b>SERVİS ALANI GİRİŞİ</b></p> 	<p><b>LASTİK İŞARETLEME ALANI GİRİŞİ</b></p> 	<p><b>YAKIT İKMAL ALANI GİRİŞİ</b></p> 
<p><b>TELSİZ ALANI</b></p>  <p>Uyarı rengi: <b>Sarı</b> Alan rengi: <b>Kırmızı</b></p>	<p><b>MEDİKAL ARAÇ ALANI</b></p>  <p>Uyarı rengi: <b>Sarı</b> Alan rengi: <b>Kırmızı</b></p>	