

2008 ULUSAL KARTİNG TALİMATI

1- TÜRKİYE KARTİNG ŞAMPİYONASI

Türkiye Karting Kategori Şampiyonaları:

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

“Türkiye Karting Mini Kategori Şampiyonu”
 “Türkiye Karting ICAJ Kategori Şampiyonu”
 “Türkiye Karting ICA Kategori Şampiyonu”

ilan edilirler.

1.1 Ulusal Karting Talimatı

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

İşbu talimat TOSFED Yönetim Kurulu tarafından onaylanmış olup, 01 Ocak 2008 – 31 Aralık 2008 tarihleri arasında geçerlidir.

1.2 Ulusal Karting Talimatı ile ilgili değişiklikler ve talimatın uygulanması

Bu talimat şartları organizatörler tarafından aynen uygulanacaktır.

İşbu talimat şartları üzerinde değişiklik, yorum veya açıklama sadece TOSFED Spor Kurulu tarafından yapılır.

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

Yarışmanın akışı ile ilgili (örneğin parkur ve zamanlama gibi) değişiklikler Komiserler Kurulu'nun onayı ile resmi ilan yerlerine asılacak bültenlerle yapılır.

Bültenler tarih, saat ve sayı içerecektir. Bültenler tüm sürücülere imza karşılığı dağıtılması zorunludur.

1.3 Sorumluluk

Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu (TOSFED) ile yarışma düzenleyen Organizatör Kulüpler ve organizasyon lisansına sahip üçüncü kişiler; TOSFED otomobil sporları yarışma genel kuralları, bağlı ulusal branş yarışma talimatları ve diğer TOSFED talimatlarında yer alan kurallar çerçevesinde organize edilen ve güvenlik tedbirinin alınmış olması koşulu ile yarışmalardan önce, yarışmalar sırasında ve yarışmalardan sonra meydana gelebilecek herhangi bir kaza halinde gerek yarışmacılar, görevliler gerekse seyirciler yönünden, ölüm, yaralanma, zarar veya sakatlıklardan dolayı maddi ve manevi açıdan hiç bir şekilde sorumlu tutulamazlar.

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

2. ORGANİZASYON

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

Organizatör, TOSFED onayı için başvurusu esnasında; parkuru, seyirci noktalarını, zaman çizelgesini ve güvenlik şemasını da onaylattıracaktır.

2.1 Yarışmalara katılabilir kurtlar

- Türkiye Karting Şampiyonası ve Mahalli Şampiyonalar, Mini, ICA-J ve ICA kategori olmak üzere üç grupta koşullarlar.

- Homologasyonu devam eden, interkontinental- A-Junior (ICA-J), CIK-FIA interkontinental-A (ICA) teknik kurallarına uyan şase, aşağıda açıkladıkları şekilleriyle Mini, ICA-J ve ICA kategorilerde yarışabilirler.

Tüm kategoriler için geçerli genel kurallar :

- Ağırlıklar
Kategoriler için belirtilen ağırlıklar asgari, toleransı yoktur. Kilo tamamlamak için kullanılacak ağırlıklar katı bloklar olacak, her biri şase ve/veya koltuğa çapı en az 6 mm olan 2 adet civata ile ve alet kullanmadan sökümeyecek şekilde monte edilecektir.

- Motor
Motorlar, homologasyon fişinde belirtilen ölçülere sadık kalınması şartıyla modifiye edilebilir.

- Ateşleme
CIK-FIA tarafından homologe edilmiş analog tip olmalı, dijital olmamalıdır. Sistem sabit ateşleme dereceli olmalıdır. (Yarış sırasında manuel veya otomatik avans ayarı olmamalıdır). Yarışma Komiserlerinin kararı ile ateşleme sistemi aynı tip ateşleme sistemi ile değiştirilebilir.

- Yakıt
Kullanılacak yakıt Türkiye’de ticari olarak satılan benzindir.

- Telsiz haberleşme
Yarışma sırasında sürücü ile her türlü telsiz haberleşme yasaktır.

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

- Yarışma öncesi ve yarışma esnasında herhangi bir tip lastik ısıtıcısı kullanılamaz.

- Devir sayaçları, ısı göstergeleri ve kronometreler, güvenliği tehdit etmedikleri ve aracın herhangi bir ünitesine tesir etmedikleri müddetçe kullanılabilirler.

2.1.1 Mini Kategori

Mini Kategorinin CIK-FIA tanımlaması olmayıp, aşağıdaki kurallara uygun olmaları gerekir.

Mini Kategori Türkiye Şampiyonası IAME/Parilla Swift 60 cc mini motor ile yapılacaktır.

Mahalli şampiyonalarda sadece IAME/Parilla, Gazelle 60 ve Comer S 60 motorlar kullanılabilir.

• Yaş sınırı : 7 ile 12 yaş arasındır
Yarışacakları sezonun herhangi bir tarihinde 7. yaşlarından gün almış veya alacak sürücüler, 12. yaşlarını doldurdukları sezonun sonuna kadar Mini Kategoride yarışabilirler.

• Ölçüler
Azami genişlik : Serbest
Azami uzunluk : 1650 mm
Şase boru çapı : 28 mm

• Mahalli şampiyonalarda kullanılacak olan IAME/Parilla Gazelle 60ve ve Comer S 60 motorda kısıtlamalar:
- Motorun bütün parçaları orijinal olacaktır.
- Zımparalama, taşıma ve/veya herhangi bir şekilde metal yontulması dahil her türlü modifikasyon yasaktır.
- Kısıtlamalar ile ilgili detaylı bilgi EK-5 de verilmiştir.
- Manuel kontrollu jikle kullanılabilir.
- Yağmurda yapılan yarışlarda karbüratör hava giriş filtresi ilave bir koruyucu ile korunabilir.

• Jantlar
Tek veya iki parça hafif alaşım olabilirler. Poryalar jantlara entegre veya ayrı olabilirler.

• Lastikler
Maxis Rookie Yellow
Ön : 10x4.00-5
Arka : 11x5.00-5
Yağmurda da aynı lastikler kullanılacaktır.

• Ağırlık
Türkiye Şampiyonası : Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil asgari 105 kg.

Mahalli şampiyona: Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil
Comer S60 motor - asgari 95 kg
Swift ve Gazella motor - asgari 105 kg

• Fren sistemi mekanik veya hidrolik olabilir.
Hidrolik fren sisteminde pedal ve pompa/pompalar arasındaki bağlantı çift olmalıdır. Mekanik fren sisteminde ise fren teli çift olmalıdır.

2.1.2 ICA-J ve ICA Kategoriler için geçerli kurallar :

• Frenler
Frenler CIK-FIA tarafından homologe edilmiş, hidrolik kumandalı olmalıdır. Pedal ve pompa/pompalar arasındaki bağlantı çift olmalıdır. Eğer bağlantı için çoklu çelik tel kullanılıyorsa, çelik telin çapı en az 1.8 mm olmalıdır ve yassı kilit ile sabitlenmelidir.
Frenler her iki arka tekerlekte etkili olmalıdır. Karbon fren disklerin kullanımı yasaktır.

• Silindirin iç yüzeyine herhangi bir sertleştirici ve/veya kaydırıcı kaplama yapılamaz.

• Piston kolları demir esaslı (Ferrous) malzemeden olacaktır.
• Karbüratörler: mini kategoride kullanılacak DELLORTO Karbüratör PHBG18BS dir.
Geçerli ICA-J veya ICA homologasyonuna sahip her karbüratör her kategoride homologe sayılır.
Karbüratöre hiçbir değişiklik yapmadan ayar vidalarına karışımı ayarlamayı kolaylaştıracak değişiklikler yapılabilir.
Her çeşit enjeksiyon sistemi yasaktır. Yasal yakıt dışında her türlü yakıt ve oksidasyon ajanının kullanımı yasaktır.

Karbüratör girişi ile susturucunun (Hava filtresinin) arasına, direksiyondan manuel kontrollu bir kelebek, veya benzeri hava giriş kısıtlayıcısı ilave etmek serbesttir. Bunun için karbüratöre herhangi bir modifikasyon yapmak yasaktır. Yağmurda yapılan yarışlarda karbüratör hava giriş filtresi ilave bir koruyucu ile korunabilir.

• Gürültüyü azaltmak üzere etkin susturucu kullanımı zorunludur.
Geçerli azami gürültü seviyesi, ortam gürültüsü dahil, 103 db/A dir. Ölçüm, yarışmanın herhangi bir anında, 10,000 d/d da yapılır.

2.1.3 ICA-J Kategorisi

ICA-J kategorisi için genel olarak CIK-FIA ICA-J, tanımlamaları geçerli olup, Türkiye için farklılıklar aşağıda belirtilmiştir.

• Yaş sınırı : 13-15 yaş arasındır.
Yarışacakları sezonun herhangi bir tarihinde 13. yaşlarından gün almış veya alacak sürücüler, 15. yaşlarını doldurdukları sezonun sonuna kadar Junior Kategoride yarışabilirler.

• Motor
CIK-FIA tarafından geçerli homologasyona sahip, seri üretim, tabii sirküasyonlu hava soğutmalı, "Piston-port" beslemeli, vites kutusuz ve aşağıda belirtilen kurallara uygun olacaktır.

CIK-FIA tarafından tanımlanmış KF3 motorlar kullanılabilir. Bakınız Ek 12.

Homologe motorların parçaları daima orijinal konstrüksiyonlarını korumalı, homologasyon formlarındaki fotoğraf, çizim ve fiziksel ölçülerine uyum sağlamalı ve bunlara göre tefrik edilebilmelidir.
Azami silindir hacmi : 100 cc.
Strok : Askari 46 mm – azami 54.5 mm.

Azami egzost açılış açısı : Homologe edilmiş strok'a ve "Technical Drawing No. 10" şemasına göre askari 200 mm lik açı ölçer veya dijital açı ölçer ile ölçülür. Ölçümden kullanılacak piston tepesi ile gömlek arasına sokulacak parça 0.2 mm kalınlıkta olacaktır.

Egzost portlarının genişliği, silindirin CIK-FIA homologe edilmiş azami iç çapının %22.3 ünden fazla olamaz. Bu ölçüye sadece portların arasındaki bölümün (Bölümlerin) genişliği ilave edilir. Portlar, karşılıklı kenarlarının birbirine eşit olduğu geometrik şekilde olacaktır. Portların dörder köşeleri 4mm yarı çaplı veya daha daha az arklardan oluşacaktır.

Azami emme açılış açısı : Homologe edilmiş strok'a ve " Technical Drawing No. 10" şemasına göre askari 200 mm lik açi ölçer veya dijital açi ölçer ile ölçülür

Ölçümde kullanılacak piston eteği ile gömlek arasında sokulacak parça 0.2mm kalınlıkta olacaktır.

Emme portlarının genişliği, silindirin CIK-FIA homologe edilmiş azami iç çapının %22.3 ünden fazla olamaz. Bu ölçüye sadece portların arasındaki bölümün (Bölümlerin) genişliği ilave edilir. Emme ve egzost açık kalma derecelerini doğrudan veya dolaylı olarak arttıracak hiç bir tadilata müsaade edilmez.

Piston eteğinin emme portunu kapatmasından sonra silindir içine karışım girmesini sağlayacak hiçbir düzeneğe ve/veya tadilata müsaade edilmez. Buna (Yine bunlarla sınırlı olmamak kaydı ile), krank merkez hattının silindir merkez hattına göre kaydırılması, piston tepesinin veya eteğinin asimetrik işlenmesi, piston kenarlarının ve silindirin, portlarının ihtiyaçtan fazla "Kırılması" dahildir.

● **Karbüratör :**

CIK-FIA tarafından homologe edilmiş, merkezden tahrik millî kelebek tipi olacaktır. Azami venturi çapı 24 mm dir. Benzin pompasını karter basıncı ile irtibatlandırmak için karbüratör gövdesine 3.25 mm çapında bir delik açılabilir. Bu şartta, diğer karter basınç deliği kullanılmayacak ve sabit olarak kapatılacaktır.

Karbüratör kelebeğindeki delik, yağlanmayı önlemek amacı ile büyütülebilir. Ancak, birden fazla delik kullanılamaz. Kelebek vidası serbesttir. Karterdeki basınç deliği (Benzin pompası için) en fazla 3.25mm çapında olacaktır.

Karbüratörün arka düzlemi ile silindirin merkez aksı arasındaki mesafe en az 91mm olacaktır (Bu ölçüm CIK-FIA kriterlerine göre yapılacaktır). 91 mm yi belirleyen α (Alfa) ve β (Beta) açıları değiştirilemez (Technical Drawing No. 5).

Yanma odası hacmi en az 12 cc olacaktır. Ölçüm 1. sınıf 0.1 cc yi gösteren laboratuvar büreti ile yapılacaktır. Ölçümde kullanılacak sıvı 1:1 oranda karıştırılmış kurşunsuz benzin ve 2 zamanlı motor yağı olacaktır. Ölçüm CIK-FIA kitabında belirtilen "Appendix No. 1b" ye (EK-1) göre yapılacaktır.

● **Buji**

Marka ve model serbesttir. Buji silindir kapağına sıklığındığında, bujinin kenarları en fazla yanma odasındaki kubbenin tepesi ile aynı hizada veya daha içerde olacaktır.

Buji ölçüleri : Diş uzunluğu 18.5 mm, dişi M 14x1.25 olacaktır.

Silindir kapağının silindir içindeki kenar yüzeylerinin her yeri ile üst ölü noktadaki piston arasında en az 1.2 mm mesafe olacaktır.

Her motor için 1 adet CIK-FIA tarafından homologe edilmiş egzost kullanılacaktır. İmalatında kullanılan metal levha kalınlığı en az 0.75 mm olacaktır. Egzost üzerinde mühür takılabilecek iki adet sabit halka bulunacaktır. Egzostların ağırlığı, 2000 yılı öncesi

yapılan homologasyonlarda belirtilenin %90'ından az olamaz.

Sürücünün normal sürüş pozisyonunda rahatlıkla kullanılabileceği bir konumda motor durdurma düğmesi bulunması mecburidir.

Motor çalıştırma sistemi (Marş) elektrikli olacaktır. Bu sistem kart üzerinde olabilir. Marş halkası (Dişlisi) manyetik çelikten olup debriyaj ünitesine bağlı olacaktır. Marş için sadece kuru veya jöle aküler kullanılacaktır.

● **Debriyaj**

Santrifüj kavramalı ve CIK-FIA tarafından homologe edilmiş olmalıdır.

Santrifüj debriyaj azami 5000 d/d da devreye girecek şekilde olmalıdır ve sürücüsü üzerinde kartı bu devirde ileri hareket ettirebilmelidir.

Debriyaj, zincire serbesti sağlayan alüminyum döküm bir korumaya haiz olmalıdır.

● **Jantlar**

Tek veya iki parça hafif alaşım olabilirler. Poryalar jantlara entegre veya ayrı olabilirler. Jantların dış çemberinde en az 3 adet lastiğin kaymasını önleyici vida bulunmalıdır.

● **Lastikler: Bakınız Ek -6**

Ön jant çapı : Azami 5"

Ön jant genişliği : Azami 135 mm.

Arka jant çapı : Azami 5"

Arka jant genişliği : Azami 185 mm.

5" jantlar için askari dış çap 136.2 mm dir.

Yağmur için jant ebatları aynı kalmak üzere lastik marka ve hamuru serbesttir.

2008 sezonunun ilk iki yarış hafta sonunda, Medium lastikler kullanılabilir.

● **Ağırlık :**

Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil askari 135 kg.

Sadece kart, yakıtız : 65 kg.

● **Azami genişlik 136 cm olacaktır.**

2.1.4 ICA Kategorisi

ICA kategori için, genel olarak CIK-FIA ICA tanımlamaları geçerlidir.

● **Uluslararası yarışmalarda CIK-FIA kurallar kitabı İngilizce metni, ICA kural ve tanımlamaları geçerlidir.**

● **Yaş sınırı:** Yarışacakları sezonun herhangi bir tarihinde 16 yaşlarından gün almış veya alacak, veya zaten 16 yaşını geçmiş sürücüler ICA kategoride yarışabilirler.

● **Motor:**

CIK-FIA tarafından tanımlanmış KF2 motorlar kullanılabilir. Bakınız Ek 12

CIK-FIA tarafından Intercontinental-A da homologe edilmiş, tabii sirkülasyon su veya hava soğutmalı motorlar kullanılabilir.

● **Besleme sistemi "Reed Valve" olacaktır ve vites kutusu kullanılamaz.**

• Su ile soğutma : Sadece silindir ve silindir kapağı için geçerlidir. Sadece bir adet radyatör ve bir adet su pompası kullanılabilir. Su pompası motordan ayrı, arka akstan tahrikli olmalıdır. Sadece termostat için dahili bir devre kullanılabilir.

• Stroke: en az 48.5mm – en fazla 54.5 mm.
• Homologasyon formunda belirtilmiş değerlere bakmaksızın toplam açık egzost açısı en fazla 177 derece olabilir. (Derecelendirilmiş dairenin çapı en az 200 mm olabilir okuma yoluyla veya dijital cihaz yoluyla).

• Transfer kanal sayısı: 3 (üç).
• Karbüratör CIK-FIA homologasyonlu kelebek tipi bir orta milli en fazla venturi çapı yuvarlak 24 mm olmak zorundadır (Diğer zaruri ölçümler için, çizim No. 7'ye bakınız).

• Her bir motor modeli için egzost borusu CIK-FIA homologasyonlu olmak zorundadır. Egzost borusu mühürleme için iki kulak içerir ve CIK-FIA homologasyon numarası taşır. Metal tabaka en az 0.75 mm kalınlıkta olmak zorundadır ve egzost borusunun ağırlığı homologue ağırlığın %90'ından az olmamalıdır.

• Ağırlık : Kart ve tam yarış ekipmanlı sürücü dahil asgari 150 kg.

Sadece kart, yakıtsız : 65 kg.

• Azami genişlik 140 cm olacaktır.

• Jantlar : Tek veya iki parça hafif alaşım olabilirler. Poryalar jantlara entegre veya ayrı olabilirler. Jantların dış çemberinde en az 3 adet lastiğin kaymasını önleyici vida bulunmalıdır.

• **Lastikler:** Bakınız Ek -6

Ön jant çapı : Azami 5"

Ön jant genişliği : Azami 135 mm.

Arka jant çapı : Azami 5"

Arka jant genişliği : Azami 215 mm.

5" jantlar için askari dış çap 136.2 mm dir.

Yağmur için jant ebatları aynı kalmak üzere lastik marka ve hamuru serbesttir.

2008 sezonunun ilk iki yarış hafta sonunda, Medium lastikler kullanılabilir.

2.2 Yarışmalara katılabilir yarışmacı ve sürücüler

Yarışmalara katılabilmek için TOSFED ' den "Karting Yarışmacı Lisansı" ve " Karting Sürücü Lisansı " alınması mecburidir.

• Endurans yarışları hariç geçici lisans uygulaması kaldırılmıştır.

Bir üst kategoriye azami bir yıl erken geçmek sadece TOSFED Spor Kurulu onayıyla mümkündür.

• Mahalli Sampiyona ve yarışmalar : Türkiye Şampiyonası Mini kategoride ilk beş ve ICA-J ile ICA kategorilerinde ilk üçe giren sürücüler bir sonraki sezon mahalli yarışmalara katılamazlar.

• Kategori değiştirilmesi istisna teşkil eder.

2.3 Müracaat formları ve kayıtlar

Yarışmalara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli TOSFED lisansına sahip yarışmacılar, kayıt formunu tam olarak doldurarak en geç yarışma öncesi Perşembe günü saat 18.00'a kadar yarışma sekreteryasına ulaştırmalıdır.

Bu tarihten sonra yapılacak kayıt müracaatları hiçbir şekilde kabul edilmez.

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

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

2.4 Kayıt ücreti ve sigorta

Kayıt ücretleri TOSFED tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz.

Kayıt ücreti nakden veya banka havalesi yolu ile ödenebilir.

Banka havalesi yapıldığı takdirde havale dekontu kayıt formu ile birlikte ibraz edilecektir.

Kayıt ücretini ödemeyen yarışmacılara start verilmez. Kayıt ücretlerinin idadesi için 2008 Yarışma ek Düzenlemeleri madde 1b' ye bakınız.

Ayrıca her yarışmacı transponder depozitosu olarak 100 YTL ödeyecektir.

Sigorta :

Organizatör tarafından yaptırılacak sigorta sadece yarışmacıların üçüncü şahıslara veya üçüncü şahıslara ait mallara verecekleri hasarları belli limitler dâhilinde kapsar.

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

Yarışmanın resmi antrenman içerdiği durumlarda resmi antrenman süreci sigorta kapsamı dahilindedir.

Servis araçları ve ekipleri organizatör tarafından verilen plakaları veya kartları taşıyıcılar dahi sigorta kapsamı dışındadırlar.

Sigorta bedeli kayıt ücreti dışındadır.

2.5 Reklamlar

TOSFED Yarışma Genel Kuralları madde 41'e bakınız.

2.6 Güvenlik tedbirleri

• Kart Güvenliği

Kartların yarışmaya katılmalarına ancak CIK-FIA ve TOSFED güvenlik Standardlarına ve Kurallarına uygun olduğu hallerde izin verilir. Kartların bakımı, tamamen Kurallar göz önüne alınarak, sürücüsüne ve diğer yarışmacılara bir tehlike arz etmeyecek şekilde yapılmalıdır. Güvenlik kurallarına uymayan araçlar yarışmalara katılamazlar.

Uluslararası yarışmalarda sadece CIK-FIA Uluslararası Kuralları geçerlidir.

• Donanım Güvenliği

Sürücünün giymesi gerekli donanım:

Gözler için koruma sağlayın kırılmaz koruyucu kask. Bütün sınıflar için kasklar aşağıdaki talimat ve standartlara uygun olmalıdır.

Snell Foundation, 1995-SA, K-98 ve SA2000 (ABD), British Standards Institution A-type ve A/FR-type BS6658-85, bütün düzeltme ve ilaveler dahil (Büyük Britanya),

SFI Foundation Inc., Özellik SFI 31.1 ve 31.2 (ABD)

Veya TOSFED onaylı mini sürücü kaskları(mahalli ve ulusal yarışlar için)

Elleri tamamen örten bir çift eldiven.

Kumaş tulumların, CIK-FIA tarafından verilmiş CIK-FIA homologasyon numarası belirgin bir şekilde gözüken, homologasyonu olması gereklidir. Mahalli ve ulusal yarışlarda mini kategoride TOSFED onaylı tulumların kullanımına izin verilmektedir

Tulumlar bütün vücudu, bacakları ve kolları örtmelidir.

Standartları FIM tarafından belirlenmiş deri tulumlar kullanılabilir. Uzun pistler için FIM standartlarına uygun (motosikletler, 1.2 mm kalınlık), astarsız deri tulumlar mecburidir. Astarlı olduğu takdirde, astarlar sadece ipek, pamuk veya "Nomex olabilir.

Botlar ayak bileklerini örtmeli ve korumalıdır.

2.7 Organizasyonla ilgili kurallar

• Organizatör kulüpler düzenleyecekleri yarışmalar için her yıl Ocak ayında pist lisansı almak zorundadırlar.

• Pist yarışmalarının yapılacağı pistler, en az 45 gün önce, organizatör lisanslı kulüp tarafından TOSFED'e bildirilecektir. TOSFED Spor Kurulu yarış pistinin güvenliği, haberleşme bağlantıları ve yol kalitesini kontrol edecek ve ilgili yarışma pistinde yarışmanın yapıp yapılmayacağına karar verecektir.

• Türkiye Şampiyonası organizasyonu için, müracaat eden kulübün daha önce en az bir adet mahalli yarışma organize etmiş olması şartı aranır.

• Bu şartı yerine getiren organizatörün Türkiye Şampiyonasına puan veren yarışma yapabilmesi Spor Kurulu tarafından değerlendirilir.

• Türkiye Karting Şampiyonasına dahil her yarışma gününde Mini, ICA-J ve ICA kategorilerinde puantaj açısından birbirinden bağımsız ikişer yarış yapılacaktır. Bu yarışların her biri;

Mini kategori'de 15 km,

ICA-J'de 20 km,

ICA'da 25 km

uzunluğunda olacaktır. Tur sayısı pistin uzunluğuna göre hesaplanacak ve söz konusu mesafenin tamamlandığı ilk turun sonunda yarış sona erecektir.

• Start düzlüğü üzerindeki ışıklı start panosu kuleden bakıldığında start almakta olan araçların kalkışı ile aynı anda izlenebilir pozisyonda olmalıdır.

• Şayet bu sağlanıyorsa paralel ışık sistemi araçlarla aynı anda izlenebilecek şekilde konulmalıdır.

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

Kırmızı ışıkların sönməsi: Yarışın start sinyali

Turuncu ışıkların yanması: Ekstra bir formasyon turu daha atılacağına sinyal

Start ışıkların çizimi için, Ek 7'ye bakınız.

Bilhassa start anının uygun açıyla videoya alınması tavsiye edilir.

• TOSFED' in pist onayına rağmen yarışma tarihinde güvenli bulunmayan yarışmalar komiseler kararı ile iptal edilirler.

3- YARIŞMA KURALLARI VE YARIŞMANIN AKIŞI

3.1 Ekipler:

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

3.2 Start sıralaması ve yarışma numaraları:

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

Yarışmacılara verilen bu numaralar bütün sezon boyunca geçerli olacaktır. Numaralar kartların ön ve arkaları ile yan karnajların tekerleğe yakın olan kısmına ve CIK-FIA hükümlerine uygun biçimde takılacaktır.

Go-Kart numaralarının zemin renkleri: Plakalar, tüm kategoriler için sarı zemin üzerine siyah numaralarla olacaktır.

Go-Kart numaralarının ölçüleri ve yerleşimi:Numara levhaları (zemin) yuvarlak köşeli ve kenar uzunluğu 22 cm. olmalıdır. Numaraların yüksekliği asgari 13 -15 cm, eni 2 cm. olacak ve teknik kontrolden önce öne, arkaya ve yana konacaktır.

Numara levhalarının üzerinde varsa sadece organizatörün sağlayacağı reklamlar yer alabilir.

Bu reklamların yüksekliği 5 cm.yi geçemez ve levhanın alt bölümünde yer alırlar. Üçüncü bir numara levhası da tur sayıcısının görebileceği şekilde yana yerleştirilir.

Sıralama turları bilgisayar ortamı 1/100 sn. hassasiyetteki elektronik zaman kaydedici cihazlarla yapılacak ve sürücülerin elde ettikleri dereceler doğrultusunda start sıralaması belirlenecektir.

3.3 Zaman tutulması:

Zaman elektronik tur sayıcıları ile tutulacaktır. Herhangi bir arıza halinde gözetmenler tarafından zaman tutulacak ve turlar sayılacaktır.

3.4 Bayraklar

Sarı Şeritli Yeşil Bayrak

Hatalı kalkış

Mavi Bayrak

Yarışma sırasında tur bindirilen pilotlara gösterilir.

Sarı Bayrak

Pist üstünde tehlikeli bir durum var, yavaşlayın, ve önünüzdeki aracı yeşil bayrak gösterilen çizgiden geçene kadar geçmeniz yasaktır.

Numara ve turuncu daire bulunan Siyah Bayrak

Yalnızca direktör talimatı ile kullanılabilir. Teknik arıza nedeni ile pite çağırılma talimatı. Pilot tamirattan sonra yarışa devam edebilir.

Bezaz bayrak

Yavaş bir aracın pist üzerinde bulunması.

Kırmızı şeritli sarı bayrak

Kaygan zeminin varlığı sürücüye bildirilmek için sallanır.

Yeşil bayrak

Tehlikenin sona erdiğini gösterir. Her sarı bayrak gösterildiğinde bir sonra ki kulede yeşil gösterilmelidir. İsinma turları veya deneme turlarının startını vermek içinde direktör talimatı ile gösterilebilir.

Siyah-beyaz diagonal bayrak ve numara:

Yalnızca direktör talimatı ile kullanılabilir.

Numara gösterilen yarışmacı için disiplin cezası öncesinde uyarıdır.

Numara ve Siyah Bayrak

Sportif olmayan bir davranış sonucu pilotun disiplin cezası alması nedeniyle ve direktör talimatı ile start çizgisinde gösterilir.

Yarışmacı cezaya ilişkin kararı öğrenmek için pit alanına gitmelidir. En geç 3 tur gösterilmesine rağmen pite girmeyen sürücü otomatik olarak o ayaktan ihraç edilir. Yarışmaya dönmesi veya dönmemesi direktör kararı ile belirlenir.

Kırmızı bayrak

Sadece Yarışma Direktörü kullanılabilir. Yarışmanın durdurulduğu anlamındadır.

Start çizgisine veya pite doğru çok dikkatli olarak ilerleyiniz. (Her an durabilecek şekilde ilerleyiniz)

Siyah – beyaz damalı bayrak

Yarışma sonu. Yarışmanın tamamen bittiğini gösterir.

3.5 Brifing

Görevliler ile brifing yarışma direktörü tarafından yapılır. Komiserler Kurulu da davet edilir. Gözcü, Gözetmen, Güvenlik Sorumlusu, Teknik Kontrol görevlileri, yarışma doktoru, yarışmacılarla ilişkiler sorumlusu ve pit alanı sorumlularının da katılmaları gerekir.

Yarışma hakkında kısaca bilgi verilip, ilk yardım ve acil yardım konusunda gerekli teknik bilgiler de verilmelidir. Tüm gözcü ve gözetmenlerin katılması ve isim listesini imzalamaları gerekmektedir.

Yarışmacılar ile brifing: Bütün sürücüler için mecburi olup Yarışma Direktörü tarafından yapılacaktır. Yoklama sonucu brifingde bulunmayan sürücülere para cezaları uygulanacak veya Komiserler Kurulu kararına göre start verilmeyecektir.

3.6 Pit Alanı ve Tamirat

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

• Pit alanını sınırlayan bu çizgilerin dışında yarışmacıların izin verilen yardımların dışında yardım almaları ihraç nedenidir.

• Pit alanı içindeki emniyet şeridinin dışında kartın kullanılması, emniyet şeridini geçmeden teknik yardım alınması ve emniyet şeridinin işgal edilmesi yasaktır.

Bu kurala uyulmaması Komiserler Kurulu takdirinde para cezasını gerektirir.

• Hiçbir pilot pit alanı görevlisinin izni olmadan terk edip kartıyla piste çıkamaz veya kartını yarış pisti haricindeki yerlerde kullanamaz. Yarışma direktörünün izni ve parkurun müsait olması şartı ile yarışma pistinin dışında kalan piste rodaj yapılabilmesi mümkündür.

• Pit alanında mobilite, motosiklet vs. kullanmak yasaktır.

• Pit alanına yarışmacı başına toplam üç yardımcının girmesine izin verilir.

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

• Pit sahasında sigara içilmesi yasaktır. Bu durumların ihlalinde komiserlerin vereceği para cezaları uygulanır.

• Mekaniker ve refakatçilerin davranışlarından yarışmacılar sorumludurlar.

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

3.7 İdari ve teknik kontrol

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

Komiserler Kurulu'na geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç getirilen kartlar yarışmaya alınmazlar.

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

Aksi takdirde yapılan itiraz ve yorumlar dikkate alınmayacaktır.

Gerekli görülen yarışmalarda tüm sürücüler araçlarına ait orijinal veya TOSFED onaylı homologasyon fişlerini teknik kontrole ibraz etmek zorundadırlar.

TOSFED onaylı homologasyon fişi için ilgili yarışmadan en geç 30 gün önce TOSFED' e başvurmak gerekir.

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

• Fotokopi homologasyon fişleri TOSFED onaylı olacaktır.

Teknik kontrol esnasında aşağıda belirtilen ekipman yarışma esnasında her an tespit yapılabilecek şekilde işaretlenecek veya kaydedilecektir.

• En fazla üç adet motor (aynı marka olması şartı aranmaz, üçüncü motor başka bir sürücü ile ortak deklare edilebilir.)

• En fazla iki adet şase (aynı marka olması şartı aranmaz)

• Bir takım kuru zemin lastiği

• Bir takım ıslak zemin lastiği

Bu malzemelerin dışında deklare edilmemiş malzeme kullanılması yasaktır.

Yarışma esnasında hasar gören bir ön ve/veya bir arka lastik yarışma direktörünü veya yardımcısını bilgilendirmek suretiyle değiştirilebilir.

Ortak deklare edilen üçüncü motor haricinde yarışma esnasında sürücüler arasında şase, motor veya lastik alışverişi yasaktır.

Bu kurala uymayan yarışmacılar yarışmadan ihraç edilirler.

• Yarış gününde her kategori için yapılan iki yarışma arasında motor revizyonu, ancak teknik kontrol görevlisinin izni ile yapılabilir.

• Pit sahası dahilinde görevliler takdirinde olmak üzere süratli kart kullanan sürücüler para cezası ile cezalandırılırlar.

3.8 Antrenman ve sıralama (seeding) turları

- Sıralama turları öncesi verilecek serbest ve resmi antrenman süresi yarışma programında belirtilmektedir.
- Sıralama turları, Mini, ICA-J ve ICA kategorileri için en fazla, ayrı ayrı iki kez onar dakika olarak yapılır. Eğer bir kategoride katılım 36 yarışmacıdan fazla ise, en az bir Komiser gözetiminde çekiliş yapılarak mümkünse iki eşit gruba ayrılırlar.
- Sürücüler, kendi kategorileri için programda belirtilen zaman dilimi içinde istedikleri zaman piste girebilirler. Piste giriş alanının sonuna çizilen bir çizgiyi geçen her sürücü her ne olursa olsun piste girmiş sayılır ve tamamladığı turların zamanı tutulur. Sürücüler antrenman ve sıralama turları esnasında piste girip çıkabilirler.
- Bir sürücünün sıralama zamanı, varsa iki bölümün herhangi birinde yaptığı en iyi tur zamandır. Eşitlik halinde ikinci en iyi zamanlara bakılır. Eğer yine eşitlik var ise, üçüncü zamanlara, v.s. devam eder.
- Sıralama turları için piste giren bir sürücünün yardımcıları tarafından itilmesi veya sürücüye yardım verilmesi yasaktır.
- Pistlere göre oluşabilecek değişikliklerde, direktör tarafından briefing esnasında yapılacak pist giriş / çıkış tarifleri geçerli olacaktır.
- Kategorilerde sıralama derecesi en iyi zamana göre % 10 ' dan daha kötü olan sürücüler yarışmada start alamazlar. Ancak yarışmacı sayısı ilgili kategoride 5'in altındaysa, Komiserler Kurulu kararıyla %10'dan daha yavaş olan yarışmacılar da start alabilir.

3.9 Start

3.9.1 Tüm kategoriler için geçerli genel kurallar

- Yarışma startını beklemekte olan araçların arka lastiklerini kaldırarak lastik ısıtmaları yasaktır.
- Herhangi bir nedenle yarışma dışı kalan sürücüler araçlarını emniyetli bir yere çekerek, görevlilerin talimatlarına uymak suretiyle güvenli bir yere geçmelidirler.
- Bütün sürücüler mevcut kurallar dahilinde startta bulunmak zorundadırlar. Yarışma direktörü bir sürücünün sportif veya teknik bir uygunsuzluğunu tespit ettiğinde yarışmaya başlatmayabilir ya da yarışma esnasında durdurabilir.
- Son tur haricinde herhangi bir pilot teknik arızası olması halinde bayrakla uyarıldıktan sonra piste girecek ve devam etmeden önce teknik noksanlığını giderecektir.
- Sürücüler hiçbir şekilde yarışmanın aksi yönde hareket edemezler.
- Görevliler kartın emniyetli bir yere çekilmesi için yardımcı olabilirler.
- Pit sahasının çıkışından itibaren kapalı park kuralları uygulanır ve kartlara yapılacak teknik müdahale kesin ihraç sebebidir.
- Yarışmaların start zamanından 5 dakika önce piste giriş kapısı görevliler tarafından kapatılır ve hiçbir kartın piste girmesine izin verilmez ve zamanında piste giremeyen kartlara ilgili ayak için start verilmez.
- Start mahalline çalıştırma veya itme amaçlı olarak kart başına Mini ve ICA-J kategoride bir, ICA kategoride en fazla iki kişinin girmesine izin verilir. Bunun haricinde her tür teknik yardım alınması yasaktır.

• Birinci Yarış için start dizilişi:

Mini, ICA-J ve ICA kategorilerde ayrı ayrı olmak üzere yapılan sıralama turlarındaki en iyi derece yapan

sürücüye ilk sırada ve start düzlüğünden sonraki virajın dönüş istikametine göre start hakkı verilerek her sırada iki kart olarak en iyi zamandan en kötü zamana göre yapılacaktır.

Sıralama derecesi alamayan sürücüler en kötü zamandan sonra, yarışma numaralarına göre (küçük numara önde) arkaya doğru dizilirler.

- İkinci ayak için puantaj esasına göre start dizilişi : Her kategoride (Mini- ICA-J -ICA-) birinci yarışın sonucuna göre belirlenir. Bu yarışın start dizilişinde birinci yarış gibi 'pol pozisyonu' uygulanması yapılır.
- Hatalı start alan sürücünün, yarış klaşmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir. Bu ceza, sürücüye start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

3.9.2 Kategorilere göre start prosedürleri :

a) Mini Kategori start prosedürü

Mini kategoride start durarak verilir.

- Start öncesi ısınma turunda herhangi bir şekilde kartı arızalanan sürücüye kartını çalıştırmak ve starttaki yerini almak için diğer araçlar yerlerini aldıkları sonra iki dakika süre tanınır. Bu süre içerisinde start yerini alamayan sürücü ilgili ayak için yarışma harici kalır.
- Pist üzerinde marşla ve ipele çalıştırma haricinde teknik müdahale ihraç sebebidir. Kartı kaldırarak lastik ısıtmak yasaktır.
- Yarışma esnasında herhangi bir sebeple duran ve çalışmayan Mini kartların tamamen gözetmen veya direktör takdiriyle bırakılmış olarak diğer sürücüler için tehlike oluşturmadığı müddetçe tekrar çalıştırılması veya çalışıyorsa piste sokulması yalnızca görevlilerin yardımı ile yapılabilir. Görevliler dışında herhangi bir kişinin yardım etmesi ilgili sürücünün koşulan ayaktan ihracını getirir.
- Özellikle yarışmanın ideal çizgisi üzerinde veya dar virajlarda kart itilmesine, ihraç sebebidir.
- Araçlar ısınma turundan sonra start düzlüğündeki yerlerini alırlar. Kırmızı ışıklar söndüğünde yarış başlar. Eğer turuncu ışıklar yanarsa ekstradan bir formasyon turu daha atılır.

b) ICA-J kategori start prosedürü

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

Formasyon turu esnasında, start noktasında motoru stop eden aracın motoru bir mekaniker tarafından tekrar çalıştırılır, tüm diğer sürücülerin geçmesinden sonra bu sürücü en arkadan start almak üzere start mahalline hareket eder.

Start çizgisinden önce konulmuş olan kırmızı ikaz çizgisine araçlar 2 hat halinde start pozisyonlarını koruyarak ve hızlanmadan gelmek mecburiyetindedirler. Kırmızı çizgiden itibaren start çizgisine kadar araçlar hiçbir şekilde birbirini geçemez. Start pozisyonunu kaybeden araçlar kırmızı çizgiden önce kendi yerlerini alabilirler. Bu uygulama briefingte yarışma direktörü tarafından pilotlara açıklanacaktır. Kırmızı ışıkların sönmesi ile start verilir. Eğer turuncu ışıklar yanarsa ekstradan 1 formasyon turu daha atılır.

Start çizgisinden 25 metre önceki sarı çizgi geçilmeden herhangi bir şekilde hızlanmak yasaktır. Sarı çizginin başlangıç yeri kenarlara konulacak koni ile belirtilir. Bu çizginin geçişi görevliler tarafından izlenecek ve kendine avantaj sağlamak amacıyla start pozisyonunu terk eden sürücünün, yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir. Bu ceza, sürücüyü start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir. Yarışma esnasında start verildikten sonra ICA-J kategoride stop eden kart tekrar çalıştırılmaz ve yarışma harici kalır.

c) ICA kategori start prosedürü

Start görevlisinin yeşil bayrak ile başlama sinyalinden itibaren yarışmacılar start formasyonuna kabul edilirlir ve kesinlikle herhangi bir yardım alamazlar.

Bu andan itibaren dışarıdan alınacak herhangi bir yardım yarışmanın ilgili ayağından ihraç cezası ile cezalandırılır.

Start esnasında sürücülerin alacağı yardım sadece kartlarının en fazla iki kişi tarafından ICA kategori itme bölgesinde itilmesi ile kısıtlıdır. İtme bölgesi start çizgisinden sonraki sarı çizgiye kadar olan bölgedir.

İtme bölgesi içinde yardımcıları tarafından çalıştırılmayan kartlar derhal emniyete alınacak ve yarışmayı terk edeceklerdir.

• Start prosedürü uygulanmaya başlandıktan sonra yarışma şartları uygulanır.

Sürücülere hareketli start uygulaması öncesi en az bir tur formasyon turu hakkı tanınacaktır.

Start çizgisinden önce konulmuş olan kırmızı ikaz çizgisine araçlar 2 hat halinde start pozisyonlarını koruyarak ve hızlanmadan gelmek mecburiyetindedirler. Kırmızı çizgiden itibaren start çizgisine kadar araçlar hiçbir şekilde birbirini geçemez. Start pozisyonunu kaybeden araçlar kırmızı çizgiden önce kendi yerlerini alabilirler. Bu uygulama briefingte yarışma direktörü tarafından pilotlara açıklanacaktır. Kırmızı ışıkların sönməsi ile start verilir. Eğer turuncu ışıklar yanarsa ekstradan 1 formasyon turu daha atılır.

Start çizgisinden 25 metre önceki sarı çizgi geçilmeden herhangi bir şekilde hızlanmak yasaktır. Sarı çizginin başlangıç yeri kenarlara konulacak koni ile belirtilir. Bu çizginin geçişi görevliler tarafından izlenecek ve kendine avantaj sağlamak amacıyla start pozisyonunu terk eden sürücünün, yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir. Bu ceza, sürücüyü start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

Yarışma esnasında start verildikten sonra ICA kategoride stop eden kart tekrar çalıştırılmaz ve yarışma harici kalır.

• Yarışma esnasında herhangi bir sebepten dolayı stop eden araç sadece sürücüsü tarafından tekrar çalıştırılabilir. Bu durumda sürücü diğer sürücülere tehlike arz etmeyecek şekilde iterek çalıştırmayı deneyebilir. Bu denemenin süresi hakkında verilecek izin gözetmen veya direktör inisiyatifindedir.

• Özellikle yarışmanın ideal çizgisi üzerinde veya dar virajlarda kart itilmesi, ihraç sebebidir.

d) ICA-J ve ICA Kategori formasyon turları :

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

Formasyon başlangıcındaki yerini kaybeden sürücü yerini almayı sadece startan önceki kırmızı çizgiye kadar deneyebilir.

Bu kısmın tarifi direktör tarafından briefing esnasında açıkça belirtilecektir.

Herhangi bir sürücü herhangi bir nedenle ısınma turu esnasında durursa tekrar harekete geçmeden önce toplu halde giden bütün kartların kendisini geçmesini bekleyecektir.

Yolda kalan sürücü daha sonra devam etme imkanına sahip ise grubun en arkasından devam edecek ve eski yerini almayı hiçbir şekilde denemeyecek ve en arkadan start alacaktır. Ancak bu esnada diğer sürücüler start almış ve lider araç yavaş giden aracı yakalarsa yavaş giden bu araç siyah bayrak ile ihraç edilir.

Formasyon turunda pozisyonunu kaybeden sürücü kırmızı çizgiye kadar yerini geri alamayıp, çizgiden sonra eski yerini almak için çaba gösterirse sürücünün yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir. Bu ceza, sürücüyü start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

Aynı şekilde herhangi bir sürücü stop etmeden herhangi bir sebeple yavaşlamış ve arkaya düşmüş ise kırmızı çizgiden sonra bulunduğu yerini muhafaza edecek ve öne geçip eski yerini almayı denemeyecektir.

Bunun da cezası yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye eklemektir.

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

Pistin dışında bir yol kullanarak yerini kazanmaya çalışmak yasaktır, cezası ihraçtır.

3.9.3 Tamamlanamayan yarışmalar :

Yarışmanın Durdurulması:

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

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

Bu bayraklar gösterildiğinde yarışmacılar yarışmayı derhal bırakarak ve birbirlerini geçmeyerek görevlilerin dur ikazına hazır vaziyette, ellerini havaya kaldırarak çok düşük bir hızla start noktasına geleceklerdir.

Bu sırada yarışmacılar Yarışma Direktörünün talimatı olmadan kartlarına servis alamazlar.

Yarışmanın durdurulması sonucunda:

a) Yarışın %75'i tamamlanmış ise, yarışın sonucu bir önceki turun finiş sırasına göre ilan edilecektir.

b) %75'i tamamlanmamış ise yarışın durdurulduğu turdan 1 önceki turun sıralaması esas alınarak tekrar strat verilir ve kalan tur sayısı üzerinden yarış koşullar. Bu durumda klasman her iki bölümde elde edilen zamanların toplanmasıyla elde edilen sonuçlara göre yapılır.

c) Eğer yarış ilk 2 tur içerisinde durdurulursa yarış tekrarlanır ve yeniden start verilir.

3.10 FİNİŞ, FİNİŞ KAPALI PARKI VE SON TEKNİK KONTROL

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

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

Kapalı park kurallarının ihlali ihraç ile sonuçlanır.

Genel klasmanda dereceye giren araçlardan Komiserler Kurulu kararı üzerine uygun görülenler, en az bir komiserin eşliğinde programda belirtilen saat ve yerde son teknik kontrole tabi tutulabilirler.

4- CEZALAR

Yarışma esnasında arkasındaki aracın önünde zig zag yaparak çizgi değiştirdiği veya kasti olarak başkalarına çarptığı tespit edilen sürücüler direktör tarafından ihtar edilir veya yarış klasmanında elde ettiği dereceye 10 saniye ceza eklenir. Bu ceza, sürücüye start düzlüğünde 'Ceza' tabelası ile birlikte numarasının gösterilmesi vasıtasıyla bildirilir.

Birinci ihtardan veya 10 saniye cezasından sonra verilecek ceza ilgili yarıştan ihraçtır

Görevliler tarafından değerlendirilecek "kasti çarpma" tabirinin tanımlaması:

- Viraj içlerinde öndeki aracı yol dışına çıkartmak amacıyla vurmak.
- Arkadan gelen aracın, öndeki araca mesafesi olmasına rağmen (eşit süratle giderken olan dokunmalar hariç) bu mesafeyi hızla kapatıp vurmak.
- Yan yana gitmekte olan aracın diğerine kasti olarak üzerine direksiyon kırarak vurması.

Tekrarı halinde sportmenliğe aykırı sürüş tarzını devam ettiren sürücülere direktör raporunda belirtilmesi halinde Spor Kurulu tarafından uygun görülecek cezalar verilecektir. Bir ihlale karşın sürücü yarış bitiminden itibaren 30 dakika süreyle pistten izinsiz ayrılamaz.

ICA-J ve ICA Kategorisi yarışmaları sırasında piste gözetmen ve yarışma görevlilerinin dışında hiç kimse giremez. Mekaniği veya takım görevlilerinden piste giren yarışmacıya;

1. sefer ihtar,
2. sefer 100 YTL para,
3. sefer ise yarışmadan ihraç cezası verilir.

1) Antrenman, sıralama turları veya yarışma sırasında finiş bayrağı görüp de piste girmeyen yarışmacıya Komiserler Kurulu'nun öngöreceği cezalar uygulanır.

2) Teknik nedenlerle yarışmada tehlike yaratan araçlar piste alınır ve sorun giderildikten sonra tekrar piste çıkmasına izin verilir.

3) Herhangi bir sebepten kendisine siyah bayrak gösterilen yarışmacı bayrağın kendisine gösterilmesinden itibaren 3 tur içinde piste girmediği takdirde o yarıştan ihraç edilir. Siyah bayrak gören sürücü 3 tur içinde içeri girmeden (zaman yetersizliğinden) damalı bayrak görürse bu sürücüye komiserler kurulu tarafından 10 saniye ceza uygulanır.

5- PUANTAJ VE KLASMAN

Her sürücü puan alabilmesi için ayak sonları finiş bayrağını görmek zorundadır. Finiş bayrağını göremeyen sürücü o ayakta Türkiye Şampiyonası için de yarışmamış sayılır ve puan alamaz.

Yarışma ayakları için klasman:

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

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

c) Beher ayak için verilecek puan TOSFED 2008 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 8 deki 4 no' lu tabloya göre dir.

O günkü yarışma için klasman:

Her kategori için yapılan iki yarışın toplamında en fazla puan alan sürücü birinci ilan edilir. Diğer sürücüler de, aldıkları toplam puana göre sıralanırlar. Toplam puan eşitlik olması durumunda, sıralama turlarında daha iyi derece elde etmiş olan sürücü üst sırada yer alır.

6- İTİRAZLAR VE TEMYİZ

İtiraz hakkı Mini ve ICA-J kategoride yarışmacı ve sürücünün aynı olduğu hallerde sürücü vekiline aittir.

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

ICA kategoride itiraz hakkı yarışmacı ve sürücünün aynı olduğu hallerde sürücüye aittir.

Her üç kategoride de yarışmacının sürücü ile aynı olmadığı hallerde itiraz hakkı yarışmacıya aittir.

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

TOSFED Yarışma Genel Kuralları bölüm IV ve TOSFED 2008 Yarışma Ek Düzenlemeleri madde 9 uygulanır.

7 - ÖDÜLLER VE ÖDÜL TÖRENİ

Para ödülleri ihtiyaridir, ancak birincilere verilecek para ödülleri yarışmaların standart kayıt ücretlerinden az olamaz.

Para ödülleri, ödül töreninde nakden ödenecektir.

Genel klasman ödülleri kupa şeklinde olacaktır.

Yarışmalarda dağıtılacak ödülleri yarışma yönetmeliklerinde belirtilecektir.

Ödül törenine katılmayan sürücülerin ödülleri bir başkasına verilemez.

Yarışmaların ödül törenine katılmayan sürücüye, direktör raporunda belirtilmesi halinde Spor Kurulu'nun uygun göreceği ceza uygulanır.

Sonuçlarla ilgili olarak bir itiraz sonrası temyiz hakkının kullanıldığı durumlarda sadece klasmanın ilgili kupaları verilemez, federasyona iletilir.

Ödül alan sporcuların ödülleri sporif kıyafetleri ile alması zorunludur.

Yarışmacı ve sürücülerin ödül töreni esnasında beyanat vermeleri yasaktır.

8- EKLER VE TEKNİK ÇİZİMLER

EK-1

ICA-J motoru, yanma odası hacim ölçümü:

- * Motoru şasesden sökün.
- * Motorun ortam sıcaklığına gelmesini bekleyin.
- Silindir kapağını sökün. Bujinin yanma odası içine çıkıp çıkmadığını kontrol edin.
- Bujiyi sökün (18.5mm boy kontrolünü yapın).
- Buji yerine "Technical Drawing No.6" da belirtilen tapayı, yanma odası içine taşmayacak şekilde, aynen 18.5mm uzunluğundaki bujinin takıldığı gibi takın.
- * Pistonun ve silindirin üst kenarını gres yağı ile su geçirmez hale getirin.
- * Pistonu üst ölü noktaya getirerek kilitleyin.
- * Dikkatlice fazla gresi piston üzerinden temizleyin.
- * Silindir kapağını yerine yerleştirip imalatçının önerdiği tork ile sıkın.
- * 1:1 oranlı kurşunsuz benzin ve 2 zamanlı motor yağı karışımını büret ile tapanın deliğinden, tapanın üst yüzeyini ıslatacak seviyeye kadar silindire doldurun.
- * Ölçülen hacim eksi tapa iç hacmi (2 cc) 12 cc den az olmamalıdır.

EK-2

Silindir hacmi ölçümü:

- * Hacim aşağıdaki formüle göre hesaplanır:
 $V = r^2 \times \pi \times l$ veya $V = 0.7854 \times d^2 \times l$
V= Hacim, r= Silindir yarı çapı, pi= 3.1416, l= Strok, d= Silindir çapı.

EK-3

Karbüratör arka yüzünden silindir dik eksenine kadar olan mesafenin ölçümü (Technical Drawing No. 5):

- * Karbüratörün arka yüzünden, karbüratör ekseninde, piston kenarına kadar olan mesafe mekanik olarak ölçülür. Bu ölçüye aşağıdaki formül ile hesaplanan ölçü ilave edildiğinde sonuç en az 91 mm olmalıdır.
- * İlgili motorun homologasyon fişinden azami teorik silindir çapı öğrenilir.
- * İlgili motorun homologasyon fişinden Karbüratör merkez ekseninin silindir yatay düzlemine olan açısı öğrenilir.
- * silindirin yarı çapı esas alınıp aşağıdaki formül kullanılarak teorik silindir iç kenarı ile silindir dikey eksen arasındaki mesafe hesaplanır.
 $L = r / \cos x^\circ$
L= Teorik silindir iç kenarı ile silindir dikey eksen arasındaki mesafe, r= Teorik silindir yarı çapı, x° = Karbüratör merkez ekseninin silindir yatay düzlemine olan açısı.
- * Örnek :
 $x = 15^\circ$, $r = 25.105$ mm
 $L = \frac{25.105}{\cos 15}$ L = $\frac{25.105}{0.965926}$ L = 25.99 mm
- Bilgi için: $\cos 15^\circ = 0.9659258263$, $\cos 17^\circ = 0.9563304756$

EK-4

Toleranslar :

- * Piston kolu merkez hattı : +/- 0.2 mm
- * Monte edilmiş motor piston stroku : +/- 0.2 mm
- * Sökülmüş motor piston stroku : +/- 0.1 mm
- * Ateşleme derecesi : +/- 2°

* Ölçüler :	< 25 mm	25 – 60 mm	> 60 mm
* İşlenmiş parçalar :	+/- 0.5	+/-0.8	+/-1.5
* İşlenmemiş ve kaynaklı parçalar :	+/-1	+/-1.5	+/-3
* Bütün ölçüler metrik sistem, cm, mm, kg, derece, vs. olarak alınır.			

Toleranssız ölçüler (Her zaman, her şart altında) :

- * Silindir hacmi.
- * Azami teorik silindir çapı.
- * Yanma odası hacmi.
- * Karbüratör venturi çapı.
- * Ağırlık.
- * Gürültü seviyesi.
- * En az 1.2 mm olması gereken piston üst ölü nokta ile silindir kapağının kenarı arasındaki kalan mesafe.

EK-5

Homologasyon fişine sadık kalmak mecburidir.

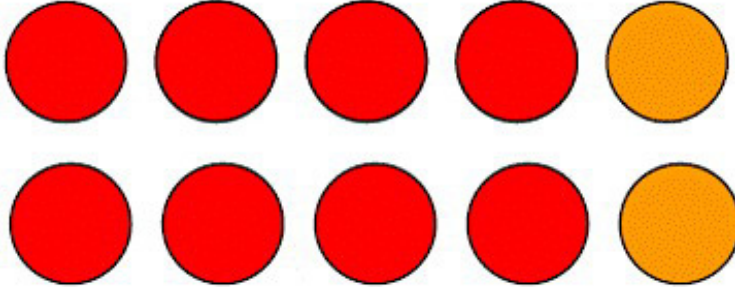
IAME/Parilla 60 cc Gazelle TaG Mini motoru kısıtlamaları:

- Silindir hacmi: 59.42 cm³, Silindir çapı: 41.80mm, Strok: 43.30mm.
- Silindir: Demir gömleklili alüminyum. Bütün portlar imalatçının çizimlerine uygun olacak. Hiçbir modifikasyon ve yontmaya müsaade edilmez.
- Silindir kapağı: Alüminyumdan mamül. İmalatçının çizimlerine uygun olacak. Hiçbir modifikasyona müsaade edilmez.
- Krank kutusu: Alüminyumdan mamül. İmalatçının çizimlerine uygun olacak. Hiçbir modifikasyona müsaade edilmez.
- Krank ve piston kolu: Orijinal imalat ve çelik olacak. İmalatçının çizimlerine uygun olacak. Hiçbir modifikasyona müsaade edilmez.
- Rulmanlar: Piston kolu üst: 12x16x16
Piston kolu alt: 18x24x15
Krank : 20x47x14
- Piston: Piston IAME orijinali olacak, imalatçının çizimlerine uygun olacak. Hiç bir modifikasyona müsaade edilmez.
- Segman: Manyetik metal olacak.
- Debreyaj: IAME orijinali olacak, imalatçının çizimlerine uygun olacak. Tasarımı kuru santrifüj tip olacak. Hiçbir modifikasyona müsaade edilmez.
- Karbüratör: Tillotson model HL-166B veya HL-352A olacak ve imalatçının çizimlerine uygun olacak.
- Ateşleme: IAME tarafından orijinal ekipman olarak verilmiş olacak. Dahili şarj sistemli, 4 kutuplu *Selletra* olacak.
- Emme manifoldu: Kısıtlayıcı monte edilmiş orijinal olacak.
- Egzost manifoldu: Orijinal olacak. İmalatçının çizimlerine uygun olacak.
- Esnek bağlantı borusu: Dış radyus takip edilerek egzost flanşından susturucunun genişleyen bölümündeki ilk kaynağa kadar 410 mm olacak.
- Susturucu: IAME den temin edilmiş, teknik özellikleri imalatçının çizimlerine uygun olacaktır.
- Emme susturucusu: İmalatçının çizimlerine uygun olacaktır. Hiçbir modifikasyona müsaade edilmez.
- Parçalar: Bütün parçalar orijinal olacaktır. Hiçbir yontma, aşındırma ve parlatmaya müsaade edilmez.

EK-6 ICA-J ve ICA KATEGORİDE KULLANILACAK LASTİKLER

<u>CONSTRUCTOR</u>	<u>ASN</u>	<u>MAKE/MODEL</u>	<u>TYPE</u>	<u>CLASS</u>	<u>HOMOL. NO</u>	
Neumaticos de Avanzada S.A.	RA	Pneu	Nacarrera 4.60 x10.0 x 5	Slick	hard	7 /P/10
Neumaticos de Avanzada S.A.	RA	Pneu	Nacarrera 7.10 x 11.0 x 5	Slick	hard	8 /P/10
Sumitomo Rubber Industries Ltd	J	Pneu	Dunlop Slick 10 x 4.50 - 5	DDH	hard	15 /P/10
Sumitomo Rubber Industries Ltd	J	Pneu	Dunlop Slick 11 x 6.50 - 5	DDH	hard	16 /P/10
Sumitomo Rubber Industries Ltd	J	Pneu	Dunlop Slick 11 x 7.10 - 5	DDH	hard	17 /P/10
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone DR10 4.5 / 10.0 - 5	YKC	hard	32 /P/10
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone DR10 6.0 / 11.0 - 5	YKC	hard	33 /P/10
Bridgestone Corporation	J	Pneu	Bridgestone DR10 7.1 / 11.0 - 5	YKC	hard	34 /P/10
Yokohama Rubber Co. Ltd	J	Pneu	Yokohama Advan 4.5 x 10.0 - 5	AAH	hard	45 /P/10
Yokohama Rubber Co. Ltd	J	Pneu	Yokohama Advan 6.0 x 11.0 - 5	AAH	hard	46 /P/10
Yokohama Rubber Co. Ltd	J	Pneu	Yokohama Advan 7.1 x 11.0 - 5	AAH	hard	47 /P/10
Lecont s.r.l.	I	Pneu	Lecont H 10 x 4.50 - 5		hard	52 /P/10
Lecont s.r.l.	I	Pneu	Lecont H 11 x 6.50 - 5		hard	53 /P/10
Lecont s.r.l.	I	Pneu	Lecont H 11 x 7.10 - 5		hard	54 /P/10
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega 10 x 4.60 - 5	XH CIK H	hard	62 /P/10
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega 11 x 6.50 - 5	XH CIK H	hard	63 /P/10
Vega S.P.A.	I	Pneu	Vega 11 x 7.10 - 5	XH CIK H	hard	64 /P/10
Cheng Shin Rubber Ind. Co. Ltd	TW	Pneu	Maxxis M6 11 x 5.50 - 6		hard	71 /P/10
Cheng Shin Rubber Ind. Co. Ltd	TW	Pneu	Maxxis M6 11.5 x 7.10 - 6		hard	72 /P/10

EK-7 START İŞIKLARI

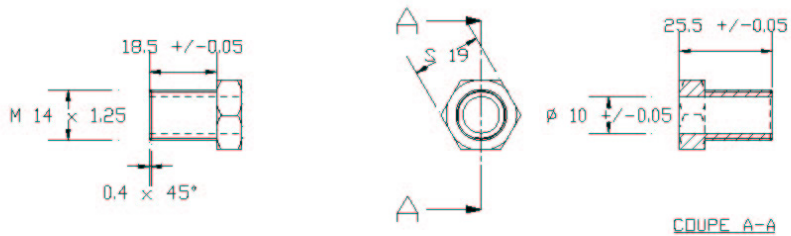


DESSIN TECHNIQUE N°6

TECHNICAL DRAWING No. 6

6- Insert de bougie

6- Spark plug insert



$$\text{Volume Insert} = \pi \times 1 \times 2.55 / 4 = 2 \text{ cm}^3/\text{cc}$$

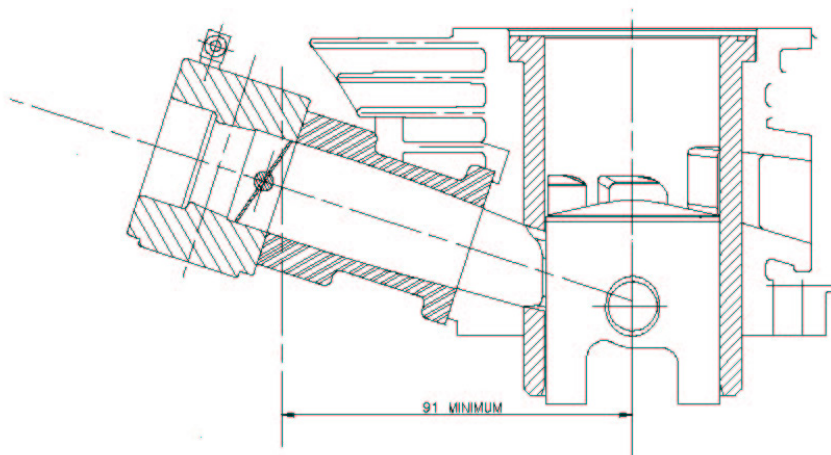
Cotes en/Dimensions in mm

DESSIN TECHNIQUE N°5

TECHNICAL DRAWING No. 5

5- Mesure des 91 mm à l'admission en ICA-J

5- Measurement of the 91 mm inlet in ICA-J



DESSIN TECHNIQUE N°10

TECHNICAL DRAWING No. 10

10- Angle moteur ICA-J

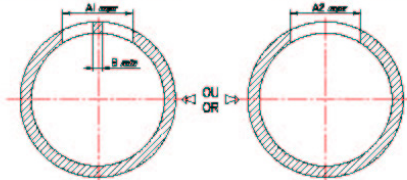
10- ICA-J timing angle

MESURE CORDALE DE LA LUMIERE D'ADMISSION

INLET PORT CHORD WIDTH

La largeur maximale est:
Formule: $A1 = D \times \pi \times 0,223 + B \text{ min}$
Formule: $A2 = D \times \pi \times 0,223$
D = diamètre théorique maximum

The maximum width is:
Formule: $A1 = D \times \pi \times 0,223 + B \text{ min}$
Formule: $A2 = D \times \pi \times 0,223$
D = theoretical maximum diameter



MESURE CORDALE DE LA LUMIERE D'ÉCHAPPEMENT

EXHAUST PORT CHORD WIDTH

La largeur maximale est:
Formule: $C1 = D \times \pi \times 0,223 + E \text{ min}$
Formule: $C2 = D \times \pi \times 0,223$
D = diamètre théorique maximum

The maximum width is:
Formule: $C1 = D \times \pi \times 0,223 + E \text{ min}$
Formule: $C2 = D \times \pi \times 0,223$
D = theoretical maximum diameter

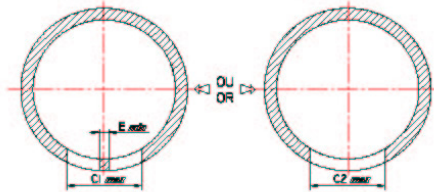


DIAGRAMME B / DIAGRAM B

Diagramme de la lumière d'admission comparée avec la course
Diagram of inlet port timing vs. stroke

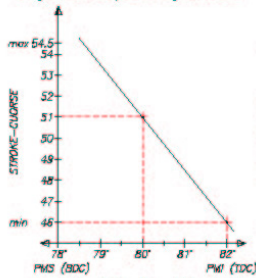
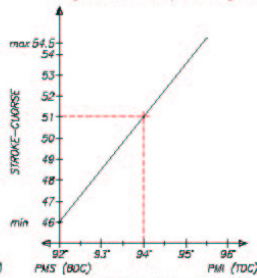


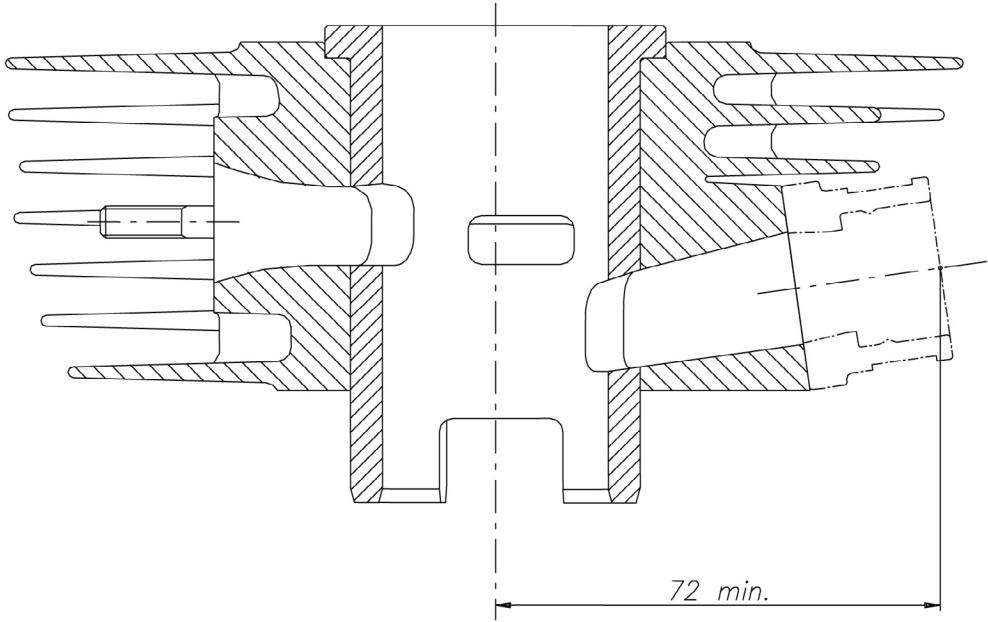
DIAGRAMME A / DIAGRAM A

Diagr. de la lumière d'échappement comparée avec la course
Diagram of exhaust port timing vs. stroke



Légende/Key:
a = angle max. d'ouverture / Max. opening angle
C = course / stroke

EK 11 Parilla Swift 60 cc motorun, emme kanalının silindir merkezine uzaklığı



EK 12 - Yeni Motorlar için Özellikler

- 1. KF4 (CIK-FIA Article 18, Genel Yönetmelik)**
- * Homologe motorun orijinal parçaları üretimde kullanılan orijinal haliyle kalmalı, parçaların resim ve fotoğraflarıyla uyumlu olmalı, homologasyon formunda tanımlanan fiziksel boyutlarda olmalı ve homologasyonda mühürlenmiş motor üzerinde görülmelidir.
 - * Bu regülasyonda, güvenlik nedeniyle, yapılmasına izin verilmeyen bütün modifikasyonlar yasaklanmıştır. Modifikasyon ile, homologe edilmiş orijinal parçaların ilk görünümünün, boyutlarının, resminin ya da fotoğraflarının değiştirilmesi kastedilmektedir.
 - * Basic motorun her üç kategoriye de adapte edilebilir olması zorunludur.
 - * Direkt hareket veren, tek silindirli, 2 zamanlı, krank biyel sistemli CIK-FIA tarafından homologe edilen bir motordur.
 - * Exotik malzeme kullanılması yasaktır. Çelik ve alüminyum malzeme zorunludur.
 - * Yapısal parçalarda CARBON kullanılması yasaklanmıştır.
 - * Motor gövdesi ve silindirin alüminyum döküm olması zorunludur.
 - * Krank mili, biyel kolu ve piston piminin magnetik çelik olması zorunludur.
 - * Pistonun alüminyum dövme ya da alüminyum döküm olması zorunludur.
 - * Silindir gömleği çelik olmalıdır.
 - * Maksimum silindir kapasitesi 125 cc dir.
 - * Strok en az 54mm, en fazla 54,5mm olmalıdır.
 - * Su soğutmalı (Motor gövdesi, silindir ve silindir kafası) entegre su pompalı ve dolaşımı tek yollu olmalıdır.
 - * Radyatör homologe olmalıdır.
 - * Emme, motor gövdesi veya silindir üzerine yerleştirilmiş reed valf üzerinden.
 - * Homologe edilmiş, pnömatik kontrolle açılan, mekanik olarak kapanan güç süpabına izin verilmiştir. Elektronik herhangi bir bağlantı olmamalıdır.
 - * Süperşarj yasaklanmıştır.
 - * Yanma odası minimum hacmi: 9cc, Ek1 de anlatılan metotla ölçülür.
 - * Buji : Üretici serbesttir. Bujinin silindir kafasına vidalanarak sıkılan kısmı (elektrod hariç) yanma odası kubbesinin içine sarkmamalıdır.
 - * Buji yuvasının dış açma boyu 18,5 mm, vida ölçüsü M14 x 1,25 tir.
 - * Zorunlu dengeleme, dengelenmemiş krank milinin ters yönde döndürülmesiyle yapılır. Dengeleme minimum % 25 olmalıdır. (Detay için homologasyon regülasyonuna bakılmalıdır. Krank milinin sökülerek dışarıda kontrol edilebilmesi zorunludur.
 - * Motor devrine bağlı olarak homologe edilmiş değişken ateşleme sistemi ile kendi kendine şarj olabilen akümülatöre izin verilmiştir. Montaj, bağlantı, fonksiyon metodu ve işaretleme, CIK-FIA nın homologasyon regülasyonunda tanımlanan ve listelenen gereklere göre yapılır.
 - * Motor set edileceği maksimum devir limiti 14 000 devir/dakikadır.
 - * Kesinlikle seri üretilen, şamandıralı, maksimum 30mm çaplı ve yuvarlak venturili elektronik bağlantısı olmayan bir karbüratör.
 - * Çalıştırma (marş) için elektrik kaynağı araba üzerinde olmalıdır.

- * Sadece marş için kullanılacak bakımsız (susuz) akü zorunludur.
- * Sürücünün normal sürüş pozisyonunda kullanabileceği marş ve stop düğmesi zorunludur.
- * Krank milinin bir yarısına ya da volana bağlanmış ilk hareket diski ile homologe edilmiş, kavrama ağırlıklı santrifüj kuru kavrama zorunludur.
- Kavrama ağırlıklarının dış çapı minimum 80mm,
- Minimum ağırlık: 800 gr (komple kavrama krank dişlisi ile ilk hareket diski dahil)
- * Motor kavraması maksimum 5000 devir/dakika da kavramalı ve sürücüsü üzerinde olan Kartı ıleriye doğru hareket ettirilmelidir.
- * Santrifüj kavramayı örtecek fakat kayış ya da zincire ulaşmayı engellemeyen (Alüminyum ya da plastikten yapılmış) kullanışlı bir koruma takılması zorunludur.
- * Motorla birlikte homologe edilmiş, maksimum sabit çapta, birbirine yaklaşıp veya birbirinden uzaklaşan 6 bölmeden oluşan egzoz ve susturucu. Egzoz sacı kalınlığı minimum 0,9 mm.
- * CIK-FIA tarafından homologe edilmiş 23mm çaplı iki girişli hava filtresi.
- * Gürültü seviyesi 7500-+500devir/dk da 100 dB/A.
- * Yakıtta karıştırılacak yağlama yağı miktarı % 4 ile sınırlanmıştır.
- * Kimyasal emisyon sınırı homologasyonla kontrol altına alınmıştır.
- * Tespit : makinanın 30mmx20mm lik düz bir yüzeyine takılmış motor numara etiketi:
- Silindirin önüne
- Karterin yarısı için, reed kutu yuvasının üst tarafına.

- 2. KF1 (CIK-FIA Article 21, Özel Yönetmelik)**
- Homologe edilmiş KF4 motorda aşağıdaki değişiklikler yapılacak:
- * Homologe edilmiş güç süpabına izin verilmiştir.
 - * Emme ve egzoz diyagramları serbesttir.
 - * Portların biçimi serbesttir.
 - * Yanma odası hacmi serbesttir.
 - * Motor devri sınırı 16000 devir/dakika dir.
 - * Maksimum 30mm çaplı, homologe edilmiş, kelebek valfli, 2 ayar vidalı karbüratör.
 - * Reed kutusu serbesttir.
 - * Radyatör serbesttir.
 - * Maksimum16000 devir/dakika özel limiterli homologe edilmiş ateşleme sistemi.
 - * Egzoz dizaynı serbesttir.
 - * Lastikler : 5"
 - * Toplam minimum ağırlık: TBA
 - * Kartın minimum ağırlığı(Yakıtsız): TBA
- 3. KF2 (CIK-FIA Article 20, Özel Yönetmelik)**
- Homologe edilmiş KF4 motorda aşağıdaki değişiklikler yapılacak:
- * Homologe edilmiş güç süpabına izin verilmiştir.
 - * Yanma odası minimum hacmi: 9cc, Ek1 de anlatılan metotla ölçülür.
 - * Motor devri sınırı 15000 devir/dakika dir.
 - * Maksimum 24mm çaplı, homologe edilmiş, kelebek valfli, 2 ayar vidalı karbüratör.
 - * Radyatörler serbesttir.
 - * Maksimum15000 devir/dakika özel limiterli homologe edilmiş ateşleme sistemi.
 - * Lastikler : 5", homologe edilmiş yumuşak, orta ve sert tipler,
 - * Toplam minimum ağırlık: TBA
 - * Kartın minimum ağırlığı(Yakıtsız): TBA

4. KF3 (CIK-FIA Article 19, Özel Yönetmelik)

Homologe edilmiş KF4 motorda aşağıdaki değişiklikler yapılacak:

- * Güç süpabına izin verilmemiştir. Yerine homologe edilmiş boş bir kapak takılacak ya da silindirdaki yuvası işlenmemiş olacak.
- * Egzoz açısı egzoz portlarında maksimum 170 derece ile sınırlandırılmış olup, teknik regülasyonda belirtilen şekilde ölçülür.
- * Motor devri sınırı 14000 devir/dakika dır.
- * Yanma odası hacmi minimum 12cc olup Ek 1 de anlatılan metotla ölçülür.
- * Özel tek parça egzoz (Boyutlar teknik resim no.12 de belirtildiği gibi) CIK-FIA Şampiyonası Kupa ve Trophy için ihale ile belirlenecek tek bir üretici olacaktır.
- * Maksimum 20 mm çaplı, homologe edilmiş, kelebek valfli, 2 ayar vidalı karbüratör. CIK-FIA Şampiyonası Kupa ve Trophy için ihale ile belirlenecek tek bir üretici olacaktır.
- * Homologe edilmiş radyatör.
- * Maksimum14000 devir/dakika özel limiterli homologe edilmiş ateşleme sistemi.
- * Lastikler : 5", homologe edilmiş, orta ve sert tipler,
- * Toplam minimum ağırlık: TBA
- * Kartın minimum ağırlığı(Yakıtsız): TBA