



Türkiye
Motosiklet Federasyonu

Pist

2025 KURAL KİTABI

Türkiye

Motosiklet Federasyonu

Ankara Merkez Ofis

Adres: Hacı Bayram Mahallesi Hipodrom Cad.

Ankara Spor Salonu Giriş Kat Altındağ - GAR - ANKARA

Telefon: 0312 311 01 42

Faks: 0312 311 01 45

E-posta adresimiz: info@tmf.org.tr

Web Sitemiz: www.tmf.org.tr

İÇİNDEKİLER

SORUMLULUK	5
1. SPORTİF KURALLAR	6
1.1 GİRİŞ	7
1.2 YARIŞ ETKİNLİKLERİ	7
1.3 YARIŞÇI PARKI (PADOK)	7
1.4 RESMİ GÖREVLİLER	8
1.5 JÜRİ	10
1.6 SINIFLAR	13
1.7 KATILABİLİR YARIŞÇILAR VE SINIFLAR	13
1.8. MÜRACAAT FORMLARI,KAYITLAR VE SİGORTA	15
1.9 START NUMARALARI	16
1.10 YARIŞ PROGRAMI	16
1.11 TEKNİK KONTROL	17
1.12 ANTRENMANLARVE SIRALAMA TURLARI	17
1.13 YARIŞ	19
1.14 START UYGULAMASI	19
1.15 DUR-KALK CEZASI	23
1.16 ISLAK VE KURU PİSTTE YARIŞ	23
1.17 YARIŞIN DURDURULMASIVE YENİDEN START	24
1.18 YARIŞ, ANTRENMANLARVE SIRALAMA TURLARI	
SIRASINDA DAVRANIŞLAR	25
1.19 BAYRAKLAR VE IŞIKLAR	27
1.20 YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR	30
1.21 SAĞLIK ARAÇLARI	32
1.22 KONTROL BÖLGESİ	32
1.23 ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA	32
1.24 YARIŞÇILARA BİLGİ VE TALİMAT VERMEK AMACIYLA HABERLEŞME	33
1.25 İTİRAZ SONUCU YAPILACAK EK TEKNİKKONTROL İÇİN TEMİNAT	34
2-TEKNİK KURALLAR	34
2.1 SINIFLAR	35
2.2 EN DÜŞÜK AĞIRLIKLAR	37
2.3 NUMARA RENKLERİ VE ÖLÇÜLERİ	37
2.4 KARBÜRASYON ELEMANLARI	38
2.5 YAKIT	38
2.6 MOTOSİKLET ÖZELLİKLERİ	38
2.7 DEĞİŞTİRİLEBİLECEK PARÇALAR	49
2.8 SÖKÜLEBİLECEK PARÇALAR	49
2.9 SÖKÜLMESİ ZORUNLU PARÇALAR	49
2.10 İLAVE EKİPMANLAR	50
2.11 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI	50
2.12 TEKNİK KONTROL UYGULAMASI	51
*GEÇİCİ MADDE-1 / SS300 SINIFI DÜZENLEMESİ	53
*GEÇİCİ MADDE-2 / OPEN500 SINIFI DÜZENLEMESİ	55
*PİST YARIŞLARI CEZA TABLOSU	56

SORUMLULUK

Yarışlara katılan tüm yarışçılar motosiklet sporunun ve özellikle yarışların, doğaları gereği taşıdığı ve tamamen ortadan kaldırılamaz tehlikelerini bilirler ve yarışa katılmakla bu riski kendi istekleriyle üstlendiklerini peşinen kabul etmiş sayılırlar.

Yarışçılara, bu riskleri azaltmak için yarıştan önce yarış programlarının izin verdiği süre ve usulde yarış parkurunu / pistini incelemeleri, tanımaları, öğrenmeleri ve yarışa katılmak konusunda son kararlarını bu gözlem ve deneyimlere göre vermeleri bu kural kitabında tavsiye edilmiştir.

Yarışlar esnasında, görevlilerin, yarışçıların, teknisyenlerin ve izleyicilerin meydana gelen kazalardan ve uğrayabilecekleri hasarlardan dolayı Türkiye Motosiklet Federasyonu'na, Organizatör Kulübe, Organizasyon Komitesi'ne Pist Branş Sorumlusuna ve diğer tüm ilgili resmi görevlilerine maddi ve manevi hiçbir sorumluluk yüklenemez, rücu edilemez. Yarışçı kendisine, aracına ve donanımına vereceği hasar ve tüm olumsuz sonuçlardan tümüyle kendi sorumludur, rücu edemez. Her durumda, yarışçı yarış boyunca kendisinin ve diğer yarışçıların güvenliğini tehlikeye atmayacak biçimde davranmakla yükümlü sayılır. Yarışçılar trafiğe açık alanlarda yarış etkinliğini mazeret göstererek trafik kurallarını ihlal edemezler.

Her yarışçı veya kulüp/takım Türkiye Pist Şampiyonası Kurallarının tamamını bilmek zorundadır. Yarışa kayıt yaptırmış her yarışçı, bu kuralların tüm maddelerini bildiğini ve uyacağını, aksi durumda bu kurallar ve Disiplin Yönetmeliğinde belirtilen cezaların kendisine uygulanacağını kabul eder.

TMF tarafından her yarış etkinliği için yayınlanan program ekindeki yarışçı bilgilendirme duyuruları, program kapsamında olup yarışçılar ve diğer kişiler bu bilgilendirme hükümlerine de aynen uymak zorundadır. Bilgilendirme (program) ile bu kural hükümlerinde çelişki olması durumunda yorum Pist Branş Sorumlusu'na aittir.

DOPİNG

Yarışçılar, Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi ve TMF sitesinde yayınlanan Türkiye Dopingle Mücadele Talimatını ve bununla ilgili diğer Talimatları bilmek, uygulamak; gerekirse yapılacak kontrollere koşulsuz katılım göstermek zorundadır.

1. SPORTİF KURALLAR

Türkiye Pist Şampiyonası'na katılan bütün kulüpler, organizatörler, yarışçılar, takımlar ve resmi görevlilerin, kendileri ve temsilcileri, Türkiye Motosiklet Federasyonu kurallarının bütün maddelerine uymayı kabul etmiş sayılırlar.

Hangi sıfatla olursa olsun yarışçı parkında (PADOK), pitlerde, pit koridorlarında veya pistte bulunan herkes bütün etkinlik boyunca mutlaka geçerli bir giriş kartı taşımak zorundadır. Organizatör her yarışçıya bir yarışçı, iki teknisyen olmak üzere 3 adet izin belgesi verir. İlgililer görevlilerin her soruşunda bu belgeyiibraz etmekle yükümlüdürler.

Yarışçılar, mekanikerleri ve taraftarları padok ve diğer bağlantılı bölümlerde, zihinsel ve fiziksel yetenekleri etkileyecek, sportif anlayışla bağdaşmayan ve motosiklet sporunun güvenliğini tehlikeye sokacak, alkollü içki ve buna benzer maddeleri bulunduramazlar ve kullanamazlar. Resmi görevlilere karşı aşağılayıcı, hakaret içeren söz (küfür v.b.) kullanamaz ve davranışlarda bulunamazlar. Aksi davranışta bulunduğu tespit edilen yarışçılar diskalifiye edilerek, gerekli görüldüğü takdirde disiplin işlemleri başlatılır.

Bütün yarışçılar, hem pistte hem de dışarıda, kendi davranışlarından olduğu kadar, taraftarlarından ve takım üyelerinden de sorumlu olup bu kişilerin yapacakları disiplinsiz ve uygun olmayan davranışları nedeniyle gereken ceza yarışçıya uygulanır.

1.1 GİRİŞ

Türkiye Pist Şampiyonası için; yarışçılar, takımlar, kulüpler ve markalar adına bir dizi yarış düzenlenecektir.

1.2 YARIŞ ETKİNLİKLERİ

Bir yarış etkinliği ilk teknik kontrolün başlangıç saati ile başlar, son teknik ve sportif kontrol ve son itiraz süresi sonunda biter. Jüri itiraz süresinin sonuna kadar bütün donanımı ile birlikte hazır durumda beklemek zorundadır. Bu süre içerisinde bütün resmi görevliler Pist Branş Sorumlusu'nun yönetiminde kalırlar. Bütün yarış etkinlikleri TMF'nin onayladığı yarış pistlerinde yapılmak zorundadır. Yarış Etkinlikleri süresince başka yarış yapılması TMF'nin iznine bağlıdır. Organizatör yarış etkinliği süresince pist üzerinde araç kullanımı gerektiren ve gösteriler de dahil olmak üzere bütün etkinlikler için yarış tarihinden en az 5 gün önce TMF'den izin almak zorundadır.

Organizatörler TMF tarafından belirlenir. Yarış etkinliklerinin düzgün ve Pist Branşı kurallarına uygun bir şekilde yürümesinden ve bu amaçla, resmi görevliler dışında, bütün personel ve donanımın yerleştirilmesi ve temininden organizatör sorumludur.

1.3 YARIŞÇI PARKI (PADOK)

Yarışçı parkı (Padok) ve pitler ve bununla ilgili bütün donanımlar, Pazar günü başlayacak bir yarış için takım ve yarışçılara en geç bir önceki Cuma akşamından itibaren açılacak ve bu yarış sonrası Pazar akşamı saat 20.00'ye kadar açık tutulacaktır.

Yarışçı parkı (Padok) yarış etkinliği boyunca 07:00 ile 22:00 arasında açık tutulacaktır. Yarışçı parkının (Padok) 24 saat boyunca araçların girişine uygun bir kapısı olmalıdır.

Yarışçı parkında (Padok) resmi antrenman ve yarış esnasında itfaiye aracı (veya yeter sayıda yangın söndürücü), tam donanımlı ve paramedik (ATT) bulunan yeter sayıda ambulans ve en az bir doktor bulunan tıbbi servis hazır bulundurulmalıdır.

Yarışçı parkının (Padok) yarış öncesi Cuma saat 18:00'den Pazar akşamı saat 20.00'ye kadar kesin güvenliği sağlanmalıdır.

Tüm yarışçılar motosikletin üzerinde bakım veya onarım yaparken motosikletin alt kısmından zemine yağ veya herhangi bir sıvı dökülmesini engelleyecek olan bir mat veya muadili bir örtü kullanılmalıdır.

Tüm yarışçıların yanlarında çöp torbaları ve yangın söndürücü getirmeleri, çevre temizliğine ve emniyete özen göstermeleri gerekmektedir.

Asfalt üzerine delici aletlerle zarar verilmesi yasaktır. Çadır kurmak isteyen yarışçılarımız çadırlarını ağırlıklar kullanarak sabitlemelidir. Aksi davranışlardan kaynaklanacak durumlardan yarışçı sorumlu olacaktır.

Padok alanında kendisinin ve diğer kişilerin güvenliğini tehlikeye sokacak davranışlarda (tek teker yapmak, lastik yakmak, hızlı araç kullanmak vs.) bulunan kişiler cezalandırılır.

1.4 RESMİ GÖREVLİLER

Bütün resmi görevliler TMF tarafından atanır ve etkinliği gözetmek ve yönetmek üzere görevlendirilirler. Hastalık ve zorunlu haller dışında bütün yarış etkinliği süresince yarış alanında bulunmak zorundadırlar.

1.4.1 Pist Branş Sorumlusu

Pist Branş Sorumlusu; Federasyon adına, şampiyonanın tamamının ve her etkinliğin başından sonuna kadar sorumlusu ve en üst düzey yetkilisidir. Pist Branş Sorumlusu gerekli gördüğü hallerde bir yarışa mahsus olmak üzere birini kendi yerine Pist Branş Sorumlusu olarak atayabilir.

Jüri hariç organizasyondaki her görevli Pist Branş Sorumlusu'nun emri altındadır.

1.4.2 Yarış Direktörü

Kuralların uygulanması, yarış ve resmi antrenmanların düzgün ve güvenli olarak yürütülmesinden birinci derecede sorumludur.

Yarış direktörünün ceza verme yetkisi yoktur. Kural ihlallerini jüriye bildirerek yarışçılara ceza verilmesini teklif eder.

Gerekli gördüğü zamanlarda resmi görevliler ve yarışçılar ile ayrı ayrı brifing yapabilir, yapılan yarışçı brifingine tüm yarışçıların katılımı zorunludur.

1.4.3 Baş Hakem

Yarısta görev yapan hakem heyetinin yönetimi, denetlenmesi, tüm resmi zaman donanımının senkronizasyonu ve yarışçıların kural ihlallerine ilişkin hakem raporlarının jüri kuruluna iletilmesinden sorumludur. Merkez Hakem Kurulu tarafından önerilerek branş sorumlusunun onayı ile görevlendirilir.

1.4.4 Teknik Sorumlu

Teknik kuralların uygulanmasından, teknik kontrollerin gözetiminden ve teknik itirazlardan sorumludur. Teknik Kontrol Raporunu, ilk jüri toplantısı saatine kadar Jüri Kurulu'na iletmek zorundadır.

Teknik kontrol başlama süresinden, yarış etkinliği sonunda kesin neticeler açıklanıncaya kadar padok alanında hazır bulunur.

1.4.5 Hakemler

Baş hakem denetiminde uyarıları yapar ve ihlalleri önce sözlü sonra yazılı olarak bildirirler. Merkez Hakem Kurulu tarafından görevlendirilirler.

1.4.6 Tıbbi Sorumlu

Tıbbi konulardan ve tıbbi müdahalelerin organizasyonundan sorumludur. Doktor veya sağlık görevlisi olması tavsiye edilir. Tıbbi müdahale ve hastaneye sevk olması durumunda, yarış jürisine yazılı rapor vermesi gereklidir.

1.4.7 Basın Sorumlusu

Yarışı görüntülemek, kaydetmek ve yayın yapmak üzere etkinlik alanına gelen basın mensuplarının, sevk ve idaresinden, akreditasyonlarının kontrollerinden, taahhütnamelerinin alınmasından, kıyafetlerinden ve pist içerisindeki hareketlerinden sorumludur.

1.4.8 Pist Sorumlusu

Pistin düzeninden ve emniyetinden aynı zamanda bütün görevlerin ve hizmetlerin sağlanmasından sorumludur.

1.4.9 Yarış Sekreteri

Etkinlik esnasında tüm görevliler arasında iletişimi sağlar, yarış yönetimi ve Jürileri için yazmanlık desteği sağlar. Yarış dosyasını resmi evraklarını eksiksiz olarak dosyalamak ve yarış yönetimine teslim etmekten yarış esnasında ve sonrasında verilen cezaları, disiplin işlemlerini takip etmekten sorumludur.

1.5 JÜRİ

Yarış etkinliğinin denetimi jüri tarafından sağlanır.

1.5.1 Jüri Üyeleri

Jüri aşağıdaki kişilerden oluşur:

- Jüri Başkanı : TMF tarafından atanacaktır.
- Jüri üyesi : TMF tarafından atanacaktır.
- Jüri üyesi : Organizatör kulüp tarafından teklif edilerek, TMF tarafından atanacaktır.

Jüri kararı en az 2 kişi ile alınır. Başkanın yokluğunda TMF tarafından atanan üye başkan olur. Her Jüri üyesinin 1 oyu vardır. Kararlar oy çoğunluğu ile alınır. Eşitlik halinde başkanın oyu 2 sayılır. Jüri başkanı resmi görevlileri ve başka insanları da jüri toplantısına davet edebilir ancak bunların oy hakkı yoktur.

1.5.2 Jürinin Görevleri:

Jürinin görevleri aşağıdaki gibidir:

Jürinin, yarışların işleyişi konusunda idari yetkisi yoktur.

a) Etkinliğin düzgün ve kurallara uygun bir şekilde akışını sağlamak üzere gelen itirazları değerlendirmek ve direktöre tavsiyelerde bulunmak.

- b) Teknik kontrol, antrenmanlar ve yarışlarla ilgili resmi görevlilerden raporlar almak.
- c) Şampiyona kurallarına aykırı gördüğü her husus için yarış direktörüne tavsiyelerde bulunmak.
- d) Her türlü yarış kural ihlalini yarış direktörüne bildirmek.
- e) Yarış ve sıralama turları (seeding) neticelerini onaylamak.
- f) Yarış direktörünün aldığı her türlü karara yapılabilecek itirazları sonuca bağlamak ve bu sonuçları yarış direktörüne yazılı olarak bildirmek
- g) Yetkisi dahilinde cezaları vermek, uygulamak ve direktör tarafından verilen cezaları onaylamak
- h) Gerek gördüğü durumlarda disiplin kuruluna sevk edilmesi amacıyla talepte bulunmak.

1.5.3 Jüri Toplantıları

Jüri Başkanı, yarış etkinliğinin herhangi bir anında ve gerekli gördüğü hallerde jüri kurulunu toplantıya çağırabilir ancak en azından aşağıda belirtilen zamanlarda toplantı düzenler:

- 1) İdari ve Teknik Kontrol sonrası
- 2) Yarış startı öncesinde
- 3) Etkinliğin sonunda

• 1. toplantıda:

- Kayıt yaptıran yarışçılara ilişkin kayıt formlarının incelenmesi, eksiklerin raporlandırılması,
- Teknik Kontrol raporunun incelenmesi,
- Yarış direktöründen parkura ilişkin son bilgilerin alınması,
- Yarış güvenliği ile ilgili önlemlerin gözden geçirilmesi,
- Yasal izinlerin ve yarış sigortasının incelenmesi,
- Yarışçılar ve takımlardan gelen yarışa ilişkin taleplerin değerlendirilmesi,

- Yarışçı kayıt listesinin hazırlanması ve onaylanması,

• **2. toplantıda:**

- Start listesinin düzenlenmesi ve onaylanması,

-Yarış parkuru ve en son durum hakkında Yarış Direktörü'nden bilgi alınması.

• Pazar günü etkinlik başında:

- Tüm resmi görevlilerin ve güvenlik ekibinin hazır olduğuna ilişkin bilginin alınması,

- Son Teknik Kontrol hakkında, Teknik Kontrol Sorumlusundan bilgi alınması gereklidir.

• **3. toplantıda ise:**

- Yarış sonuçlarına ait itirazların değerlendirilmesi,

- Kaza ve abandone raporunun başhakemden alınması,

- Varsa yaralı yarışçılar hakkında son bilginin Tıbbi Sorumludan alınması,

- Hakem raporlarının incelenmesi,

- Kesin sonuçların onaylanması gerçekleştirilir.

1.5.4 Jüri Toplantısı Raporları

Jüri kararları ve toplantı raporları en kısa sürede yarış sekreteri tarafından tutanak haline getirilmeli ve tüm jüri üyelerince imzalanmalıdır.

Jüri tarafından yarışçılara yönelik uygulanan her türlü ceza kararları, tutanak haline getirilmeli ve bir kopyası yarış sekreteri tarafından ilgili yarışçıya veya takımına teslim edilmelidir.

İmzalı toplantı raporları, jüri kararları, kayıt formları, teknik kontrol raporları ve formları, direktör raporu, yarış sigortası, yarış yasal izinleri, yarış sonuçları ve jüri tarafından incelenen tüm raporlar, yarış dosyası ile en geç yarıştan sonraki 3 gün içinde JÜRİ BAŞKANI tarafından TMF' ye gönderilmelidir.

1.6 SINIFLAR

Pist yarışları yarış motorlarının hacimlerine göre;

125 cc – 300 cc – 500 cc - 600 cc - 1000 cc olarak başlıca 5 sınıfta yapılır.

Bu sınıflar yarışçıların deneyim ve tur zamanlarına göre ayrıca 600 cc A-B ve 1000 cc A-B ile TMF Kupası olarak ayrılırlar.

Teknik Kurul gerekli gördüğü takdirde sezon içinde yeni sınıf düzenlemeleri yapabilir.

1.7 KATILABİLİR YARIŞÇILAR VE SINIFLAR

1.7.1 Katılabilir yarışçılar

İlgili sezon için geçerli TMF pist yarışçı lisansına sahip gerçek ve tüzel kişiler katılabilirler. Sadece A sınıfı için: Bağlı bulunduğu federasyon, FIM veya FIM Europe’de pist yarışçı lisansına sahip olan sporcular da katılabilirler. Bu lisanslar TMF A sınıfı pist lisansı olarak kabul edilir. Yarışçıların hangi sınıfta yarışacakları aşağıdaki esaslar çerçevesinde belirlenir.

1.7.1.1 Yaş sınırı

Motosiklet pist yarışlarına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde;

125cc sınıfında 11 yaş (250cc için 14 yaş) 600cc sınıflarında 16 yaş,

1000 cc sınıflarında 18 yaşından gün almış veya alacak yarışçılar katılabilirler.

Gerek görüldüğü taktirde yaş sınırlamalarında Teknik Kurul kararı ile değişiklik yapılabilir.

Aynı yarış etkinliğinde bir yarışçının birden fazla sınıfta yarışa katılması özel 5kupalar ve genç yarışçıların (01.01.2005 sonrası doğumlular) haricinde mümkün değildir.

Yıllık Lisans almamış olan yarışçıların yarışma hakkı bulunmamaktadır. Yarışmak isteyen tüm yarışçıların en geç yarıştan 1 hafta önce herhangi bir kulüp aracılığı ile yada bireysel olarak TMF’den Yıllık Lisans almaları zorunludur.

1.7.2 Sınıflar:

- A sınıfı uluslararasıdır ve bütün yabancı yarışçılara açıktır.
- Pist yarışlarına yeni başlayanlar ilgili sınıfın en alt sınıfından başlarlar.
- Sezon sonunda B sınıfında ilk üç sırayı alan yarışçılar bir sonraki sezon bir üst sınıfa geçerler.
- A sınıfından B sınıfına geçiş yapılamaz. Son 5 yıldır herhangi bir sezonda; A sınıfında yarışmış bir yarışçı B sınıfında yarışamaz.
- 5 yıldan daha fazla süre ara vermiş yarışçılar talep etmeleri ve/veya Branş Sorumlusu onayı ve TMF Teknik Kurul kararı ile bir alt sınıfta yarışır.
- 50 yaşını doldurmuş ya da sezon içerisinde 50 yaşını dolduracak A gurubu yarışçıları (01.01.1975 ve öncesi doğumlular) bir kereye mahsus olmak üzere, yazılı müracaatları ve branş sorumlusu onayı ile bir alt sınıfta yarışabilirler.
- Ancak B sınıfında yarışan bir yarışçı sezonun herhangi bir zamanında bir üst sınıfın zamanlarını tutturması şartı, kendi talebi, Branş Sorumlusu onayı ile bir üst sınıfa geçebilir, puanlarını taşıyamaz.

1.7.3 TMF GP

TMF GP, bütün sınıflardaki yarışçılara açıktır. Sıralama turları sonuçlarına göre en iyi dereceyi yapan 600 cc ve 1000 cc yarışçılarından, pist durumu ve zaman limitlerine göre belirlenecek (toplamda en fazla 30 yarışçı / İstanbul Park harici pistlerde en fazla 20) eşit sayıda (zaman limitlerine uyması kaydı ile) yarışçının katılımı ile gerçekleştirilecektir. Kupalar ve derecelendirme 1000cc ve 600cc olarak ayrı ayrı yapılacaktır.

1.7.4 Kadınlar Kupası

Kadınlar kupası, sezon içerisinde 16 yaşını tamamlamış ya da tamamlayacak kadın yarışçılara açıktır. Branş sorumlusunun uygun bulacağı sayıda kayıt olması durumunda diğer sınıflardan ayrı, olmaması durumunda uygun bulunacak diğer

bir sınıfla birlikte yarışacaklardır. Teknik olarak Süperstok kurallarına uygun motosikletle yarışabilirler.

Ayrıca TMF, gerek yaş ve gerekse motor cc lerinde değişiklik yaparak yada bir marka kupası şeklinde düzenlemeler yapabilir.

1.8. MÜRACAAT FORMLARI, KAYITLAR VE SİGORTA

Yarış programında asgari zamanlar ve uyulması gereken kurallar daha detaylı olarak (bahsi geçen yarışa münhasır tarih, saat ve yer belirterek) belirlenecektir.

Yarış programında belirtilmediği sürece aşağıdaki esaslar geçerli olacaktır.

1.8.1 TMF organizatör kulüpler, asgari müddetlere uymak ve ulusal şampiyona için takvimlerini onaylatmak suretiyle, düzenleyecekleri yarışların programlarını TMF tarafından öngörülen örneğe uygun olarak onaylatır ve yayınlarlar.

Organizatör tarafından yayınlanacak yarış programı, sadece yarış ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır. Yarışçılar, yarış kuralları için Türkiye Pist Şampiyonası kural kitabına başvuracaklardır. Gerektiği hallerde ilgili FIM maddelerine başvuracaklardır.

1.8.2 Tüm yarışçılar kayıtlarını yarış haftasına kadar TMF sitesinde duyuru yapıldığı şekilde ONLINE olarak yapacaklardır. Aksi durumlarda yarış programı/reglamanında belirtilen cezalar uygulanır. Yarış programında belirtilen İdari Kontrol saatleri dahilinde kayıt formlarını imzalayarak kesin kayıtlarını yaptırmalıdır. Kayıt formu, idari kontrolde resmi görevlilerce incelenecek ve yarışçı tarafından imzalanacaktır. Kayıt formlarında yarışçının ıslak imzası zorunludur.

İdari ve teknik kontrol sırasında karmaşayı önleme adına yarışçıların ve motorların tek tek gelebileceği şekilde önlem almak organizatör kulüp sorumluluğundadır.

Yarış programının herhangi bir zamanında kayıt bilgilerinde eksiklik veya yanlış bildirim tespit edilmesi halinde ilgili yarışçının kaydı reddedilir ve yarış dışı bırakılır. Kasten yanlış bilgi verdiği tespit edilen yarışçılar yarış jürisi tarafından cezalandırılır. Tekrarı halinde yarışçı hakkında disiplin işlemleri başlatılır.

Yarış kayıtları en geç 1. Jüri Toplantısı'na kadar tamamlanmak zorundadır. Jüri tarafından kayıt listesinin onaylanmasından sonra hiçbir koşulda yeni yarışçı kaydı alınmayacaktır.

Organizatör yarışçı parkında (padok) her yarışçıya yer ayırmak zorundadır. Yarışçı bu yerde yarışla ilgili etkinlikler dışında başka bir etkinlikte bulunamaz. Yarışçı, takımı veya sponsoru ticari veya reklam amaçlı başka herhangi bir etkinlik için organizatörden izin almak ve talep edilen ücreti ödemek zorundadır. Yarış Parkı (Padok) alanı içinde çadır, bayrak gibi donanımların yüksekliği 3mt'yi geçmeyecektir. Aksi takdirde organizasyondan izin alınması ve ücretinin ödenmesi zorunludur.

1.8.3 Kayıt ücreti

- Kayıt ücretleri TMF tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz.

1.9 START NUMARALARI

1.9.1 Numaraların ebat ve renkleri teknik kurallarda belirtilmiştir. Bu kurallara uymayan motosikletler yarışa alınmayacaktır.

1.9.2 (1-3) numaralar, bir önceki sezonun Türkiye Pist Şampiyonası TMF Kupası (600 ve 1000 ortak sıralaması) sıralaması 1-3.ne verilir. Bu kişiler istemediği takdirde boş kalacaktır. Diğer yarışçılar 4-399 arası bir numara alabilirler. Yarışçılar bir önceki sezon numaralarını sezonun ikinci yarışına kadar öncelikle alma hakkına sahiptirler. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez.

1.9.3 Yarışçılar sezon içinde yarışacakları numaraları yarış öncesinde tespit edip, numara tabelalarını hazırlamakla mükelleftir. Üzerinde numarası olmayan motosiklet piste alınmayacaktır.

1.10 YARIŞ PROGRAMI

Organizatör tarafından, bu kural kitabı hükümleri ve asgari zamanlarına uymak kaydı ile yapılacak özel gösteriler, hava şartları vs. de dikkate alınarak hazırlanacak, TMF tarafından onaylanmak üzere Branş Sorumlusu'na sunulacaktır.

TMF tarafından onaylanan yarış programında değişiklik ancak yarış direktörü teklifiyle jüri onayıyla yapılabilir.

1.11 TEKNİK KONTROL

Bütün motosikletler serbest antrenman öncesi programda belirtilen saatte teknik kontrole tabi olacaklardır. Teknik kontrole motosikletler sürücüsü veya teknisyeni tarafından getirilecektir. Teknik kontrol uygulaması teknik kurallarda belirtilmiştir.

Teknik kontrolden geçmeyen motosikletler piste giremezler, aksi davranışta bulunan yarışçı cezalandırılır.

1.12 ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI

1.12.1

a- Yarışçılar antrenmanlar için pit çıkışında yakılacak yeşil ışık veya bir görevli tarafından gösterilecek yeşil bayrak ile piste çıkacaklardır. Her durumda, yarışçıların, piste çıkarken, pit çıkışının devamında bulunan güvenlik çizgisi bitene kadar çizginin iç tarafında (pit alanı tarafında) kalmaları zorunludur.

b- Antrenmanlar, finiş çizgisi hizasında damalı bayrak, gerektiğinde ise diğer kulelerde kırmızı bayrak gösterilerek sona erdirilir, aynı anda pit çıkışı kapatılır. Yarışçılar kalan turu tamamlayıp pitlerine geri döneceklerdir.

c-Herhangi bir sebeple antrenman durdurulursa finiş çizgisi üzerinde ve bütün hakemlerin sallayacağı kırmızı bayrak ile uyarılacaklar ve hızlarını azaltarak pitlerine geri döneceklerdir. Kalan zaman jüri tarafından gerekli görülürse direktör talimatı ile tamamlanabilecektir.

1.12.2 Kendi adına teknik kontrolden geçmiş olmak şartı ile bir yarışçı en fazla iki motosiklet ile antrenmanlara katılabilir. Bunlardan sadece birisi ile yarışa katılabilir. Yarışçı start aldıktan sonra motosiklet değiştiremez. Ancak yarış durdurulur ve tekrar start verilme kararı alınır ise bu esnada motorunu değiştirebilir.

Yarışçılar kendi adına teknik kontrolden geçmemiş motosikletle piste çıkamazlar. Aksi davranışlardan hem motosiklet sahibi hem de sürücü sorumludur.

1.12.3 Serbest Antrenmanlar

Serbest antrenmanlarda start sıralaması için zaman tutulmayacaktır.

1.12.4 Sıralama Turları

- a. Sıralama turlarında kronometre ve/veya transponder ile zaman tutulacaktır.
- b. Sıralama en iyi zamanı yapan yarışçıdan başlayacaktır. Eşitlik halinde en iyi ikinci zamana bakılacaktır.
- c. Sıralamalara 25 den fazla yarışçının katılımı halinde (İstanbul Park v.b. pistler haricinde) 2. Sıralama turlarına en iyi dereceyi yapan 25 yarışçı katılabilecektir. Bu durumda ilk yarışmaya katılmayan yarışçının 2. sıralamaya katılma hakkı bulunmamaktadır.
- d. Zaman transponder ile tutuluyorsa, transponderin motora takılıp takılmadığından, takılı ise düzgün monte edilip edilmediğinden yarışçının kendisi sorumludur.
- e. Sıralama turları antrenmanlar gibi sonlandırılır.

1.12.5 Start Alabilme Şartı

Bir yarışçının start alabilmesi için derecesinin, o sınıfta start alacak en iyi zamana sahip yarışçının zamanının %10'undan daha fazla olmaması gerekir. Birleştirilerek start verilecek sınıflar tek sınıf olarak değerlendirilerek bu kural uygulanır.

Ancak 2.200 mt.'den uzun pistlerde bu şart %15 olarak değiştirilir. Islak hava şartlarında ve pistin durumuna göre zaman barajı yarış direktörünün teklifi ile Jüri tarafından değiştirilebilir. 125cc SP grubunda yarışan yarışçılarda zaman limiti aranmaz ancak jüri güvenlik nedeniyle gerek gördüğü yarışçılara start izni vermeyebilir.

Bir yarışçının yarışabilmesi için kendi grubunda sıralamalara girmesi gerekmektedir. Sıralama turlarından en az birine ya da uygulanması durumunda Süper Seeding'e girmeyen yarışçı kesinlikle yarışa giremez.

TMF Kupasında yarışabilmek için yarışçının mutlaka kendi sınıfında yarışma hakkını elde etmiş olması gerekmektedir.

1.13 YARIŞ

Yarışlar birer ayaktan oluşacak ve Branş Sorumlusu tarafından mevsim ve pist durumuna göre belirlenecek tur sayısı üzerinden yapılacaktır. Mesafeler, tur sayıları ve sınıf birleştirilmeleri pistin ve programın durumuna göre jüri tarafından değiştirilebilir.

Kalan turlar bir pano veya ışıklı bir tabela ile gösterilecektir. Kronometre ve/veya transponder ile zaman tutulacaktır.

Yarış esnasında motosikletler sadece kendi motor güçleri veya yarışçısının adale gücü ile ilerletilebilir. Yarışçıya yarış esnasında direktör izni olmadan dışarıdan yapılacak müdahalelerde yarışçı diskalifiye olur.

1.14 START UYGULAMASI

Start Dizilişi:

- Start için yeterli motosiklet sayısı en az dördtür. Aksi takdirde söz konusu sınıf bir üst veya alt sınıfla yarışır.
- Yarışçılar, sıralama turlarında yaptıkları derecelere göre dizilirler.
- Yarışçılar start için piste pit çıkışından girmek zorundadırlar.
- Sıralama turlarında en iyi dereceyi yapan yarışçı 1. Grid pozisyonunda start alır. İkinci motosikletin ön tekerlek mili, birincinin arka tekerlek mili hizasında ve üçüncü motosiklet de ön tekerlek mili ikincinin arka tekerlek mili hizasında olacak şekilde ve her sırada 3 motosiklet olmak ve sıralar arasındaki mesafe 7 metre olmak üzere (Sıralar arasındaki mesafe ön tekerleklerin değdiği çizgiler arasında ölçülür) katılmak için gerekli dereceyi yapmış olan tüm yarışçılar dizilirler.
- Start grup halinde ve motorlar çalışır durumdayken verilir.

a) Starttan 15 dakika önce;

- Yarışçıların çıkış turu ve start pozisyonlarını almaları için pist açılır.

Pit koridoru çıkışında sırasıyla yeşil bayrak ve yeşil ışık gösterilir. Yarışçılar pit alanından çıktıktan sonra pist üzerinde veya start bölgesinde yakıt ikmali yapmak yada yakıt tankı değiştirmek kesinlikle yasaktır.

b) Starttan 10 dakika önce :

- Pit koridoru çıkışı kapatılır.

c) Çıkış turu zorunlu değildir.

d) Motosikletlerini start sırasındaki yerlerine getirmeyen yarışçılar pit alanı çıkışındaki hakem kontrolünde ısınma turu için start alabilirler. Bu durumda lastik ısıtıcılarının çıkarılmış olması ve 3 dakika tabelası gösterildikten sonra lastik değiştirilmemesi gerekir.

e) Yarış direktörü bu esnada yarışın “ıslak” ya da “kuru” yarış olduğunu bir tabela ile ilan eder. Eğer herhangi bir tabela gösterilmezse yarışmanın “kuru” şartlarda yapılacağı anlaşılır.

f) Çıkış turu sırasında motosikletinde problem çıkan yarışçı, motosikletini değiştirmek ya da tamirat için pit alanına gitmelidir. Bu durumdaki yarışçı ısınma turuna pit alanı çıkışından başlar.

- Çıkış turunda start alanında yerini alan yarışçılar bu esnada yarış şartlarına göre 3 dakika tabelası öncesine kadar lastik değiştirebilirler, makinalarında ufak ayarlamalar yapabilirler. Jeneratör (2 zamanlı), akü yada uzatma kablosu vb. alınacak harici enerjiler kullanılmamak kaydıyla lastik ısıtıcı kullanabilirler.

- Bütün ayarlamaların 3 dakika duyurusundan önce bitirilmesi zorunludur. 3 dakika tabelasından sonra da ayarlanması devam eden motosikletlerin pit alanına gitmesi zorunludur. Bu durumdaki yarışçılar ısınma turu için pit çıkışından start alırlar. Yarışçı ve motosikletin ısınma turu 3 dakika tabelasından önce lastik ısıtıcılarını çıkarmaları gerekir. 3 dakika tabelasından sonra lastik değiştirilmez. 1 dakika tabelasından önce görevlilerin start alanını terk etmeleri gerekmektedir.

g) Start alanında yakıt ikmali yapılması yasaktır.

h) Isınma turu startından 5 dakika önce;

- Start çizgisi üzerinde 5 dakika tabelası gösterilir.

i) Isınma turu startından 3 dakika önce;

- Start çizgisi üzerinde 3 dakika tabelası gösterilir.
- Bu durumda yarışçılar dışında herkesin start alanını terk etmeleri gerekir. Bu andan sonra yetkililer dışında hiç kimsenin start alanına girmesine izin verilmez.

j) Isınma turu startından 1 dakika önce;

- Start çizgisinde 1 dakika tabelası gösterilir.
- Bütün yarışçıların olmaları gereken yerde ve motorların çalışır durumda olması gerekir. Bu durumda dışarıdan yardım alınması yasaktır. Motorunu çalıştıramayan yarışçı motosikletini pit alanına çeker ve ısınma turuna pit çıkışından start alır. Bu aşamada lastik değiştirilmez ve lastik ısıtıcı kullanılamaz. Yarışçılar start pozisyonlarına geldiklerinde motorları stop etmeden dururlar.

k) Starttan 3 dakika önce;

- Kırmızı bayrağın pisti terk etmesinin ardından hakemin yeşil bayrağı sallaması ile pilotlar sıra sıra ısınma turuna start alırlar.
- Pilotlar hız sınırlaması olmaksızın bir emniyet aracı tarafından takip edilerek ısınma turuna başlarlar. Motosikletler pit alanı çıkışını geçer geçmez pit çıkışında yeşil lamba yanar veya yeşil bayrak sallanır ve pit çıkışında bekleyen motosikletlere de ısınma turuna başlamak için izin verilir. 30 saniye sonra pit alanı çıkışında kırmızı ışık yanar veya kırmızı bayrak sallanır ve pit alanı çıkışı kapatılır.
- Motosikletler start alanına vardıklarında olmaları gereken yerde, ön tekerlekleri çizgiye değecek şekilde pozisyon alırlar. Motorlar çalışır durumdadır.

l) Start çizgisi üzerinde bir hakem kırmızı bayrak ile yarışçıların pozisyonlarını almasını bekler.

m) İkinci bir hakem elinde yeşil bayrak ile pozisyon alan yarışçı grubunun arkasında yer alır. Bu hakem;

- Yeşil bayrağı kaldırarak yarışçıların doğru pozisyon aldıklarını teyit eder ve öndeki kırmızı bayraklı hakeme haber verir.

- Geç gelen yarışçılar durdurularak arkadan start almaları sağlanır.

n) Bu hakemler, yarış direktörünün talimatıyla pisti terk ederler.

o) Her sıranın başında ve pist kenarında bir hakem o sıranın numarasını belirten pano ile durur. O sıradaki motorlar pozisyonlarını aldıkları zaman sıra başı hakem panosunu indirir. Her sıra başı hakemi panosunu indirdiği zaman start görevlisi kırmızı ışıkları yakmaya başlar. 5 adet lamba sırayla ve 5 saniye içinde yanar ve lambalar 5 ila 2 saniye arasında sönünce start verilmiş olur. Gerekli görüldüğü takdirde ilk tur boyunca içinde doktor ve görevliler bulunan emniyet aracı motorları takip eder.

p) Start pozisyonu alındıktan sonra motoru arızalanan yarışçı, başka hiç bir davranışta bulunmadan, sadece kolunu kaldırmalı ve o sıranın hakemi panosunu kaldırarak panonun sarı yüzünü start görevlisine göstermelidir. Bu durumda start görevlisi aşağıdaki akışı uygulayarak start vermeyebilir.

r) Kırmızı ışıklar yanmaya başlamamışsa, kırmızı bayrak sallanarak start çizgisinde “START ERTELEME” tabelası gösterilir.

s) Kırmızı ışıklar yanmaya başlamışsa ışıkları söndürmeden start çizgisinde “START ERTELEME” tabelası gösterilir. Her iki durumda da motoru arızalanan yarışçı pit koridorundan start alır.

t) Her iki durumda da motorlar stop edilir ve start uygulaması

5 dakika tabelasından itibaren tekrarlanır ve yarış mesafesi bir tur azaltılır. Eğer bu durum birden fazla tekrarlanırsa her sefer için yarış tur adedi bir tur azaltılır. Yeni yarış tur sayısı bir tabelada gösterilecektir.

u) Start verildikten sonra bir motosiklet çalışmama veya stop etme nedeniyle start alamazsa, hakemler o motosikleti iterek start verebilirler. Bu denemeler sonuç vermiyorsa motosiklet en yakın yerden pit alanına itilmelidir. Bu durumda yarışçı pit alanında tamircilerden yardım alabilir veya motosikletini değiştirebilir.

v) Pit koridorundan start alacak olan yarışçılar, ancak tüm yarışçılar pit koridoru çıkış noktasını geçtikten sonra yeşil ışık veya yeşil bayrak ile piste çıkıp yarışa katılabilirler.

1.15 DUR-KALK CEZASI

Yarış sırasında erken start alan veya sarı bayrağa uymayan bir yarışçının ceza bölgesi içinde durması istenebilir. Buna Dur-Kalk cezası denir. Bu durumda ceza bölgesi içinde yarışçı 5 sn. duracak ve daha sonra yarışa tekrar katılabilecektir.

Ceza bölgesi pit koridorunun sonunda olacaktır. Bu cezayı alan yarışçı pisti terk ettikten sonra pit koridorunda ceza bölgesine doğru giderken en fazla 60 km/saat sürat yapabilir. Bu limiti aşan yarışçıya bir kere daha Dur- Kalk cezası uygulanır.

Tekrarı halinde yarışçı siyah bayrak ile diskalifiye edilir.

Bir yarışçı Dur-Kalk cezası aldığına, start çizgisi üzerinden yarışçının numarası ile beraber üzerinde “STOP&GO” yazılı bir tabela gösterilir. Bir yarışçıya “STOP&GO” tabelası 3 kere gösterilmesine rağmen yarışçı hala pit alanına gelmemiş ise o zaman kendisine siyah bayrak gösterilir. Birden fazla yarışçı Dur- Kalk cezası ile cezalandırılacaksa sıralama turlarında daha iyi derece yapmış olan yarışçıya cezası önce tatbik edilir ve önceki yarışçı cezasını çekinceye kadar, akabindeki yarışçıların hiçbirisi pit alanına geçmezler. Ceza bölgesinde sadece bir yarışçı bulunabilir. Dur-Kalk cezası ile cezalandırılmış bir yarışçının takımından bir teknisyen ceza bölgesi içinde yarışçının yanında bulunabilir ve motoru stop ederse hakemlerin gözetiminde çalıştırılmasına tekrar yardımcı olabilir.

Eğer organizasyon Dur-Kalk cezası uygulayacak durumda değilse yarışçı 20 saniye cezası ile cezalandırılır. Bu durumda yarışçının toplam yarış zamanına 20 saniye eklenir ve sıralamada ona göre yerini alır. 20 saniye cezası yarış öncesinde ilan edilmek şartıyla yarış jürisi tarafından artırılabilir.

1.16 ISLAK VE KURU PİSTTE YARIŞ

1.16.1 Yarış direktörü bir yarışın ıslak veya kuru olacağına karar verebilir. “ISLAK” tabelası gösterilirse yarış ıslak zeminde yapılacaktır. Hiçbir tabela gösterilmezse bu yarışın kuru zeminde yapılacağı anlamına gelir.

1.16.2 “Islak” ilan edilmiş yarışlar; değişken veya ıslak şartlar altında başlamış yarışlar olup, iklim koşullarından dolayı durdurulmazlar. Lastiklerini değiştirmek ya da onarım yaptırmak isteyen yarışçılar yarış boyunca pit alanlarına girip bu uygulamaları gerçekleştirebilirler.

1.16.3 Hava durumuna göre kuru başlayan bir yarış, yağış başladıktan sonra, yarış direktörü tarafından durdurulabilir ve yarışçılar pit alanına girdikten sonra lastiklerini değiştirebilirler. Bu durumda yarışçılar pit alanına girdikten sonra 10 dk.'lık bir ara verilir, daha sonra 5-15 dk.'lık deneme turları atmalarına müsaade edilir. 5 dk. sonra tekrar normal bir start alınır.

1.16.4 İklim şartlarından dolayı ilk yarış durdurulmuş ise, bir sonraki start doğrudan "ISLAK" yarış olarak ilan edilir.

1.17 YARIŞIN DURDURULMASI VE YENİDEN START

- Hava durumu, kaza veya herhangi bir nedenle durdurulması gerekli görülen yarış kırmızı bayrak ile durdurulur. Yarış direktörü gerekli görürse hakem kulelerine kırmızı bayrak gösterme talimatı verebilir. Yarış durdurma kararı sadece yarış direktörü tarafından verilebilir.
- Hava durumundan dolayı yarış sadece bir defa durdurulabilir.
- Yarışı durdurma işaretleri verilince yarışçılar yarışa son verip yavaşlayarak pit alanına dönmelidirler.
- Yarış durdurulduğunda RESTART (Yeniden Start) uygulaması aşağıdaki gibi uygulanır.

1- Yarış duruncaya kadar 2 veya daha az tur atılmış ise;

İlk verilen start geçersiz sayılır. Start uygulaması tekrar edilir. Start almış olan her yarışçı kendi start pozisyonunda yer alır ve isterse teknik kontrolden geçmiş olan yedek motosikletiyle start alabilir. Start alamayan yarışçı varsa yeri boş bırakılır ve yarış ilan edilen tur üzerinden (eksik kalan tur) tamamlanır.

2- Yarış duruncaya kadar 3 tur veya daha fazla tur atılmış ancak yarışın %75'i (örn: 25 turluk bir yarışta 18 turu) tamamlanmamış ise,

- Yarışın iki bölüm üzerinden yapıldığı kabul edilir. İlk bölümün sonucu yarışın durdurulmadan bir önceki turun bitirme pozisyonuna göre ilan edilir. İlk bölümün sonuçları açıklandıktan sonra en geç 15 dakika içinde ikinci etabın startı verilir.

- İkinci bölümün mesafesi ilan edilen toplam yarış tur sayısından yarışın durdurulduğu turdan bir önceki tur sayısı çıkarılarak elde edilen sayıda tur olarak tespit edilir.
- Yarış durdurulduktan sonra en fazla 30 dakika içinde yeniden start verilmelidir.
- İkinci bölüm start dizilişi birinci bölüm sonuçlarına göre düzenlenir.
- İlk bölümde yarışın durdurulduğu tur sayısının % 75'i kadar tur atan yarışçılar ikinci bölüme katılabilirler.
- Yarışa yeniden start vermek imkânsız ise şampiyonaya yarım puan verilir.
- Yarışın iki ayrı bölüm(yarış) üzerinden yapıldığı kabul edildiğinden puanlama da buna göre yapılır. Her iki bölümde ayrı bir yarışmış gibi puanlanır, yarışçının her iki bölümde aldığı puanlar toplanır ve yarış sonucu sıralaması da bu puanlara göre yapılır. Eşitlik olması durumunda ikinci bölümde daha yüksek puan alan yarışçı üst sırada yer alır.

3- Yarışın % 75'i tamamlanmış ise,

- Yarış bitmiş sayılır. Yarış sonuçları yarış durdurulmadan önceki turun geçilme sonuçlarından alınır.
- Şampiyonaya tam puan verilir.

4-Yarışa yeniden start vermek imkansızsa o yarış şampiyonaya puan vermez.

1.18 YARIŞ, ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI SIRASINDA DAVRANIŞLAR

a-Yarışçılar bayrak, ışık veya panolarla verilen her türlü işarete uymak zorundadırlar.

b-Yarışçılar gerek pistte gerek pit koridorlarında başkalarına zarar vermeyecek şekilde motosikletlerini kullanmak zorundadırlar.

c-Yarışçılar sadece pisti ve pit koridorunu kullanabilirler. Eğer bir yarışçı istemeden pistin dışına çıkarsa hakemler tarafından işaret edilen alandan ya da kendisine avantaj sağlamayacak bir yerden pist kenarında durduktan

(tekerlekler kesinlikle hareket etmeyecek) ve pisti kontrol ettikten sonra güvenli bir şekilde piste girecektir.

Sıralama turları sırasında yapılan bu kuralın ihlali, ihlalin yapıldığı turun derecesinin iptaliyle, yarış sırasında ise Dur-Kalk cezası ile cezalandırılır. Hakemler yarışçılara motorlarını kaldırabilmeleri için yardım edebilirler ve sadece kendisi üzerinde tamir yaparken motorunu tutmaya yardım edebilirler. Dışarıdan her türlü tamirat ve ayar yardımı almak yasaktır. Yarış esnasında direktör onayı olmadan dışardan yardım alan yarışçı diskalifiye olur. Hakemler yarışçının motoru yeniden çalıştırmasına yardım edebilirler.

d- Eğer yarışçı yarışı terk etmek istiyorsa motosikletini hakemlerin göstereceği yere koymak zorundadır.

e- Bir yarışçı yarış sırasında veya sıralama turlarında pistten çekilmesini gerektiren bir mekanik problem ile karşılaşursa motorunu yavaşlatarak pit alanına gitmemelidir. Yarışçı motorunu hakemlerin göstereceği yere park etmek zorundadır.

f- Pit alanına dönmek için yavaşlayan sürücü mümkün olduğu kadar motorunu ideal çizgiden uzakta kullanmalıdır.

g-Motorunu pit alanında stop eden yarışçı teknisyenlerinden yardım alabilir. Yarış esnasında pit alanına giren yarışçı, pit boxa yada padok alanına girmesi durumunda tekrar yarışa dönemez.

h-Resmi bir görevli kendisine eşlik etmediği sürece bir yarışçı motosikletini pistte ve pit koridorlarında aksi yönde kullanamaz. **Aksi yönde motosiklet kullanmanın cezası 1.000 TL dir.**

i- Hareket halinde bir motosikletle kendisi ile alakalı bir kişi arasında transponderinden gelen bir sinyal, on-board kamera, pit duvarından gösterilen okunabilir mesaj veya yarışçının vücut hareketinden başka bir haberleşme olamaz.

j-Pist üzerinden pit alanına giriş ve pit içerisinde hareket hızı max. 60km/s.'dir. **Hız limitini aşan yarışçılar hiçbir ikaza gerek olmaksızın 1. ihlal 1.750 TL. 2.ihlal 2.000TL ve 3.ihlal 2.500TL olmak üzere cezalandırılacaktır.** Daha fazla sayıda

yapılan ihlallerde ve aşırı yapılan hızlarda jürinin belirleyeceği miktarda ceza yarışçıya kesilir.

k- Damalı bayraktan sonra güvenlik açısından yavaşlama turunda bir yarışçı motosikletini durduramaz. Ancak birinci gelen yarışçı yavaşlama turundan sonra yarış pistinin kenarına gelerek milli, kulüp veya sponsor bayrağını alarak tehlike yaratmayacak bir biçimde piste çıkıp turunu atabilir.

l- Antrenmanlar, sıralama turları ve yarış sırasında pistte durmak, aşırı derecede yavaş gitmek, başka yarışçıyı beklemek ve start antrenmanı yapmak yasaktır.

m-Antrenmanlar sonrasında yarış direktörü güvenlik önlemleri alınmış olarak ve sadece belli bir bölgede ve her yarışçı için ayrı ayrı start antrenmanına izin verebilir.

n- Yarış esnasında pite giren yarışçı, piste tekrar çıkmak için pit çıkış hakeminin YEŞİL bayrağı kaldırdığı zaman piste kontrollü olarak ve güvenlik çizgisini takip ederek girer.

o- Yarışçı ve mekanikerleri pit ve start alanına terlik vb kıyafetlerle giremez.

1.19 BAYRAKLAR VE IŞIKLAR

Hakemler ve diğer görevliler yarışçılara bilgi veya komut iletmek için bayrak, tabela ve ışıkları kullanırlar.

Yarışçılar, bayrak, tabela ve ışıkların komutlarına uymak zorundadırlar. Bu komutlara uymayan yarışçılar cezalandırılacakları gibi, aksi durumlardan doğan zararlardan kendileri sorumludur.

1.19.1 Bayraklar

• Yeşil bayrak:

* Pistin açık olduğunu gösterir.

* Her antrenman, ısınma ve sıralamanın ilk turlarında ve çıkış turunda, tüm hakem kulelerinde sallanarak kule yerlerini yarışçılara hatırlatmak ve pistin temiz olduğunu belirtmek amacıyla gösterilir.

* Kendi kulesinden sonraki pist bölgesi temiz ise sarı veya beyaz bayrak sallanan kuleden sonraki kule hakemi tarafından aynı anda sallanarak gösterilir.

* Isınma turunu başlatmak için start sorumlusu tarafından start çizgisinde ve pit koridor çıkışı açık olduğunda pit çıkışında sallanır.

- **Yeşil ışık:**

Bu ışık antrenman turlarının ısınma turunun ve deneme turunun başladığını göstermek için pit koridorlarının sonunda yanık olarak durur.

- **Sarı-Kırmızı çizgili bayrak:**

Yağmur dışında başka sebeplerden dolayı (yağ, su veya başka sebeplerden) pistte kayganlık oluştuğunu gösterir. Bu bayrak kayganlığın olduğu bölgenin başındaki hakem kulesinde sabit olarak tutulur.

- **Mavi bayrak:**

Bu bayrak hakem kulelerinden sallanarak bir sürücüye gösterildiğinde o yarışçının geçileceğini gösterir. Bu bayrak antrenman veya ısınma turlarında gösteriliyorsa yarışçı çizgisini muhafaza edecek ve hafifçe yavaşlayarak kendisinden daha süratli yarışçının geçmesine müsaade edecektir. Yarış sırasında gösterilirse, gösterilen yarışçıya bir veya bir kaç yarışçı tarafından tur bindirileceğini belirtir. Gösterilen yarışçı çizgisini koruyarak kendisine tur bindirecek yarışçıların geçmesine engel olmamak zorundadır.

Aksi davranış sergileyen yarışçı jüri tarafından (zaman cezasından diskalifiyeye kadar) cezalandırılır.

- **Siyah beyaz damalı bayrak:**

Bu bayrak varış çizgisi hizasında sallanarak yarışın, antrenmanın veya sıralama turunun bittiğini gösterir. Sadece Yarış Direktörü ya da yetki verdiği kişi tarafından kullanılabilir.

- **Sarı bayrak:**

Bu bayrak sallandığı hakem kulesinin sorumluluk sahasında bir tehlike olduğunu, çift sarı bayrak sallandığında ise aynı bölgede pisti kısmen yada tamamen bloke eden bir tehlikeli durum olduğunu gösterir. Yarışçılar yavaşlamaya ve durmaya hazır olmalıdırlar. Yeşil bayrak gösterilen kulenin önünden geçene kadar yarışçılar birbirlerini geçemezler.

- Sıralama turunda bu bayrağa uyulmaması o tur derecesinin iptali, yarış sırasında ise dur-kalk cezası ile cezalandırılır. Yarışta dur-kalk cezası uygulanamaz ise ihlali yapan yarışçının yarış toplam zamanına 20 saniye ilave edilir.

- Sarı bayrakta geçen yarışçı bunun hemen farkına varır ve elini kaldırarak geçtiği yarışçı veya yarışçılara kendisini geçme izni verirse ceza uygulanmaz.

• **Beyaz bayrak:**

Pistte bir güvenlik aracının olduğunu gösterir. Yarışçılar yavaşlamaya ve durmaya hazır olmalıdırlar. Beyaz bayrak sallandığı zaman yarışçıların birbirini geçmesi yasaktır. Güvenlik aracı pistte durduğu zaman beyaz bayrakla beraber sarı bayraklar da sallanmaya başlar.

- Sıralama turunda bu bayrağa uyulmaması o tur derecesinin iptali, yarış sırasında ise dur-kalk cezası ile cezalandırılır.

- Beyaz bayrakta geçen yarışçı bunun hemen farkına varır ve elini kaldırarak geçtiği yarışçı veya yarışçılara kendisini geçme izni verirse ceza uygulanmaz.

• **Kırmızı bayrak ve Kırmızı ışık:**

Sadece direktör talimatı ile kullanılabilir.

Yarış, antrenman ve sıralama turları durdurulduğu zaman bütün hakem kulelerinden sallanır ve pistteki kırmızı ışıklar yanık vaziyette kalır. Yarışçılar yavaş bir şekilde pitlerine dönmek zorundadırlar.

Pit koridoru kapalı olduğu zaman, pit çıkışında kırmızı bayrak sabit bir şekilde tutulmalı ve varsa kırmızı ışık yanık olmalıdır.

Isınma turu ve çıkış turu sonunda kırmızı bayrak start çizgisi üzerinde sabit olarak bulunur. Kırmızı bayrak aynı zamanda pisti kapatmak için de kullanılır.

• **Siyah bayrak:**

Yarışçı numarası ile beraber sabit bir şekilde start alanından (veya kulesinden) gösterilir. Yarışçı bu bayrağı gördükten sonra pite girer ve tekrar yarışa dönemez.

- **Siyah bayrak ortasında turuncu yuvarlak (Ø 40 cm):**

Bu bayrak yarışçı numarası ile beraber ilgili yarışçıya, motorunda kendisi ve başkaları için tehlikeli olabilecek bir mekanik arızanın olduğunu belirtmek amacıyla gösterilir. Yarışçının pisti derhal terk etmesi gerekir. Üç tur içerisinde bu komuta uymayan yarışçıya, jüri kararıyla siyah bayrak gösterilir.

1.19.2 Bayrakların ebatları:

Bayraklar 80 cm genişliğinde 100 cm uzunluğunda olmalıdır.

1.19.3 Bayrakların renkleri:

Turuncu	: Pantone 151C Siyah	: Pantone SiyahC
Mavi	: Pantone 286C veya 298C Kırmızı	: Pantone 186C
Sarı	: Pantone Sarı 109C Yeşil	: Pantone 348C

1.19.4 Üzerinde yarışçı numarası olan pano:

70cm uzunluğunda 50cm genişliğinde yarışçının numarasını göstermeye yarayan bir pano. 4cm numara genişliği ve 30cm yükseklikte beyaz renkli bir numara takımı. Sadece start bölgesinde bulunur.

1.19.5 Bayrak hakemleri yerleri:

Yarış öncesinde pistte tespit edilecektir.

1.19.6 Hakem giysileri:

Hakemler TMF'nin belirlediği kıyafetleri giyeceklerdir.

1.20 YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR

1.20.1 Bir yarışçı yarış için öngörülen tur sayısını en önde tamamladığında kendisine bitiş çizgisinde damalı bayrak sallanarak gösterilir. Damalı bayrak arkasından gelen bütün yarışçılara da gösterilmeye devam edilir. Damalı bayrak sallanmaya başladığı andan itibaren hiç bir yarışçının pit koridorundan piste çıkmasına müsaade edilmez. Damalı bayrak sallanmaya başladığı zaman pit

koridorunun sonunda kırmızı ışık yanar ve bir hakem aynı yerde kırmızı bayrağı gösterir.

Eğer yarışçılardan biri veya birkaçı, yarışın liderinin son turda çok az farkla önünde gidiyorsa, finiş hakemi damalı bayrakla beraber mavi bayrağı da sallar. Bunun anlamı yarış liderinin yarışı bitirdiği, onun az farkla önünde giden yarışçıların ise 1 tur daha atması gerektiğidir.

1.20.2 Bir foto finiş söz konusu olursa finiş çizgisini ön tekerleği önce geçen 1. ilan edilir. Bunda da eşitlik varsa yarış sırasında en iyi tur zamanını yapan 1. ilan edilir.

1.20.3 Birinci yarışçının arkasından gelen yarışçılar finiş çizgisini geçme sırasına ve tamamladıkları tur adedine göre sıralanırlar.

1.20.4 Bir yarışçının yarışı bitirdiğinin ve dereceye gireceğinin kabul edilebilmesi için:

a- Yarış mesafesinin %75 ini tamamlamış olması

b- Finiş çizgisini 1. Bitiren yarışçıdan sonra en fazla 5 dk. içinde motosikleti ile birlikte finiş çizgisini geçmesi gerekir.

İlk 3 sırayı alan yarışçıların ödül töreni için podyuma çıkması zorunludur.

1.20.5 Para ödülleri organizatörün isteğine bağlıdır, ancak birincilere verilecek para ödülleri yarışların standart kayıt ücretlerinden az olamaz.

Para ödülleri, ödül töreninde nakden ödenecektir. Ödül törenine katılmayan yarışçıların ödülleri bir başkasına verilmez. Yarışların ödül törenine katılmayan yarışçılara, yarış direktör raporunda belirtilmesi halinde TMF Teknik kurulunun uygun göreceği ceza uygulanır.

1.20.6 Bir pist için tur rekoru ancak yarışta kırılabilir. Yarış, antrenman ve ısınma turlarında tur zamanının anlamı finiş çizgisinin üzerinden arka arkaya 2 geçiş arasındaki zamandır.

1.20.7 Herhangi bir sebeple damalı bayrak lider yarışçının, yarışın bitmesi gereken son turunu tamamlamasından önce sallanırsa; lider yarışçının damalı bayrak sallandığında tamamladığı en son turda yarışın bittiği kabul edilir. Eğer

damalı bayrak geç sallanırsa, lider yarışının ilan edilen tur sayısını tamamladığı turda yarışın bittiği kabul edilir ve sonuçlar buna göre değerlendirilir.

1.21 SAğLIK ARAÇLARI

Sağlık araçları eğer piste ıkacaklarsa mutlaka ışık sinyallerini yakmak zorundadırlar ve sağlık aracı olduğu yarışçılar tarafından rahatça anlaşılabilmelidir.

1.22 KONTROL BÖLGESİ

Yarışın sonunda 1., 2., ve 3. motosikletler ödöl kürsüsü önünde, diğer bütün motosikletler herhangi bir itiraz veya gerekli bir teknik kontrol için bir kontrol bölgesinde toplanmalıdır. Yarışın bitiminden 20 dk. sonra motosikletler serbest bırakılacaktır.

1.23 ŞAMPIYONA İÇİN PUANLAMA

1.23.1 Yarışçılar, kulüpler, markalar ve takımlar Türkiye Pist Şampiyonası'na katılabilirler.

1.23.2 Yarışçılar için her yarışta aldığı puanlar toplanır. Toplam puan üzerinden değerlendirme yapılır.

1.23.3 Takımlar, kulüpler ve markalar için ise o yarış etkinliğine katılan bütün yarışılarının aldığı puanlar toplanır. Sezon sonunda en fazla puana sahip olan şampiyon olur.

1.23.4 Sezon içinde bağlı olduğu kulüp (takım-marka) ile herhangi bir neden ile yollarını ayırıp başka bir kulübe (takım-marka) geçen yarışçı, eski kulübünde aldığı puanları yeni kulübüne taşıyamaz. Eski kulübüne ait puanları kulüp (takım-marka) hanesinde kalır.

1.23.5 Şampiyonanın her yarışı için aşığıdaki puan tablosu uygulanır:

1.Yarışçı: 25 Puan	6.Yarışçı: 10 Puan	11.Yarışçı: 5 Puan
2.Yarışçı: 20 Puan	7.Yarışçı: 9 Puan	12.Yarışçı: 4 Puan
3.Yarışçı: 16 Puan	8.Yarışçı: 8 Puan	13.Yarışçı: 3 Puan
4.Yarışçı: 13 Puan	9.Yarışçı: 7 Puan	14.Yarışçı: 2 Puan
5.Yarışçı: 11 Puan	10.Yarışçı: 6 Puan	15.Yarışçı: 1 Puan

1.23.6 Türkiye Pist Şampiyonası dahilinde yapılan her yarışta alınan puanlar şampiyona için geçerlidir.

1.23.7 Puanların eşitliği halinde, yarışlarda en iyi sonuçları en fazla olan birinci olur. (Birincilik sayısı, eşitse ikincilik sayısı, eşitse üçüncülük sayısı vb.) Eşitlik yine bozulmazsa yarışlarda en iyi sonucu en son alan birinci olur. Eğer bir yarışçı şampiyona boyunca değişik marka motosikletler kullanırsa şampiyona sonunda isminin yanında en son puan aldığı markanın adı yazılır. Ancak bu durum markalar şampiyonasını etkilemez. Şampiyona sonunda şampiyon, ikinci ve üçüncü TMF'nin düzenleyeceği ödül törenine katılmak zorundadırlar.

1.24 YARIŞÇILARA BİLGİ VE TALİMAT VERMEK AMACIYLA HABERLEŞME

1.24.1 Her yarışçı veya takım, Türkiye Motosiklet Pist Şampiyonası ve Genel Kural Kitaplarından edinmek ve bu kuralların tamamını bilmek zorundadır.

1.24.2 Sıralama turları sonuçları, yarış sonuçları, program değişiklikleri, start listeleri ve resmi görevlilerin kararları vb. duyurular resmi ilan panosuna asılmak suretiyle duyurulacaktır. İlan panosuna asılan duyuruları takip etmek ve bilgilenmek tamamen yarışçıların sorumluluğundadır.

1.24.3 Yarış direktörü ve yarış jürisi, bir yarışçı veya bir takımla ilgili aldıkları bütün kararları kendilerine yazılı olarak bildirilecektir. Aynı şekilde bir yarışçının veya bir takımın yarış direktörüne ve yarış jürisine bütün iletişimi yazılı olacaktır.

1.25 İTİRAZ SONUCU YAPILACAK EK TEKNİK KONTROL İÇİN TEMİNAT

a. Herhangi bir parçanın sökülmesini gerektirmeyecek teknik itirazlar için, itiraz bedeli 1.500 TL'dir. Ancak bu harç yatırıldığında itiraz değerlendirilerek sonuca bağlanacaktır.

b. Silindir hacmini ölçmek amacıyla makinenin sökülmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 30.000 TL'dir.

- Makinenin veya vites kutusunun bir kısmının veya tamamının sökülmesi ve takılması için teminat 40.000 TL'dir.

İtirazı yapan taraf haksız çıkarsa teminat itiraz edilene ödenir. İtirazı yapan taraf haklı çıkarsa teminatı iade edilir.

c. Herhangi bir konuda yarış yönetimine yapılacak itirazlarda itiraz harcı 1.500 TL ve olayın gerçekleşme anından itibaren 30 dk. dir. İtiraz harcı yatırılmamış veya zamanı geçmiş itirazlar dikkate alınmayacaktır. İtirazın yerinde bulunması halinde harç başvuru sahibine iade edilecek, itirazın reddedilmesi durumunda harç gelir kaydedilecektir.

2- TEKNİK KURALLAR

“BU KURALLARDA İZİN VERİLMEMİŞ HUSUSLARI YAPMAK KESİNLİKLE YASAKTIR.”

Bir motosikletin teknik kontrolden geçmiş olması uygun olduğu anlamına gelmez, daha sonar fark edilen bir aksaklığı yarışçı düzeltmek zorundadır.

Homologe edilmiş motosikletlere uygulanacak değişiklikleri sınırlayan kurallar güvenlik ön planda tutularak yapılmıştır.

Şampiyonada yarışacak bütün motosikletlere sınırlı modifikasyon imkanı tanınmakta, en fazla değişiklik imkanı güvenlik amaçlı modifikasyonlara tanınmaktadır.

Tüm motosikletler homologe edilmiş modellerinin özelliklerini korumak şartıyla burada belirtilen kurallara uymalı, motosikletinin ön, arka ve profil görünümü,

aksi belirtilmedikçe, üreticinin ürettiği orijinal modele uygun olmalıdır. Sadece egzoz sistemi bu kuralın dışında tutulmuştur.

* Yarışa katılan tüm motosikletlerin sağ ve sol koruma kapağı takması zorunludur. Koruma kapakları vida ile tespitli olmak zorunda olup yapıştırma olmayacaktır.

* Radyatör kapağı, yağ koyma kapağı, alt yağ boşaltma tapası ve yağ filtresi kelepçe ve tel ile sıkı bir şekilde sabitlenecektir.

2.1 SINIFLAR

2.1.1 Bütün motorlar Avrupa’da yolda kullanım için satılmış ve 4 zamanlı (125 cc istisnaları) olmalıdır.

A) 600 cc

En az kapasite	400 cc	
En fazla kapasite	600 cc	4 silindirli
	675 cc	3 silindirli
	750 cc	2 silindirli

B) 1000cc

En az kapasite	601 cc	
En fazla kapasite	1000 cc	4 silindirli
	1000 cc	3 silindirli
	1200 cc	2 silindirli

C) Sport Production

125 cc	2 Zamanlı (en çok 170cc)
	4 Zamanlı (en çok 250cc)

Silindir hacmi homologe edilen değerde kalmalıdır. Silindir çapı ve pistonda herhangi bir modifikasyona izin verilmemiştir.

2.1.2 Sınıf adlandırmaları

A) Süpersport 600 cc A

Süperstok 600 cc B

B) Süperstok 1000 cc A

Süperstok 1000 cc B

C) Sport Production 125 cc 2 Zamanlı (en çok 170 cc)

4 Zamanlı (en çok 250 cc)

Bu sınıflarda yarışacak motosikletler kesinlikle yarış grenajlarına sahip ve süperstok kurallarına uygun modifikasyonlarda olacaktır.

2.1.3 YEDEK MOTOSİKLET UYGULAMASI

a) Yarışçılar, etkinlik öncesinde yapılan ilk teknik kontrolde, kendi yarışacakları sınıfın şartlarını taşımak koşulu ile sadece 1 (bir) adet motosikleti yedek motosiklet olarak yazdırabilir.

b) İlk teknik kontrol sonrasında yedek motosiklet yazdırılamaz ve değiştirilemez.

c) Bir yarışçı birden fazla motosikleti yedek motor olarak yazdıramayacağı gibi bir motosiklette birden fazla yarışçı tarafından yedek olarak yazdırılamayacaktır.

d) Kendi adlarına teknik kontrolden geçmeyen bir motosikletle yarışçılar etkinlik içerisinde piste çıkamaz.

e) 1.12.2 ve 1.17-1 maddeleri yedek motosiklet, yarışçı ile aynı anda start almamış motosikletler için geçerlidir.

f) Yedek motosikletin numara ve transponder değişimi yarışçının kendi sorumluluğunda olup kesinlikle başka numara ve transponderla piste çıkamayacaktır. Aksi durumlardan kendileri sorumludur.

2.2 EN DÜŞÜK AĞIRLIKLAR

En düşük ağırlıklar homologe edilen ve piyasada satılan motosikletlerin kuru ağırlıklarıdır.

Homologe motosikletin kuru ağırlığı üreticinin ürettiği boş motosiklet (Yakıtsız, plakasız, takım çantasız ve orta sehpasız) olarak tanımlanmıştır. Kuru ağırlığın belirlenmesi için en az 3 motosiklet tartılır ve küsurat yakın olan tam sayıya yuvarlanır.

Yarış motosikleti için müsaade edilen minimum ağırlık: Kuru Ağırlık eksi 12 kg.'dır. Yarışın herhangi bir anında motosikletin ağırlığı 1 kg. toleransla minimum ağırlıktan daha düşük olamaz. (Depolar ve içindikiler dahil.)

2.3 NUMARA RENKLERİ VE ÖLÇÜLERİ

Serbest ve karşıt renklerden oluşmalı, karışıklığa meydan vermeyecek şekilde ve hakem kulelerinden okunabilir olmalıdır.

Tüm ön taraf numaraları için ölçüler: Asgari yükseklik: 160 mm

Asgari genişlik: 80 mm

Asgari rakam kalınlık : 25 mm

Tüm yan taraf numaraları için ölçüler: Asgari yükseklik:120 mm

Asgari genişlik: 60 mm

Asgari rakam kalınlık: 25 mm

Belirtilen numara motora aşağıdaki gibi tutturulmalıdır:

- Ön tarafta, ortada veya az bir tarafa kaymış;
- Motorun her iki tarafında, yan arka grenajın üzerinde.

Motor üzerinde açık renkler hakimse en az 8 mm siyah bir çizgiyle bu açık renkli arka alan çevrelenmelidir.

Numaraların geçerliliği konusundaki anlaşmazlıklarda direktörün kararı nihai olacaktır.

2.4 KARBÜRASYON ELEMANLARI

(Hava filtresi, Karbüratör ya da Enjektör) Karbürasyon elemanları homologe edildiği gibi kalmalıdır.

2.5 YAKIT

Benzin istasyonlarında satılmakta olan benzinler kullanılabilir.

2.6 MOTOSİKLET ÖZELLİKLERİ

Aşağıda sıralanan maddelerde bahsi geçmeyen özellikler üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır.

2.6.1 GÖVDE ŞASI VE ARKA ÇATAL (Rear sub frame)

Şasi üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal halinde kalmalıdır. Gövde şasinin yan tarafları koruyucu muhtelif malzemeye kaplanabilir. Bu koruyucu kaplamalar şasinin şekline uymalıdır.

Şasiye kafa grenajı ya da direksiyon amortisörü montajı için braket monte etmek üzere delik delinebilir.

Şasiye kaynakla hiçbir şey eklenemez veya şasiden talaş kaldırma operasyonu ile hiçbir şey çıkarılamaz.

Yedek şasiler dışında, tüm motosikletler üretici tarafından verilen şasi numarasını şasi gövdesinde taşımalıdır.

Motor tespit braketleri ya da plakaları üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal halinde kalmalıdır.

Arka çatal, üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal halinde kalmalıdır.

Sele için ilave braketler eklenebilir, yük taşımayan, konstrüksiyon ve montaj güvenliğini etkilemeyecek braketler çıkarılabilir. Arka çataldaki aksesuar cıvataları sökülebilir.

Boya uygulamalarında sınırlama yoktur; ancak şasi veya arka çatalın parlatılması yasaktır.

2.6.2 ÖN ÇATAL

Ön çatal yapısı, üst mesnet ve alt mesnet üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır.

Ön amortisörlerin iç parçaları modifiye edilebilir.

Piyasadan temin edilen amortisör kitleri (damper kits) veya sübaplar takılabilir.

Amortisör tapaları değiştirilebilir veya modifiye edilebilir. Yay ayarlama elemanları monte edilebilir.

Ön amortisörlerdeki toz keçeleri modifiye edilebilir ya da amortisörün sürekli yağlanmasını sağlamak üzere yağ keçeleriyle değiştirilebilir.

Ön amortisörlerde her kalitede ve her türde yağ kullanılabilir. Ön çatalın pozisyonu ve yükseklik ayarı serbesttir.

Ön çatalın üst ve alt mesnetleri üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır.

Direksiyon amortisörü ilave edilebilir ya da piyasadan temin edilecek bir başkasıyla değiştirilebilir.

Direksiyon amortisörü dönüş limiteri olarak kullanılamaz.

2.6.3 ARKA ÇATAL

Arka çatalın her parçası üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır. (arka aks mili, tespit civatası ve arka aks ayar civataları dahil)

Arka tekeri kaldırmak için arka çatala stand civataları veya braketleri monte ya da kaynak edilebilir. Braketlerin görünen bütün kenarları yuvarlatılmalıdır. Tespit vidaları gömülmelidir.

Güvenlik amaçlı olarak sert plastikten yapılmış zincir koruma kullanmak ve zincirle arka dişli arasına herhangi bir şeyin sıkışmasını engelleyecek şekilde monte edilmesi zorunludur.

2.6.4 ARKA SÜSPANSİYON

Arka amortisör modifiye edilebilir ya da değiştirilebilir. Ancak şasiye ve arka çatala montaj braketleri üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır.

Arka amortisör tüpü değiştirilebilir.

2.6.5 JANTLAR VE TEKERLEKLER

Jantlar üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır.

Kilometre saati çeviricisi çıkarılabilir yada yerine bir mesafe parçası koyulabilir.

Eğer motorun orijinalinde arka dişlide yastıklı kavrama varsa, üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal halinde kalmalıdır.

Teker akslarında hiçbir modifikasyon veya ön fren disk noktalarına herhangi bir modifikasyon yapılamaz. Mesafe parçaları modifiye edilebilir.

Tekerlek çapı ve jant homologe edilen motordaki orijinal halinde kalmalıdır.

2.6.6 FRENLER

Fren diskleri üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde (bağlantı noktaları, çap ve materyal) kalmalıdır. Ön disklerin tespiti orijinal rotor ve tespit noktaları sabit kalmak kaydıyla modifiye edilebilir.

Ön ve arka fren kaliperleri (montaj, taşıyıcı ve tutucu) üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır.

Arka fren kaliper braketleri arka çatala monte edilebilir ancak braketin tespit noktaları üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal halinde kalmalıdır. Bu parçaların modifiye edilmesine müsaade edilmiştir. Arka çatal arka fren kaliperi braketinin montajı için delinebilir, kaynak yapılabilir, helicoil çekilebilir.

Ön ve arka fren merkezi, fren hidrolik rezervuarı alternatifleriyle değiştirilebilir.

Ön ve arka hidrolik fren boruları değiştirilebilir.

Ön fren kaliperlerine hidrolik dağıtımı yapılan rekor ön çatal alt mesnedinin üstünde olmalıdır (Üç yollu rekor).

Fren boruları bağlantılarında otomatik bağlantı rekorları kullanılmasına izin verilmiştir. (Hızlı söküp değiştirmek için sızdırmaz rekor)

Ön ve arka fren balataları değiştirilebilir. Fren balataları montaj pimleri hızlı söküp değiştirme yapmaya olanak sağlayacak tiplerle değiştirilebilir.

İlave hava kanallarına izin verilmemiştir.

2.6.7 LASTİKLER

Lastiklerdeki her tür modifikasyon (kesme, yiv açma) yasaktır. Lastik ısıtıcı kullanılmasına izin verilmiştir. (Bkz. 14 f/2)

Desensiz (Slick) lastik kullanımı serbesttir.

2.6.8 AYAKLIKLAR / AYAK PEDALLARI

Ayaklıkları değiştirilebilir ancak braketler ve şasiye tespit noktaları aynı kalmalıdır. Ayaklıklar için var olan ikişer orijinal tespit noktası (Ayaklık, Fren pedalı ve vites pedalı ve mili için) orijinal halleriyle kalmalıdır. Yani pedallar değiştirilebilir ancak tespit noktaları sabit kalmalıdır.

Ayaklıklar sağlam tutturulmalı ya da kapandığında kendi kendine açılabilecek yay sistemine sahip olmalıdır.

Ayaklığın sabit olması durumunda, ucu oval olmalı yada ucunda sert plastik veya teflondan yapılmış en az 8 mm küresel radiuslu parça olmalıdır. Teknik sorumlu güvenliğinden emin olmadığı sabit ayaklıkları reddetme hakkına sahiptir.

2.6.9 GİDON VE EL KONTROL LEVYELERİ

Gidon değiştirilebilir. Manet koruması zorunludur.

Gidon ve levyelerin (Debriyaj ve fren levyeleri) pozisyonu değiştirilebilir.

Gaz elciğı ve ona bağılı olarak çalışan gaz telleri modifiye edilebilir veya değiştirilebilir. Fren ve debriyaj levyeleri değiştirilebilir. Fren levye ayarlayıcısına müsaade edilmiştir.

Marş ve motor stop düğmeleri değiştirilebilir fakat düğmeler gidon üzerine monte edilmelidir.

2.6.10 KAFA VE YAN GRENAJLAR

a) Grenajlar değiştirilebilir, ancak üretici tarafından homologe edilen motora üretilenler gibi görünmelidir. Grenajların malzemesi değiştirilebilir.

b) Genel boyutlar ve ölçülerin orijinal parçaların ölçü ve boyutlarında olması zorunludur.

c) n cam kopyasıyla veya başka bir saydam malzemeyle değiştirilebilir. n camın yüksekliği st mesnetten ± 15 mm. toleransla serbesttir. Tehlike yaratacak şekilde (kırık-çatlak vs.) olmamalıdır.

) Orijinal olarak hava akış kanalı olmayan siperliklere hava akış kanalı açmak ya da oluşturmak yasaktır. Ancak madde -h- da açıklanan alt grenaj istisnadır. Bu grenaj yatay olarak ön aks hizasından yukarı çıkamaz.

d) Grenaj ve hava kutusu arasındaki orijinal hava kanalları değiştirilebilir. Hava kanalları girişinde orijinal olarak monte edilen ızgaraları veya tel ağlar kaldırılabilir.

e) Alt grenaj motor arızaları durumlarında motorda kullanılan toplam yağın ve motor soğutucu sıvılarının yarısını muhafaza eder boyutta olmalıdır (minimum 5 litre). Alt grenajın kapalı kısım yüksekliği grenajın alt seviyesinden en az 5 cm (50 mm) olmalıdır.

f) Alt grenajın n alt bölgesinde 25 mm çaplı bir tapa olmalı ve kuru havalarda bir tapa ile kapatılmalıdır. Bu delik sadece Yarış Direktrnn talimatıyla ıslak yarış ortamlarında açılabilir.

g) Orijinal n amurluk değiştirilebilir ve daha fazla lastik açıklığı için yukarıya doğru konumlandırılabilir.

ğ) Arka çatala monte edilmiş arka çamurluk modifiye edilebilir veya değiştirilebilir ancak orijinal profile sadık kalınmalıdır.

h) Radyatör üzerine hava yönlendirmek üzere grenajın içine hava kanalları koyulabilir fakat motosikletin önden görünüşü değişmemelidir.

2.6.11 YAKIT DEPOSU

Yakıt depo kapakları homologe edilen motosiklete uyacak şekilde vidalı versiyonlarıyla değiştirilebilir.

Bütün motosikletlerde yakıt deposu içlerinin “explosafe (emici malzeme+sünger)” ile dolu olmalıdır.

Yakıt deposu musluğu üretici tarafından homologe edilmiş motosiklet için ürettiği orijinal şekliyle kalmalıdır.

Yakıt deposu yan tarafları koruyucu malzemeye kaplanabilir. Ancak bu kaplama malzemesi yakıt deposunun şekline uymalıdır.

Yakıt deposu havalandırma boruları uygun bir malzemedan yapılmış (Benzine dayanıklı 3M vb.) 250 cc hacimli bir hazneye bağlanmalıdır.

2.6.12 SELE

Selenin ön ve arka görünümü ve biçimi homologe edilmiş motosikletin görünümü ve biçimi ile aynı olmalıdır.

Sele, sele sacı ve ilgili gövde parçaları homologe edilen orijinal motosikletle aynı görünümlü olmak kaydıyla değiştirilebilir.

Arka grenajın sele çevresi tek kişilik oturma selesine göre modifiye edilebilir.

Modifiye edilmiş arka grenaj arka ve yan numaraların yazılmasına müsaade edecek biçimde olmalıdır.

Homologe edilmiş sele tespit sistemi (saclar, pimler, lastik yastıklar vs.) sökülebilir.

2.6.13 KABLO TESİSATI

Orijinal kablo tesisatı burada belirtilen şekilde modifiye dlebilir. Kablo tesisatı üretici tarafından, ECU (Engine Control Unit) Kit'i için üretilen ya da kabul edilen tesisatla değıştirilebilir.

Kontak anahtarı tesisatı değıştirilebilir.

Kablo tesisatını herhangi bir yerden kesmeye izin verilmemiştir.

2.6.14 AKÜ

Akü üretici tarafından homologe edilmiş motosiklet için üretildiğı orijinal haliyle kalmalıdır.

2.6.15 RADYATÖR ,SOĞUTMA SİSTEMİ VE YAĞ SOĞUTUCULAR

İlave yağ radyatör ve soğutucular kullanmak yasaktır. (600A için serbest) Yağ ve su soğutucu radyatörün önüne koruyucu konulmalıdır.

Radyatör içinde soğutma amaçlı su haricinde herhangi bir sıvı kullanılamaz. Radyatörden motora giden borular değıştirilebilir fakat soğutucu sistem boruları (radyatörün kendisi) olduğu gibi kalmalıdır.

Radyatör fanı ve tesisatı sökülebilir. Müşirler ve su sıcaklık ölçme sensörleri ile termostat soğutma sisteminin içine taşınabilir.

Radyatör kapağı değıştirilebilir ancak tel ile bağlanmış olmalıdır. İlave su radyatörü koyulabilir fakat motosikletin önden ve yandan görünüşü değışmemelidir. İlave soğutucu radyatör için gerekli ilave braketlere izin verilmiştir.

2.6.16 HAVA KUTUSU

Hava kutusu üretici tarafından homologe edilmiş motosiklete ürettiğı orijinal haliyle kalmalıdır, ancak hava kutusu boşaltma kanalları kapatılmalıdır. (600 A için serbest) Hava filtresi elemanları modifiye edilebilir veya değıştirilebilir.

Tüm motosikletlerin kapalı havalandırma sistemi olmalıdır. Motor havalandırma borusu hava kutusuna bağlantılı olmalıdır.

2.6.17 YAKIT ENJEKSİYON SİSTEMİ

(600 A için serbest) Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

Merkezi ECU (Engine control unit) in yeri değiştirilebilir.

Enjektörler homologe edilen motosikletlerde olduğu gibi Standart olmalıdır. Yakıt pompası veya basınç regülatöründe modifikasyona izin verilmemiştir.

2.6.18 YAKIT TEDARİK SİSTEMİ

Yakıt borularının yerleri değiştirilebilir ancak yakıt muslukları orijinal halleriyle kalmalıdır.

Otomatik rekorlar ve sızdırmaz rekorlar kullanılabilir. Yakıt havalandırma boruları değiştirilebilir.

İlave yakıt filtreleri koyulabilir.

2.6.19 SİLİNDİR KAFASI

Silindir kafasında hiçbir modifikasyon yapılamaz.

Silindir kafasından hiçbir parça çıkarılamaz ve hiçbir parça ilave edilemez. Silindir kafa contası orijinal olmalıdır. (600 A için serbest)

Supaplar, supapsit ve gaydaları yaylar, tapetler, yağ keçeleri, şimler, supap tırnakları, alt ve üst yay tutucuları üretici tarafından homologe edilmiş motosiklet için üretilen orijinal haliyle kalmalıdır. (600 A için serbest) Ancak tamir bakım el kitabında belirtilen servis bakımlarına izin verilmiştir. Supap yay şimlerine izin verilmemiştir. (600 A için serbest)

2.6.20 KAM MİLİ / EKSANTRİKMİLİ (600 A için serbest) Kam milinde modifikasyon yasaktır.

Bütün teknik kontrollerde; direkt tahrikli kamlarda kamın kaldırma yüksekliği, külbütörlü sistemlerde ise supap kaldırma yüksekliği ölçülür.

2.6.21 KAM DİŞLİLERİ (600 A için serbest)

Kam dişlilerinde hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

2.6.22 KRANK MİLİ

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır.)

2.6.23 YAĞ POMPALARIVE YAĞ BORULARI

Pompalarda hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (600A için serbest.)

Yağ boruları modifiye edilebilir veya yerleri değiştirebilir. Yağ borularında pozitif basınç olduğundan değiştirme halinde çekme boru ve vidalı rakorlar kullanılmalıdır.

2.6.24 BİYEL KOLU

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır.)

2.6.25 PİSTONLAR

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır.)

2.6.26 SEGMANLAR

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

2.6.27 PİSTON PİMİ VE SEGMANI

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

2.6.28 SİLİNDİRLER

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

2.6.29 MOTOR GÖVDESİ VE DİĞER YUVALAR

(Alternatör ve Ateşleme Yuvası, Debriyaj Yuvası)

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır.)

Motor yan kapakları, (Alternatör kapağı ile debriyaj kapağı) modifiye edilebilir ya da değiştirilebilir. Değiştirme durumunda kapak aynı ya da daha mukavim malzemedен yapılmalı ve ağırlığı orijinalinden daha hafif olmamalıdır.

İçinde yağ olan ve yerle temas etmesi mümkün olan bütün yan kapaklar kompozit malzemedен (karbonya da Kevlar) yapılmış ikinci bir koruyucu tabaka ile kaplanmış olmalıdır. Alüminyum veya çelik sac koruyuculara izin verilmiştir. Bütün koruyucu parçalar ani darbelere karşı dayanıklı olmalı ve emniyetli bir şekilde tespit edilmelidir. Blok koruması olmalıdır.

2.6.30 ŞANZIMAN/VİTES KUTUSU

Vites değiştirme için Quick-shift sistemi (Kablo ve potansiyometre dahil) takılabilir. Şanzıman ve vites değiştirme sisteminde başka bir değişikliğe izin verilmemiştir.

2.6.31 ZİNCİR - DİŞLİ

Ön ve arka zincir dişlisi ile zincir değiştirilebilir.

2.6.32 DEBRİYAJ

Sadece debriyaj balataları, tası ve sacları değiştirilebilir. Ancak sayıları aynı kalmalıdır. Debriyaj yayları değiştirilebilir ve kaydırmalı debriyaj kullanılabilir.

2.6.33 ATEŞLEME/MOTOR KONTROL SİSTEMİ (ECU)

Ateşleme/motor kontrol sisteminin (ECU) aşağıdakilerden biri gibi olması mecburidir.

a) Homologe edildiği haliyle ve dahili yazılımı değiştirilebilir.

b) Bunun dışında ECU kit modeli (üretici tarafından üretilmiş ve/veya onaylanmış) kullanılabilir. ECU ve orijinal kablo tesisatı bağlamak için özel bir soket kullanılabilir.

Yazılımı dahil tüm sistemin perakende fiyatı orijinal sistemin fiyatının 1,5 katından fazla olmamalıdır.

c) Yukarıda bahsedilen 1 ve 2 seçeneklerine ilave olarak, ateşleme ve/veyaharici enjeksiyon modüllüleri standart üretim ECU'ya eklenebilir, ancak toplam perakende fiyatı toplam ECU kitin fiyatından fazla olmamalıdır.

2.6.34 JENERATÖR, ALTERNATÖR, ELEKTRİKLİ MARŞ

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (600 A için serbest)

Marş motoru normal çalışmalıdır ve yarış sırasında daima motoru çalıştırabilmelidir.

2.6.35 EGZOZ SİSTEMİ

Egzoz borusu ve susturucular modifiye edilebilir veya değiştirilebilir. Egzoz borularının keskin kenarları sivri uçları güvenlik amaçlı olarak yuvarlatılmalıdır. Egzozs istemi borularını bükmek yasaktır. Ancak, sürücünün ayağına ya da grenaja değebilecek bölgeden uzaklaştırma amacıyla hafif bükümler yapılabilir.

Teknik kontrol esnasında ses ölçümü yapılacaktır.

Ses limiti 107dB/A'dır (yarış sonrasında 3dB/A toleransla)

Ses ölçümü esnasında motor devirleri aşağıdaki gibi olacaktır.

600 cc ve altı 7.000 d/dk

1.000 cc 5.500 d/dk

2.6.36 BAĞLAMA ELEMANLARI

(Civatalar, somunlar, vidalar, pimler, kopilyalar)

Standart bağlama elemanları her tür maddeden yapılmış olanlarla değiştirilebilir, ancak titanyum bağlama elemanları kullanılamaz. Yeni bağlama elemanları en az orijinali kadar veya daha mukavim olmalıdır.

Bağlama elemanları güvenlik maksadıyla kopilya veya segman takmak için delinebilir, ancak ağırlıktan düşürmek maksadıyla modifikasyonlar yapmak yasaktır.

Grenaj bağlayıcıları kolay sökülebilecek tipte yapılabilir. Alüminyum bağlama elemanları sadece yük taşımayan yerlerde kullanılabilir.

2.7 DEĞİŞTİRİLEBİLECEK PARÇALAR

Aşağıda listelenenler homologe edilmiş motosiklete uyan tipleriyle yukarıdaaksi belirtilmediği taktirde değıştirilebilir.

Takometre ve kilometre saati değıştirilebilir. Ancak her motosiklette devir göstergesi, yağ lambası ve hararet göstergesi bulunmak zorundadır.

Her tür yağlama, fren ve amortisör yağları kullanılabilir. Her tür buji kullanılabilir.

Her tür iç lastik(eğer uyarsa) veya genleşme sübabı kullanılabilir. Tekerlek balans ağırlıkları çıkarılabilir, değıştirilebilir veya eklenebilir. Conta ve contamalzemeleri (silindir contası hariç)

Rakorlar, bağlantı boruları, dirsekleri ve ilgili kablolar, Boyalı dış yüzey parçaları, grenajlar.

Braket ve bağlama elemanları gibi orijinal olmayan parçaların titanyumdan ya da lifleri güçlendirilmiş alaşımlardan yapılmasına izin verilmemiştir.

Motor ve şasi, zincir vs. koruyucuları yerine kompozit malzeme alaşımlarından yapılmış olanları kullanılabilir.

2.8 SÖKÜLEBİLECEK PARÇALAR

Aşağıdaki maddeler kaldırılabilir.

Arka çamurlukla bağlı olmayan zincir muhafazası.

Arka şasi ve arka çatal üzerindeki aksesuar amaçlı civata ve braketler.

2.9 SÖKÜLMESİ ZORUNLU PARÇALAR

Aşağıdaki ekipmanlar kaldırılmalıdır.

Ön far, arka far ve sinyalleri sökülmeli, açıklıklar uygun malzemelerle kapatılmalıdır. Ancak motosikletin arkasına sabit ışık takılması zorunludur.

Dikiz aynaları

Korna

Plaka braketi ve altlığı

Takım kutusu

Kask ve bagaj taşıma kancaları

Yolcu ayaklıkları

Yolcu tutamakları

Emniyet demirleri, orta ve yan sehpalar kaldırılmalıdır. Bununla birlikte;

Motosikletlerin şasi ve motor numaralarının tamamı motosiklet üzerinde ve okunabilir durumda olmalıdır.

Motosikletlerde gidona monte edilmiş ve sürüş sırasında el mesafesinde olan bir motor stop düğmesi olmalıdır.

Gaz kontrol elciği kontrol sırasında kendi kendine kapanmalıdır.

Tüm boşaltma tapaları bağlı olmalıdır. Harici yağ filtre kartuşu güvenli bir biçimde tespit edilmelidir. (Radyatör kapağı, yağ dolum kapağı, yağ boşaltma cıvatası, yağ filtresi, ön ve arka fren kaliper cıvataları ile arka teker somunu tel ile bağlanarak sabitlenecek)

Tüm motosikletlerin kapalı havalandırma sistemi olmalıdır. Karter havalandırma borusu hava filtre kutusuna bağlı olmalıdır.

Hava alma ve taşıma boruları kullanıldığı yerde bu borular orijinal olan yerlerden boşaltılmalıdır. Orijinal kapalı sistem korunmalıdır, doğrudan atmosferik emisyonu izin verilmez.

2.10 İLAVE EKİPMANLAR

Homologe edilmiş orijinal motosiklette olmayan hiçbir elektronik ekipman kullanılamaz.

Tur zamanlarının ölçülmesi için takımla pilot arasında kırmızı ışık sinyali alışverişine izin verilmiştir.

Tur zamanlarının ölçülmesi için ilave GPS ünitesine izin verilmiştir

2.11 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI

Yarışçılar FIM onaylı tek parça deri tulum, eldiven ve botlar giymek zorundadırlar.

Tulumların tüm korumaları eksiksiz ve yerinde olmalı, ayrıca sırt koruması kullanılması zorunludur.

Kasklar tek parça ve FİM onaylı olmalıdır. (<https://www.frhp.org/circuit-helmets/homologated-helmets-frhphe-01>)

Yarışçıların kullanacağı tüm malzemeler güvenliklerini tehlikeye atmayacak nitelikte, kırıksız, çiziksiz ve yırtıksız olmalıdır.

2.12 TEKNİK KONTROL UYGULAMASI

2.12.1 Teknik Kontrolde aranacak hususlar

Teknik kontrol formunda bulunan maddeler ve güvenlik unsurları öncelikli olarak, motosikletin bu teknik kurallar kapsamında bulunan tüm maddelere uygunluğu denetlenecektir.

2.12.2 Her yarış pistinde teknik kontrol için bir bölüm ayrılmalıdır. Bu bölgede Teknik Sorumlunun otoritesi altında motosikletlerin teknik kontrolü yapılır. Bu bölgede gerekli ölçümleri yapabilecek alet ve donanım hazır olmalıdır.

2.12.3 Teknik kontrol yarış programında belirtilen saatte yapılır. Ancak teknik kontrol hakemleri bütün yarış etkinliği boyunca hazır olmalıdırlar. Teknik sorumlu tarafından geçerli kabul edilmeyen sebeplerle süresi içinde teknik kontrol yapılmayan motosikletler yarışamaz.

Gerekli görülen hallerde tüm yarışçılar motosikletlerine ait orijinal veya TMF onaylı homologasyon fişlerini teknik kontrolde ibraz etmek zorundadırlar. TMF onaylı homologasyon fişi için ilgili yarışmadan en geç 30 gün önce TMF'ye başvurmak gerekir. Homologasyon fişlerini ibraz edemeyen yarışçılar motosikletleriyle ilgili bir itiraza maruz kaldıkları takdirde hak iddia edemezler. TMF onaysız fotokopi homologasyon fişleri geçerli sayılmazlar. Homologasyon fişlerinde geçmeyen teknik konular için motosikletin servis kitabına bakılır.

2.12.4 Motosikletin teknik kontrole getirilmesi teknik kurallarına uygun olduğunun bir ifadesidir.

2.12.5 Motosiklet yarışçı adına kontrol edilecektir. Teknik görevliler ve yarış yönetimi etkinlik boyunca istedikleri bir anda, istedikleri detayda mazeret göstermeksizin motosikletin teknik kontrolünü yapabilirler.

2.12.6 Her motosiklet için teknik hakemler bir teknik kontrol fişini hazırlayacaklardır.

2.12.7 Teknik sorumlu transponder kullanılan yarışlarda, transponderi takılmamış motosikletin teknik kontrolünü yapmaz. Her durumda transponderin sağlam yerleştirilmesi yarışçının sorumluluğundadır.

2.12.8 Teknik kontrol sonrası motosikletin şasisi üzerine kontrolün yapıldığını belirten bir işaret konacaktır.

2.12.9 Teknik sorumlu teknik kontrol sonuçlarını yarış direktörüne, direktör de Jüriye gönderir.

2.12.10 Teknik hakemler, kaza geçiren motosikleti kendi pitinde tekrar kontrol ederler.

2.12.11 Teknik sorumlu teknik itirazlarda daima hazır bulunur.

2.12.12 Yarış sonunda teknik sorumlu bütün motosikletlerin kapalı parkta 20 dakika süre ile kalmalarını sağlar. Bu sürenin sonunda teknik itiraz yapılmış motosikletler hariç her yarışçı kendi motosikletini almak zorundadır ve bu sürenin sonunda motosikletinin sorumluluğu kendisine aittir.

TMF 2025 PİST KURAL KİTABI

GEÇİCİ MADDE-1

1.1 Bu madde 2025 pist kural kitabında bulunmayan ancak, Teknik Kurul tarafından bu yıl içerisinde yürürlüğe girecek olan “SS 300” sınıfını düzenlemek amacı ile hazırlanmıştır.

1.2 Bu sınıfta yarışabilecek motosikletler;

- Kawasaki Ninja 400 (EX400)
- KTM RC 390 • KTM RC 390R
- KTM RC 390R 2022
- Yamaha YZF-R3 (Euro 3)
- Yamaha YZF-R3A (Euro 4)

FIM Avrupa SS300 kuralları gereği bu sınıfta yarışacak bütün motosikletlere devir sınırlandırılması uygulanacaktır.

- Kawasaki Ninja 400 max. 10.350 RPM
- KTM RC 390 / 390R max. 11.150 RPM
- Yamaha YZF-R3 (hepsi) max. 13.300 RPM

1.3 Katılacak tüm motosikletler 2025 pist kurallarında da belirtildiği üzere kesinlikle yarış grenajlarına sahip ve kesinlikle süperstok kurallarına uygun modifikasyonlarda olacaktır. Burada belirtilmeyen hususlarda SP125 kurallarına tabi olacaklardır.

1.4 Tüm güvenlik önlemleri 2025 pist kural kitabına uygun olacak ve teknik kontrolden geçemeyen motosikletler kesinlikle yarışa alınmayacaktır.

1.5 Bu sınıfta 11 yaş ve üzeri yarışçılar yarışabilirler.

1.6 Yeterli start sayısına ulaşamadığında, SS 300 sınıfı SP 125 sınıfı motosikletlerle birlikte start alacak ancak bu sınıf SP 125, SP 125 18+

(01.01.2008 ve sonrası doğumlular), SS 300 olarak ayrı ayrı derecelendirilecek ve kupa verilecektir.

1.7 Etkinlik esnasında diğer tüm motosikletlerin uymaları gereken kurallar aynen geçerlidir.

1.8 TMF Pist Branş Sorumlusu, Teknik Kurul Onayı ile kurallarda değişiklik yapma hakkına sahiptir.

1.9 Burada belirtilmeyen kurallarla ilgili öncelikle TPŞ 2025 kurallar kitabı ve sonrasında Avrupa SS300 teknik kuralları geçerlidir.

1.10 Motosikletin üzerinde Orijinal diagnost soketinin olması gerekmektedir.

1.11 Yarışacak motosikletlere takılması gereken devir sınırlayıcı cihaz;

- A. Motosikletten bağımsız olmalı.
- B. Arızalandığında motosiklet çalışmaya devam etmeli.
- C. Çalıştığını belli edecek bir işaret olmalı.
- D. Devir sayısı istenilen yere geldiğinde yakıtı keserek devreye girmeli.
- E. Üzerinde herhangi bir düğme olmamalı.
- F. Hiçbir şekilde motosikletin ECU' su ile bağlantılı olmamalı.
- G. Devir sayısı ayarı yapılmış olmalı. Yarış esnasında yapılan ayarlamalarda hata olma olasılığından cihazın ayarı üretici tarafından yapılmış olmalı.
- H. Bağlantı şekli ile ilgili olarak, teknik kontrolde açıklanacak şekilde bilgiye sahip olunmalı.
- İ. Devir kesme işlemi kesinlikle motosikletin ECU' su üzerinden olmamalı.
- J. Cihazın devir kesme özelliğinden başka özelliği olmamalı.
- K. Cihazda ilave bir tertibatla devreden çıkma yada devreye alma gibi bir mekanizma olmayacaktır.

1.11. Yarışın herhangi bir anında (serbest antrenman, sıralama, yarış) kurallara uymadığı veya devir sayısında fazlalık olan motosiklet ve yarışçı diskalifiye edilecektir.

TMF 2025 PİST KURAL KİTABI

GEÇİCİ MADDE-2

1.1 Bu madde 2025 pist kural kitabında bulunmayan ancak, Teknik Kurul tarafından bu yıl içerisinde yürürlüğe girecek olan “**OPEN 500**” sınıfını düzenlemek amacı ile hazırlanmıştır.

1.2 Bu sınıfta yarışabilecek motosikletler;

- Max. 500 cc motor kapasitesine sahip 2 ve 4 silindirli motosikletler

1.3 Katılacak tüm motosikletler 2025 pist kurallarında da belirtildiği üzere kesinlikle yarış grenajlarına sahip ve kesinlikle Superstok kurallarına uygun modifikasyonlarda olacaktır. Burada belirtilmeyen hususlarda SP125 kurallarına tabi olacaktır.

1.4 Tüm güvenlik önlemleri 2025 pist kural kitabına uygun olacak ve teknik kontrolden geçemeyen motosikletler kesinlikle yarışa alınmayacaktır.

1.5 Bu sınıfta 15 (31.12.2010 ve öncesi doğumlular) yaş ve üzeri yarışçılar yarışabilirler.

1.6 Yeterli start sayısına ulaşamadığında başka gruplarla birleştirilebilir.

1.7 Etkinlik esnasında diğer tüm motosikletlerin uymaları gereken kurallar aynen geçerlidir.

1.8 TMF Pist Branş Sorumlusu, Teknik Kurul Onayı ile kurallarda değişiklik yapma hakkına sahiptir.

1.9 Burada belirtilmeyen kurallarla ilgili öncelikle TPŞ 2025 kurallar kitabı teknik kuralları geçerlidir.

1.10 Yarışın herhangi bir anında (serbest antrenman, sıralama, yarış) kurallara uymadığı tespit edilen motosiklet ve yarışçı diskalifiye edilecektir.

	PİST PARA CEZASI TABLOSU (TL)	TL
1	Online kayıt yaptırmadan teknik kontrole gelmek	2.500
2	Online kayıt yaptırsa da teknik kontrole gelmemek	1.000
3	Online kayıt yaptıırıp, teknik kontrole gelmeden sıralama turlarına kadar yarışa gelmek	1.500
4	Online kayıt yaptırmadan sıralama turlarına kadar yarışa Gelmek	2.500
5	Resmi bir görevli kendisine eşlik etmediğı sürece bir yarışçı motosikletini pistte ve pit koridorlarında aksi yönde kullanamaz. Aksi yönde motosiklet kullanmanın cezası	1.000
6	Pit koridoru ve pit boxlarda tütün mamulleri kullanmak	1.000
7	Pit koridoru ve pit boxlarda alkol ve benzeri keyif verici, uyuşturucu v.b. kullanmak veya kullanmış olarak yarışa Çıkmak	Diskalifiye
8	Pist üzerinden pit alanına giriş ve pit içerisinde hareket hızı max. 60km/s dir	
	1. ihlal	1.750
	2. ihlal	2.000
	3. ihlal	2.500
9	Herhangi bir konuda yarış yönetimine yapılacak itirazlarda itiraz harcı	1.500
10	Herhangi bir parçanın sökölmesini gerektirmeyecek teknik itirazlar için, itiraz bedeli	2.500
11	Silindir hacmini ölçmek amacıyla makinenin sökölmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat	30.000
12	Makinenin veya vites kutusunun bir kısmının veya tamamının sökölmesi ve takılması için teminat	40.000