



Türkiye
Motosiklet Federasyonu

Enduro

&ATV

2026 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

1.	GİRİŞ	05
1.1.	SORUMLULUK	06
1.2.	DOPİNG	07
1.3.	ORGANİZATÖRLER	07
1.3.1.	ORGANİZATÖR KULÜP SORUMLULUKLARI	07
1.3.2.	GÜVENLİK ÖNLEMLERİ	08
1.4.	RESMİ GÖREVLİLER	09
1.4.1.	GENEL DİREKTÖR	10
1.4.2.	YARIŞ DİREKTÖRÜ	10
1.4.3.	TEKNİK KONTROL SORUMLUSU	11
1.4.4.	BAŞHAKEM	11
1.4.5.	HAKEMLER	12
1.4.6.	SAĞLIK SORUMLUSU	12
1.4.7.	PARKUR SORUMLULARI	12
1.4.8.	GÜVENLİK SORUMLUSU	12
1.5.	JÜRİ KURULU	13
1.5.1.	JÜRİ BAŞKANI	13
1.5.3.	JÜRİ BAŞKANI VE JÜRİNİN GÖREVLERİ	14
1.5.4.	JÜRİ TOPLANTILARI	14
1.5.5.	JÜRİ TOPLANTISI RAPORLARI	16
1.6.	MÜRACAAT FORMLARI VE KAYITLAR	16
1.6.1.	KAYIT ÜCRETLERİ	17
1.6.2.	KATILABİLİR YARIŞÇILAR	17
2.1.	TEKNİK KONTROL	18
2.2.	YAŞLAR	19
2.3.	YARIŞÇI NUMARALARI	19
2.3.1.	NUMARALARIN BOYUT VE RENKLERİ	20
2.3.2.	NUMARA TAHSİSİ	21
2.4.	SINIFLAR	22
2.4.1.	SINIF GEÇİŞ KOŞULLARI	23
2.5.	YARIŞ PROGRAMI	24
2.7.	YARIŞ	25
2.7.1.	YARIŞ AKIŞI	25
2.7.2.	PARKUR TANIMA	25
2.7.3.	SERBEST ANTRENMAN	26
2.7.4.	ÖNCÜ "EO" UYGULAMASI	26
2.7.5.	START LİSTESİ	27

2.7.6.	BEKLEME HATTI İŞLEYİŞİ	27
2.8.	YARIŞ GÜNÜ STARTI	28
2.8.1.	ZAMAN KONTROL NOKTASI (TC)	28
2.8.2.	ZAMAN VE GEÇİŞ KONTROL KARNESİ	30
2.8.3.	ZAMAN LİMİTİ	30
2.8.4.	GEÇİŞ KONTROL NOKTALARI (GKN) İŞLEYİŞİ	31
2.8.5.	TEST ETAPLARI İŞLEYİŞİ	31
2.9.1.	YAKIT İKMALİ	32
2.9.2.	SERVİS ALMA	33
2.9.3.	DIŞARIDAN YARDIM ALMA	33
2.9.4.	PARKUR DIŞINA ÇIKMA VE KESTİRME KULLANMA	34
2.9.5.	ZAMAN TUTMA	35
2.10.	YARIŞIN SONU VE SONUÇLAR	35
2.10.1.	YARIŞIN DURDURULMASI HALİNDE SONUÇLAR	35
2.11.	KAPALI PARK	36
2.12.	İTİRAZLAR	36
2.12.1.	İTİRAZ SONUCU YAPILAN EK TEKNİK KONTROL	37
2.13.	ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA	38
2.14.	ÖDÜLLER VE ÖDÜL TÖRENİ	39
3.1.	YARIŞÇI PARKI (PADOK)	40
3.2.	PARKUR	41
3.2.1.	YARIŞ PARKURU	41
3.2.2.	TEST PARKURU	42
3.2.4.	ARA PARKUR	44
3.2.5.	PARKUR İŞARETLERİ	44
3.3.	GEÇİLEMEZ BÖLGELER	46
3.4.	START ALANI (GÜN STARTI)	46
3.5.	ZAMAN KONTROL NOKTALARI (TC) YERLEŞİMİ	47
3.6.	GEÇİŞ KONTROL NOKTALARI (GKN) YERLEŞİMİ	47
4.	TEKNİK KURALLAR	48
4.1.	MOTOSİKLETİN TANIMI	48
4.13.	NUMARA PANOSU	50
4.17.	YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI	51
4.19.	TEKNİK KONTROL UYGULAMASI	52
5.	ÇEVRE KORUMA	54
6.	SAĞLIK, GÜVENLİK VB. ARAÇLAR	59
7.	CEZA VE DİSİPLİN KURALLARI	60

TANIM

Enduro / ATV Yarışları, önceden belirlenmiş veya yarış yönergesinde belirtilen şartlar altındaki yarış parkurlarını tamamen kat etmek zorunda olan yarışçıların yeteneklerinin ve ATV/motosikletlerinin dayanıklılığının test edilmesi esasına dayanır.

Yarış kuralları için Şampiyona Kural Kitabı geçerlidir, bu kitapta belirtilmeyen hususlar için sırasıyla BMU/ FIM Europe / FIM kuralları uygulanabilir.

1. GİRİŞ

- Türkiye Motosiklet Federasyonu tarafından düzenlenen şampiyonalara katılan bütün kulüpler, yarışçılar ve resmi görevliler, kendileri veya temsilcileri ve kendi görevlileri adına Türkiye Motosiklet Federasyonu Kurallarının bütün maddelerine uymayı kabul etmiş sayılırlar.
- Tüm ulusal şampiyona veya mahalli yarışlar, TMF Kural Kitapları'nda belirtilen kurallara göre düzenlenecektir.
- Yarışçılar ve mekanikerler, antrenörler ve taraftarları, padok ve çevresinde, bağlantılı yollarda tehlike arz edecek şekilde motosiklet ve diğer araçları kullanamazlar. Yarışçılar, mekanikerler ve taraftarları, padok ve diğer bağlantılı bölümlerde, zihinsel ve fiziksel yetenekleri etkileyecek, sportif anlayışla bağdaşmayan ve motosiklet sporunun güvenliğini tehlikeye sokacak, içki veya buna benzer maddeleri bulunduramazlar ve kullanamazlar.
- Yine aynı şekilde, yarışta bulunan tüm resmi görevliler ve yarış yönetimine karşı yapılacak olan kötü amaçlı her türlü sözlü ve fiziksel müdahaleler ile federasyon aleyhindeki her türlü hareket yasaktır.
- Yarışçılar, yarış etkinliği süresince parkur içinde ve dışında kendi davranışlarından olduğu kadar, taraftarlarından, ekiplerinden, temsilcilerinden ve teknisyenlerinden de sorumludurlar. Bu kişilerin yapacakları disiplinsiz ve sportmenliğe uygun olmayan davranışlardan dolayı yarışçıya ceza uygulanır.
- Yarışlar sırasında, sporcuların, mekanikerlerin ve yarışçı yakınlarının etkinlik alanlarının tamamında (parkur, padok, servis alanları ve seyirci tribünleri

dahil olmak üzere), organizasyon başlangıç saatinden, ödül töreni sonuna kadar alkollü içki ve uyuşturucu madde tüketmeleri yasaktır. Tespiti halinde ilgili yarışçı o hafta sonu düzenlenen tüm yarışmalardan diskalifiye edilir. Ayrıca sporcuların yarış sırasında yapılan kontrollerinde alkol veya uyuşturucu madde etkisi altında olduğunun tespiti durumunda ilgili yarışçı diskalifiye edilip, disiplin kuruluna sevk edilir.

1.1. 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 programının izin verdiği süre ve usulde yarış parkurunu incelemeleri, tanınmaları, öğrenmeleri ve yarışa katılmak konusunda son kararlarını bu gözlem ve deneyimlere göre vermeleri bu kurallar kitabı ile 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 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 Türkiye Enduro / ATV Şampiyonası Kural Kitabı'nın tamamını bilmek zorundadır. Yarışa kayıt yaptırmış her yarışçı, bu Kural Kitabının tüm maddelerini bildiğini ve uyacağını, aksi durumda bu Kural Kitabı ve Disiplin Yönetmeliğinde belirtilen cezaların kendisine uygulanacağını kabul eder.
- TMF tarafından her yarış etkinliği için yayımlanan program ve ekindeki yarışçı bilgilendirme duyuruları, program kapsamında olup yarışçılar ve diğer kişiler bu bilgilendirme hükümlerine de aynen uymak zorundadır.

1.2. DOPİNG

Yarışçılar, Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi ve TMF sitesinde yayımlanan Türkiye Doping Mücadele Kurallarını ve bununla ilgili diğer talimatları bilmek, uygulamak; gerekirse yapılacak kontrollere koşulsuz katılım göstermek zorundadır.

2026 Yasaklılar Listesi Uluslararası Standardı Linki

<https://shgm.gsb.gov.tr/Duyuru/295068/wada-2026-yasaklilar-listesi-yayinlandi.aspx>

1.3. ORGANİZATÖRLER

Organizatörler TMF tarafından belirlenir. Yarışın kurallara uygun bir şekilde koşulması için gerekli olan parkur hazırlığı, donanımın yerleştirilmesi ile TMF tarafından atanan resmi görevliler dışında personel görevlendirmelerden ve ilgili görevlilerin parkura yerleştirilmesinden sorumludur.

Yasal izinler, yarışın yapılacağı Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü tarafından ilgili kurum ve kuruluşlardan alınacaktır.

TMF Teknik Kurulu'nca belirlenen kriterlere göre organizatörler, yarış sonrasında yarış Genel Direktörleri tarafından değerlendirilip, raporlandırılacaktır.

1.3.1. ORGANİZATÖR KULÜP SORUMLULUKLARI

- Yarış Parkurun etrafı mutlaka tel çit ile çevrilmeli, seyircilerin girebileceği alanlar ayrıca işaretlenmelidir,

- Yarış Parkurun içinde elektrik kullanımı gereken alanlarda sorunsuz ve kesintisiz biçimde elektrik akımı için gerekli önlemlerin alınması,

- Yarış parkurunda yeterli sayıda yerleşik tuvalet ve duş olmaması durumunda, en az 2 Kadın ve 4 Erkek seyyar W.C. temin edilmesi (suyu, malzemeleri eksiksiz, çalışır durumda olmalı) ve temizliğinin düzenli ve yeterli olarak yapılması için bir görevli bulundurulması,

- Yarış parkurunda ses sistemi kurulması ve çalışır durumda olmasının sağlanması, yarışın sunum ve tanıtımını yapacak bir görevli bulundurulması,

- Yarış programı kapsamında antrenmanlar ve yarış esnasında parkur, padokta lojistik destek sağlayacak olan kulüp görevlilerinin yarış boyunca istenilen her yerde mutlaka görevlerini eksiksiz yerine getirmelerinin sağlanması, bu iş için gereken önlemlerin alınması,

- Her yarış için yarış etkinliğinde tam teşekküllü en az 3 adet (1 adet ambulans + her test etabı için birer adet Umke – AFAD vb. araç); antrenman ve sıralamalarda ise en az 2 adet (1 adet ambulans + 1 Umke – AFAD vb. araç) ve sağlık personeli bulunmasını sağlamak, ambulansların ilgili programın başlangıcından en az 1 saat öncesinden itibaren parkurda olmasını sağlamak,

- Özel güvenlik kurumu ile anlaşma yaparak 2 gün boyunca Yarış Parkurunda sıkı güvenlik denetiminin sağlanması, yarış parkuru ve padok alanında görevliler ve yarışçı haricinde kimsenin bulunmaması için gerekli önlemlerin alınması (bileklik, kart, kimlik vb.)

-Teknik kontrol yapılacak olan alanın üzerinin mutlaka kapatılması, motosikletlerin kontrollerinin yapılması için gerekli altyapının hazırlanması,

- Yarış Parkurda Bekleme alanının düzenli ve numaralandırılmış bir şekilde hazırlanması,

- Yönetici ve hakemler için iyi standartlarda genelde otel olacak şekilde yer sağlanması, erken başlayacak yarışlar için yönetimce belirlenecek saatlerde kahvaltı ve akşam yemeklerinin” hazır olması,

- Kumanyaların mevsim şartlarına göre sağlıklı ve yeterli bir şekilde hazırlanması ve görevlilere zamanında dağıtılması gerekmektedir. Sadece bu iş için görevlendirme yapılması,

İşlemleri organizatör kulüp sorumluluğundadır.

1.3.2. GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Yarışla ilgili yasal izinler ilgili kurumlardan alınmalıdır. Yarış süresince ambulans, sağlık personeli ve yangın söndürme ekipmanları ile kurtarma aracı parkur içinde hazır bulunmalıdır. Yarış parkuru için, parkur üzerinde her noktaya ulaşabilecek özellikte (ATV, 4x4 arazi aracı, vs.), yeterli sayıda yangın söndürme tüpü ve yangın söndürme ekipmanı ile donatılmış araçlar itfaiye aracı olarak

görev yapabilir. Ancak padokta en az 2 adet ve her test etabının start/finiş hakem noktalarında 1'er adet yangın söndürme tüpü bulundurulması zorunludur.

- Antrenman veya yarış sırasında ambulans, sağlık personeli ve yangın söndürme ekipmanları, yarış bölgesini zorunlu olarak terk etmesi durumunda, yedek ambulans, sağlık personeli veya yangın söndürme ekipmanları yarış bölgesine ulaşana kadar yarış durdurulur. Belirtilen güvenlik araçlarının yarış etkinlik alanında hazır bulunmaması durumunda kesinlikle start verilmez.
- Yarış parkurlarında, kapalı park alanlarında, padoklarda, yakıt ikmal alanlarında ve diğer riskli alanlarda yangın riskini ortadan kaldırmak için yeterli önlemler alınmalıdır. Çadır ve garajlarda çıkabilecek yangınlara acil müdahale edilmesi için gerekli ekipmanların bulundurulması yarışçı sorumluluğundadır.
- Yarışçı parkı (padok), özel seyirci alanları, idari ve teknik kontrol alanı, resmi görevli alanı, kapalı park, start alanı gibi noktaların güvenliğini sağlamak amacıyla yarış etkinliği süresince yeterli sayıda güvenlik personeli (polis, jandarma ve/veya özel güvenlik güçleri) ve güvenlik şeritleri/bariyeri sağlanmalıdır. Tüm bu önlemlerin alınması ve hakem noktalarının güvenliğinin sağlanması organizatör kulüp sorumluluğundadır.
- Seyirciler için, uygun alanlar belirlenerek, özel seyirci alanları oluşturulabilir. Özellikle parkurların etrafı tel örgü veya bariyer ile çevrilmelidir. Özellikle kapalı park, zaman kontrol (hakem) noktaları, start alanı ve parkura seyircilerin uzaklığı en az 2 metre olmalıdır.
- Güvenlik sebebiyle yarış etkinliği süresince, yarış parkuru veya etkinlik alanı içinde, yarış programında belirtilmeyen başka yarış veya etkinlik yapılması yasaktır. Yarış etkinliği süresince parkur üzerinde araç kullanımı gerektiren gösteriler dahil olmak üzere bu tür etkinlikler için en az 5 gün önceden TMF Teknik Kurul 'dan izin alınması gereklidir.

1.4. RESMİ GÖREVLİLER

Yarış Programı süresince görev alan bütün resmi görevliler, gözlemlemek ve yönetmek amacıyla görev yaparlar. Hastalık ve zorunlu haller dışında etkinlik süresince yarışta bulunmak zorundadırlar.

Yarış etkinliğinde yer alan yarışçı, mekaniker veya sponsorlar resmi görevli olarak atanamaz. Hangi sıfatla olursa olsun padokta veya parkurda bulunan herkes ve tüm servis ile resmi görevli araçları tüm etkinlik boyunca mutlaka geçerli bir izin belgesi taşımak zorundadır. Görevlilerin her kontrolünde ilgililer bunu göstermekle yükümlüdürler.

1.4.1. GENEL DİREKTÖR

Genel Direktör yarışların en üst düzey görevlisidir. Jüri Kurulu dışında, etkinlikteki her görevli genel direktörün yönetimi altındadır.

Genel Direktör TMF tarafından atanır, şampiyonanın tamamında her etkinliğin başından sonuna kadar kuralları uygulamak ve denetlemek konusunda en üst düzey yetkilisidir. Kurallar kitabında açıkça belirtilmiş tüm durumlarda ceza verme yetkisi Genel Direktördedir. Genel Direktör tarafından verilen cezalara yarışçıların itiraz hakkı kendilerinde saklı olup, itirazlar jüri kurulu tarafından değerlendirilir.

Organizasyon sırasında yaşanan aksaklıklar ve eksiklerden Genel Direktör sorumlu tutulamaz.

1.4.2. YARIŞ DİREKTÖRÜ

Yarış Direktörü, Organizatör kulüp tarafından atanır ve yarışın Türkiye Enduro / ATV Şampiyonası Kural Kitabına uygun olarak yürütülmesinden sorumludur. Jüri Kurulu toplantılarına katılır, ancak oy kullanma yetkisi yoktur.

1.4.2.1. YARIŞ DİREKTÖRÜNÜN GÖREV VE SORUMLULUKLARI

- Yarış parkurunun Türkiye Enduro / ATV Şampiyonası Kurallarına uygun ve eksiksiz olarak hazırlanmasını ve yarışılabilir durumda olmasını sağlamak,
- Tüm resmi görevlilerin, güvenlik, tıbbi ve destek birimlerinin sorumlu oldukları görevleri yerine getirebilir durumda ve görev yerlerinde hazır bulunmalarını sağlamak,
- Kuralların uygulanmasını, resmi antrenmanların ve yarışın düzgün bir şekilde yapılmasını sağlamak ve kural ihlallerini Genel Direktöre bildirmek,

- Resmi görevlilerin uyarı ve talimatlarına uymayı reddeden yarışçı ve kişilerin yarış, parkur veya yarış bölgesinden çıkarılmasını talep etmek, gerekli durumlarda güvenlik görevlilerini bilgilendirmek,

-Yerel resmi görevliler ile yarış organizasyonu hakkında brifing yapmak.

- Organizasyonun emniyetli bir şekilde tamamlanması için tüm güvenlik önlemlerinin alınmasından, hazırlıklardan ve organizasyonun işleyişinden asıl sorumludur. Kuralların uygulanmasından, resmi antrenmanların ve yarışların düzgün bir şekilde yapılmasından ve tüm resmi görevliler ile organizatör arasındaki iletişimden sorumludur. Yarış direktörünün ceza verme yetkisi yoktur.

1.4.3. TEKNİK KONTROL SORUMLUSU

- Yarışa katılacak motosiklet ve ekipmanın, şampiyona kurallarına uygunluğunu denetlemek, raporlamak ve teknik itirazlardan sorumludur. Teknik Kontrol Raporunu, ilk jüri toplantısı saatine kadar Jüri Kurulu'na vermek zorundadır.

- Programda belirtilen teknik kontrol saatinde ve yarış sırasında (Genel Direktör veya Jüri Kurulu talimatıyla) gerekli gördüğü durumda yarışçıların motosikletleri ve diğer ekipmanlarının teknik kontrol uygunluklarını motosiklet ile ilgili her türlü mekanik kontrolü ve onay etiketlerini kontrol eder.

- Bekleme hattı ve Start alanında bulunarak motosiklet ve kaskları kontrol eder. Yarış bitiminde kesin sonuçlar ilan edilene kadar görev yapar.

- Ayrıca zaman tutma işi için idari kontrolde dağıtılan ve motosikletlere takılması zorunlu olan, transponder ve benzeri ekipmanların motosikletin üzerine doğru bir şekilde montajlanmış olduğunun kontrolü ve organizasyon sonunda geri toplanmasından sorumludur.

- TMF tarafından görevlendirilen Teknik Kontrol Sorumlusuna ek olarak organizatör kulüp tarafından en az bir kişi daha görevlendirilecektir.

1.4.4. BAŞ HAKEM

Yarıшта 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 görevlendirilir.

1.4.5. HAKEMLER

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

1.4.6. SAĞLIK SORUMLUSU

Sağlık konularından ve tıbbi müdahalelerin organizasyonundan sorumludur. Doktor veya sağlık görevlisi olması tavsiye edilir. Kaza neticesinde yarışçıya tıbbi müdahale ve hastaneye sevk olması durumunda, yarış jürisine yazılı rapor vermesi gereklidir. Organizatör kulüp tarafından görevlendirilir.

1.4.7. PARKUR SORUMLULARI

Yarış parkurun kurallarda belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesinden ve yarış etkinliği süresince uygun şartlarda tutulmasından sorumlulardır. Genel Direktör ve Yarış Direktörünün emir ve yetkisi altında, gerekli durumlarda sorumlu oldukları bölgelerde parkura müdahale etmek için yeterli sayıda ekip ve ekipmanları ile yarış boyunca hazır olmalıdırlar.

Parkur sorumluları başka hiçbir görevde bulunamazlar. Organizatör kulüp tarafından görevlendirilirler.

1.4.8. GÜVENLİK SORUMLUSU

Yarış etkinliği süresince, yarış etkinlik bölgesinin tümünün güvenliğinden sorumludur. Güvenlik ekibinin (polis, jandarma, bekçi, özel güvenlik vs.) koordinatörü olup Yarış Direktörü yönetimi altında görev yapar. Organizatör kulüp tarafından görevlendirilirler.

1.4.9. YARIŞ SEKRETERİ

- Etkinlik esnasında tüm görevliler arasında iletişimi sağlar, Yarış Yönetimi ve Jüri Kurulu için yazmanlık desteği sağlar. Yarış Yönetimi ve Jüri Kurulu'na yapılacak talep veya itiraz dilekçelerini tarih ve saatini ekleyerek teslim alır ve Jüri Kuruluna

iletir. Yarış dosyasını, resmi evraklarını eksiksiz olarak dosyalamak ve yarış yönetimine teslim etmekten sorumludur.

- Jüri Kurulu tarafından yarışçılara yönelik uygulanan her türlü ceza kararları, tutanak haline getirilmeli ve bir kopyası yarış sekreteri tarafından tarih ve saati ile ilgili yarışçıya tebliğ edilmelidir.

- Genel Direktör ve Jüri Kurulu, bir yarışçı veya kulüple ilgili bütün kararları kendilerine yazılı olarak bildirecektir. Aynı şekilde bir yarışçının veya bir kulübün Genel Direktör ve Jüri Kurulu ile bütün iletişimi yazılı olacaktır ve bu bildirimler Yarış Sekreteri tarafından yapılacaktır.

- Yarış Sekreterleri başka hiçbir görevde bulunamaz. Organizatör kulüp tarafından görevlendirilirler.

1.5. JÜRİ KURULU

Yarış etkinliğinin denetimi Jüri tarafından sağlanır. Jüri, TMF kuralları uyarınca yarışın denetlenmesi, gözlenmesi ve cezaların kararlaştırılması görevlerini yerine getirerek yarışın en üst düzeydeki denetimini gerçekleştiren ve yarışın resmi sonuçlarını onaylayan organdır. Jürinin, yarışların işleyişi konusunda idari yetkisi yoktur.

1.5.1. JÜRİ BAŞKANI

Jüri Başkanı, Jüri Kurulunun aldığı kararların, TMF Genel Mevzuatı, şampiyona Kural Kitabı ve Yarış Programına uygunluğunu denetler. Jüri Başkanı, resmi görevlileri ve başka kişileri de jüri toplantısına davet edebilir ancak bunların oy hakkı yoktur.

1.5.2. JÜRİ ÜYELERİ

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. Başkan yokluğunda TMF tarafından atanan üye başkan olur. Her Jüri üyesinin 1 oyu vardır. Kararlar oy çoğunluğu ile alınır. Eşitlik halinde Başkanın oyu 2 sayılır.

1.5.3. JÜRİ BAŞKANI VE JÜRİNİN GÖREVLERİ

- Etkinliğin düzgün ve kurallara uygun bir şekilde akışını denetlemek.
- İdari ve teknik kontrol işleyişini denetlemek.
- Teknik kontrol ve yarışlarla ilgili resmi görevlilerin raporlarını değerlendirmek.
- Yarış sırasında ve öncesinde ve gerekli gördüğü durumlarda tüm yarış parkurunu veya bir kısmını denetlemek veya görev vereceği kişilere denetletmek.
- Antrenman, Sıralama, Start listesi ve yarış resmi sonuçlarını onaylamak.
- Yarış güvenliğini ilgilendiren acil durumlarda, Genel Direktör'ün onayı ile yarışın startını ertelemek, parkurun tekrar yarışılabilir hale getirilmesi için yarış durdurmak.
- Her türlü yarış kural ihlalini değerlendirmek ve rapor etmek.
- Şampiyona kurallarına aykırı gördüğü her husus için Yarış Direktörüne tavsiyelerde bulunmak.
- Genel direktörün aldığı her türlü karara yapılabilecek itirazları sonuca bağlamak; (Jüri itiraz süresinin sonuna kadar bütün donanım ile birlikte hazır durumda beklemek zorundadır. Bu süre içerisinde bütün hakemler ve resmi görevliler, Jüri'nin yönetiminde kalırlar.)
- İlgili yönetmelikler ve kurallar kitapları uyarınca, yetkisi dahilinde cezaları vermek ve uygulamak, gerek gördüğü durumlarda da TMF Disiplin işlemi başlatılır.

1.5.4. JÜRİ TOPLANTILARI

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

a) İdari ve Teknik Kontrol sonrası b) Yarış startı öncesinde c) Etkinliğin sonunda
Jüri 1. Toplantısı idari ve teknik kontrol sonrasında düzenlenmelidir.

• **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 önlemleri gözden geçirilmesi.
- Yasal izinlerin ve yarış sigortasının incelenmesi.
- Yarışçılardan gelen yarışa ilişkin taleplerin değerlendirilmesi.
- Yarışçı kayıt listesinin hazırlanması ve onaylanması.

• **2. Toplantıda (cumartesi günü etkinlik sonu veya pazar günü etkinlik başında)**

- Son start listesinin düzenlenmesi ve onaylanması.
- Yarış parkuru hakkında en son durum hakkında Yarış Direktöründen bilgi alınması.
- Tüm resmi görevlilerin ve güvenlik ekibinin hazır olduğuna ilişkin bilginin alınması.
- Son Teknik Kontrol hakkında Teknik Kontrol Sorumlusundan bilgi alınması gereklidir.

• **3. Toplantıda (Etkinliğin sonunda):**

- 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.

1.5.5. JÜRİ TOPLANTISI RAPORLARI

Jüri kararları ve toplantı raporları en kısa sürede 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 tarih ve saati ile ilgili yarışçıya tebliğ edilmelidir.

İmzalı toplantı raporları, jüri kararları, kayıt formları, teknik kontrol raporları/formları, genel direktör raporu, yarış sigortası, yarış yasal izinleri, yarış sonuçları ve jüri tarafından incelenen tüm raporlar Federasyona iletilir.

1.6. MÜRACAAT, KAYIT FORMLARI VE KAYITLAR

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.

Tüm yarışçılar, TMF sitesinde duyurulduğu şekilde ONLINE kayıtlarını yapacaklardır.

Yarışçılar, 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 motosikletlerin tek tek gelebileceği şekilde önlem almak organizatör kulüp sorumluluğundadır.

Online kayıt yaptırmamış yarışçılar 5.000 TL ekstra ceza ödeyerek idari kontrol saati sonuna kadar kayıt yaptırabilirler.

Geçerli mazeretini önceden iletmemiş olmak şartı ile online kaydı bulunan, idari ve teknik kontrol sırasında hazır bulunamayan yarışçıların 5.000 TL ceza ödemek

şartı ve tüm kontrollerini (idari ve teknik kontrol) tamamlamak şartı ile yarış kaydı kabul edilir. Cezayı ödemeyen yarışçıların kayıtları kabul edilmez.

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

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 yarıştan diskalifiye edilir ve tekrarı halinde yarışçı hakkında disiplin işlemleri başlatılır.

Organizatör, yarışçı parkında (padok) her yarışçıya yer ayırmak zorundadır. Yarışçı bu yerde yarışla ilgili etkinlikler dışında başka bir etkinlikte bulunamaz. Yarışçı, kulübü veya sponsoru ticari veya reklam amaçlı başka herhangi bir etkinlik için organizatörden izin almak zorundadır.

18 Yaş altı sporcuların Teknik ve İdari Kontrol Formları velileri tarafından imzalanacaktır. Velisi olmayan sporcular, yarış alanına gelmeden önce anne ve babasının beraber vereceği kişi ve kişilere yönelik noter vekaletnamesini vermesi zorunludur. Örnek Vekaletname Federasyonda temin edilecektir.

1.6.1. KAYIT ÜCRETİ

Kayıt ücretleri TMF tarafından açıklanır.

1.6.2. KATILABİLİR YARIŞÇILAR

İlgili sezon için geçerli TMF Enduro / ATV yarışçı lisansına sahip kişiler katılabilirler. Açık sınıf yarışlarına bağlı bulunduğu ulusal federasyondan geçerli lisansa, FIM veya FIM Avrupa uluslararası lisansa sahip yarışçılar da katılabilirler.

Alt sınıfları olmayan yarışlar A sayılır ve uluslararasına açıktır.

Türkiye Enduro ve ATV Şampiyonası'na katılacak yarışçılar hangi sınıfta yarışmak istediklerini lisans aldıkları esnada beyan etmelidirler. Bir yarışçının sezon içinde sınıf değiştirmesi durumunda, önceki sınıfında aldığı puanlar yeni sınıfına taşınmaz.

İdari ve Teknik Kontrol esnasında sınıf değişikliği için yapılan yazılı başvurulara Genel Direktör karar verir.

2. SPORTİF KURALLAR

2.1. TEKNİK KONTROL

Yarışçılar yarış programında belirtilen yer ve saatte teknik kontrol yaptıracaklardır. Motosiklet, ATV ve yarışçıya ait homologe olmuş kask, ilk teknik kontrole yarışçı veya mekanikeri/temsilcisi tarafından getirilecektir.

Teknik Kontrol için Teknik Koşullar (Md.4) ve uygulama esasları tamamen geçerlidir.

Genel Direktör tarafından geçerli kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç gelen yarışçılara start verilmez.

Geçerli mazereti olmak kaydı ile teknik kontrole geç kalan yarışçıların kaydı ise 1. Jüri Toplantısına kadar olan sürede kabul edilecektir.

Teknik kontrol saatleri dışında kaydı alınan yarışçıların antrenman saatlerini kaçırmaları durumunda başka sınıflar ile birlikte antrenmana girmeleri kesinlikle yasaktır.

Teknik kontrol sonunda bir motosikletin teknik kontrol şartlarına uymaması halinde yetkililer tarafından bu eksikliklerin giderilmesi için ek bir süre verilebilir. Ek süre sonunda Teknik kontrol şartlarına uymayan motosiklete start verilmez.

Yarışçılar kayıt formlarını tam ve eksiksiz doldurmalıdırlar.

Yarış etkinliği boyunca yarışçı tarafından kayıt formunda deklare edilmiş ve Teknik Kontrolde geçmiş motosiklet / ATV tüm yarış etkinliği boyunca kullanılır. Yedek motosiklet / ATV uygulaması yoktur.

Yarış esnasında motosiklet değiştirmek kesinlikle yasaktır.

Yarışın herhangi bir bölümünde, yarış yönetimi tarafından gerekli görülmesi durumunda davet edilen bir yarışçı motosikletini teknik sorumluya göstermek zorundadır.

(Yönergede ön görüldü ise) Teknik kontrol esnasında yarışacak olan motosikletlere ait yarış öncesinde teknik kurallarda belirlenen şekilde ses şiddeti ölçümü yapılacak, belirlenen sınırları aşan motosikletler üzerinde mekanikerleri

tarafından gerekli düzenlemeler yapılarak teknik kontrole girmeleri tekrar sağlanacaktır. Yarış sonunda ise tesadüfi yöntem ile yarış yönetiminde belirlenecek olan motosikletlerin yine belirlenen sınırlar içinde kalmak şartı ile ses şiddeti ölçümleri yapılacaktır.

Yarış günü sabahı teknik kontrol uygulaması (varsa) eksikliklerin kontrolü içindir.

Teknik Kontrol Sorumlusu ve hakemlerin yarış sırasında yapacakları kontrollerde motosiklet, ATV ve kasklara yapıştırılan kontrol etiketlerinin eksik, yırtılmış veya sökülerek bir başka ATV/motosiklet/kaska yapıştırılmış olduğunun tespiti halinde ilgili yarışçı diskalifiye edilir.

2.2. YAŞLAR

a. Enduro / ATV yarışlarına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde 16. yaşından gün almış veya alacak yarışçılar katılabilirler. (*2026 yarış sezonu için 2011 ve öncesi doğumlular*) 18 yaşından gün almamış yarışçıların sezonun tüm yarışlarını kapsayan noter onaylı veli muvafakatnamesi ibraz etmesi zorunludur.

b. Enduro C sınıfında bir önceki yıl ilk 6'ya; Enduro B sınıfında ilk 3'e giren ancak ilgili yarış sezonunda 46 yaşından gün almış veya alacak yarışçılar, isterlerse bir üst sınıfa geçmezler veya Enduro Veteran sınıfına geçebilirler. Bir üst sınıfa geçmek istemediklerini yıllık lisans başvurusu sırasında belirtmeleri gerekmektedir.

c. Enduro Genç sınıfında ilgili sezonun herhangi bir tarihinde 23. yaşından gün almamış veya almayacak yarışçılar katılabilirler. (*2026 yarış sezonu için 1.Ocak.2005 ile 31.Aralık.2011 tarihi arasında doğanlar*)

d. Enduro Veteran sınıfına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde 46 yaşından gün almış veya alacak yarışçılar katılabilirler. (*2026 yarış sezonu için 1981 ve öncesi doğumlular*)

e. İtiraz halinde nüfus kayıtları esastır.

2.3. YARIŞÇI NUMARALARI

TMF Kural Kitabı'nda yer alan şekil, ölçüler, renk ve font tipleri dışında hazırlanan numara tabelasına sahip motosikletler teknik kontrolden geçemezler. Numara tabelalarının yönetmeliğe uygun şekilde hazırlanması tümüyle yarışçının

sorumluluğundadır. Motosiklet üzerinde yarışçı numarası dışında numara olamaz. Numara tabelası üzerinde, yarışçı numarası, küçük punto ile adı soyadı hiçbir şekil, yazı, logo, reklam vb. bulundurulamaz.

Yarışçı numaralarının teknik kontrol sorumlusu tarafından uygun bulunmaması halinde yarışçı start alamaz. Nihai karar yarış Genel Direktörü'ne aittir.

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

Numaraların ebat ve renkleri teknik kurallarda belirtilmiştir. Ayrıca okunmayan numaralar için yarışçıya 5.000 TL idari para cezası uygulanır.

Yarışçılar bir önceki sezon numaralarını sezonun ikinci yarısına kadar öncelikle alma hakkına sahiptirler. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez.

2.3.1. NUMARALARIN BOYUT VE RENKLERİ

Her motosiklette arka sağ, arka sol ve önde olmak üzere 3 adet numara bulunmalıdır. Numara rakamları en az 160 mm yükseklik, 80 mm en, 20 mm kalınlık ve iki rakam arası 15 mm olacak şekilde hazırlanmalıdır. Renkler kontrast ve okunabilir olmalıdır. Enduro Teknik Kurallarında belirtilen renkler ve boyutlar kullanılmalıdır. Her sınıf için ayrı renk kombinasyonu uygulanacaktır. Renkler RAL renk kataloğu kodlarına uygun hazırlanmalıdır.

E1 sınıfı	Siyah arka plan (RAL 9005)	Beyaz Numara (RAL 9010)
E2 sınıfı	Kırmızı arka plan (RAL 3020)	Beyaz Numara (RAL 9010)
E3 sınıfı	Sarı arka plan (RAL 1026)	Siyah Numara (RAL 9005)
EB sınıfı	Turuncu arka plan (RAL 1028)	Siyah Numara (RAL 9005)
ATV ve EC sınıfı	Beyaz arka plan (RAL 9010)	Siyah Numara (RAL 9005)
EG sınıfı	Yeşil arka plan (RAL 6037)	Beyaz Numara (RAL 9010)
EV sınıfı	Mavi arka plan (RAL 5005)	Beyaz Numara (RAL 9010)
EK sınıfı	Mor arka plan (RAL 4006)	Beyaz Numara (RAL 9010)

2.3.2. NUMARA TAHSİSİ

Yarışçı numaraları motosikletler için 1'den 799'a; ATV için 800'den 999'a kadar verilir. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez. Tahsis edilen yarışçı numarası sadece ilgili yarışçı tarafından kullanılabilir. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez.

İlk 10 numara önceki yılın Enduro GP Genel Klasman ilk 10 sırasına;

#11 numara önceki yılın Enduro Genç Şampiyonuna;

#101 numara önceki yılın Enduro C Şampiyonuna;

#111 numara önceki yılın Enduro Veteran Şampiyonuna; sadece ilgili sezon için tahsis edilir. Söz konusu yarışçılar isterlerse kendi numaralarını kullanmaya devam edebilir.

Yukarıda yazan numaralar haricindeki ilk 300'e kadar olan numaralar ise sezonda sınıfında ilk 3'e girmiş yarışçılar için ayrılmıştır.

Sporcu formalarında (jersey) numara ve isim zorunludur.

Yarışçı numaraları yarışçıların lisans almasına müteakip Enduro Genel Direktörü onayı ile tahsis edilir. Hiçbir numara başka bir yarışçıya izinsiz devir edilemez. Numaraların mülkiyeti Türkiye Motosiklet Federasyonu'na ait olup sadece kullanım hakkı yarışçıya ilgili sezon için tahsis edilmiştir. Sezonun ilk yarış tarihinden 15 gün önceye kadar tüm yarışçı numara tahsis talepleri Enduro Genel Direktörüne iletilmiş olmalıdır.

Tüm yarışçılar bir önceki sezon numaralarını öncelikle alma hakkına sahiptirler. Ancak ilk defa numara tahsis edilmesine rağmen o sezon yarışta kullanılmayan numaralar ile daha önce kullanılmasına rağmen son 2 yıldır kullanılmayan numaralar boşa düşmüş sayılır ve başka bir yarışçıya tahsis edilebilir.

Sezon başında kullanılmayan numaralar ile ilgili usul ve esasları Enduro Genel Direktörü tarafından belirlenmek üzere bugüne kadar tahsis edilmiş tüm numaralar tekrar revize edilir ve tahsis işlemi gerçekleştirilir.

2.4. SINIFLAR

Enduro Yarışları, Enduro 1A (E1A), Enduro 2A (E2A), Enduro 3A (E3A), Enduro 1B (E1B), Enduro 2B (E2B), Enduro 3B (E3B), Enduro C (EC), Enduro Genç (EG), Enduro Veteran (EV) ve Enduro Kadın (EK) olmak üzere 10 ayrı sınıfta düzenlenir.

Ayrıca Enduro GP adı altında Genel Klasman oluşturulmuştur. Enduro GP genel klasmanına ilgili yarışta en zorlu şartlarda eşit düzeyde yarışmış tüm yarışçılar dahil edilir ve kendi sınıfından ayrı olarak puanlanır. ATV sınıfları, ATV1 ve ATV2 olmak üzere iki sınıfta düzenlenir.

Yarışacak olan motosikletin E1, E2, E3 sınıfı her yarış öncesinde teknik kontrol sorumlusu tarafından motor hacmine göre kontrol edilir ve onaylanır.

Motor hacminde modifikasyon olması halinde geçerli motor hacmini belirten doküman (ruhsat, homologasyon fişi, vb.) fotokopisi teknik kontrol sorumlusu tarafından kontrol edilerek yarışçının teknik kontrol formuna eklenmelidir.

Bir motosiklet ve ATV ile birden fazla yarışçı yarışamayacağı gibi, bir yarışçı da birden fazla motosiklet ve ATV ile yarışamaz. Yedek motosiklet / ATV uygulaması yoktur.

Enduro C (EC), Enduro Kadın (EK), Enduro Veteran (EV) sınıfları enduro sporuna yeni başlayan veya risk almak istemeyen, şampiyonanın tüm yarışlarını takip edemeyen veya hobi amaçlı yarışmak isteyen yarışçılara, enduro şampiyonası yarışlarında daha kısa mesafe veya düşük risk seviyelerindeki parkurlarda yarışma imkânı sağlayan sınıflardır.

Enduro C (EC), Enduro Kadın (EK), Enduro Veteran (EV) ve Enduro Genç (EG) sınıflarında motor hacmine göre ayırım yoktur. Tüm yarışçılar, yarışın idari kayıt formunda ilgili sınıfını seçmelidirler.

İdari Kayıt süresi sona erdikten sonra ise ilgili sınıfın şartlarını taşımak ve gerekçesi Genel Direktör tarafından onaylanmak şartıyla en geç Kayıt Listesi İlanı ve Brifing sonuna kadar sınıf değiştirilebilir.

Motor hacmine ve zamanına göre sınıf belirlenmesinde aşağıdaki tabloya uyulur.

	2 ZAMANLI		4 ZAMANLI		
Motor Hacmi ve Sınıflar	250 cc Ve altı	255 cc Ve üstü	250 cc Ve altı	255 cc 450 cc	455 cc Ve üstü
ENDURO A	E1A	E3A	E1A	E2A	E3A
ENDURO B	E1B	E3B	E1B	E2B	E3B
ENDURO C	EC (Motor Hacmi ayrımı yoktur)				
ENDURO GENÇ	EG (Motor Hacmi ayrımı yoktur)				
ENDURO VETERAN	EV (Motor Hacmi ayrımı yoktur)				
ENDURO KADIN	EK (Motor Hacmi ayrımı yoktur)				
ENDURO GP	EGP (İlgili yarışta en zorlu şartlarda eşit düzeyde yarışmış tüm yarışçılar)				
ATV 1	650 cc ve Altı ATV				
ATV 2	655 cc ve Üstü ATV				

2.4.1. SINIF GEÇİŞ KOŞULLARI

a. Enduro yarışlarına ilk defa katılacaklar daha önce başka branşta yarışmış dahi olsa EC sınıfında başlarlar. Sezon sonunda yarıştığı sınıfta ilk 6 sırayı alan EC yarışçılar EB sınıfına; EB sınıfı ilk 3 yarışçılığı ise (EA) grubuna bir sonraki sezon koşulsuz geçerler. (Veteran sınıfı yaş şartlarını karşılayanlar hariç).

b. Enduro Genç (EG) sınıfında sezon sonunda ilk sırayı alan yarışçı bir sonraki sezon bir üst gruba (EA) geçer. Bununla beraber Genel Klasman (Enduro GP) ilk 3 sıra içinde yer alan Enduro Genç (EG) sınıfı bir yarışçı bir sonraki sezon bir üst gruba (EA) geçer.

c. Daha önce Enduro branşında yarışmış ancak son 3 yıldır hiçbir yarışta (diğer branşlar dahil) yarışmamış bir yarışçı isterse bir alt sınıfta (EA ise EB veya EB ise

EC) yarışabilir. Onun dışında tüm yarışçılar (Son 3 yıldır Enduro branşında herhangi bir yarışta yarışmış) daha önce yarıştıkları sınıfta yarışabilir.

d. Son 5 yıldır yurtdışında uluslararası enduro yarışlarında yarışmış yarışçılar (EA) grubunda yarışirlar.

İtiraz halinde yarış sırasında ilgili yarış için sınıf tespitinde son karar Genel Direktöre aittir. Tüm sezon için ise sınıf tespitinde nihai kesin karar Enduro Genel Direktör onayı ile geçerlidir.

2.5. YARIŞ PROGRAMI

Genel Direktör tarafından yayımlanacak yarış programı ve yönergesi sadece yarış ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır.

Resmi Yarış Programında yer alan etkinliklerin yarış programında eksiksiz planlanması zorunludur. Hava, yarış vb. koşullara göre Genel Direktörün teklifi ile Jüri Kurulu tarafından değiştirilebilir; ek program uygulanabilir. Değişen yarış programı yarış brifinginde, aksi halde online iletişim kanalları (whatsapp vb.) veya mümkünse anons sistemi ile tüm yarışçılara bildirilir.

Yarış programı yarıştan bir hafta önce TMF internet sitesinde (www.tmf.org.tr) yayınlanır ve sporcu TMF sitesinden takip etmekle yükümlüdür. Yarış etkinliğini önemli düzeyde etkileyebilecek olağan dışı durumlarda program üzerinde değişiklik yapma yetkisi Genel Direktöre aittir.

Yarış öncesinde yapılan değişiklikler TMF tarafından, yarış sırasında yapılan değişiklikler ise Jüri Kurulu tarafından duyurulur. TMF tarafından onaylanmamış veya onaylanan dışında farklılık taşıyan ya da eksik bir yarış etkinliği için programın, organizatör kulüp tarafından herhangi bir ortamda dağıtılması, ilan edilmesi veya duyurulması yasaktır.

Yarışların program, görevli listesi ve yarışa özel detaylarını içeren yarış yönergesi formatına uygun olarak Genel Direktör tarafından Yarış Direktörü ile beraber en geç yarış programının başlangıcından 10 gün önce hazırlanır.

Organizatör kulüplerin düzenleyeceği mahalli yarışlar ve özel yarışlar için de yarış programı hazırlanması zorunludur.

2.6. YARIŞÇILARLA HABERLEŞME/BRİFİNG

Yarış sırasında resmi görevlilerce verilen bilgi, kararlar, talimatlar ile yarış sonuçları online olarak duyurulacaktır. Yarış yönetimi ayrıca hakemler aracılığı ile yarışçılara sözlü bilgi ve talimat verebilir.

Genel Direktör ve Jüri Kurulu, bir yarışçı veya kulüple ilgili bütün kararları kendilerine yazılı olarak bildirecektir. Aynı şekilde bir yarışçının veya bir kulübün Yarış Direktörüne ve Jüri Kurulu'na bütün iletişimi yazılı olacaktır ve bu bildirimler Yarış Sekreteri tarafından yapılacaktır.

Yarışla ilgili programda belirtilen sürede yarışçı brifingi yapılacaktır. Brifinge katılım zorunlu olup, yoklama alınacaktır. Katılmayanlara para cezası verilecektir.

Brifingin yapılamaması durumunda Genel Direktör tarafından Elektronik brifing uygulaması yapılabilir.

Her yarışçı, yarış boyunca acil durumlarda yarış yönetimi ile haberleşmek amacıyla cep telefonu bulundurmalıdırlar. Yarışçılar, yanlarında bulunduracakları cep telefonu numaralarını kayıt formunda belirtmek zorundadırlar.

Her yarışçı ve kulüp bu kitapta yer alan kuralların tamamını bilmek zorundadır.

2.7. YARIŞ

2.7.1. YARIŞ AKIŞI

Enduro Yarışları, yarışçıların zaman kontrol noktaları arasındaki mesafeyi kendilerine verilen süre içinde tamamlamaları ve yine bu süre içinde kalmak şartıyla test etaplarında zamana karşı yarışarak zaman dereceleri elde etmeleri esasına dayanır. Bunun yanında zaman kontrol noktalarına geç ya da erken gelmeleri halinde veya diğer kural ihlallerinden kaynaklanan zaman cezalarının test zamanları üzerine eklenmesi sonucunda yarış sıralaması ortaya çıkar.

2.7.2. PARKUR TANIMA

Parkur Tanıma turu yarış programında belirtilen sürelerde ve E0 kılavuzluğunda yapılır. E0 yarışçıları arkasına alarak oldukça yavaş bir hızda ve gerekli yerde durup önemli uyarıları da yaparak parkuru tanıtır. Bu tur(lar) sırasında tüm

parkur ve Zaman Kontrol Noktaları (GKN Hariç) tanıtılır. Her ne sebeple olursa olsun E0' ı geçmek yasaktır. E0'ın arızalanması durumunda yarış merkezinden başka bir E0 gönderilene kadar Parkur Tanıma turuna ara verilir.

2.7.3. SERBEST ANTRENMAN

Resmi yarış programında veya yönergesinde belirtilen şekilde Serbest antrenman yapılabilir. Test etapları ile Ara geçiş etapları ve ulaşım yollarında organizatör kulübün parkura ilişkin çalışmalarını engellemeyecek şekilde sadece güvenlik ve parkur tanıma amaçlı yarışçı tarafından düşük süratte ve dikkatli olmak üzere motosiklet ile gezilebilir. Test etaplarının içinde tehlike yaratacak süratte serbest antrenman kesinlikle yapılamaz. Ekstrem test etapları sadece yürüyerek geçilebilir. Organizatör kulüp serbest antrenman için yarış programı dışında kalmak şartıyla bir program ilan edebilir. Organizatör kulübün serbest antrenmanları tamamen iptal etme veya engelleme yetkisi yoktur.

Test etaplarına motosiklet ile girdiği veya geçiş etaplarında güvenlik ve parkur tanıma amaçlı düşük süratte gitmediği, parkur içinde yarışa prova niteliğinde antrenman yaptığı kanaati oluşan ve tespit edilen yarışçılar Jüri Kurulu'nun kararı ile yarışa alınmama veya kurulun uygun göreceği bir ceza ile cezalandırılırlar.

Serbest antrenmanlarda organizatör kulübün parkuru ve test etaplarını bantlama veya yönlendirme işaretlerini tamamlamış olma zorunluluğu yoktur. Serbest Antrenmanda geçiş parkuru veya test etaplarının tabela veya bantlarına zarar verdiği tespit edilen yarışçıların yarış kayıtları silinir ve sportmenliğe aykırı fiilinden dolayı jüri kurulu tarafından Teknik Kurul'a rapor edilirler.

Serbest antrenmanı herhangi bir zamanda durdurma veya iptal etme yetkisi yarış jürisine aittir. Serbest antrenman dahilinde organizatör kulübün sağlık ve güvenlik tedbiri alma zorunluluğu yoktur. Tüm sorumluluk yarışçının olup TMF veya organizatör kulüp serbest antrenman sırasında yarışçıların yaşayacakları sorunlardan hiçbir şekilde sorumlu tutulamaz.

2.7.4. ÖNCÜ "E0" UYGULAMASI

Yarış başlamadan önce ve yarış sırasında parkurun güvenliğini kontrol etmek amacıyla E0 no'lu öncü motosiklet parkuru normal hızda geçer. Parkur

yönlendirmelerini, test parkurlarını ve yarışın güvenliğini ilgilendiren hususları kontrol ederek, olumsuz durumları Yarış Genel Direktörü' ne bildirir.

E0 görevliyi, motosikleti ve yakıtı temin etme sorumluluğu organizatör kulübe aittir. E0, yarış etaplarını geçebilecek yeterliliğe sahip enduro tipi motosiklet veya ATV olması gereklidir.

Koşulacak olan yarışa kayıt yaptırmış herhangi bir yarışçı, E0 sürücüsü olarak görevlendirilemez.

2.7.5. START LİSTESİ

Start listesi, şampiyonanın puan sıralamasına göre oluşturulur. Bu durum şampiyonanın ilk yarışı ise yarışçılar, bir önceki sezonun Genel Klasman sıralamasına göre start alırlar. Eğer bir önceki sezonun Genel Klasman sıralamasında yer alan bir yarışçı, şampiyonanın ilk yarışına katılmazsa start sırasını kaybeder.

Süper Test / Sıralama yarışı düzenlenmesi durumunda bu testin sonuçlarına göre yarış sıralaması oluşturulabilir.

2.7.6. BEKLEME HATTI İŞLEYİŞİ

Yarışın genel startında, Start çizgisinin en az 10 metre gerisinde bekleme hattı bulunur. Start sırasını bekleyen yarışçılar, start zamanının en az 5 dakika öncesinde bekleme hattında hazır bulunurlar. Bekleme hattında motosikletler motorlarını durdurabilirler. Bekleme hattında, sadece yarışçıya şemsiye tutmak amacıyla 1 kişi eşlik edebilir. Bekleme ve start hattında teknik destek alınamaz, tamirat ve yakıt ikmali yapılamaz. Bu kuralın ihlali durumunda diskalifiye cezası veya jürinin uygun göreceği ceza uygulanır.

Yarışçılar Start hakemlerinin onayı ile Bekleme Hattından motorları çalıştırmadan, kendi güçlerini kullanır halde Start Hattına gelerek Start alırlar.

Test etaplarının start noktalarında bekleme hattı uygulaması yoktur.

2.8. YARIŞ GÜNÜ STARTI

Yarış programında belirtilen veya jüri tarafından ilan edilen saatte yarışın gün startı verilir. Yarışçılar start listesindeki sıraya göre 1 dakika aralıklarla teker teker, ikili veya maksimum 3 yarışçı olmak üzere start alırlar.

Yarışın zaman karneleri, start hakemi tarafından start zamanı yazılarak yarışçıya bu noktada verilecektir.

Hakemin start işareti ile start alan yarışçılar 1 dakika içinde “20 mt Hattı”nı geçmek zorundadırlar. “20 mt Hattı”nı 1 dakika içinde geçemeyen yarışçı 10 saniye zaman cezası alır.

Start alan yarışçılar kendilerine verilen sürede zaman kontrol noktasına (TC1) ulaşmalıdırlar.

Start zamanı geldiği halde start çizgisine gelmeyen yarışçı start dakikası dolana kadar ceza almadan start alabilir, ancak start dakikası dolduktan sonra yarışçı gelmemişse 30 saniye zaman cezası ile en son yarışçı olarak start alır. Start aldığı zaman, yarışçı için geçerli yeni start zamanı olarak kaydedilir.

Start alanında bekleyen tüm yarışçılar start aldıktan 15 dakika sonra start alanı kapatılır ve bu zamandan sonra start almak isteyen geç yarışçılar diskalifiye edilir.

Start hattına sadece start hakemleri, teknik kontrol sorumlusu, Genel Direktör, Direktör, Jüri Üyeleri ve basın mensupları girebilirler.

2.8.1. ZAMAN KONTROL NOKTASI (TC)

Yarışın zaman kontrolleri, yarış programında belirtilen sayıda ve yerde oluşturulan zaman kontrol noktalarında yapılır. Zaman kontrol noktaları yere sabitlenmiş sarı bayrak ile başlar ve hakem masasından 2 metre sonra son bulur. Bu alanda servis almak, yakıt ikmali yapmak ve sigara içmek yasaktır.

Zaman Kontrol Noktaları'nın ilki gün startının verildiği alan olarak kabul edilir (TC0) veya start alanından az bir mesafe sonra olması tavsiye edilir. Son zaman kontrol noktası ise yarışın finiş noktasıdır. Öngörülen TC varış süresi hesaplanırken direktörün ve E0'ın parkur geçiş süresine ilişkin tavsiyeleri de değerlendirilir.

Eğer zaman kontrol noktaları arasında öngörülen varış süreleri, yarışçıların güvenli sürüşünü tehlikeye atacak derecede kısa hesaplanmışsa veya mücbir nedenlerle (güvenlik vs.) parkur içinde yarışçı dışı etkenler nedeniyle tüm yarışçıları etkileyecek şekilde yarış belli bir süre durdurulmuş ise Yarış Genel Direktörü tarafından öngörülen varış süresi uzatılabilir. Yarışçıların büyük çoğunluğu bu nedenle zaman cezası almışlarsa bu zaman cezaları iptal edilebilir.

Olağan dışı durumlarda (kötüleşen hava koşulları gibi) yarış Genel Direktörü tarafından aktif zaman cetveli, yavaş zaman cetveli ile değiştirilebilir. Bu durum ya günün başında starttan önce uygulamaya koyulur ya da yarışın turlarından herhangi birinin başında uygulanır.

Yarışçı, yarış saatini kontrol ederek kendisi için öngörülen TC'ye girme zamanı geldiğinde 2 sarı bayrak arasından motosikleti ile geçerek hakem masasına gelmelidir. Motosikletin ön tekerleğinin 2 sarı bayrak arasından geçtiği andaki saat:dakika yarışçının TC giriş zamanı olarak tescil edilerek hakemler tarafından yarışçının zaman karnesine yazılır.

Sarı bayrakları geçen yarışçı durmadan hakem masasına gelmeli ve zaman karnesini hakemlere vermelidir. Sarı bayraklar ile hakem masası arasında beklemenin **cezası 1 dakika**'dır. Ön tekerlek sarı bayrakları geçtikten sonra yarışçı geri çıkamaz, çıkması halinde TC zamanı değişmeyeceği gibi ayrıca 30 **saniye zaman cezası** alacaktır.

Hakemler tarafından zaman karnesinde ilgili alana yarışçının TC zamanı yazılır ve yarışçıya geri verilir. Bu zaman, bir sonraki zaman kontrol noktasına yarışçının varması gereken zamanını hesaplaması için kullanacağı başlangıç zamanıdır.

TC Varış Zamanı= Bir önceki TC 'de kaydedilen zaman + öngörülen varış süresi

Her yarışçı öngörülen süreyi göz önüne alarak zaman kontrol (TC) noktalarına varmaları gereken zamanları kendileri hesaplamalıdır. TC hakemleri hiçbir yarışçıyı TC' ye girmesi için çağırılmaz veya engelleyemez.

Yarışçı TC'ye girmesi gereken zamandan erken veya geç olarak TC' ye girmesi halinde geç veya erken girdiği **her dakika başına 1 dakika zaman cezası** alır. Yarışçının TC kayıtları için, hakem zaman tutanaklarında ilgili yarışçı için tutulan

kayıtlar esas alınır. Yarışçının zaman hesaplamasında yapabileceği yanlışlıklar ve bundan dolayı alacağı zaman cezaları kendi sorumluluğundadır.

2.8.2. ZAMAN ve GEÇİŞ KONTROL KARNESİ

Yarışçının TC giriş zamanlarının hakemler tarafından yazıldığı zaman karneleri, yarışçıların bir sonraki TC' ye giriş zamanlarını hesaplamaları için başvurmaları gereken en doğru belgedir.

Zaman karnesinin hakemler tarafından yanlış yazılması nedeniyle yarışçının yanlış hesaplama yapması ve bir sonraki TC noktalarında ceza alması durumunda yarışçının geçerli zamanları, karnesinde yazılı olan şekilde alınır ve hesaplama buna göre yapılır. Hatadan kaynaklanan zaman cezası varsa iptal edilir.

GKN ve Zaman Karnelerinde hakem haricinde silme, düzeltme ve değişiklik yapıldığı tespit edilmesi halinde yarışçı sportmenliğe aykırı fiilinden dolayı **diskalifiye edilir.**

Zaman karneleri, yarışın gün startında, sırası gelen yarışçıya, görevli hakem tarafından start zamanı yazılarak verilecektir. Her Zaman Kontrol Noktası (TC) ve Geçiş Kontrol Noktasında (GKN) karnelerini görevli hakemlere yazdırmak veya mühürletmek yarışçının sorumluluğundadır.

Zaman karneleri yarışın finiş hakem masasında veya her turun sonunda hakemlere iade edilecektir. Karnesini iade etmeyen yarışçılar **diskalifiye olur veya jürinin uygun gördüğü ceza uygulanır.**

Zaman karnesini kaybeden yarışçı ilk zaman kontrol noktasında hakemden yeni zaman karnesi istemelidir. Yarış sonuna kadar bu yeni zaman karnesi kullanılmalıdır. Kaybedilen zaman karnesi dayanak gösterilerek yapılan itirazlar geçerliliğini kaybeder.

Test etaplarında karne kullanılmaz. Zaman ve GKN Karnelerinin kasklara yapıştırılması yasaktır.

2.8.3. ZAMAN LİMİTİ

Bir zaman kontrol noktasına (TC) girmesi gereken zamandan 15 dakikadan daha fazla geç kalan yarışçı diskalifiye olur. Gün toplamında geç kalma süresi toplamda

30 dakikayı geçemez. Yarışın akışını etkileyebilecek herhangi nedenle yarışçı zaman limitlerini değiştirme yetkisi Yarış Genel Direktörü'ne aittir.

Yarışçı geç kalma nedenlerini geçerli bir mazeret ile (kaza nedeniyle ilkyardım, parkurun doğal sebeplerle geçilemeyecek duruma gelmesi vb.) yarış jürisine sunması halinde yarışçının zaman limiti arttırılabilir. Parkur içinde yolu kaybetmek, bir başka yarışçı tarafından bloke edilmek, zaman kontrol noktalarında zaman kaybı gibi nedenler, geçerli geç kalma nedeni olarak kabul edilemez.

2.8.4. GEÇİŞ KONTROL NOKTALARI (GKN) İŞLEYİŞİ

Ara parkurlar içinde yarışçıların belirli noktalarda kestirme kullanmalarını engellemek ve yarış parkuru içinde yarışçı güvenliğini kontrol etmek amacıyla oluşturulur. Geçiş Kontrol Noktaları yarışçıların durup görevli hakemlere GKN Karnelerini imzalattıkları veya hakemlerin yarışçıları durdurmadan geçişlerini tutanaklarına kaydettikleri kontrol noktalarıdır.

Yarışçı mavi bayraklardan yaklaşık 200 metre sonra GKN Hakem Masasında durmalı ve GKN Karnesinin hakemlere işaretletmelidir.

Geçiş kontrol noktalarının tümünden ve sırasıyla geçmeyen, GKN karnesinde herhangi bir GKN onayı eksik, tahrip olmuş veya değiştirilmiş olan yarışçı kestirme kullanmış sayılır ve kestirme kullanma cezaları uygulanır.

Yarışçılar GKN hakem masasını geçmeleri halinde GKN Karnelerini onaylatmak için motosikletten inerek hakem noktasına gitmelidirler.

Geçiş kontrol noktasına birden fazla yarışçının aynı zamanda gelmesi durumunda zaman karneleri görevli hakem tarafından geliş sırasına göre onaylanacaktır.

2.8.5. TEST ETAPLARI İŞLEYİŞİ

Test etabına ulaşan yarışçılar start prosedürü veya olağandışı haller (kaza, parkur blokaj, ilkyardım, zaman cihaz arızası, vs) haricinde, hakem onayı ve start işareti ile istedikleri zaman start alabilirler ancak aynı anda start almak isteyen ve anlaşmazlığa düşmüş birden fazla yarışçı olması halinde o yarışçılar için start

listesindeki sıralama uygulanır. Test etabında start almak isteyen yarışçı hakemin önüne gelmeli aksi halde start almak isteyen diğer yarışçıları bekletmemelidir.

Hakem onayından sonra motor gücü veya beden kuvveti ile **15 sn içinde** start alınmaması durumunda **10 saniye zaman cezası** verilir. Hakem onayı olmadan veya start işaretinden önce start alınması durumunda **10 saniye zaman cezası** verilir.

Test etaplarında 2 yarışçı arasındaki start aralığı en az 30 saniyedir. Genel Direktörün talimatı ile belli etaplarda bu süre arttırılıp düşürülebilir.

Test etaplarında (Süper Test hariç) start almayan yarışçılar diskalifiye edilirler.

Süper Test’de start almayan yarışçılara yarış veya sıralamada geçerli olmak üzere, ilgili test etabında yapılan **“en kötü zaman+1 dakika”** derece olarak verilir.

Test parkurunda start aldıktan sonra finişe ulaşamayan yarışçılara, ilgili test etabında yapılan **“en kötü zaman+1 dakika”** derece olarak verilir.

Bir yarışçının test süresi, finiş hattını geçtiği andaki zamandan, start zamanının çıkarılması ile tespit edilir. Testin tamamlanabilmesi için yarışçının mutlaka finiş hattını motosikleti ile birlikte geçmesi gereklidir. Finiş geçeni yarışçı **“STOP”** tabelasına kadar kesinlikle durmamalıdır. STOP noktasından sonra yarışçı bir sonraki zaman kontrol noktasına ulaşmak için yarış parkurunda devam etmelidir.

Genel Direktörün tavsiyesi ve jüri kararı ile herhangi bir test etabının ilk koşusu önceden ilan edilmek şartıyla, zaman tutulmayan antrenman haline dönüştürülebilir. Test etabının antrenmana dönüştürülmesi halinde bile tüm yarışçıların ilgili test etabına girmeleri zorunludur.

Jüri Kurulu’nun en az bir üyesi test etapları koşulurken kurallara uygunluk ve testin aksamadan yürütüldüğünü mutlaka denetlemeli ve rapor etmelidir. Jüri tarafından onaylanan test parkurlarında ancak jüri onayı ile değişiklik yapılabilir.

2.9.1. YAKIT İKMALİ

Yakıt ikmal sadece yarış programında belirtilen Yakıt İkmal İstasyonlarında, padokta ve varsa ek servis alanlarında (beyaz bayrak ile sarı bayrak arasında kalan bölge) yapılabilir. Yarışın 1 tur uzunluğunun 50 km’nin üzerinde olması

durumunda padoktaki servis alanı dışında ek Yakıt İkmal İstasyonları organizatör tarafından oluşturulur.

Açıkça izin verilen yerler dışında yakıt ikmali yaptığı tespit edilen yarışçılara, her bir ihlal için 2.500 TL idari para cezası verilir.

Yakıt ikmali yapan yarışçı ekibinin ikmal sırasında yanında en az 2 kg'lık yangın söndürme tüpü hazır bulunmalıdır. Teknik Kontrol sorumlusu veya jüri tarafından yarışın herhangi bir zamanında yarış ekiplerinin yangın söndürme tüpleri kontrol edilebilir. Yangın söndürme tüpü bulunmaması halinde ilgili ekibin yarışçısına 2500 TL idari para cezası uygulanacaktır.

Motosikletin yakıt deposu haricinde, hiçbir şekilde beraberinde yakıt taşınmaz.

2.9.2. SERVİS ALMA

Yarış motosikletlerinin tamiratları sadece "SERVİS ALANI" veya "PADOK ALANI" tabelaları ile belirlenmiş alanlarda yapılabilir. Servis alınabilecek bölgeler beyaz bayrak ile başlar sarı bayrak ile son bulur. Bir yarışta en fazla 2 servis alanı oluşturulabilir.

Servis alanlarında tamirat ve ikmal yapan ekiplerin padok sorumlusu ve hakemlerin uyarılarına ve Çevre Koruma kurallarına uymaları zorunludur. Aksi davranış gösteren yarışçı ve ekipler ilkinde uyarılır, tekrarı halinde 2500 TL idari para cezası uygulanır.

2.9.3. DIŞARIDAN YARDIM ALMA

Yarış sırasında ATV ve Kadın sınıfı hariç motosikletler sadece kendi motor güçleri veya yarışçısının adale gücü ile ilerletilebilir.

Ara parkurlara yarışçı ve ekiplerine ait artçı araç veya motosiklet girmesi yasaktır. Artçı araç veya motosikletlerin yarışçılara eşlik etmesi veya ara parkur içinde teknik destek vermesi halinde ilgili yarışçı diskalifiye edilecektir. Yarış sürerken yarışı bırakan veya yarış dışı kalan yarışçıların geçiş etaplarına girmesi yasaktır.

Hakemler motosikletin itilmesine, yarışçının tamirat yapmasına veya yarışçının binmesi için motosikletin tutulmasına yardım edebilir veya adale gücü gerektiren

diğer yardımları yapabilir. Ancak hakemlerin, yarışçıya tamirat vb. ekipman temin etmesi yasaktır.

Test etaplarında hakemler ve resmi görevliler dışında yarışçılara dışarıdan yardım edilmesi halinde yardım alan yarışçının derecesi, o test etabında yapılan **en kötü zaman + 1dk şeklinde kabul edilir.**

Padok veya Servis Alanı haricinde ara parkurlarda dışarıdan teknik yardım almak yarıştan diskalifiye edilme (veya yarış jürisinin uygun göreceği diğer bir ceza) ile cezalandırılır.

Teknik arıza veya kaza nedeniyle parkur içinde yarış dışı kalan yarışçının motosikleti, Yarış Direktörünün uygun gördüğü zamanda yarışçının teknik ekibi ve çekici aracı ile alınır. Yarış Direktöründen onay almadan motosikleti almak üzere parkura giren teknik ekipten dolayı yarışçıya 2500 TL para cezası uygulanır. Organizatör kulüp sadece test parkurlarında yarışçıyı engelleyecek şekilde parkur üzerinde kalan motosikletin parkur kenarında en yakın güvenli bir bölgeye çekilmesinden sorumludur.

2.9.4. PARKUR DIŞINA ÇIKMA VE KESTİRME KULLANMA

Yarış ara parkurunun dışına çıkan, kestirme kullanan veya parkurda ters yönde giden yarışçılar diskalifiye edilir veya jüri kurulunun uygun göreceği cezalara çarptırılır.

İstemedi test parkurundan dışarı çıkan ancak çıktığı noktadan parkura geri dönmeyen yarışçıların test derecelerine, jüri kurulunun değerlendirmesine göre **en fazla 5 dakika zaman cezası** eklenir.

Kendi isteği ile test parkurunun dışına çıkan ve kestirme kullanan yarışçılar **diskalifiye edilir** veya test süresi, ilgili testin koşulan etabının **“en kötü zamanı+1 dk”** olacak şekilde kabul edilir.

Süper Test parkurunda kestirme yapan yarışçılara yarış veya sıralamada geçerli olmak üzere, ilgili test etabında yapılan **“en kötü zaman+1 dakika”** derece olarak verilir.

Diğer yarışçıların geçişlerini engellemek amacıyla parkurun kasten bloke edilmesi veya diğer bir yarışçının geçişinin kasten engellenmesi yarışmadan diskalifiye edilme ile cezalandırılır.

Yarışçının kestirme kullandığı resmi görevli hakemler veya yarışın resmi görevlileri tarafından detaylı ve yazılı rapor olarak jüri kuruluna yarış bitiminde sunulmalıdır. Resmi Yarış Görevlileri veya diğer yarışçılar tarafından çekilen fotoğraf veya video görüntüleri ihbar olarak jüri tarafından değerlendirmeye alınabilir.

2.9.5. ZAMAN TUTMA

Dijital zaman tutma ekipmanının kullanımından Genel Direktör tarafından görevlendirilen resmi zamanlama teknik görevlileri sorumludur.

Enduro Şampiyonasında kullanılacak kronometreler ve zaman ölçüm cihazları için hassasiyet 1/100 saniyedir.

Yarışma süresince resmi saat GPS ile alınmış Türkiye Resmi Saatidir. Yarış için geçerli tüm dereceler yarış zamanlama cihazları ve/veya hakem kronometreleri ile alınan zamanlardır. TC zamanları için hakem resmi tutanakları esastır.

2.10. YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR

Yarışçı derecelerinin kaydı ve hesaplanmasında TMF tarafından sağlanan özel yazılım kullanılır.

Tüm yarış dereceleri, yarış süresince koşulan test etapları zamanları toplamına cezaların eklenmesi ile elde edilir. Jüri kararı ile iptal edilen test etapları toplama dâhil edilmezler.

Yarış sonunda, tüm test etaplarını ve turları tamamlayarak en düşük toplam zamanı elde eden yarışçı sınıfının birincisi olur.

2.10.1. YARIŞIN DURDURULMASI HALİNDE SONUÇLAR

Bir yarış, jüri kurulu tarafından durdurulması halinde yeniden koşulamaz.

Yarış durdurulduğu sırada, yarışçıların %50 sinden fazlası toplam yarış uzunluğunun ve zaman alınan test sayısının en az yarısını tamamlamış ise yarış puanlamaya dahil edilir. Aksi söz konusu ise jüri kurulunun detaylı raporu Teknik Kurul tarafından değerlendirilerek puanlama durumuna karar verilir.

2.11. KAPALI PARK

Kapalı Park alanı girişi KAPALI PARK tabelası ile belirtilecek ve kapalı park alanının etrafı bant veya bariyerle çevrilecektir.

ATV'ler ile motor hacmi ayrımı olan motosiklet sınıflarında (E1A / E1B – E2A / E2B – E3A / E3B) motosikletler herhangi bir teknik itiraz veya gerekli bir teknik kontrol için yarışın bitiminde teknik kontrol sorumlusu nezaretinde bir Kapalı Park alanında toplanır. İlgili yarışta Kapalı Park uygulamasının yapılıp yapılmayacağına dair kararı genel direktör verir.

Yarışın bitiş zaman kontrol noktasından sonra yarışçılar, KAPALI PARK alanına yönlendirilecektir. Sadece yarışı terk eden yarışçıların KAPALI PARK' a girmeden padok alanına girmesine izin verilir.

Yarışçılar kapalı park kapısında motosikletlerini stop edecek ve motosikletlerinden inerek kapalı parka gireceklerdir. Kapalı park içinde motosiklet ve ATV çalıştırmak yasaktır.

Yarışçılar motosikletlerini kapalı parka bıraktıktan sonra bu bölgeyi terk edecekler ve kontrol bölgesi açılana kadar kendisi ve ekibi bu bölgeye girmeyecektir.

Kesin sonuçların ilanı veya jüri kurulunun onayı ile ATV ve motosikletler serbest bırakılacaktır.

2.12. İTİRAZLAR

Enduro/ATV Yarışlarında yönetimin kararlarına karşı yapılacak tüm itirazlar Disiplin Talimatı İtiraz Hükümleri uyarınca Jüri Kurulu tarafından değerlendirilir. İlgili talimata uygun olmayan ve 3.000 TL itiraz harcı yatırılmayan itirazlar incelemeye alınmaz.

Bir yarışçı, mekaniker veya kulüp görevlisinin itiraz edebilmesi için söz konusu

duruma doğrudan ilişkili ve itiraz edeceği olaydan veya durumdan direk olarak etkilenmesi gerekmektedir.

Bir itiraz dilekçesi sadece bir konuda itiraz içerebilir. İtiraz harcı yatırılmayan itirazlar incelemeye alınmaz.

Her türlü itiraza esas itiraz süresi ilgili sınıfın geçici sonuçlarının online ilan edilmesi ile başlar ve en geç 15 dakika sonra son bulur.

Tüm itirazlar süresi içinde, yazılı ve imzalı olarak **sadece yarış jürisine iletilmelidir**. Jüri tarafından itirazın alındığı saat dilekçenin altına saat:dakika şeklinde kaydedilmelidir.

Sözlü itirazlar hiçbir şekilde değerlendirmeye alınmaz.

İtirazın haklı bulunması itiraz harcı itiraz sahibine geri ödenir, itirazın haksız bulunması veya kurallara uygun itiraz edilmemesi halinde itiraz harcı itiraz edilene ödenir.

Genel Direktör, Jüri Kurulu, Direktör, hakemler veya diğer yarış resmi görevlilerine yarışçı, yarışçı ekibi, yakınları veya taraftarları tarafından sözlü itiraz, tartışma veya sataşma fiili uygulanması halinde **ilgili yarışçı diskalifiye edilir veya jüri raporuna ekli bir dilekçe ile TMF Disiplin işlemi başlatılır**.

Yarışçı ve/veya yarış ekiplerinin Zaman Kontrol Noktalarında, resmi görevli hakemlere müdahale etmesi, zamanına itiraz etmesi veya tartışması halinde ilgili yarışçı diskalifiye edilir.

Yapılan itirazın sonucunda eğer yakıt 110 oktan üzerinde çıkar ise, teknik kurul gerekli cezayı karşı tarafa uygular.

2.12.1. İTİRAZ SONUCU YAPILAN EK TEKNİK KONTROL İÇİN TEMİNAT

Herhangi bir parçanın sökülmesini gerektirmeyecek (basit kontroller hariç) teknik itirazlar için, itiraz bedeli 5.000 TL'dir.

Ancak bu harç yatırıldığında itiraz değerlendirilerek sonuca bağlanacaktır. Her bir itiraz dilekçesinde itiraz edilen motosikletin bir parçası için itiraz yazılabilir. Birden fazla parçaya itiraz edilmesi durumunda her bir parça için ayrı itiraz

dilekçesi ve itiraz harcı ile gerekli teminatlar ödenecektir.

Silindir hacmini ölçmek amacıyla makinenin sökülmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 40.000 TL'dir.

Yakıt analizine dair yapılacak itirazlar için yatırılması gereken teminat 40.000 TL'dir. Yakıt itirazında bulunan sporcu, laboratuvar analiz bedelini TMF tarafından belirtilen laboratuvarın hesabına ödemekle yükümlüdür. Haklı çıkması halinde bu bedel itiraz edilen sporcu tarafından itiraz eden sporcuya ödenir. Haksız çıkan yarışçı, ilgili bedeli itiraz eden yarışçıya ödeyene kadar herhangi bir yarışta start alamaz.

Makinenin veya vites kutusunun bir kısmının veya tamamının sökülmesi ve takılması için teminat 60.000 TL'dir.

Motor sökümü şikâyet edilen motosikletin sahibi/mekanikeri tarafından gerçekleştirilecektir.

2.13. ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA

Yarışçılar ve kulüpler Türkiye Enduro / ATV Şampiyonası'ndan puan alırlar. Şampiyona dahilinde koşulan her yarışta alınan puanlar sınıf puanlamaları için toplanır.

Şampiyona yarışları sezonunda yarışçılar sınıf ve kulüp değiştirebilir ancak elde ettikleri puanları yeni sınıf ve kulüplerine taşıyamazlar. Eski sınıf veya kulübüne ait puanları eski sınıf ve kulüp hanesinde kalır.

Türkiye Enduro Şampiyonası Sınıf Puanlaması için her sınıfın yarış sonuçlarına göre ilgili puan tablosu uygulanır:

20 – 17 – 15 – 13 – 11 – 10 – 9 – 8 – 7 – 6 – 5 – 4 – 3 – 2 – 1

Kulüp puanlaması için sınıflarda yer alan en iyi 2 yarışçının puanı baz alınır.

İlgili yarış için sınıfında tek yarışan yarışçı kürsüye çıkar ancak o yarıştan puan alamaz.

Puanların eşitliği halinde yarışlardaki en iyi sonuçların sayısı fazla olan birinci olur. (Birincilik sayısı, eşitse ikincilik sayısı, eşitse üçüncülük sayısı vs.) Eşitlik yine bozulmazsa yarışlarda en iyi sonucu en son alan birinci olur. Şampiyonanın son

yarişından sonra ilan edilecek Şampiyona resmi sonuları uyarınca sınıf birincileri o sezonun “Türkiye Enduro / ATV Şampiyonası Sınıfı Őampiyonu” unvanını almaya ve kullanmaya hak kazanırlar.

2.14. ÖDÜLLER ve ÖDÜL TÖRENİ

Ödül töreni tüm yarişların tamamlanmasından sonra, itiraz var ise değerlendirildikten hemen sonra yapılıır. Ödül töreni tercihen yariştan hemen sonra padok alanı yakınında veya programda daha önceden belirtilmek Şartıyla farklı bir yerde yapılabilir.

Ödül töreninde, ses sistemi olması ve bir sunucu tarafından ödül kürsüsüne ıkan yarişıların sıralaması, adı soyadı, motor markası, sınıfı, var ise sponsoru ve kulübü mutlaka anons edilmelidir. Ödül verecek protokolün isim ve ödül vereceği sınıf listesi sunucuda hazır bulunmalıdır.

Her sınıfta yarişın sonunda ilk üç sırayı alan yarişılar motosikletleri ve yariş kıyafetleri ile beraber ödül törenine katılırlar. Verilecek ödüller Sınıf 1., 2. ve 3.'lerine kupa Şeklinde olacaktır. Ayrıca organizatör kulüp veya sponsorlar tarafından sağlanan para veya diğer ek ödüller, ödül töreni sırasında yarişıya verilebilir.

Ödül törenine katılmayan yarişıların ödülleri bir başkasına verilemez. Ancak jüri tarafından kabul edilen geerli mazereti olması halinde katılmayan yarişıların ödülleri, yarişının mekanikeri veya ailesine verilir.

Bir başka yarişı mazeretli yarişının ödülünü alamaz ve onun yerine ödül kürsüsüne kesinlikle ıkamaz.

Geerli mazeretin Ödül Töreninden en ge 15 dk. öncesine kadar Jüri Kuruluna bildirilmesi gereklidir. Jüri son toplantısında bu karar rapor tutanaklarına geirilir.

Ödüle hak kazandığı halde, yarişın ödül törenine mazeretsiz veya protesto amaçlı katılmayan yarişılar, Genel Direktör tarafından ceza istemiyle federasyona rapor edilir.

Şampiyona sonunda tüm sınıflarda Őampiyon, ikinci ve üçüncü ile beraber ilk üç dereceyi alan Kulüp yetkilileri de TMF'nin düzenleyeceği ödül törenine katılmak zorundadırlar.

3. YARIŞ PARKUR KURALLARI

3.1. YARIŞÇI PARKI (PADOK)

Yarış etkinliği süresince yarışçı ve mekanikerlerin yerleşeceği, yarış motosikletleri ile ilgili tüm tamirat ve bakımları yapılabileceği alanlardır.

Padok alanı yarış etkinliğine dahil bir bölge olup, yarış süresince servis alanı olarak da kullanılacaktır.

Yarışçı padoku ve bununla ilgili bütün donanım, program dahilinde açılmalı ve yarış sonrası Ödül Töreni bitimine kadar açık tutulmalıdır.

Padok alanının mutlaka yarış parkuruna ayrı giriş ve çıkışı olmalı, bu yollar güvenlik altına alınmalı, ambulans ve itfaiye giriş-çıkışına engel olunmamalıdır. Benzer şekilde padok alanı bütünüyle güvenlik altına alınmalıdır.

Padok alanına, giriş kartı taşıyan yarışçı araçları ve resmi organizasyon araçları dışında araç parkı ve girişi yapılmayacaktır.

Yarış merkezi, idari ve teknik kontrol alanlarının mümkün ise padok içinde yer alması tavsiye edilir.

Organizatör, yarışçı parkında (padok) her yarışçıya en az 30 m² yer ayırmak zorundadır. Yarışçı bu yerde yarışla ilgili faaliyetler dışında başka bir faaliyette bulunamaz.

Organizatör, yarışçı parkında (padok) yeteri kadar yangın söndürücü bulundurmak zorundadır.

Padok alanında, gösteri yapılması (tek teker vs.), tehlikeli ve hızlı araç kullanımı, ateş yakılması, huzur ve sükûneti bozucu, tehlikeli ve çevreyi kirletici hal ve tavırlarda bulunulması ve koruyucusuz olarak teknik tamirat ve bakım yapılması yasaktır. Aksi halde 10.000 TL idari para cezası uygulanabilir.

3.2. PARKUR

Bütün yarış etkinlikleri Enduro / ATV Komisyonunun onayladığı yarış parkurlarında yapılmak zorundadır.

Yarış yapılacak parkur en geç 10 gün öncesinden Genel Direktör veya belirleyeceği yetkili tarafından kontrol edilir ve eksikleri raporlanır. Organizatör kulüp yarıştan önceki salı gününe kadar eksiklikleri gidermekle yükümlüdür.

Yarıştan önce jüri kurulu ve/veya yetkilendirdiği kişiler tarafından kontrol edilmesinden sonra yarış onayı verilir. Parkurun teknik şartlara uygun olmaması halinde parkur değişikliği yapılır.

Organizatör kulüp, parkur teftişi sırasında jüri kurulunca yapılacak incelemede kurulun ve genel direktörün tavsiyeleri doğrultusunda ve gerek duyulduğunda antrenman saati öncesinde gerekli düzeltmeleri sağlamalı ve bu konuda istenen her şeyi itirazsız ve eksiksiz olarak yerine getirmelidir.

Teftiş süresince parkur değişikliği için parkur sorumlusunun ve Yarış Direktörünün ekip ve ekipmanları ile hazır olması gereklidir.

Yarış parkurunun kurallara göre hazırlanması tamamen organizatör kulüp ve Yarış Direktörünün sorumluluğundadır.

3.2.1. YARIŞ PARKURU

Üzerinde farklı karakterlerde ve zorluk derecelerinde doğal veya yapay engeller olan yarış güzergâhıdır. Enduro yarışlarının parkurları, geçiş yüzeyleri tamamen düzeltilmemiş arazilerde seçilir. Her türlü hava koşulunda, parkurlar yarışacak sınıflardaki motosikletler için geçilebilecek yapıda olmalıdır.

Yarış parkuru dairesel veya 8 şeklinde olabilir. Bir yarışın en az 2 tur üzerinden koşulması ve gün başına toplam yarış etkinliğinin 6-7 saat arasında olması önerilir.

Toplam yarış uzunluğu en az 50 km olmalıdır. En fazla ise 150 km olması önerilir. Parkur teknik ve fizik gerektiren özellikte olmalıdır fakat imkânsız ya da geçilemez bölümler içermemelidir.

Ara parkurlar zamana karşı koşulmayan ve test parkurlarına ulaşımında kullanılan geçişlerdir, dolayısıyla kısa ara parkurlar ile tur sayısını arttırarak test etapları birçok kez koşulabilir.

3.2.2. TEST PARKURU

Test etapları yarış parkurunun üzerinde ayrılmış ve gerekli yerlerde her iki yanı güvenlik bantlarıyla belirlenmiş özel bölümlerdir. Güvenlik bantları, yarışçıların zamana karşı koşulan test parkuru üzerinde kalmalarını sağlamak amacıyla kullanılır. Test parkuru dışına çıkılması fiziksel olarak mümkün olmayan bölgelerde güvenlik bandı kullanımı zorunlu değildir ancak her durumda test parkurunu kesin olarak belirleyen işaretlerin yeterli sıklıkta ve yarışçıların kolaylıkla görebileceği noktalara koyulması zorunludur.

Test etaplarının yerleri seçimi ve hazırlanmasında, parkur özelliklerinin yanı sıra seyircilerin tüm etabı izleyebilmelerine imkan verecek konum ve şekilde olmalıdır

Kros Test (CT) en az 1.5 km, en fazla 5 km, Enduro Test (ET) en az 3 km, en fazla 10 km, Ekstrem Test (XT) en fazla 2 km, Süper Test (ST) en fazla 4 km olabilir.

Enduro, Kros, Ekstrem ve Süper olmak üzere 4 farklı karakterde test etabı hazırlanabilir, ancak her yarışta en az 2 farklı karakterde test parkuru koşulması zorunludur. Bu parkurlardan birisi enduro test olmak zorundadır. Yarış dahilinde zaman alınan en az 4 test koşulmalıdır. Aynı tipte birden fazla test parkuru hazırlanabilir (Örnek: Enduro Test-1, Enduro Test-2, Ekstrem Test-2, vs.).

Özel Enduro Yarışlarında yarış uzunluğu ve test parkurları uzunluğu, TMF Enduro Genel Direktörünün onayı ile daha kısa hazırlanabilir.

Test etaplarının start ve finiş alanlarına her türlü araç ile ulaşım mümkün olmalıdır. Start ve finiş noktalarının aynı bölgede ve birbiri ile arası en fazla 20 mt olması önemle tavsiye edilir.

Test parkurlarının her noktasına kolaylıkla ilk yardım ulaştırılabilmelidir. Eğer test parkurunun tümü tamamen görülemez durumdaysa (orman içinde, tepe arkasında vs.) test parkuru bölümlere ayrılarak numaralandırılmalıdır. Test

parkuru içinde yeterli sayıda güvenlik personeli bulunmalıdır. Test parkuruna ulaşım yolları tümüyle güvenlik planında harita üzerinde belirtilmelidir.

Start çizgisinin olduğu yere, parkurun sağ tarafına “START” tabelası, kronometre hakemlerinin bulunduğu yerde “FINISH” tabelası yerleştirilir. Finiş Tabelasından en az 10 mt sonra “STOP” tabelası olmalıdır.

3.2.3. TEST ETAPLARI (KROS TEST / ENDURO TEST / EKSTREM TEST / SÜPER TEST)

Enduro yarışlarına seyirci ilgisini artırmak amacıyla yapay veya doğal engellerle donatılmış görsellik düzeyi yüksek kısa mesafeli ve zamana karşı yarışılan bölümlere “test etapları” adı verilir.

Kros Test, engel içermeyen düz zeminli alanlardır, tercihen motokros parkurlarında hazırlanabilir. Kros Test parkurunda su geçişleri ve yapay engeller bulunamaz.

Enduro Test, kayalık, engebeli, düzensiz zeminlerde koşulur. Derin olmayan su geçişleri ve çok dik olmayan tırmanışlar içerebilir.

Ekstrem Test, en az ortalama 4 mt genişlikte ve yeterli büyüklükte yapay veya doğal engellerin yer aldığı parkurlarda düzenlenir. Ancak yapay engellerin parkur standartlarına uygun olması ve jüri tarafından yarış öncesinde onaylanması gereklidir. Ekstrem Test’in amacı yarışçıların teknik ve fiziksel becerilerini sınamaktır.

Süper Test; Süper Test toplu, ikili, tekli start şeklinde düzenlenebilir.

Tekli start, önceden belirlenen ve yarışçı brifinginde ilan edilen herhangi bir test etabında koşulabilir. Tekli start ile düzenlenen Süper Test birden fazla kez koşulabilir. Bu durumda Süper Test sonucu, koşulan etapların toplamı veya en iyi zaman şeklinde belirlenir.

İkili start, “8” şeklinde bir parkurda yapılabilir ve iki yarışçı yan yana yarışmalıdır. Her yarışçı testte en az iki tur atmalıdır, bir köprü ve bir tünel yarışçıların tam olarak aynı mesafeyi kat etmelerini sağlayacaktır. İki yarışçı start kapısında

hakem işareti ile yan yana start alırlar. Tüm test parkuru 2 yarışçı için yanyana yarışmaya elverişli genişlikte olmalıdır.

Erken veya 15sn'den geç start alması durumunda sabit olarak 10 saniye cezası uygulanır. Eşleşmeler, her sınıf için ayrı ayrı ve Sınıf Puanlamaları göz önüne alınarak hazırlanacaktır. Bir yarışçı Süper Test için sırası geldiğinde bekleme alanında olamazsa kendi sınıfının son yarışçısı olarak start alır.

Toplu start için parkur genişliği göz önüne alınarak en az 4, en fazla 15 yarışçı ile start verilir. Tur sayısı ve start düzeni jüri tarafından belirlenir.

Yarış programı veya jüri kararı ile yarışçı brifinginde belirtilmek ve ilan panosunda ilan edilmek kaydıyla, Süper Test dereceleri yarış için geçerli sayılabilir veya sadece yarışın start listesinin oluşturulması için "Sıralama Yarışı" tarzında koşulabilir.

3.2.4. ARA PARKUR

Asfalt yollar, toplam yarış mesafesinin en fazla %10 'u oranında kullanılabilir. Ancak trafiğe açık asfalt yolların yarış süresince trafiğe kapatılmış olması veya kapatılmış değilse trafikten sorumlu güvenlik ekiplerince tamamen kontrol altına alınmış olması zorunludur.

Yarış organizatör kulübü, parkurun krokisini ve parkurun her noktasına acil yardım ulaşımını kapsayan güvenlik planını hazırlamakla yükümlüdür.

Bir tur 50 km'den daha uzunsa yarışçılar için yakıt ikmal noktası hazırlanmalı fakat bu alanda servis imkânı sunulmasına izin verilmemelidir.

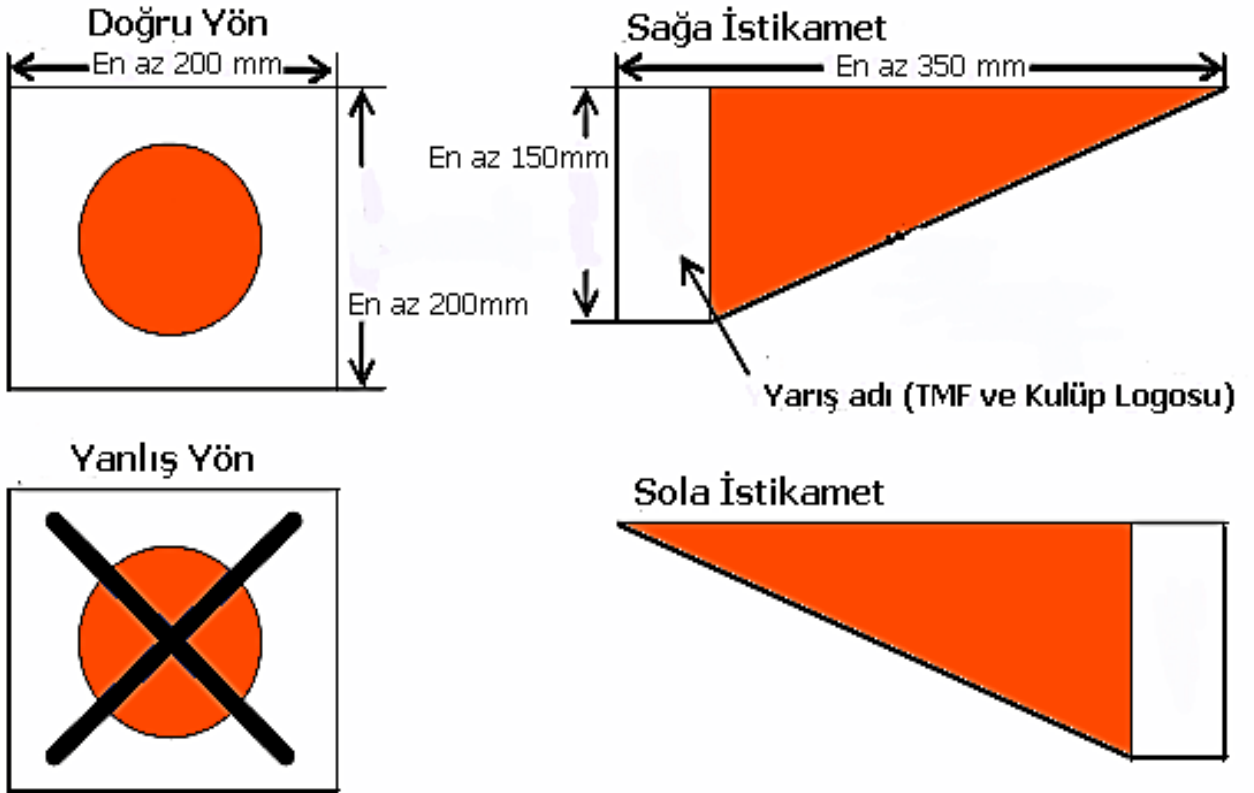
3.2.5. PARKUR İŞARETLERİ

Parkur yönünü belirten tabelaların yerleştirilmesinde, parkuru tamamen bilmeyen ve ilk defa geçecek olan herhangi bir yarışçının tabelaları ve işaretleri takip ederek parkur güzergahını kaybolmadan ve kolaylıkla takip etmesi esastır. Yarışçının doğru yönde gittiğinden emin olmalarını sağlamak için belirli aralıklarla güzergah üzerindeki ağaç, kaya, çit gibi yapılara bantlar sarılabilir.

Yarış öncesi, Jüri Kurulu tarafından etapların işaretlemelerinin uygun olduğuna dair onay verildikten sonra yarış startı verilir. Yarış sırasında bu işaretlerden

tümünün veya herhangi birinin yarışçılar ve/veya seyirciler tarafından tahrip edilmesi ve/veya doğal şartlardan zarar görmesi sonucu ortaya çıkabilecek olumlu yada olumsuz zararlardan organizatör kulüp ve TMF sorumlu tutulamaz. Bozulan işaretler parkur sorumluları tarafından en kısa sürede yenilenir.

Resmi yarış parkuru içinde gidilecek yön bantlar ve/veya turuncu renkli ok işaretleri ile gösterilir. İşaret tabelaları şekli ve ölçüleri aşağıdaki gibidir.



3.2.6. ARA PARKUR İŞARETLEME

Eğer parkurun geniş alanlarda (örneğin çayırılık alanlar, patika, kumsal gibi) belirli pasajlardan geçmesi isteniyorsa bu pasajlar bantlarla açıkça belirtilmelidir. Kullanılacak işaret tabelaları su geçirmez materyalden (plastik vb) imal edilmelidir.

Ara parkur ve test parkurlarında keskin viraj, uçurum kenarları, çok dik iniş veya çıkışlar, tümsek ve ondülalar, su ve çamur geçişleri gibi tehlikeli bölgelerin yaklaşımına ünlem işaretli dikkat tabelaları koyulması tavsiye edilir.

Bir yön değişikliği sonrasında yanlış yön yoluna yaklaşık 5 metre mesafeye yanlış yön tabelası ve doğru yön yoluna ise yaklaşık 15 metre mesafeye doğru yön tabelası koyulması gereklidir.

3.3. GEÇİLEMEZ BÖLGELER

Yarış öncesinde veya yarış etkinliği sırasında parkurun yarışılmaz veya dışarıdan yardım almadan geçilemez hale gelmesi durumunda, ilgili parkurun tamamı veya bir kısmı yarışçı güvenliği gerekçesi ile Yarış Direktörü önerisi ve Genel Direktör onayı ile iptal edilebilir. Etap içinde alternatif bir parkur kullanılarak bir sonraki zaman kontrol noktasına yarışçıların ulaşması sağlanır.

Jüri tarafından yapılacak olan değerlendirmede herhangi bir test etabının

- yarışçıların tamamı veya büyük bir kısmı tarafından geçilemez olması,
- yarışın herhangi bir zamanında tehlikeli hale gelmesi,
- doğal ya da dışarıdan müdahaleler ile yarışçılar arasında eşit rekabet şartlarını sağlama özelliğini kaybetmiş olduğuna karar verilmesi durumunda koşulan test etabı ya da o testin tüm etapları (koşulmuş olsa dahi) iptal edilebilir. Bu durumda iptal edilen etabın yarışçı dereceleri toplam yarış derecelerine dahil edilmez. Bu karar yarışçı ve diğer ekiplere duyurulur ve gerekçeleri ile jüri raporuna kaydedilir.

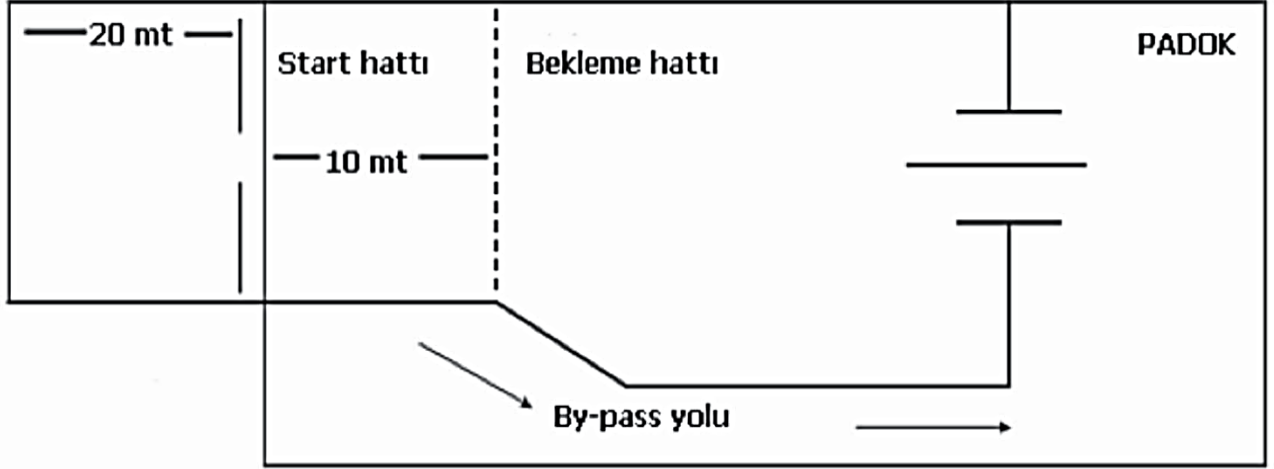
Olağandışı durumlarda test sayısı jüri tarafından değiştirilebilir.

3.4. START ALANI (GÜN STARTI)

Start alanı, yarışçıların start almak üzere bekledikleri ve yarışın gün startının verildiği alandır. Start alanının padok alanına yakın olması tavsiye edilir ancak programda belirtilmek şartıyla start alanı şehir merkezi vb. gibi seyircilerin yoğun olarak bulunabileceği popüler bölgede bulunabilir. Start alanı yarış programında belirtilen saatte ve bir kez kullanılacaktır.

Bekleme hattına "BEKLEME HATTI" yazılı tabela yerleştirilir. Eğer organizatör kulüp tarafından start için tak hazırlanmamışsa, start hattının her iki yanına "START HATTI" yazılı tabelalar yerleştirilir.

Starttan 20 metre sonra “20 MT HATTI” yazan tabela yerleştirilir. Start Alanı Planı



3.5. ZAMAN KONTROL NOKTALARI (TC) YERLEŞİMİ

Zaman Kontrol Noktaları arasındaki tam mesafe ve öngörülen varış süresi organizatör kulüp tarafından tam doğrulukta tespit edilmeli en geç yarış brifinginde ilan edilmelidir.

Zaman Kontrol Noktaları arasındaki mesafenin, en az 5km, en fazla 35 km olması tavsiye edilir.

Hakem masasının 20 metre önüne parkurun her iki tarafına sarı bayrak sabitlenir. Eğer zaman kontrol noktası öncesinde servis alanı varsa bu durumda hakem masasından 200 metre önce parkurun her iki yanına beyaz bayrak sabitlenir, hakem masasından 20 metre önce ise sarı bayraklar sabitlenir.

Her zaman kontrol noktasında “TC” yazılı (TC 1 – TC 5 gibi) tabela bulunacaktır.

3.6. GEÇİŞ KONTROL NOKTALARI (GKN) YERLEŞİMİ

Yarış parkuru içinde kestirme kullanılabilmesi olası noktalar organizatör kulüp tarafından belirlenecek ve yeterli sayıda geçiş kontrol noktaları bu bölgelere yerleştirilecektir. Zamana karşı yarışılan Test Parkurları içinde geçiş kontrol noktası oluşturulamaz.

Hakem masasının en çok 200 metre önüne ve parkurun her iki tarafına mavi bayraklar sabitlenmelidir. “Geçiş Kontrol Noktası” tabelası kullanılması zorunlu olmamakla beraber, tavsiye edilir.

Yere sabitlenen tüm bayrakların yarışçılar tarafından kolaylıkla görülebilir bir şekilde yerleştirilmesi önemlidir.

4. TEKNİK KURALLAR

4.1 MOTOSİKLETİN TANIMI

İki tekerlek üzerinde, bir motor ile güç kazanan tek sürücülü vasıta. Toprağa temas eden tek tekerlekten güç alan ve FIM Enduro Teknik Kurallarında - Kategori 1/ Grup A 1- ve -Kategori 2 /Grup C (iki teker çekişli)- olarak tanımlanan motosikletler TMF ENDURO ŞAMPİYONASI’nda yarışabilirler.

Trial motosikletler yarış etkinliğine katılamazlar. Ancak Genel Direktörün tavsiyesi Jüri Kurulunun onayı ile yarış sonrası özel etkinliğe katılabilirler.

4.2. PROTOTİP

Prototip motorların FIM’in güvenlik tarifine uyması gereklidir.

4.3. START MEKANİZMASI

Her motosikletin üzerinde bir çalıştırma mekanizması veya marş motoru olmalıdır.

4.4. GİDON

Genişliği 600 mm’den az 850 mm’den çok olmamalıdır. Uç kısımları plastik veya lastik bir koruyucu malzeme ile kapalı olmalıdır. Gidon tamir edilemez. Kaynaklı veya ısıtılarak düzeltilmiş gidonlar kabul edilmez.

4.5. MANETLER

Manetler uç kısımları yuvarlak olmalıdır. Kırık ve keskinleşmiş manetler kabul edilmez. Her manet tek bir bağlantı ile bağlı olmalıdır.

4.6. GAZ KONTROLÜ

Gaz kolu kendiliğinden kapanır şekilde olmalıdır. Stop düğmesi parmağın ulaşabileceği mesafede ve çalışır olmalıdır. **Elektronik kontrollü gaz kolu valfi yasaktır.**

4.7. AYAKLIKLAR

Ayak pedalları katlanır olabilir, ancak bırakıldığında geri açılmalıdır. Uçları sivri olmamalıdır. Ayaklıklar en az 8 mm kalınlığında olmalıdır.

4.8. FRENLER

Motosikletlerde her iki tekerleği ayrı ayrı kontrol eden ve çalışır durumda olmalıdır.

4.9. ÇAMURLUKLAR

Motosikletlerde ön ve arka çamurluk olması zorunludur. Ön çamurluk ön lastiği en az 100 derece kaplamak zorundadır.

4.10. LASTİKLER

Ön ve arka lastik ebatları serbest bırakılmıştır. Çivi, zincir ve her türlü kaymayı önleyici malzeme kullanımı yasaktır. Diş yüksekliği en az 19 mm olmalıdır. Yalnız seri üretim lastikler kullanılabilir.

4.11. YAKIT

Kullanılan yakıt maksimum 110 oktana kadar olmalıdır. Yakıt kapağı sızdırmaz ve kapalı olmalıdır.

4.12. PLAKA

Trafik tescil plakası varsa yarış sırasında küçük plastik kopyası kullanılabilir.

4.13. NUMARA PANOSU

Her motosiklette sağ, sol ve önde olmak üzere 3 adet numara tabelası bulunmalıdır. Numara rakamları en az 160 mm yükseklik, 80 mm en, 20 mm kalınlık ve iki rakam arası 15 mm olacak şekilde hazırlanmalıdır.

Numara okunaklı olmalıdır. Numara karakteri Arial karakteri Arial önerilir. İtalik karakter kullanılmamalıdır.

Her sınıf için ayrı renk kombinasyonu uygulanacaktır. Renkler kontrast olmalıdır.

E1 SINIFI	Siyah arka plan (RAL 9005)	Beyaz Numara (RAL 9010)
E2 SINIFI	Kırmızı arka plan (RAL 3020)	Beyaz Numara (RAL 9010)
E3 SINIFI	Sarı arka plan (RAL 1026)	Siyah Numara (RAL 9005)
EB SINIFI	Turuncu arka plan (RAL 1028)	Siyah Numara (RAL 9005)
ATV VE EC SINIFI	Beyaz arka plan (RAL 9010)	Siyah Numara (RAL 9005)
EG SINIFI	Yeşil arka plan (RAL 6037)	Beyaz Numara (RAL 9010)
EV SINIFI	Mavi arka plan (RAL 5005)	Beyaz Numara (RAL 9010)
EK SINIFI	Mor arka plan (RAL 4006)	Beyaz Numara (RAL 9010)

4.14. İLETİŞİM

Hareket halindeki motosikletle her türlü elektronik cihaz ile iletişim yasaktır.

4.15. YAN AYAKLIK

Motosikletlerde yan ayaklık var ise ucunun motor şasesine sabitlenebilmesi için lastik veya sabitleme aparatı bulunması gereklidir.

4.16. EGZOST SİSTEMİ ve GÜRÜLTÜ SEVİYESİ

Her motosiklette sabitlenmiş egzoz sistemi ve susturucu zorunludur. Teknik Kontrol sorumlusu tarafından yapılan egzoz desibel ölçümlerinde üst gürültü limiti 120 db/A'dır.

4.17. YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLAR

FIM / E onaylı kask ve enduro / kros yarışçı kıyafeti, pantolonu, jersey (TMF ve Spor Toto Logolu, arkasında isim ve numarası yazan), eldiven, dizlik ve enduro/kros yarışçı botu kullanımı zorunludur. Kasklar tek parça, vizörsüz, D bağlamalı ve uluslararası standartlara uygun FIM / E onaylı olmalıdır.

Sporcular, yarış boyunca numaralı yarış kıyafetlerini giymek mecburiyetindedirler. Dirsek ve omuz koruyucularının kullanılması tavsiye edilmektedir. Eldivenler ve gözlük yarışın başında giyilmelidir.

Yarışçılar, numaralarının yer aldığı kıyafeti ödül töreni de dahil yarış sonuna kadar üzerinde görünür şekilde giymek zorundadır. Ancak, olumsuz yarış koşullarında sporcular gözlüklerini çıkarabilirler.

Kasklar uluslararası standartlardan birine uygun olmalıdır.

EU	ECE 22-05 or ECE 22-06 (only "P" type)
JAPAN	JIS T 8133:2015 (only "Type 2 Full face")
USA	SNELL M 2015 or SNELL M 2020D or SNELL M 2020R



4.19. TEKNİK KONTROL UYGULAMASI

Teknik Kontrol Kurallarında belirtilen tüm hususlar ve teknik kontrol formunda yer alan kontroller, JÜRİ ÜYESİ NEZARETİNDE, TEKNİK KONTROL SORUMLUSU TARAFINDAN EKSİKSİZ OLARAK KONTROL EDİLECEK VE SONUÇLAR TEKNİK KONTROL FORMLARINA KAYDEDİLECEKTİR.

Teknik Kontrol'den EKSİKSİZ geçen ATV ve motosikletlerin şasesi üzerine ve teknik kurallara uygun kask(lara) 'teknik kontrol onay' etiketi yapıştırılır.

Teknik Kontrol Onay etiketleri her zaman kontrol noktasında, görevli hakemlerce kontrol edilecektir. Etiket eksikliği veya okunamayacak derecede tahrip olması halinde, ilgili yarışçı hakemler tarafından en kısa sürede Genel Direktöre rapor edilecektir.

Teknik kontrol sonunda bir motosiklet ve ATV'nin teknik kontrol kurallarına uymaması halinde yetkililer tarafından bu eksikliklerin giderilmesi için ek bir süre verilebilir. Süre sonunda motosikletin teknik kontrol şartlarına uymaması halinde start verilmez.

Yarışçı, diğer yarışçılar, görevliler ve/veya seyirciler için tehlike yaratan motosikletler, teknik kontrol sorumlusunun görüşü alınarak yarış sırasında jüri kurulunca diskalifiye edilebilir.

Jüri kurulu tarafından gerekli görülmesi halinde, tüm yarışçılar ek bir teknik kontrole katılmak zorundadır. Bu durum jüri kararını takiben ilan panosunda duyurulacaktır.

4.20. TEKNİK KONTROLDE ARANACAK HUSUSLAR

- 1-) Sekretarya tarafından onaylanmış kayıt formu
- 2-) Motor numaraları (nizami ve eksiksiz)
- 3-) Homologe Kask
- 4-) Frenlerin çalışır durumda olması
- 5-) Lastiklerin yarışabilir durumda olması
- 6-) Motorun kendi imkanlarıyla çalışabilir durumda olması
- 7-) Motosikletin, yarışçının ve diğer yarışçıların güvenliğini tehlikeye atmayacak durumda olması.

Her yarış parkurunda Padok içinde teknik kontrol için etrafı çevrili ve üstü mutlaka kapatılmış bir bölüm ayrılmalıdır. Bu bölgede bir masa, 3 sandalye, tartı aleti ve ses şiddeti ölçme aleti ve gerekli donanım bulundurulmalıdır.

Teknik kontrol yarış programında belirtilen saatte yapılır. Ancak teknik kontrol görevlileri bütün yarış etkinliği boyunca hazır olmalıdırlar. Teknik sorumlu tarafından geçerli kabul edilmeyen sebeplerle süresi içinde teknik kontrol

yapılmayan motosikletler yarışamaz. Her motosiklet için teknik görevliler bir teknik kontrol formu hazırlayacaklardır.

Transponderin sağlam yerleştirilmesi yarışçının sorumluluğundadır. Yarışçılar, antrenman ve yarış esnasında kimlik kartı veya ehliyet karşılığında aldıkları transponder cihazlarına zarar verdikleri takdirde, cihazın bedeli olan 500 Euro'yu TMF'ye ödemek zorundadırlar.

Teknik kontrol sonrası motosikletin şasisi üzerine kontrolün yapıldığını belirten bir işaret konacaktır. (Plastik kelepçeyle tutturulmuş metal bir marka veya çıkartma, barkod gibi)

Teknik kontrol sorumlusu teknik kontrolden sonra sonuçları ve evrakları Genel Direktörüne iletir.

Teknik görevliler, kaza geçiren motosikleti gerektiği takdirde yarışçının kendi servis alanında tekrar kontrolden geçirebilirler.

Teknik sorumlu, teknik itirazlarda daima hazır bulunur.

5. SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK (ÇEVRE KORUMA)

Organizatör kulüp ve tüm yarışçılar, yarış etkinlikleri boyunca doğayı korumak ve çevre koruma mevzuatlarına tam olarak uymak zorundadırlar. Atık yağlar, çöpler, plastik ve metal atıkları için padok ve servis alanlarında ayrı atık konteynirleri bulundurulması zorunludur.

Çevreyi kirlettiği tespit edilen yarışçılara ilkinde uyarı, devamı halinde ise 10.000 TL para cezası verilir.

Yarış sonrasında parkurlarda kullanılan tüm bant ve işaretlemeler, organizatör tarafından toplanmalı ve uygun şekilde imha edilmelidirler. Yarış alanında çevre korunmasına yönelik uyarı tabelaları seyircilerin kolaylıkla görebileceği uygun yerlere yeterli sayıda asılmalıdır.

a) Yakıt, yağ, yağ çözücü, soğutma ve fren sıvıları vb. maddelerin toprağa sızmasını önlemek için gerekli önlemler alınmalıdır.

b) Çöp, yağ, deterjan vb. maddelerin toplanması için uygun konteynerler sağlanmalıdır.

c) Yere dökülen yağ, yakıt vb. maddelerin temizlenmesi ve kirlenmiş malzemelerin bertaraf edilmesi için organizatörler tarafından gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

d) Sporcu padok alanında ve kamp alanında bulunan araçlardan ve catering (yiyecek-içecek) tesislerinden çıkan atık sıvıların yere boşaltılması kesinlikle yasaktır. Atık sıvılar, ancak organizatör tarafından uygun bir tesis sağlanmış olması halinde parkur alanında bertaraf edilebilir.

Bu kurala aykırı davranılması durumunda konu Yarış Yönetimi'ne bildirilecek ve sorumlu yarışçıya en fazla 10.000 TL tutarında para cezası verilecektir. Yarış Yönetimi tarafından başka yaptırımlar da uygulanabilir.

5.1. ÇEVRE MATI (ENVIRONMENTAL MAT)

Çevre matı, emici bir üst katman ve geçirimsiz bir alt katmandan oluşmalıdır. Toprak ve su kirliliğini önlemek amacıyla aşağıdaki durumlarda çevre matı (veya başka etkili ve onaylı bir ürün) kullanılması zorunludur:

- a) Motosikletler üzerinde çalışmaya izin verilen her yerde.
- b) Kapalı Park (Parc Fermé) alanında.
- c) Tüm etkinliklerde, pit alanlarında, jeneratörlerin altında veya dökülme riski bulunan yerlerde; özellikle pist yarışları dâhil olmak üzere, pit ve padok alanlarının geçirgen bir yüzeye sahip olduğu durumlarda ya da geçirimsiz yüzeylerden gelen kirliliği toplayan atık sistemine bir yağ ayırıcı bağlı değilse organizatör tarafından sağlanan tüm atık yağ ve yakıt kaplarının altında.
- d) Tüm resmi yakıt ikmal noktalarında.
- e) Tüm termik (içten yanmalı) jeneratörlerin ve basınçlı yıkama makinelerinin altında.

Matın asgari teknik özellikleri şunlardır:

- Boyutlar:
 1. Solo motosiklet: Minimum 160 cm x 100 cm
 2. Drag Racing için: Matın boyutları, motosikletin altındaki zeminin kirlenmesini önleyecek yeterlilikte olmalıdır.
 - Emme kapasitesi: Minimum 1 litre
 - Kalınlık: Minimum 5 mm
- f) Bu düzenleme, elektrikle çalışan araçlar için de geçerlidir.

5.2. MOTOSİKLETLERİN VE EKİPMANLARIN TEMİZLENMESİ

- a) Motosikletlerin, ekipmanların ve parçaların temizliği (yönetmeliklerin izin verdiği durumlarda) yalnızca temizlik bölgesinin bulunduğu alanlarda yapılmalıdır.
- b) Sadece su kullanılmasına izin verilir. Kimyasal ürünlerin (örneğin deterjan, “eko” veya biyolojik olarak parçalanabilir olsa dahi) kullanılması yasaktır. Her disiplin için ek özel gereklilikler uygulanabilir.
- c) Temizlik alanı, zeminin kirlenmesini önlemek amacıyla geçirimsiz bir yüzeye ve yağ ayırıcıya sahip uygun bir drenaj sistemine sahip olmalıdır. Bu kurala aykırı davranılması durumunda Yarış Yönetimine bildirilecek ve sorumlu organizatöre ilgili disiplinin yönetmeliğinde ya da ekinde belirtilen başka bir tutarda para cezası verilecektir. Yarış Yönetimi tarafından başka yaptırımlar da uygulanabilir.
- d) İlgili disiplinin eklerinde yer alan bir yönetmelik ile temizliğe izin verilmediği sürece, belirlenmiş alan dışında motosiklet yıkadığı tespit edilen herhangi bir sporcu veya kulüp üyesi Yarış Yönetimine bildirilecektir. Yarış Yönetimi, sorumlu sporcuya veya kişiye ilgili disiplinin yönetmeliğinde ya da ekinde belirtilen başka bir tutarda para cezası verebilir. Yarış Yönetimi tarafından başka yaptırımlar da uygulanabilir.

5.3. KATILIMCILARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

- a) Her katılımcı ve/veya kulüp yarışçısı, etkinlik süresince kendi oluşturduğu atıklardan sorumludur.
- b) Organizatörler tarafından gerekli atık konteynerler sağlandığında, bu konteynerler belirtilen şekilde kullanılmalıdır.
- c) Atıklar, organizatörler tarafından sağlanan konteynerler kullanılabilir hale gelene kadar sporcu tarafından muhafaza edilmelidir.
- d) Kullanılmış lastikler, organizatör tarafından depolama ve bertaraf imkânı sağlanmadıkça, sporcu veya kulübü tarafından muhafaza edilmelidir.
- e) Katılımcının kuralları ihlal etmesi durumunda para cezası, etkinlikten diskalifiye veya men cezası uygulanabilir. Ayrıca katılımcı, ortaya çıkan düzeltme masraflarından da sorumlu tutulabilir.

5.4. ORGANİZATÖR YÜKÜMLÜLÜKLERİ

5.4.1. PADOK VE SERVİS ALANLARI

- a) Yeterli sayıda atık konteyneri sağlanmalıdır.
- b) Kullanılmış yağı toplamak için sabit hunilere sahip yeterli sayıda bidon bulunduğundan emin olunmalıdır.
- c) Yağ filtreleri ve temizlik bezleri için kolayca tanınabilir konteynerler sağlanmalı ve bunlar ayrı olarak toplanmalıdır.
- d) Kullanılmış lastiklerin alandan uzaklaştırılması için lastik tedarikçileriyle gerekli düzenlemeler yapılmalıdır. Bu mümkün değilse ve organizatör yerel mevzuata uygun depolama ve bertaraf imkânı sağlayamıyorsa, yarışmacılara lastikleri muhafaza etmenin kendi sorumlulukları olduğu bildirilmelidir.
- e) Erkekler ve kadınlar için yeteri kadar temiz su sağlanmalıdır.
- f) Motosiklet temizliğine izin veriliyorsa, ilgili disiplin kurallarına uygun olarak zeminin kirlenmesini önleyecek şekilde tasarlanmış özel bir yıkama alanı sağlanmalıdır.

5.4.2. ETKİNLİK SIRASINDA

Organizasyon içinde yer alan tüm kişiler arasında çevreye duyarlı davranış teşvik edilmeli; sekreteryâ, idari birimler, basın odası, padok ve kamp alanında çevre dostu çalışma uygulamaları desteklenmelidir.

Atık yağ konteynerleri ile evsel ve kirli atık konteynerlerinin etkinlik boyunca düzenli olarak boşaltılması ve bakımının yapılması sağlanmalıdır.

Tuvaletlerin düzenli olarak bakım ve temizliği yapılmalıdır.

Tıbbi merkezler ve ambulanslarda, özellikle kanla kirlenmiş malzemeler, enjektörler, kirli pansuman malzemeleri ve enjeksiyon/serum iğneleri, bistüri uçları ve dikiş iğneleri gibi kesici-delici tıbbi atıkların toplanması için özel olarak tasarlanmış ve işaretlenmiş konteynerlerin bulundurulması zorunludur. Klinik atık konteynerlerinin hem varlığı hem de bertarafı, klinik atık ile evsel atığın ayrılmasını sağlayacak şekilde ve ilgili yerel ve ulusal mevzuata tam uygunluk içinde sıkı biçimde kontrol edilmelidir.

5.4.3. ETKİNLİK SONRASI

- a) Yön levhaları, reklam panoları ve afişler kaldırılmalıdır.
- b) Alanda ve çevresinde bırakılan atıklar en kısa sürede temizlenmelidir.
- c) Tear-off kullanımına izin veriliyorsa, yarışın bitiminde tüm atılmış tear-off'ların derhal toplanması ve uygun şekilde bertaraf edilmesi için düzenleme yapılmalıdır.
- d) Kırılmış dallar veya çalılar temizlenmelidir.
- e) Pist çevresindeki bantlar kaldırılmalıdır.
- f) Tesis çevresindeki yollara taşınan çamur temizlenmelidir.
- g) Yağ kapları, temizlik bezleri, yağ filtreleri ve atık konteynerleri ayrı olarak toplanmalıdır.
- h) Tıbbi veya diğer tehlikeli atıkların bertarafı uzman firmalar tarafından yapılmalıdır.
- i) Gerekli durumlarda yeni ağaç veya çalı dikimi yapılmalıdır.

5.5. TANITIM / REKLAM

- a) Kırsal alanlarda ve koruma altındaki bölgelerde ya da uygun olmayan yer ve alanlarda ağaçlara afiş asılmamalıdır.
- b) El ilanları/broşürler araçların ön cam sileceklerine, motosikletlere ya da seyircilere dağıtılmamalıdır.

5.6. TESİSLERİN YÖNETİMİ

- a) Tesisin bakımını düzenli olarak yapılmalı, temiz ve düzenli tutulması sağlanmalıdır.
- b) Pist bakımında kullanılan makinelerin iyi durumda olduğundan ve park halindeyken ya da yakıt ikmali sırasında zeminin kirlenmesini önlemek için yeterli önlemlerin alındığından emin olunmalıdır.
- c) Görüntü açısından hoş olmayan yerlerin çevrelerine ağaç veya çalıdan görsel bir bariyer dikerek gizlemeli ya da kamufler edici renkler kullanılmalıdır.

d) Organizasyondan bir görevli tüm çevresel konulardan sorumlu olarak görevlendirilmelidir.

e) Sıhhi tesislerden kaynaklanan atıkların uygun şekilde bertaraf edilmesi sağlanmalıdır.

f) Yarış alanlarını belirlerken akustik (gürültü) etkileri dikkate alınmalıdır.

g) Her etkinlik sonrasında ve düzenli aralıklarla, etkinliğin çevre üzerindeki etkisi değerlendirilip raporlandırılmalıdır.

5.7. ANONS SİSTEMİ

a) Sporcuların padok alanı ile seyirci alanları için ayrı anons sistemleri tercih edilmelidir. Kamuya açık alanda ölçüldüğünde gürültü seviyesini aşmamalıdır.

b) Hoparlörler, tesis dışına ses kirliliği yayılmasını önleyecek şekilde konumlandırılmalıdır.

c) Ses seviyesi mümkün olduğunca düşük tutulmalıdır.

d) Tüm sistem, antrenman başlangıcından 30 dakika önce hazır ve test edilmiş olmalıdır.

e) Ses sistemi çoğu zaman pist alanı dışındaki kişiler için, etkinliğin kendisinden daha fazla rahatsızlığa neden olmaktadır. Yarışlar / antrenman seansları arasında ses seviyesinin düşürülmesi için ses sisteminden sorumlu kişilerle gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

6. SAĞLIK, GÜVENLİK V.B. ARAÇLAR

Sağlık, Güvenlik vb. araçlar talimat almadan parkura giremez ve kendilerine tahsis edilen alanı izinsiz terk edemezler. Eğer parkura çıkacaklarsa mutlaka ışık sinyallerini yakmak zorundadırlar ve sağlık aracı olduğu yarışçılar tarafından rahatça anlaşılabilmelidir.

7. CEZA VE DİSİPLİN KURALLARI

ÖNEMLİ

- İdari ve Teknik Kontroller programda belirtilen saatler arasında yapılacaktır.
- Genel Direktöre mücbir gerekçe belirten ve kabul edilen sporcular en geç 1. Jüri Toplantısı'na kadar ceza ücretini ödemek kaydı ile işlemlerini tamamlanmak zorundadırlar. Jüri tarafından kayıt listesinin onaylanmasından sonra hiçbir koşulda yeni yarışçı kaydı alınmayacaktır.
- 18 Yaş altı sporcuların Teknik ve İdari Kontrol Formları velileri tarafından imzalanacaktır. Velisi olmayan sporcular, yarış alanına gelmeden önce anne ve babasının beraber vereceği kişi ve kişilere yönelik noter vekaletnamesini vermesi zorunludur. Örnek Vekaletname Federasyonda temin edilecektir.
- Uygulanan para cezalarını ödemeyen yarışçılara, ilgili yarışlara ve daha sonra düzenlenecek olan yarışlarda start verilmez.

7.1. İDARİ CEZALAR

- Yarışçılar, yarış etkinliği süresince parkur içinde ve dışında kendi davranışlarından olduğu kadar, taraftarlarından, ekiplerinden, temsilcilerinden ve teknisyenlerinden de sorumludurlar. Bu kişilerin yapacakları disiplinsiz ve sportmenliğe uygun olmayan davranışlardan dolayı yarışçıya para, diskalifiye ve Disiplin Kurulu'na sevkine kadar ceza uygulanır.
- Yarışlar sırasında, sporcuların, mekanikerleri ve yarışçı yakınlarının etkinlik alanlarının tamamında (pist, parkur, padok, servis alanları ve seyirci tribünleri dahil olmak üzere), organizasyon başlangıç saatinden, ödül töreni sonuna kadar alkollü içki ve uyuşturucu madde tüketmeleri yasaktır. Tespiti halinde ilgili yarışçı o hafta sonu düzenlenen tüm etaplardan/yarışlardan diskalifiye edilir. Ayrıca sporcuların yarış sırasında yapılan kontrollerinde alkol veya uyuşturucu madde etkisi altında olduğunun tespiti durumunda ilgili yarışçı diskalifiye edilip, disiplin kuruluna sevk edilir.
- 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 yarıştan diskalifiye edilir ve tekrarı halinde yarışçı hakkında disiplin işlemleri başlatılır.

- Yarışla ilgili programda belirtilen sürede yarışçı brifingi yapılacaktır. Brifinge katılım zorunlu olup, yoklama alınacaktır. Katılmayanlara 3.000 TL para cezası verilecektir.
- Genel Direktör, Jüri Kurulu, Direktör, Hakemler veya diğer yarış resmi görevlilerine yarışçı, yarışçı ekibi, yakınları veya taraftarları tarafından sözlü itiraz, tartışma veya sataşma fiili uygulanması halinde ilgili yarışçı diskalifiye edilir ve jüri raporuna ekli bir dilekçe ile TMF disiplin işlemi başlatılır.
- Çevreyi kirlettiği tespit edilen yarışçılara ilkinde uyarı, devamı halinde ise 10.000 -TL para cezası verilir.
- Yarış organizasyonu tarafından idari ve teknik kontrolde dağıtılan yarışçı/mekaniker vb bilekliklerin değiştirilmesi, başka birisine verilmesi, görevlilerce uyarılmasına rağmen gösterilmemesi vb. davranışlarda bulunanlara para cezası/diskalifiye cezası verilir.
- Yarış Parkı (Padok) alanı içinde çadır, bayrak gibi donanımların yüksekliği 3 mt'yi geçmeyecektir. Aksi takdirde organizasyondan izin alınması ve ücretinin ödenmesi zorunludur.
- Padok alanında, gösteri yapan (tek teker, vs.), tehlikeli ve hızlı motosiklet kullanan ve padok güvenliğini tehlikeye sokan yarışçılar ve yarış ekibi jüri tarafından cezalandırılır.
- Resmi bir görevli kendisine eşlik etmediği sürece bir yarışçı motosikletini pistte ve diğer alanlarda aksi yönde kullanamaz. Aksi yönde motosiklet kullanmanın cezası 2.000 -TL dir.
- Alkol ve benzeri keyif verici, uyuşturucu v.b. kullanmak veya kullanmış olarak yarışa çıkmak diskalifiye gerektirir.
- Tüm yarış etkinliği boyunca, yarışçıların kendilerinin, mekanikerlerinin ve yakınlarının start alanında ve pit alanında sigara içmeleri yasaktır. Tespiti halinde 4.000 TL para cezası uygulanır.
- Start alanına ve pit alanına yarışçılar, mekanikerler ve yakınları ayakkabısız ve uygun olmayan kıyafetler ile alınmayacaktır. Hakemlerin ve görevlilerin uyarı ve talimatlarına uyulmaması durumunda yarışçıya 4.000 TL para cezası uygulanır.

7.2.SPORTİF CEZALAR

- Numaraların ebat ve renkleri teknik kurallarda belirtilmiştir. Ayrıca okunmayan numaralar için yarışçıya 5.000 TL para cezası uygulanır.
- Kırmızı bayrak gösterildiği halde yavaşlamayan, parkuru ikazlara rağmen terk etmeyen yarışçılar, Jüri Kurulu tarafından zaman/sıra/diskalifiye ile cezalandırılırlar.
- Resmi programda belirtilen zamanlar dışında parkura girmenin cezası diskalifiyedir.
- Yarış esnasında motosikletler sadece kendi motor güçleri veya yarışçısının adale gücü ile ilerletilebilir. Her türlü dış müdahale, Genel Direktörü tarafından müsaade edilmedikçe veya acil yardım gerekmedikçe yasaktır. Bu kuralı ihlal eden yarışçı o ayaktan diskalifiye edilmeyi gerektirir.
- Yarış ara parkurunun dışına çıkan, kestirme kullanan veya parkurda ters yönde giden yarışçılar diskalifiye edilir veya jüri kurulunun uygun göreceği cezalara çarptırılır.
- İstmeden test parkurundan dışarı çıkan ancak çıktığı noktadan parkura geri dönmeyen yarışçıların test derecelerine, jüri kurulunun değerlendirmesine göre en fazla 5 dakika zaman cezası eklenir.
- Kendi isteği ile test parkurunun dışına çıkan ve kestirme kullanan yarışçılar diskalifiye edilir veya test süresi, ilgili testin koşulan etabının “en kötü zamanı+1 dk” olacak şekilde kabul edilir.
- Süper Test parkurunda kestirme yapan yarışçılara yarış veya sıralamada geçerli olmak üzere, ilgili test etabında yapılan “en kötü zaman+1 dakika” derece olarak verilir.
- Diğer yarışçıların temposunu yavaşlatmak, geçişlerini engellemek, kasten bloke etmek veya başka bir yarışçıya avantaj sağlaması adına yardım etmek diskalifiye edilme ile cezalandırılır.
- Sportmenliğe aykırı davranışlarda bulunmak zaman/sıra cezası ve yarıştan diskalifiye edilmesine kadar cezalandırılır.
- Yakıt ikmali sadece yarış programında belirtilen Yakıt İkmal İstasyonlarında, padokta ve varsa ek servis alanlarında (beyaz bayrak ile sarı bayrak arasında kalan bölge) yapılabilir.

- Bekleme ve start hattında teknik destek alınamaz, tamirat ve yakıt ikmali yapılamaz. Bu kuralın ihlali durumunda diskalifiye cezası veya jürinin uygun göreceği ceza uygulanır.
- Ödüle hak kazandığı halde, yarışın ödül törenine mazeretsiz veya protesto amaçlı katılmayan yarışçılar, Genel Direktör tarafından Disiplin Kurulu'na sevk edilir.
- Yarışçı ve/veya yarış ekiplerinin yarış esnasında, resmi görevli hakemlere müdahale etmesi, zamanına itiraz etmesi veya tartışması halinde ilgili yarışçı diskalifiye edilir.
- Yarış parkuruna girenlerden hakemlerin ve görevlilerin talimat ve uyarılarına uygun davranmayanların yarışçılarına jüri tarafından, zaman cezasından diskalifiyeye kadar ceza verilebilir.
- Yarışçıların, kendi adına teknik kontrolden geçmemiş bir motosiklet ile piste çıkmaları durumunda sorumluluk hem yarışçıya hem de motosiklet sahibine aittir. Bu durumda ilgili yarışçı diskalifiye edilir.
- Başka yarışçının motosikleti ile antrenman, sıralama ve yarışa giren veya teşebbüs eden sporcular diskalifiye edilip, Disiplin Kuruluna sevki talep edilir.
- Çağrılmasına rağmen kapalı parka girmeyen veya kapalı parka girmeyi kabul etmeyen yarışçı diskalifiye edilerek ilgili ayakta yapılan yarışlardan puan alamaz.
- Servis alanına girenler yarışa geri dönerken mutlaka durmalıdır. Tehlikeli bir davranış, yarıştan diskalifiye edilmeyi gerektirir.
- Yarış içinde servis alanı dışında görevliler harici Genel Direktör izni olmadıkça her türlü yardım almak yarıştan diskalifiye edilmesiyle cezalandırılır.

7.3. KAYIT

- Online kayıt yaptırmamış yarışçılar 5.000 -TL ekstra ceza ödeyerek idari kontrol saati sonuna kadar kayıt yaptırabilirler.
- Geçerli mazeretini önceden iletmiş olmak şartı ile online kaydı bulunan, idari ve teknik kontrol sırasında hazır bulunamayan yarışçıların 5.000 -TL ceza ödemek şartı ve tüm kontrollerini (idari ve teknik kontrol) tamamlamak şartı ile yarış kaydı kabul edilir.

7.4. İTİRAZLAR

- İtiraz harcı yatırılmayan itirazlar incelemeye alınmaz. Herhangi bir konuda yarış yönetimine yapılacak itirazlarda itiraz harcı 3.000 -TL'dir.
- Herhangi bir parçanın sökülmesini gerektirmeyecek (basit kontroller hariç) teknik itirazlar için, itiraz bedeli 5.000 -TL'dir.
- Silindir hacmini ölçmek amacıyla makinenin sökülmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 40.000 -TL'dir.
- Makinenin veya vites kutusunun bir kısmının veya tamamının sökülmesi ve takılması için teminat 60.000 -TL'dir.
- Yakıt analizine dair yapılacak itirazlar için yatırılması gereken teminat 40.000 TL'dir.
- Yakıt itirazında bulunan sporcu, laboratuvar analiz bedelini TMF tarafından belirtilen laboratuvarın hesabına ödemekle yükümlüdür. Haklı çıkması halinde teminat bedeli ile laboratuvar analiz bedelinin tamamı itiraz edilen sporcu tarafından itiraz eden sporcuya ödenir. Haksız çıkan yarışçı, ilgili bedeli itiraz eden yarışçıya ödeyene kadar herhangi bir yarışta start alamayacaktır.