



Türkiye
Motosiklet Federasyonu

Enduro

2019 KURAL KİTABI

Türkiye

Motosiklet Federasyonu

Ankara Merkez Ofis

Adres: Doğanbey Mahallesi Hipodrom Cad.

Ankara Spor Salonu Giriş Kat Altındağ - GAR - ANKARA

Telefon: 0312 311 01 42

Faks: 0312 311 01 45

İstanbul Federasyon Bürosu

Adres: İnönü Mahallesi Turna Sokak No:17

Şişli – İSTANBUL

Telefon: 0212 232 40 06 - 0212 232 40 07

Faks: 0212 232 41 40

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

Web Sitemiz: www.tmf.org.tr

İÇİNDEKİLER

SORUMLULUK	05
1. SPORTİF KURALLAR	06
1.1 Giriş	06
1.2 Resmi Görevliler	06
1.2.1 Genel Direktör	07
1.2.2 Yarış Direktörü	07
1.2.3 Teknik Kontrol Sorumlusu	08
1.2.4 Başhakem	08
1.2.5 Hakemler	09
1.2.6 Sağlık Sorumlusu	09
1.2.7 Parkur Sorumluları	09
1.2.8 Güvenlik Sorumlusu	09
1.2.9 Jüri Kurulu	09
1.2.9.1 Jüri Başkanı	10
1.2.9.2 Jüri Başkanı ve Jürinin Görevleri	10
1.2.9.3 Jüri Toplantıları	11
1.2.9.4 Jüri Toplantısı Raporları	12
1.3 Müracaat Formları ve Kayıtlar	12
1.3.1 Kayıt İşlemleri	13
1.3.2 Katılabilir Yarışçılar	13
1.3.3 Yaş Sınırı	14
1.4 Sınıflar	14
1.4.1 Sınıf Geçiş Koşulları	16
1.5 Yarışçı Numaraları	16
1.5.1 Numaraların Boyut ve Renkleri	16
1.5.2 Numara Tahsisi	17
1.6 Teknik Kontrol	17
1.7 Yarışçı Parkı (Padok)	18
1.8 Resmi Yarış Programı	18
1.9 Kapalı Park	19
1.10 Parkur	20
1.10.1 Yarış Parkuru	20
1.10.2 Test Etapları	21
1.10.3 Parkur İşaretleri	22
1.10.4 Geçilemez Bölgeler	23
1.11 Yarış Akışı	23
1.11.1 Parkur Tanıma	23
1.11.2 Serbest Antrenman	24

1.11.3 Öncü “E0” Uygulaması	25
1.11.4 Start Listesi	25
1.11.5 Bekleme Hattı İşleyişi	25
1.11.6 Yarış Günü Startı	26
1.11.7 Zaman Kontrol Noktası (TC)	26
1.11.8 Zaman ve Geçiş Kontrol Karnesi	28
1.11.9 Zaman Limiti	28
1.11.10 Geçiş Kontrol Noktaları (GKN) İşleyişi	29
1.11.11 Test Etapları İşleyişi	29
1.11.12 Yakıt İkmali	30
1.11.13 Servis Alma	31
1.11.14 Dışarıdan Yardım Alma	31
1.11.15 Parkur Dışına Çıkma ve Kestirme Kullanma	32
1.12 Zaman Tutma	33
1.13 Yarışın Sonu ve Sonuçlar	33
1.13.1 Yarışın Durdurulması Halinde Sonuçlar	34
1.14 İtirazlar	34
1.14.1 İtiraz Sonucu Yapılan Ek Teknik Kontrol İçin Teminat	35
1.15 Ödüller ve Ödül Töreni	35
1.16 Şampiyona İçin Puanlama	36
1.17 Yarışçılarla Haberleşme	36
1.18 Çevre Koruma	37
2 Organizasyon Kuralları	37
2.1 Organizatörler	37
2.2 Güvenlik Önlemleri	37
2.3 Yarış Programı	39
2.4 Padok	39
2.5 Kapalı Park	39
2.6 Start Alanı (Gün Startı)	40
2.7 Zaman Kontrol Noktaları (TC) Yerleşimi	40
2.8 Ara Parkur	41
2.9 Ara Parkur İşaretleme	41
2.10 Test Parkuru	41
2.11 Geçiş Kontrol Noktaları (GKN) Yerleşimi	43
3 Teknik Kurallar	43

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 / pistini 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 veya takım, kayıt yaptırdığı yarışın ilgili yıla ait kurallar kitabının tamamını bilmekle yükümlüdür. Yarışa kayıt yaptırmış her yarışçının bu kurallar kitabının tüm maddelerini bildiğini ve uyacağını, aksi durumda bu kurallar kitabında ve Disiplin Talimatında belirtilen cezaların uygulanacağını kabul eder.

Yarış etkinliği süresince parkur içinde ve dışında yarışçılar kendi davranışlarından olduğu kadar, taraftarlarından, ekiplerinden, temsilcilerinden ve teknisyenlerinden de sorumludurlar. Bu kişilerin yapacakları disiplinsiz ve sportmenliğe uygun olmayan davranışlardan dolayı yarışçıya ceza uygulanır.

Yarışçıların, mekanikerlerin, ve taraftarlarının padok ve diğer bağlantılı bölümlerde, zihinsel ve fiziksel yetenekleri etkileyecek, sportif anlayışla bağdaşmayan ve motosiklet sporunun güvenliğini tehlikeye sokacak, içki veya ve buna benzer maddeleri bulunduramazlar ve kullanamazlar.

DOPİNG

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

1. SPORTİF KURALLAR

1.1 GİRİŞ

Enduro Yarışları, önceden belirlenmiş ve yarış programında belirtilen şartlar altındaki yarış parkurlarını tamamen kat etmek zorunda olan yarışçıların, yeteneklerinin ve motosikletlerinin dayanıklılığının test edilmesi esasına dayanır. Tüm ulusal şampiyona veya mahalli enduro yarışları, TMF Enduro Kurallar Kitabında belirlenen kurallara göre düzenlenecektir. Farklı kurallarla düzenlenmek istenen özel yarışlar için TMF Enduro Branş Sorumlusu' nun onayı alınmalıdır.

1.2 RESMİ GÖREVLİLER

Yarış programında yer alan tüm resmi görevliler gözlemlemek ve yönetmek amacıyla görev yaparlar. Hastalık ve zorunlu haller dışında bütün yarış etkinliklerinde bulunmak zorundadırlar.

Yarış etkinliğinde yer alan yarışçı, mekaniker veya sponsorlar resmi görevli olarak atanamaz.

Onaylanan yarış programında belirlenen resmi görevlilerde değişiklik olması durumunda organizatör bu durumu Teknik Kurul'a bildirmek zorundadır.

Hangi sıfatla olursa olsun padokta veya parkurda bulunan herkes ve tüm servis ve resmi görevli araçları tüm etkinlik boyunca mutlaka geçerli bir izin belgesi taşımak zorundadır. Görevlilerin her kontrolünde ilgililer bunu göstermekle yükümlüdürler.

1.2.1 Genel Direktör

Enduro yarış etkinliklerinde en üst düzey görevlidir. Jüri dışında etkinlikteki her görevli Genel Direktör'ün yönetimi altındadır.

1.2.2 Yarış Direktörü

Yarış Direktörü, yarışın TMF Enduro Kurallarına uygun olarak yürütülmesinden sorumludur. Genel Direktörün yardımcısı konumundadır. Jüri Kurulu toplantılarına katılır ancak oy kullanma yetkisi yoktur.

Yarış Direktörünün görev ve sorumlulukları:

- Yarış güvenliğini ilgilendiren acil durumlarda, Genel Direktör'ün önerisi ile yarışın startını ertelemek, parkurun tekrar yarışılabilir hale getirilmesi için yarışı durdurmak, parkurun veya testin bir kısmını veya tümünü iptal etmek;
- Sadece güvenlik nedeniyle gerekli gördüğü hallerde bir yarışçının start almasını engellemek veya yarışçının diskalifiye edilmesini önermek;
- TMF Kurallarının uygulanmasını sağlamak ve kural ihlallerini Jüri Kurulu'na bildirmek;
- Resmi görevlilerin uyarı ve talimatlarına uymayı reddeden yarışçı ve kişilerin yarış, parkur veya yarış bölgesinden çıkarılmasını talep etmek, gerekli durumlarda güvenlik görevlilerini bilgilendirmek;
- Yarışa yönelik verdiği yada vereceği kararları Jüri Kurulu'na bildirmek ve itiraz dilekçelerini teslim alarak Jüri Kurulu'na iletmek;
- Jüri Kurulu'na vereceği rapora yönelik hakemlerden ve diğer resmi görevlilerden raporlarını ve diğer önemli bilgileri almak;

- Gerekli gördüğü zamanlarda resmi görevliler ve/veya yarışçılar ile brifing yapmak.
- Yarış parkurunun TMF Enduro Kurallarına uygun ve eksiksiz olarak hazırlanmasını ve yarışılabilir durumda olmasını sağlamak;
- Organizasyon görevlilerinin, güvenlik, tıbbi ve destek birimlerinin sorumlu oldukları görevleri yerine getirebilir durumda görev yerlerinde hazır bulunmalarını sağlamak;

Organizatör ekibin yöneticisidir. Genel Direktörü ile organizatör arasındaki iletişim ve koordinasyondan sorumludur. Enduro Kurallarının organizasyon bölümünde yer alan kuralların organizatör tarafından yerine getirilmesini denetler ve sağlar. Yarış sırasında Yarış Genel Direktör'ün yönetimi altında çalışır. Gerekli hallerde bir direktör yardımcısı atanabilir.

1.2.3 Teknik Kontrol Sorumlusu

Yarışa katılacak motosiklet ve ekipmanın, Enduro Teknik Kurallarına ve Yarış Programına uygunluğunu denetlemek, raporlamak ve teknik itirazlardan sorumludur. Gerekli hallerde TMF tarafından organizatör kulüp görevlileri dışından ek biri görevlendirilebilir.

Programda belirtilen teknik kontrol saatinde ve yarış sırasında (jüri onayı ile) gerekli gördüğü durumda yarışçıların motorları ve diğer ekipmanlarının teknik kontrol uygunluklarını ve onay etiketlerini kontrol eder.

Teknik Kontrol Raporunu, ilk jüri toplantısı saatine kadar Jüri Kurulu'na iletmek zorundadır. Yarış bitiminde kesin sonuçlar ilan edilene kadar görev yapar.

1.2.4 Başhakem

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.

1.2.5 Hakemler

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

1.2.6 Sağlık Sorumlusu

Tıbbi konulardan ve tıbbi müdahalelerin organizasyonundan sorumludur. Doktor veya sağlık görevlisi olması gereklidir. Tıbbi müdahale halinde yarış jürisine yazılı rapor verir.

1.2.7 Parkur sorumluları

Parkurun kurallarda belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesinden ve yarış etkinliği süresince uygun şartlarda tutulmasından organizatör adına sorumlulardır. Gerekli hallerde yarış öncesi teftiş ve yarış sırasında kontrol amaçlı TMF tarafından organizatör kulüp görevlisi dışında ayrıca ek biri görevlendirilebilir. Genel Direktör ve Direktörün 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.

1.2.8 Güvenlik Sorumlusu

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

1.2.9 Jüri Kurulu

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.

Jüri, bir yarış etkinliği boyunca ortaya çıkabilecek itirazların muhatabı olan ve bu itirazları görüşerek karara bağlamaktan sorumlu tek organdır.

Jüri Kurulu, bir başkan ve 2 üyeden oluşur. Başkan ve bir jüri üyesi TMF Teknik Kurul tarafından, diğer jüri üyesi ise organizatör tarafından önerilir.

Jüri üyeleri sadece TMF Teknik Kurulu' na karşı sorumludurlar.

Jüri Kurulu'nun TMF Enduro Kurallarına ve diğer kurallara ekleme veya değişiklik yapma yetkisi yoktur.

Jüri kararı en az 2 kişi ile alınır. Başkan yokluğunda 2. üye başkan olur. Her Jüri üyesinin 1 oyu vardır. Kararlar oy çoğunluğu ile alınır. Eşitlik halinde başkanın oyu 2 sayılır.

1.2.9.1 Jüri Başkanı

Jüri Başkanı, Jüri Kurulunun aldığı kararların TMF Kuralları , TMF Enduro Kuralları ve Yarış Programına uygunluğunu denetler. Jüri başkanı resmi görevlileri ve başka kişileri de jüri toplantısına davet edebilir ancak bunların oy hakkı yoktur.

1.2.9.2 Jüri Başkanı ve Jürinin Görevleri

- a) Etkinliğin düzgün ve kurallara uygun bir şekilde akışını denetlemek;
- b) Teknik kontrol ve yarışlarla ilgili resmi görevlilerin raporlarını değerlendirmek;
- c) İdari ve teknik kontrol işleyişini denetlemek;
- d) Şampiyona Kurallarına aykırı gördüğü her husus için yarış direktörüne tavsiyelerde bulunmak;
- e) Her türlü yarış kuralı ihlalini değerlendirmek ve rapor etmek;
- f) Start Listesi ve yarış resmi sonuçlarını onaylamak;
- g) Yarış direktörünün 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.)

h) İlgili kurallar uyarınca, yetkisi dahilinde cezaları vermek ve uygulamak;

j) Yarış sırasında ve öncesinde test etaplarını ve gerekli gördüğü durumlarda tüm yarış parkurunu veya bir kısmını denetlemek veya görev vereceği kişilere denetletmek.

1.2.9.3 Jüri Toplantıları

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

a) İdari ve Teknik Kontrol sonrası

b) Yarış startı öncesinde

c) Etkinliğin sonunda

İdari ve teknik kontrol sonrasında düzenlenen 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;
- Yarışçılar ve takımlardan gelen yarışa ilişkin taleplerin değerlendirilmesi;
- Start listesinin hazırlanması ve onaylanması;

Yarış startı öncesinde düzenlenen 2. toplantıda:

- Son Teknik Kontrol hakkında Teknik Kontrol Sorumlusundan bilgi alınması;
- Son start listesinin düzenlenmesi ve onaylanması;
- Yarış parkuru son durumu hakkında Yarış Direktörü'nden bilgi alınması;

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

Etkinliğin sonundaki 3. toplantıda ise:

- Geçici sonuçlara itirazların değerlendirilmesi;
- Kaza ve yarış dışı raporunun başhakemden alınması;
- Varsa yaralı yarışçılar hakkında son bilginin Tıbbi Sorumlu'dan alınması;
- Hakem raporlarının incelenmesi;
- Ceza listesinin hazırlanması;
- Kesin sonuçların onaylanması gerçekleştirilir.

1.2.9.4 Jüri Toplantısı Raporları

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

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

İmzalı toplantı raporları, jüri kararları, geçici lisans formları, kayıt formları, teknik kontrol raporları ve formları, yarış sigortası, yarış yasal izinleri, yarış sonuçları ve jüri tarafından incelenen tüm raporlar, TMF'ye iletilmek üzere yarış bitiminde Genel Direktör'ün kontrolü ile Federasyon görevlisine teslim edilir.

1.3 MÜRACAAT 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.

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

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

1.3.1 KAYIT İŞLEMLERİ

Tüm yarışçılar kayıtlarını yarış haftasına kadar TMF sitesinde duyuru yapıldığı şekilde ONLINE olarak yapacaklardır. Yarış programında belirtilen İdari Kontrol saatleri dâhilinde kayıt formlarını imzalayarak kesin kayıtlarını yaptırmalıdır. Kayıt formu, idari kontrolde resmi görevlilerce incelenecek ve jüri üyesi huzurunda yarışçı tarafından imzalanacaktır. Kayıt formlarında yarışçının ıslak imzası zorunludur. Yarış programının herhangi bir zamanında kayıt bilgilerinde eksiklik veya yanlış bildirim tespit edilmesi halinde ilgili yarışçının kaydı reddedilir ve yarış dışı bırakılır. Kasten yanlış bilgi verdiği tespit edilen yarışçılar yarış jürisi tarafından cezalandırılır. Tekrarı halinde yarışçı hakkında disiplin işlemleri başlatılır.

Yarış kayıtları en geç 1. Jüri Toplantısı'na kadar tamamlanmak zorundadır. Jüri tarafından kayıt listesinin onaylanmasından sonra hiçbir koşulda yeni yarışçı kaydı alınmayacaktır. İdari kayıt zamanı dışında gelen ve teknik kontrolünü yaptırmayan yarışçıların yarışa katılımı ile ilgili nihai karar jüri kuruluna ait olup, online kayıt yaptırmış olsa dahi geç kalan yarışçıların yarışa kabul edilmesi halinde 250 TL idari para cezası ödemeleri gerekmektedir.

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

1.3.2 Katılabilir yarışçılar:

İlgili sezon için geçerli TMF Enduro yarışçı lisansına sahip kişiler katılabilirler. A sınıfı yarışları açık yarışlar olup bağlı bulunduğu ulusal federasyondan geçerli lisansa, FIM veya UEM uluslararası lisansa sahip yarışçılar da katılabilirler.

İlgili sezon için geçerli yarışçı lisansı olmayan yarışçılar enduro yarışlarına katılamaz.

1.3.3 Yaş Sınırı

a. Enduro yarışlarına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde 16. yaşından gün almış veya alacak yarışçılar katılabilirler. (2019 yarış sezonu için 2004 ve öncesi doğumlular) 18 yaşından gün almamış yarışçıların sezonun tüm yarışlarını kapsayan noter onaylı veli muvafakatnamesi ibraz etmesi zorunludur.

b. Enduro B ve Enduro C sınıfında ilk 6'ya 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 bir dilekçe ile belirtmeleri gerekmektedir.

c. Enduro Genç sınıfında ilgili sezonun herhangi bir tarihinde 23. yaşından gün almamış veya almayacak yarışçılar katılabilirler. (2019 yarış sezonu için 1.Ocak.2005 ile 1.Ocak.1998 tarihi arasında doğanlar)

d. Enduro Veteran sınıfına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde 46 yaşından gün almış veya alacak yarışçılar katılabilirler. (2019 yarış sezonu için 1974 ve öncesi doğumlular.)

e. İtiraz halinde nüfus kayıtları esastır.

1.4 SINIFLAR

Enduro Yarışları, Enduro 1 (E1), Enduro 2 (E2), Enduro 3 (E3), Enduro B (EB), Enduro C (EC), Enduro Genç (EG), Enduro Veteran (EV) ve Enduro Kadın (EK) olmak üzere 8 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.

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 motosikletle birden fazla yarışçı yarışamayacağı gibi, bir yarışçı da birden fazla motosikletle yarışamaz. Yedek motosiklet 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 B (EB), 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 Direktörün görüşü ile beraber Jüri Kurulu tarafından onaylanmak şartıyla ve en geç Start Listesi İlanı'na kadar sınıf değiştirilebilir.

Motor hacmine ve zamanına göre sınıf belirlenmesinde aşağıdaki tabloya uyulur.

	2 ZAMANLI		4 ZAMANLI		
Motor Hacmi	250 cc Ve altı	251 cc Ve üstü	250 cc Ve altı	251 cc 450 cc	451 cc Ve üstü
SINIF	E1	E3	E1	E2	E3
	EB (Enduro B) // EC (Enduro C) EV (Enduro Veteran) // EK (Enduro Kadın) EG (Enduro Genç)				
Genel Klasman	Enduro GP				

1.4.1 Sınıf Geçiş Koşulları

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 yarışçılar ise (E1, E2, E3) grubuna bir sonraki sezon koşulsuz geçerler. (Md. 1.3.3, b bendi hariç).

b. Enduro Genç (EG) sınıfında sezon sonunda ilk sırayı alan yarışçı bir sonraki sezon bir üst gruba (E1, E2, E3) geçer. Bununla beraber Genel Klasman (Enduro GP) ilk 6 sıra içinde yer alan Enduro Genç (EG) sınıfı bir yarışçı bir sonraki sezon bir üst gruba (E1, E2, E3) geçer.

c. Daha önce Enduro branşında yarışmış ancak son 3 yıldır hiçbir yarışta (diğer branşlar dahil) yarışmamış bir yarışçı isterse bir alt sınıfta (EB veya 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 (E1, E2, E3) grubunda yarışır.

İlgili yarış için sınıf tespitinde son karar jüri kuruluna aittir. İtiraz halinde tüm sezon için sınıf tespitinde nihai kesin karar Enduro Branş Sorumlusu'nun onayı ile geçerlidir.

1.5 YARIŞÇI NUMARALARI

Numara tabelalarının kurallara uygun şekilde hazırlanması tümüyle yarışçının sorumluluğundadır.

Motosiklet üzerinde yarışçı numarası dışında numara yer alamaz. Numara tabelası üzerinde, yarışçı numarası haricinde hiçbir şekil, yazı, logo, reklam vb. bulundurulamaz.

1.5.1 Numaraların boyut ve renkleri :

Enduro Teknik Kurallarında belirtilen renkler ve boyutlar kullanılmalıdır.

İlgili teknik kurallarda belirtilen şekil, ölçüler, renk ve yazı tipleri dışında numara tabelasına sahip motosikletler teknik kontrolden geçemezler. Teknik

Kontrol sonrasında numara tabelalarında kurallara aykırı bir durumun tespiti halinde yarışçıya start verilmez. Nihai karar yarış Genel Direktörü'ne aittir.

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

E1 sınıfı	Siyah arka plan	Beyaz Numara
E2 sınıfı	Kırmızı arka plan	Beyaz Numara
E3 sınıfı	Sarı arka plan	Siyah Numara
EB sınıfı	Turuncu arka plan	Siyah Numara
EC sınıfı	Beyaz arka plan	Siyah Numara
EG sınıfı	Yeşil arka plan	Beyaz Numara
EV sınıfı	Mavi arka plan	Beyaz Numara
EK sınıfı	Mor arka plan	Beyaz Numara

1.5.2 Numara Tahsisi

Yarışçı numaraları yarışçıların lisans almasına müteakip Enduro Branş Sorumlusu'nun onayı ile tahsis edilir. Sezonun ilk yarış tarihinden 15 gün önceye kadar tüm yarışçı numara tahsis talepleri Enduro Branş Sorumlusu'na iletilmiş olmalıdır. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez.

NO 1 ilgili sezonun Enduro GP şampiyonuna tahsis edilir. Tüm yarışçılar bir önceki sezon numaralarını öncelikle alma hakkına sahiptirler.

Ancak sezon başında alınmayan numaralar ile ilgili usul ve esasları Enduro Branş Sorumlusu tarafından belirlenmek üzere bugüne kadar tahsis edilmiş tüm numaralar tekrar revize edilir ve tahsis işlemi gerçekleştirilir.

1.6 TEKNİK KONTROL

Yarışacak olan motosikletler, kask ve koruyucu kıyafetler, yarış programında belirtilen yer ve saatte yarışçının kendisi veya mekanikeri/temsilcisi tarafından

teknik kontrole sunulacaktır. Teknik Kontrol için Enduro Teknik Kuralları (Md.3) ve Uygulama Esasları tümüyle geçerlidir.

Teknik Kontrole girmeyen yarışçılar online ve idari kayıtlarını yaptırmış dahi olsalar start alamazlar. Yarış günü sabahı teknik kontrol uygulaması (varsa) eksikliklerin kontrolü içindir.

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

1.7 YARIŞÇI PARKI (PADOK)

Yarış etkinliği süresince yarışçı, takım 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. Padok alanında, gösteri yapan (tek teker, vs.), tehlikeli ve hızlı motosiklet kullanan ve padok güvenliğini tehlikeye sokan yarışçılar ve yarış ekibi jüri tarafından cezalandırılır. Ayrıca padok alanında ateş yakılması, huzur ve sükûneti bozucu, çevreyi kirletici hal ve tavırlarda bulunulması ve koruyucusuz olarak teknik tamirat ve bakım yapılması yasaktır.

1.8 RESMİ YARIŞ PROGRAMI

Resmi Yarış Programı'nda yer alan etkinliklerin yarış programında eksiksiz planlanması zorunludur. Saatler ve süreler örnek olup hava, yarış vb. koşullara göre her yarış için yarış öncesi branş sorumlusunun, yarış sırasında ise genel direktörün teklifi ile Jüri Kurulu tarafından değiştirilebilir; ek program uygulanabilir. Değişen yarış programı yarış brifinginde aksi halde anons sistemi ile tüm yarışçılara bildirilir.

Bütün motosikletler herhangi bir itiraz veya gerekli bir teknik kontrol için yarışın bitiminde görevli nezaretinde bir Kapalı Park alanında toplanmalıdır. Kesin sonuçların ilanı veya jüri kurulunun onayı ile motosikletler serbest bırakılacaktır. 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.

..... Cumartesi

SAAT	PROGRAM	YER
En az 3 Saat	İdari ve Teknik Kontrol	Padok Alanı
En az 30 dk	Yarışçılara Briefing	Katılım Zorunlu
	Seremoni Startı	Katılım Zorunlu
En az 90 dk	Parkur Tanıtım Turu	
En az 90 dk	Süper Test (Sıralama) Turları	Test Parkuru
En az 15 dk	Jüri Toplantısı -1	
	Start Listesi İlanı	

..... Pazar

SAAT	PROGRAM	YER
En az 15 dakika	Son Teknik Kontrol	
Starttan en az 2 saat önce	E0 Kontrol	
En az 15 dakika	Jüri Toplantısı-2	
	Yarış Startı	
Son yarışçı finiş gördükten en geç 30 dk sonra	Geçici Sonuçların İlanı	Yarış İlan Panosu
Geçici sonuçların ilanından en geç 30 dk sonra	Jüri Toplantısı-3	Yarış İlan Panosu
	Kesin Sonuçların İlanı	Yarış İlan Panosu
	Ödül Töreni	

1.9 KAPALI PARK

Bütün motosikletler herhangi bir itiraz veya gerekli bir teknik kontrol için yarışın bitiminde görevli nezaretinde bir Kapalı Park alanında toplanmalıdır. Kesin sonuçların ilanı veya jüri kurulunun onayı ile motosikletler serbest bırakılacaktır. 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 park'a gireceklerdir. Kapalı park içinde motosikleti çalıştırmak yasaktır.

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

1.10 PARKUR

Bütün yarış etkinlikleri TMF Teknik Kurulu' nun onayladığı yarış parkurlarında yapılmak zorundadır. Yarıştan önce jüri kurulu ve/veya yetkilendirdiği kişiler tarafından kontrol edilmesinden sonra yarış onayı verilir. Parkurun teknik şartlara uygun olmaması halinde parkur değişikliği yapılır. Teftiş süresince parkur değişikliği için Parkur Sorumlusunun ve Yarış Direktörü' nün ekip ve ekipmanları ile hazır olması gereklidir.

Yarış parkurunun kurallara göre hazırlanması tamamen organizatör kulüp sorumluluğundadır. Parkur (GPS haritası ile beraber) denetim için, yarış programının başlamasından en az 7 gün önce kurallara uygun olarak hazır olmalıdır.

1.10.1 Yarış 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.

1.10.2 Test Etapları

(Kros Test / CT, Enduro Test / ET, Ekstrem Test / XT, Süper Test / ST)

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 pistlerinde 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 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.

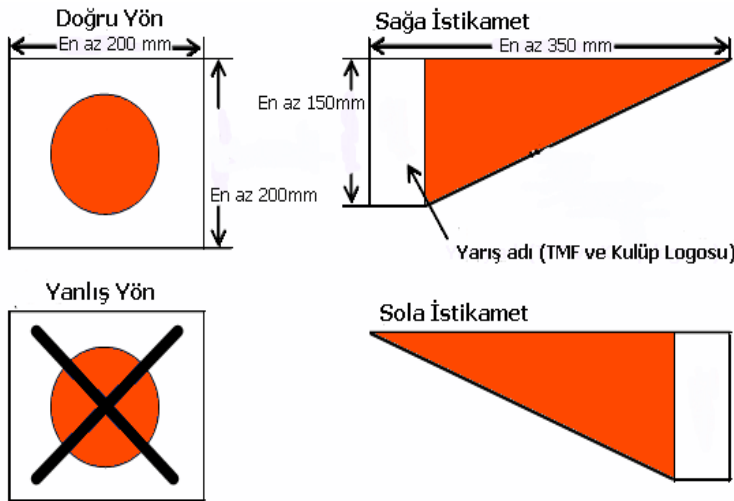
Yarış programı veya jüri kararı ile yarışçı brifinginde belirtilmek ve ilan panosunda ilan edilmek kaydıyla, Süper Test dereceleri yarış için geçerli sayılabilir veya sadece yarışın start listesinin oluşturulması için “Sıralama Yarışı” tarzında koşulabilir.

1.10.3 Parkur İşaretleri

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.



1.10.4 Geçilemez Bölgeler

Yarış öncesinde veya yarış etkinliği sırasında parkurun yarışılmaz hale gelmesi veya dışarıdan yardım almadan geçilemez hale gelmesi durumunda, ilgili parkurun tamamı veya bir kısmı yarışçı güvenliği gerekçesi ile Genel Direktör ve/veya Yarış Direktörü tarafından iptal edilebilir ve etabı alternatif parkurdan geçirilerek bir sonraki zaman kontrol noktasına ulaştırılır.

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 yada dışarıdan müdahaleler ile yarışçılar arasında eşit rekabet şartlarını sağlama özelliğini kaybetmiş olduğuna karar verilmesi durumunda koşulan test etabı yada o testin tüm etapları (koşulmuş olsa dahi) iptal edilebilir. Bu durumda iptal edilen etabın yarışçı dereceleri toplam yarış derecelerine dahil edilmez. Bu karar yarışçı, takım ve diğer ekiplere duyurulur ve gerekçeleri ile jüri raporuna kaydedilir.

Olağandışı durumlarda test sayısı jüri tarafından değiştirilebilir.

1.11 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 yada erken gelmeleri halinde veya diğer kural ihlallerinden kaynaklanan zaman cezalarının test zamanları üzerine eklenmesi sonucunda yarış sıralaması ortaya çıkar.

1.11.1 Parkur Tanıma

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.

1.11.2 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 Antrenman'da 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.

1.11.3 Öncü “E0” Uygulaması

Yarış başlamadan önce ve yarış sırasında parkurun güvenliğini kontrol etmek amacıyla E0 no’lu öncü parkuru normal hızda geçer. Parkur yönlendirmelerini, test parkurlarını ve yarışın güvenliğini ilgilendiren hususları kontrol ederek, olumsuz durumları Yarış Genel Direktörü’ ne bildirir.

E0 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.

1.11.4 Start Listesi

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.

1.11.5 Bekleme Hattı İşleyişi

Yarışın genel startında, Start çizgisinin 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 yapılamaz. Bu kuralın ihlali durumunda diskalifiye cezası veya jürinin uygun göreceği ceza uygulanır.

Yarışçılar Start hakemlerinin onayı ile Bekleme Hattından motorları çalışır halde Start Hattına gelerek Start alırlar.

Test etaplarının start noktalarında bekleme hattı uygulaması yoktur.

1.11.6 Yarış Günü Startı

Yarış programında belirtilen veya jüri tarafından ilan edilen saatte yarışın gün startı verilir. Yarışçılar start listesindeki sıraya göre 1 dakika aralıklarla teker teker veya aynı anda 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 ilk 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.

1.11.7 Zaman Kontrol Noktası (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 ve sigara içmek yasaktır.

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

Eğer zaman kontrol noktaları arasında öngörülen varış süreleri, yarışçıların güvenli sürüşünü tehlikeye atacak derecede kısa hesaplanmışsa, Yarış Genel Direktörü ve/veya Yarış Jürisi tarafından öngörülen varış süresi uzatılabilir veya 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 yada 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 çağıramaz 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.

1.11.8 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.

1.11.9 Zaman limiti

Bir zaman kontrol noktasına (TC) girmesi gereken zamandan 15 dakikadan daha fazla geç kalan yarışçı diskalifiye olur. Gün toplamında geç kalma süresi toplamda 45 dakikayı geçemez. Yarış Genel Direktörünün tavsiyesi ile Zaman limitlerini değiştirme yetkisi yarış jürisine aittir.

Ancak yarışçı bu 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.

1.11.10 Geçiş Kontrol Noktaları (GKN) İşleyişi

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.

1.11.11 Test Etapları İşleyişi

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 30 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 bu süre 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 geçən 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.

1.11.12 Yakıt İkmali

Yakıt ikmali sadece yarış programında belirtilen Yakıt İkmal İstasyonları’nda, 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 100 TL para cezası verilir.

Yakıt ikmali yapan yarışçı ekibinin ikmal sırasında yanında en az 6 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 50 TL para cezası uygulanacaktır.

Motosikletin yakıt deposu haricinde, hiçbir şekilde beraberinde yakıt taşınmaz.

1.11.13 Servis Alma

Yarış motosikletlerinin tamiratları sadece “SERVIS 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 Md.1.18 Çevre Koruma kurallarına uymaları zorunludur. Aksi davranış gösteren yarışçı ve ekipler ilkinde uyarılır, tekrarı halinde yarışçıları diskalifiye edilir.

1.11.14 Dışarıdan Yardım Alma

Yarış sırasında motosikletler sadece kendi motor güçleri veya yarışçısının adale gücü ile ilerletilebilir.

Ara parkurlara yarış ekiplerine ve takımlarına 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 200 TL para cezası uygulanır.

Organizatör kulüp sadece test parkurlarında yarışı engelleyecek şekilde parkur üzerinde kalan motosikletin parkur kenarında en yakın güvenli bir bölgeye çekilmesinden sorumludur.

1.11.15 Parkur dışına çıkma ve kestirme 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.

1.12 ZAMAN TUTMA

Dijital zaman tutma ekipmanının kullanımından Branş Sorumlusu 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.

1.13 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.

1.13.1 Yarışın Durdurulması Halinde Sonuçlar

Bir yarış, jüri kurulu tarafından durdurulması halinde yeniden koşulamaz.

Yarış durdurulduğu sırada, yarışçıların %50'nden 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.

1.14 İTİRAZLAR

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

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.

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.

Başka bir yarışçı veya motosiklet için itiraz süresi, son yarışçının kapalı parka girmesinden en geç 30 dk. sonra son bulur.

Sonuçlar için itiraz süresi geçici sonuçların ilan saati ile başlar ve en geç 30 dakika sonra son bulur.

İtirazın haklı bulunması veya kurallara uygun olmaması halinde (varsa) itiraz harcı itiraz sahibine geri ödenir, itirazın haksız bulunması halinde itiraz harcı yarış dosyası ile birlikte TMF'ye iletilir.

1.14.1 İtiraz Sonucu Yapılan Ek Teknik Kontrol İçin Teminat

Bir itiraz sonucunda silindir hacmini ölçmek amacıyla makinenin sökülmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 1.500 TL'dir.

İtirazı yapan taraf haksız çıkarsa sökme takma ücreti bu işi yapan mekanikere ödendikten sonra geri kalan teminat itiraz edilene ödenir.

İtirazı yapan taraf haklı çıkarsa sökme takma ücreti itiraz edilenden alınır ve itiraz edenin teminatı eksiksiz iade edilir.

1.15 ÖDÜLLER ve ÖDÜL TÖRENİ

Genel Klasman ödülleri ve sınıf birincilerinin ödülleri kupa şeklinde olacaktır. Sponsorlar tarafından sağlanan para veya diğer ek ödüller, ödül töreni sırasında yarışçıya verilecektir.

Ödül törenine katılmayan yarışçıların ödülleri bir başkasına verilemez. Ancak jüri tarafından kabul edilen geçerli mazereti olması halinde katılamayan yarışçıların ödülleri, yarışçının takım şefi, mekanikeri veya ailesine verilir. Bir başka yarışçı mazeretli yarışçının ödülünü alamaz ve onun yerine ödül kürsüsüne kesinlikle çıkamaz.

Geçerli mazeretin Ödül Töreninden en az 15 dk. önce Jüri Kuruluna bildirilmesi gereklidir. Jüri son toplantısında bu karar rapor tutanaklarına geçirilir.

Ödüle hak kazandığı halde, yarışın ödül törenine mazeretsiz veya protesto amaçlı katılmayan yarışçılar, jüri tarafından ceza istemiyle rapor edilir.

Ödül töreni tercihen yarıştan hemen sonra padok alanı yakınında veya programda daha önceden belirtilmek şartıyla farklı bir yerde yapılabilir. Ödül alan yarışçılar, ödül kürsüsüne yarış kıyafetleri ile çıkacaklardır

Ödül Töreninde, ses sistemi olması ve bir sunucu tarafından ödül kürsüsüne çıkan yarışçıların sıralaması, adı soyadı, sınıfı, sponsoru ve kulübü anons edilmelidir. Ödül verecek protokolün isim ve ödül vereceği sınıf listesi sunucuda hazır bulunmalıdır.

1.16 ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA

Yarışçılar, takımlar ve kulüpler Türkiye Enduro Şampiyonası'ndan puan alırlar. Şampiyona dahilinde koşulan her yarışta alınan puanlar sınıf puanlamaları için toplanır. Türkiye Enduro Şampiyonası Sınıf Puanlaması için ilgili puan tablosu uygulanır:

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

Şampiyona yarışları sezonunda yarışçılar sınıf değiştirebilir ancak elde ettikleri puanları yeni sınıflarına taşıyamazlar.

Kulüp puanlaması için, her yarışta, yarışçıların sınıflarında aldıkları puanları kulüplerine yansıtılır. Kulübün dereceye giren ve puan alan tüm yarışçıların puanları kulüp puanı olarak toplanır.

Sezon içinde kulüp değiştiren yarışçılar, geçmiş puanlarını yeni kulüplerine taşıyamazlar. Takımda yer alan yarışçıların sınıflarında elde ettiği puanlar, takım puanı için toplanır.

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 yarışından sonra ilan edilecek şampiyona resmi sonuçları uyarınca sınıf birincileri o sezonun “Türkiye Enduro Şampiyonası Sınıfı Şampiyonu” unvanını almaya ve kullanmaya hak kazanırlar.

1.17 YARIŞÇILARLA HABERLEŞME

Yarış sırasında resmi görevlilerce verilen bilgi, karar, talimat ve yarış sonuçları yazılı olarak resmi ilan panosunda duyurulacaktır. Yarış yönetimi ayrıca hakemler aracılığı ile yarışçılara sözlü bilgi ve talimat verebilir.

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

1.18 ÇEVRE KORUMA

Organizatör kulüp ve tüm yarışçılar, yarış etkinlikleri boyunca doğayı korumak ve çevre koruma mevzuatlarına tam olarak uymak zorundadırlar. Atık yağlar, çöpler ve metal atıkları için padok ve servis alanlarında ayrı atık konteynırları bulundurulması zorunludur. Seyirci alanları ve resmi yarış görevlilerinin görev noktalarına yeterli sayıda çöp poşeti veya konteynırı sağlanması zorunludur.

Yarış sonrasında parkurlarda kullanılan tüm bant ve işaretlemeler, çöp poşetleri ve diğer atıklar organizatör tarafından toplanmalı ve uygun şekilde imha edilmelidirler.

Yarış alanında çevre korunmasına yönelik uyarı tabelaları seyircilerin kolaylıkla görebileceği uygun yerlere yeterli sayıda asılmalıdır.

Çevreyi kirlettiği tespit edilen yarışçılar ve ekipleri ilkinde uyarı, devamı halinde ise güvenlik birimlerine bildireceklerdir.

2. ORGANİZASYON KURALLARI

2.1 Organizatörler

Organizatörler TMF tarafından belirlenir. Yarışın kurallara uygun bir şekilde koşulması için gerekli olan parkur, donanım ve organizasyon görevlilerinden sorumludur. Organizatörler yarış sonrasında, TMF Teknik Kurul tarafından belirlenen kriterlere göre değerlendirilip raporlandırılırlar.

2.2 Güvenlik Önlemleri

Yasal izinler polis veya jandarma teşkilatlarından alınacak ve belgelendirilecektir. Yarış süresince ambulans, doktor, itfaiye ve parkur içinde her noktaya hızlı bir şekilde ulaşabilecek özellikte kurtarma aracı hazır bulunmalıdır. Yarış veya antrenman sırasında ambulans, doktor ve itfaiyenin yarış bölgesini zorunlu olarak terk etmesi durumunda, yedek ambulans, doktor veya itfaiye yarış bölgesine ulaşana kadar yarış durdurulur. Belirtilen

güvenlik araçlarının yarış etkinlik alanında hazır bulunmaması durumunda kesinlikle start verilmez.

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. Yarışçı parkı (padok), özel seyirci alanları, test alanı, idari ve teknik kontrol alanı, resmi görevli alanı, kapalı park, start alanı, özel otopark ve zaman kontrol noktalarının güvenliğini sağlamak amacıyla yarış etkinliği süresince yeterli sayıda güvenlik personeli (polis, jandarma ve/veya özel güvenlik güçleri) ve güvenlik şeritleri/bariyeri sağlanmalıdır.

Özellikle kapalı park, zaman kontrol (hakem) noktaları, start alanı ve parkura, seyircilerin uzaklığı en az 2'şer metre olmalıdır.

Yarış etkinlikleri süresince, yarış parkuru veya etkinlik alanı içinde, yarış programında belirtilmeyen başka yarış veya etkinlik yapılması TMF'nin iznine bağlıdır. Yarış etkinliği süresince parkur üzerinde araç kullanımı gerektiren gösteriler dahil olmak üzere bütün etkinlikler için en az 5 gün önceden TMF Teknik Kurul 'dan izin alınması gereklidir.

Ticari veya reklam amaçlı başka herhangi bir etkinlik için yarışçı, takımı veya sponsoru organizatör kulüpten izin almak ve talep edilen ücreti ödemek zorundadır. Aksi takdirde tanıtım broşür dağıtımı, ücretli veya ücretsiz herhangi bir hizmet vermek satış yapmak ve benzeri her türlü ticari faaliyet yapmak yasaktır.

2.3 Yarış Programı

TMF organizatör kulüpler ulusal şampiyona takviminde yer alan yarışlarının program, görevli listesi ve detaylarını içeren programlarını Teknik Kurul'un yayınladığı örneğe uygun olarak hazırlar ve en geç yarış programının başlangıcından 15 gün önce onaylanmak üzere TMF' ye göndermelidirler. Organizatör kulüplerin düzenleyeceği mahalli yarışlar ve özel yarışlar için de yarış programı hazırlanması zorunludur.

Yarış programının TMF' ye en geç 10 gün kala ulaştırılmaması durumunda organizatör kulübe "İhtar" verilir. Programın teslim süresi kuralı özel ve mahalli yarışlar için de geçerlidir.

Yarış Programının onaylanması ve kayıtların açılmasından itibaren program üzerinde hiçbir değişiklik yapılamaz. Bununla birlikte, yarış etkinliğini önemli düzeyde etkileyebilecek olağan dışı durumlarda program üzerinde değişiklik yapma yetkisi yarış öncesinde Enduro Branş Sorumlusu'na, yarış sırasında ise Genel Direktörün teklifi ile yarış jürisine aittir. Yarış öncesinde yapılan değişiklikler TMF tarafından, yarış sırasında yapılan değişiklikler ise Jüri Kurulu tarafından duyurulur.

TMF tarafından onaylanmamış veya onaylanan dışında farklılık taşıyan yada eksik bir programın yarış etkinliği için, organizatör kulüp tarafından herhangi bir ortamda dağıtılması, ilan edilmesi veya duyurulması yasaktır.

2.4 Padok

Yarışçı parkı ve bununla ilgili bütün donanım, Pazar günü koşulacak bir yarış için takım ve yarışçılara en geç Cuma saat 12:00 'den itibaren 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 ve hiçbir şekilde bloke edilmelidir. Benzer şekilde padok alanı bütünüyle güvenlik altına alınmalıdır. Padok alanına, tanıtım kartı taşıyan yarışçı araçları ve resmi organizasyon araçları dışında araç parkı ve girişi yapılmayacaktır.

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

2.5 Kapalı Park

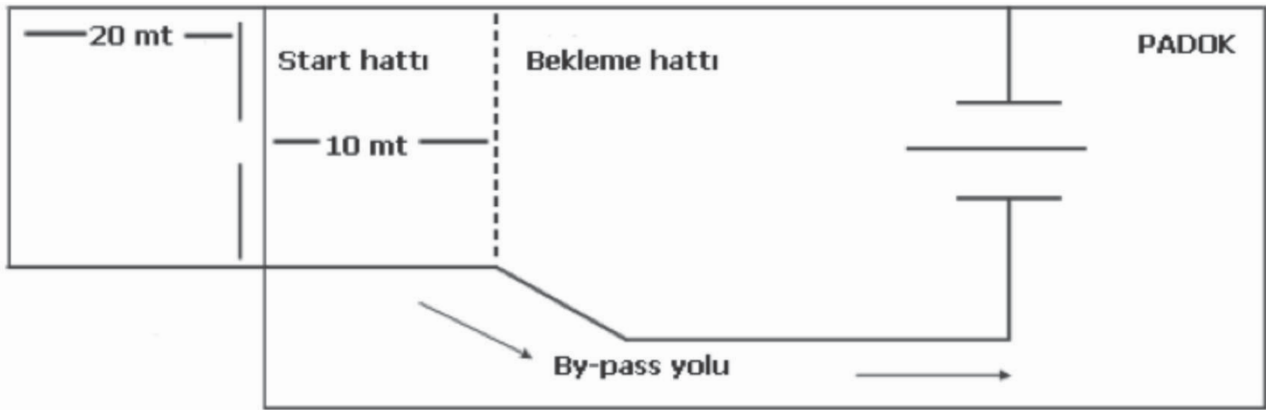
Kapalı Park alanı girişi KAPALI PARK tabelası ile belirtilecek ve kapalı park alanının etrafı bant veya bariyerlerle çevrilecektir.

2.6 Start Alanı (Gün Startı)

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



2.7 Zaman Kontrol Noktaları (TC) Yerleşimi

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.

2.8 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.

2.9 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 yaklaşımlarına 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.

2.10 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 yanısıra seyircilerin tüm etabı izleyebilmelerine imkan verecek konum ve şekilde olmalıdır

Kros Test (CT) en az 2 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 Branş Sorumlusu' nun 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 50 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 30 mt sonra “STOP” tabelası olmalıdır.

2.11 Geçiş Kontrol Noktaları (GKN) Yerleşimi

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 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.

3. TEKNİK KURALLAR

3.1 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.

3.2 PROTOTİP

Prototip motorların FIM’in güvenlik tarifine uyması gereklidir.

3.3 START MEKANİZMASI

Her motosikletin üzerinde bir çalıştırma mekanizması veya marş motoru olmalıdır.

3.4 GİDON

650 mm’den büyük olmamalıdır. Uç kısımları plastik veya lastik bir koruyucu malzeme ile kapalı olmalıdır. Gidon tamir edilemez. Kaynaklı veya ısıtılarak düzeltilmiş gidonlar kabul edilmez.

3.5 MANETLER

Manetler uç kısımları yuvarlak olmalı ve her manet tek bir bağlantı ile bağlı olmalıdır.

3.6 GAZ KONTROLU

Gaz kolu kendiliğinden kapanır şekilde olmalıdır. Stop düğmesi parmağın ulaşabileceği mesafede ve çalışır olmalıdır.

3.7 AYAKLIKLAR

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

3.8 FRENLER

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

3.9 ÇAMURLUKLAR

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

3.10 LASTİKLER

Ön ve arka lastik ebatları serbest bırakılmıştır. Çivi, zincir ve her türlü kaymayı önleyici malzeme kullanımı yasaktır. Kum lastiği yasaktır. Dış kalınlığı (Profili) en az 3 mm olmalıdır. Yalnız seri üretim lastikler kullanılabilir.

3.11 YAKIT

Türkiye’de benzin istasyonlarında satılmakta olan benzinler kullanılabilir. Yakıt kaçağı tespit edilen motosikletler teknik kontrolden geçemezler. Yakıt kaçağı olan motosiklet kesinlikle TEST PARKURLARINA giremez.

3.12 PLAKA

Trafik tescil plakası varsa yarış sırasında küçük plastik kopyası kullanılabilir.

3.13 IŞIKLAR

Arka (fren) uyarı ışığı varsa çalışır olmalıdır. Ön far zorunlu değildir.

3.14 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 veya Tahoma önerilir. İtalik karakter kullanılmamalıdır.

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

E1 sınıfı	Siyah arka plan	Beyaz Numara
E2 sınıfı	Kırmızı arka plan	Beyaz Numara
E3 sınıfı	Sarı arka plan	Siyah Numara
EG sınıfı	Yeşil arka plan	Beyaz Numara
EV sınıfı	Mavi arka plan	Beyaz Numara
EK sınıfı	Mor arka plan	Beyaz Numara
EB sınıfı	Turuncu arka plan	Siyah Numara
EC sınıfı	Beyaz arka plan	Siyah Numara

3.15 YAN SEHPA

Yan sehpa bulunması halinde her iki ucunun da motor şasesine sabitlenebilmesi için lastik veya sabitleme aparatı bulunması gereklidir.

3.16 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.

3.17 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLAR

FIM onaylı kask ve enduro veya motokros kıyafeti, eldiveni, dizlik ve bot zorunludur. Kasklar tek parça ve uluslar arası standartlara uygun FIM onaylı olmalıdır.

3.18 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 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 motosikletin teknik kontrol kurallarına uymaması halinde yetkililer tarafından bu eksikliklerin giderilmesi için son teknik kontrole kadar ek bir süre verilebilir. Son teknik kontrolde 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 son teknik kontrole katılmak zorundadır. Bu durum jüri kararını takiben ilan panosunda duyurulacaktır.