



Türkiye Motosiklet Federasyonu

Pist

2026 KURAL KİTABI

Bu kitapta belirtilmeyen hususlar için BMU/FIM AVRUPA kuralları geçerlidir.

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	4
1.1.	SORUMLULUK	5
1.2.	DOPİNG	5
1.3.	ORGANİZATÖRLER	6
1.4.	RESMİ GÖREVLİLER	8
1.5.	JÜRİ KURULU	11
1.6.	MÜRACAAT, KAYIT FORMLARI VE KAYITLAR	14
1.7.	KATILABİLİR YARIŞÇILAR	15
2.	SPORTİF KURALLAR	16
2.1.	TEKNİK KONTROL	16
2.2.	SINIFLAR VE YAŞLAR	17
2.2.1.	TMF GP	18
2.2.2.	KADIN SINIFI	18
2.2.3.	SSP300 SINIFI	18
2.3.	SINIFLARIN YARIŞMASI	19
2.4.	YARIŞÇI NUMARALARI	20
2.5.	YARIŞ PROGRAMI	21
2.6.	YARIŞÇILARLA HABERLEŞME-BRİFİNG	22
2.7.	BAYRAKLAR-TABELALAR	22
2.8.	ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI	26
2.9.	YARIŞ	28
2.10.	YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR	38
2.11.	KAPALI PARK	39
2.12.	İTİRAZLAR	39
2.13.	ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA	41
2.14.	ÖDÜL TÖRENİ	42
3.1.	YARIŞÇI PARKI (PADOK)	43
3.2.	YARIŞ PİSTİ	43
4.	TEKNİK KOŞULLAR	44
4.1.	MOTOSİKLETİN TANIMI	44
4.2.	YARIŞÇI KIYAFET VE KASKLAR	44
4.3.	TEKNİK KONTROL UYGULAMASI	44
4.4.	YEDEK MOTOSİKLET UYGULAMASI	47
4.5.	MOTOSİKLET TEKNİK ÖZELLİKLERİ	47
4.6.	ÖZEL DURUMLAR	61
5.	SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK (ÇEVRE KORUMA)	61
6.	SAĞLIK GÜVENLİK VB. ARAÇLAR	67
7.	CEZA VE DİSİPLİN KURALLARI	67

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 Kitaplarında 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 pist 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 (pist, 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 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 kulüp Türkiye Pist 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; 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 yürümesinden ve bu amaçla, resmi görevliler dışında, bütün personel ve donanımın 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 Pistinin etrafı mutlaka tel çit ile çevrilmeli, seyircilerin girebileceği alanlar ayrıca işaretlenmelidir,
- Yarış Pistinin içinde elektrik kullanımı gereken alanlarda sorunsuz ve kesintisiz biçimde elektrik akımı için gerekli önlemlerin alınması,
- Yarış Pistinin yeterli sayıda yerleşik tuvalet ve duş olmaması durumunda, en az 2 Kadın ve 6 Erkek seyyar W.C. temin edilmesi (suyu, malzemeleri eksiksiz, çalışır durumda olmalı) ve temizliğinin düzenli ve yeterli olarak yapılması için bir görevli bulundurulması,
- Yarış Pistinin ses sistemi kurulması ve çalışır durumda olmasının sağlanması, yarışın sunum ve tanıtımını yapacak bir görevli bulundurulması,
- Yarış programı kapsamında antrenmanlar ve yarış esnasında pist ve 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 Cumartesi ve Pazar günü yarış etkinliği boyunca Yarış Pistinde tam teşekküllü 4 adet ambulans ve sağlık personelinin bulunması ve ambulansların sabah programının ilk başlangıcından en az 1 saat öncesinden itibaren pistte olmasının sağlanması,
- Özel güvenlik kurumu ile anlaşma yaparak 2 gün boyunca Yarış Pistinde sıkı güvenlik denetiminin sağlanması, yarış pisti 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,

- 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.

-Organizatörler, Federasyonun sponsorlarının yer alacağı alanları sağlamakla yükümlüdür. Ödül töreni alanı ve diğer tüm alanlarda (kupa-pist-padok vb.) Federasyon tarafından belirtilen şekilde talimatları eksiksiz bir şekilde uygulayacaktır.

1.3.2. GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

- Yarışla ilgili yasal izinler ilgili kurumlardan alınmalıdır. Yarış süresince ambulans, sağlık personeli ve yangın söndürme ekipmanları pist içinde hazır bulunmalıdır.
- 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 pistinde, 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 pistin etrafı tel örgü veya bariyer ile çevrilmelidir.

1.4. RESMİ GÖREVLİLER

Yarış Programı süresince görev alan bütün resmi görevliler, gözlemek 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 pistte 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 TMF Pist 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 pistinin TMF Pist 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 pisti 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, Pist 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.
- Pit Çıkışı 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. PİST SORUMLULARI

Yarış pistinin 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 piste müdahale etmek için yeterli sayıda ekip ve ekipmanları ile yarış boyunca hazır olmalıdırlar.

Pist 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 Direktörü 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 Kuralları, TMF Pist 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 pistini veya bir kısmını denetlemek veya görev vereceği kişilere denetletmek.
- Sıralama antrenmanları (seeding) neticelerini onaylamak.
- Start listesi ve yarış resmi sonuçlarını onaylamak.
- Yarış güvenliğini ilgilendiren acil durumlarda, Genel Direktörün onayı ile yarışın startını ertelemek, pistin 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 piste ilişkin son bilgilerin alınması.

- Yarış güvenliği ile ilgili önlemlerin gözden geçirilmesi.
- Yasal izinlerin ve yarış sigortasının incelenmesi.
- Yarışçılar ve kulüplerden gelen yarışa ilişkin taleplerin değerlendirilmesi.
- Yarışçı kayıt listesinin hazırlanması ve onaylanması.
- **(Cumartesi günü etkinlik sonundaki) 2. Toplantıda:**
 - Son start listesinin düzenlenmesi ve onaylanması.
- Yarış pisti için en son durum hakkında Yarış Direktöründen bilgi alınması.
- **Pazar günü etkinlik başında 3. Toplantıda:**
 - Tüm resmi görevlilerin ve güvenlik ekibinin hazır olduğuna ilişkin bilginin alınması.
 - Son Teknik Kontrol hakkında Teknik Kontrol Sorumlusundan bilgi alınması gereklidir.
- **(Etkinliğin sonundaki) 4. Toplantıda:**
 - 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 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. 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 y6nelik noter vekaletnamesini vermesi zorunludur. 6rnek Vekaletname Federasyonda temin edilecektir.

1.6.1. KAYIT 6CRETİ

Kayıt 6cretleri TMF tarafından açıklanır.

1.7. KATILABİLİR YARIŞÇILAR

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

Herhangi bir sınıfta 4 yarışçıdan az yarışçı olursa, bu sınıf bir 6st veya alt sınıfla birleőtirilir. Genel Direkt6r kararıyla sayılar belirlenebilir. Katılım sayısı iki kişiden az ise yarışçılar yarıştan puan alamaz. Bu kural 50 cc sınıfı için geçerli değildir.

T6rkiye Pist Şampiyonası'na katılacak yarışçılar hangi sınıfta yarıőtmak istediklerini lisans aldıkları esnada beyan etmelidirler.

Bir yarışçının sezon içinde sınıf deđiőtirmesi durumunda, 6nceki sınıfında aldığı puanlar yeni sınıfına taőtınamaz. İdari ve Teknik Kontrol esnasında sınıf deđiőtikliđi için yapılan yazılı baőturularda Genel Direkt6r karar verir.

2. SPORTİF KURALLAR

2.1. TEKNİK KONTROL

Yarışçılar motosikletleri ile yarış programında belirtilen yer ve saatte teknik kontrol yaptıracaklardır. Motosikletler ve yarışçıya ait homologe olmuş kask, ilk teknik kontrole yarışçı veya mekanikeri 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.

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

2.2. SINIFLAR VE YAŞLAR

SINIF	MOTOSİKLET	YAŞ
250CC	Maksimum 250cc	Gençler 12 -18 Yaş
	4 Zamanlı motor	Büyükler 19 Yaş üstü
SUPERSPORT 300	FIM Europe 2026 Kurallarına Göre	Minimum 11 Yaş
OPEN500	Max. 500 cc motor kapasitesine sahip 2 ve 4 silindirli motosikletler	Minimum 15 Yaş
SUPERSTOCK 600	401 cc - 600 cc	Minimum 15 Yaş
	4 Zamanlı Motor, 4 silindir	
	550 cc - 675 cc	
	3 Silindir	
	601 cc - 750 cc	
	4 Zamanlı Motor, 2 Silindir	
SUPERSPORT	401 cc - 600 cc	Minimum 15 Yaş
	4 Zamanlı Motor, 4 Silindir	
	550cc - 675cc,	
	3 silindir	
	601 cc to 750 cc,	
	4 Zamanlı Motor, 2 Silindir	
	Yeni jenerasyon Motosikletler FIM 2026 kurallarına göre	
SUPERSTOCK 1000	601 cc - 1000 cc	Minimum 16 Yaş
	4 Zamanlı Motor, 4 Silindir	
	601 cc - 1200 cc	
	4 Zamanlı Motor, 2 Silindir	
SUPERBIKE	601 cc - 1000 cc	Minimum 16 Yaş
	4 Zamanlı Motor, 4 Silindir	
	601 cc - 1200 cc	
	4 Zamanlı Motor, 2 Silindir	
FORMULA 600	SuperSport'a kabul edilen motosikletler	Minimum 16 Yaş
FORMULA 1000	SuperBike'a kabul edilen motosikletler	Minimum 16 Yaş

2.2.1. TMF GP

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

Sıralama sonucu 600cc ve 1000cc sınıflarında üçer sporcu rezerv listede yer alacaktır. Ana listede yer alan sporculardan biri veya birkaçı katılamaz ise bu yarışçılar start listesine dahil edilecektir. Start listesi sıralamaya göre belirli olacaktır. Kupalar ve derecelendirme 600cc ve 1000cc olarak ayrı ayrı yapılacaktır. **TMF GP'ye yabancı lisansa sahip sporcular katılamaz.**

2.2.2. KADIN SINIFI

Kadın sınıfı, sezon içerisinde 12 yaşını tamamlamış ya da tamamlayacak kadın yarışçılara açıktır. Genel Direktörün uygun bulacağı sayıda kayıt olması durumunda diğer sınıflardan ayrı, olmaması durumunda uygun bulunacak diğer bir sınıfla birlikte yarışacaklardır. Teknik olarak Süperstock kurallarına uygun motosikletle yarışabilirler.

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

2.2.3. SSP300 SINIFI

Bu sınıfta yarışabilecek motosikletler;

- Kawasaki Ninja 400 (EX400)
- KTM RC 390 • KTM RC 390R • KTM RC 390R (2022)
- Yamaha YZF-R3 (Euro 3) • Yamaha YZF-R3A (Euro 4)
- Yamaha YZF-R3 2019 (Euro 3-Euro 4)
- KOVE Moto (Base 321RR) P303 – P310
- Kawasaki Ninja 400 max. 10.350 RPM

- KTM RC 390 / 390R max. 11.150 RPM
- Yamaha YZF-R3 (hepsi) max. 13.300 RPM
- KOVE Moto (Base 321RR) P303 max. 12.800 RPM

FIM Avrupa SSP300 kuralları gereği bu sınıfta yarışacak bütün motosikletlere devir sınırlandırılması uygulanacaktır.

Yeterli start sayısına ulaşamadığında, SSP300 sınıfı 250 sınıfı motosikletlerle birlikte start alacaktır.

Motosikletin üzerinde Orijinal diagnost soketinin olması gerekmektedir.

2.2.3.1. YARIŞACAK MOTOSİKLETLERE TAKILMASI GEREKEN DEVİR SINIRLAYICI CİHAZ

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

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

2.3. SINIFLARIN YARIŞMASI

- Pist yarışlarına yeni başlayanlar ilgili sınıfın en alt sınıfından başlarlar.
- SBK/SSP sınıfı uluslararasıdır ve bütün yabancı yarışçılara açıktır.

- SBK/SSP sınıfından F1000/F600 sınıfına geçiş yapılamaz. Son 5 yıldır herhangi bir sezonda; SBK/SSP sınıfında yarışmış bir yarışçı F1000/F600 sınıfında yarışamaz.
- 50 yaşını doldurmuş ya da sezon içerisinde 50 yaşını dolduracak SBK/SSP gurubu yarışçıları bir kereye mahsus olmak üzere, yazılı müracaatları ve Genel Direktör onayı ile bir alt sınıfta yarışabilirler.
- **Sezon sonunda F1000/F600 sınıfında ilk üç sırayı alan yarışçılar, bir sonraki sezon SBK, SSP, STCK1000 ve STK600 sınıfına geçmek zorundadırlar.**
- Ancak F1000/F600 sınıfında yarışan bir yarışçı sezonun herhangi bir zamanında bir üst sınıfın zamanlarını tutturması şartı, kendi talebi, Genel Direktör onayı ile bir üst sınıfa geçebilir, puanlarını taşıyamaz.
- 5 yıldan daha fazla süre ara vermiş yarışçılar, talep etmeleri ve/veya Genel Direktör onayı ve TMF Teknik Kurul oluru ile bir alt sınıfta yarışır.

2.4. YARIŞÇI NUMARALARI

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

Motosiklet üzerinde yarışçı numarası dışında numara olamaz. Numara tabelası üzerinde, yarışçı numarası haricinde hiçbir şekil, yazı, logo, reklam vb. bulundurulamaz. Yarışçı numaralarının teknik kontrol sorumlusu tarafından uygun bulunmaması halinde yarışçı start alamaz.

Yarışçılar sezon içinde yarışacakları numaraları yarış öncesinde tespit edip, Numara tabelalarını hazırlamakla mükelleftir. Üzerinde numarası olmayan motosiklet piste alınmayacaktır. Numaraların ebat ve renkleri teknik kurallarda belirtilmiştir. Ayrıca okunmayan numaralar için yarışçıya 5.000 TL para cezası uygulanır.

Yarışçı numaraları için geçerli kurallar yedek motosikletler içinde aynen geçerlidir.

2.4.1. NUMARALARIN BOYUT VE RENKLERİ

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

Tüm ön taraf numaraları için ölçüler:

Asgari yükseklik: 120 mmAsgari genişlik: 80 mmAsgari rakam kalınlık: 25 mm

Tüm yan taraf numaraları için ölçüler:

Asgari yükseklik:120 mm, Asgari genişlik: 60 mm, Asgari rakam kalınlık: 25 mm

Belirtilen numara motora aşağıdaki gibi tutturulmalıdır:

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

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

Numaraların geçerliliği konusundaki anlaşmazlıklarda direktörün kararı nihai olacaktır.

2.4.2. NUMARA TAHSİSİ

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

Sezonluk lisanslar için yarışçı numaraları 1'den 999'a kadar olabilir.

1-3 arasındaki numaralar, bir önceki sezonun Türkiye Pist Şampiyonası TMFGP sıralaması 1-3.'lerine verilir. Bu kişiler istemediği takdirde boş kalacaktır. Diğer yarışçılar 4 - 999 arası bir numara alabilirler.

2.5. YARIŞ PROGRAMI

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

Yarış kuralları için Türkiye Pist Kural Kitabı geçerlidir. Bu kitapta belirtilmeyen hususlar için BMU/ FIM Europe / FIM kuralları geçerlidir.

Yarış programı yarıştan bir hafta önce TMF internet sitesinde (www.tmf.org.tr) yayımlanır 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.

2.6. YARIŞÇILARLA HABERLEŞME/BRİFİNG

- Yarış sırasında resmi görevlilerce verilen bilgiler, kararlar, talimatlar ile yarış sonuçları online olarak duyurulacaktır.
- Genel Direktör ve Jüri Kurulu, bir yarışçı veya kulüple ilgili bütün kararları kendilerine yazılı olarak bildirecektir. Aynı şekilde bir yarışçının veya bir kulübün Genel Direktörüne ve Jüri Kurulu'na bütün iletişimi yazılı olacaktır ve bu bildirimler Yarış Sekreteri tarafından yapılacaktır.
- Yarış programında belirtilen sürede yarışçı brifingi yapılacaktır. Brifinge katılım zorunlu olup, yoklama alınacaktır. Katılmayanlara para cezası verilecektir.
- Her yarışçı veya kulüp bu kitapta yer alan kuralların tamamını bilmek zorundadır.
- Brifingin yapılamaması durumunda Genel Direktör tarafından Elektronik brifing uygulaması yapılabilir.

2.7. BAYRAKLAR VE TABELALAR (IŞIKLAR)

Hakemler ve diğer görevliler yarışçılara bilgi veya komut iletmek için bayrak, tabela ve ışıkları kullanırlar. Yarışçılar, bayrak, tabela ve ışıkların komutlarına uymak zorundadırlar. Bu komutlara uymayan yarışçılar cezalandırılacakları gibi aksi durumlardan doğan zararlardan kendileri sorumludur.

Bayraklar, TMF lisanslı hakemler tarafından kullanılır.

2.7.1. KIRMIZI BAYRAK VE KIRMIZI IŞIK

Sadece direktör talimatı ile kullanılabilir.

Antrenman ve sıralama turları veya yarış durdurulacağı zaman bütün hakem kulelerinden sallanır ve pistteki kırmızı ışıklar yanık vaziyette kalır. Yarışçılar yavaş bir şekilde padok alanına dönmek zorundadırlar.

Pit koridoru kapalı olduğu zaman, pit çıkışında kırmızı bayrak sabit bir şekilde tutulmalı ve varsa kırmızı ışık yanık olmalıdır. Isınma turu ve çıkış turu sonunda kırmızı bayrak start çizgisi üzerinde sabit olarak bulunur. Kırmızı bayrak aynı zamanda Pisti kapatmak için de kullanılır.

Yarışın herhangi bir anında ve pist üzerinde yarışçı güvenliğini ve yarışı etkileyecek tehlikeli bir durum karşısında Genel Direktör talimatı ile tüm kulelerden sallanır.

Kırmızı bayrağı gören yarışçı çok yavaş bir şekilde devam ederek Pist çıkış kısmından ya da resmi görevlilerce gösterilen yerden terk eder.

Kırmızı bayrak gösterildiği halde yavaşlamayan, Pisti ikazlara rağmen terk etmeyen yarışçılar, Jüri Kurulu tarafından (zaman cezasından diskalifiyeye kadar) cezalandırılırlar.

2.7.2. SARI BAYRAK

Sarı bayrak, kullanımı talimat gerektirmeyen, hakem kulelerinden kaza veya olumsuz durumlarda sallanan bayraktır. Sarı bayrak sallanan kulelerde yarışçının durmaya hazır bir şekilde yavaşlaması ve birbirlerini geçmemeleri gerekmektedir. Hız görülür bir şekilde azaltılacaktır.

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

Sıralama turunda bu bayrağa uyulmaması o tur derecesinin iptali, yarış sırasında ise dur-kalk cezası ile cezalandırılır. Yarışta dur-kalk cezası uygulanamaz ise ihlali yapan yarışçının yarış toplam zamanına 30 saniye ilave edilir.

Sarı bayrakta geçen yarışçı bunun hemen farkına varır ve elini kaldırarak geçtiği yarışçı veya yarışçılara kendisini geçme izni verirse ceza uygulanmaz. (Yeşil bayrağın sallandığı kuleden bir sonraki kuleye kadar.)

2.7.3. SARI-KIRMIZI ÇİZGİLİ BAYRAK

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

2.7.4. SİYAH BAYRAK ORTASINDA TURUNCU YUVARLAK (Ø 40 CM)

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

2.7.5. SİYAH BAYRAK

Siyah bayrak diskalifiye bayrağıdır, Genel Direktör talimatı ile kullanılır. Yarışçı numarası ile beraber sabit bir şekilde start alanından (veya kulesinden) gösterilir. Kendisine siyah bayrak ile beraber numarası gösterilen Yarışçı bu bayrağı gördükten sonra Pisti terk edip, pite girer ve tekrar yarışa dönemez.

2.7.6. MAVİ BAYRAK

Mavi bayrak, bir yarışçıya kendisinden daha hızlı olan ve tur bindirmek üzere olan bir veya birkaç yarışçının geldiğini haber vermek amacıyla sallanır ve talimat gerektirmez. Mavi bayrak uyarısı alan yarışçı çizgisini bozmadan ve pisti bloke etmeden arkadan gelen yarışçının kendisini geçmesine müsaade etmelidir. Uymayan yarışçılar Jüri Kurulu tarafından (zaman cezasından diskalifiyeye kadar) cezalandırılabilir.

2.7.7. YEŞİL BAYRAK VE YEŞİL IŞIK

Pistin açık olduğunu gösterir. Her antrenman, ısınma ve sıralamanın ilk turlarında ve çıkış turunda, 2 dakika boyunca tüm hakem kulelerinde sallanarak kule yerlerini yarışçılara hatırlatmak ve pistin temiz olduğunu belirtmek amacıyla gösterilir. Kendi kulesinden sonraki pist bölgesi temiz ise sarı bayrak sallanan kuleden sonraki kule hakemi tarafından aynı anda sallanır. Pit çıkışı açık olduğunda pit çıkışında sallanır.

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

2.7.8. DAMALI BAYRAK

Bu bayrak Finiş çizgisi hizasında sallanır, antrenmanın, sıralama turunun veya Yarışın sona erdiğini gösteren bayraktır. Sadece Genel Direktörü ya da yetki verdiği kişi tarafından kullanılabilir.

Herhangi bir sebeple damalı bayrak lider yarışçının, yarışın bitmesi gereken son turunu tamamlamasından önce sallanırsa; lider yarışçının damalı bayrak sallandığında tamamladığı en son turda yarışın bittiği kabul edilir. Eğer damalı bayrak geç sallanırsa, lider yarışçının ilan edilen tur sayısını tamamladığı turda yarışın bittiği kabul edilir ve sonuçlar buna göre değerlendirilir.

2.7.9. BAYRAKLARIN EBATLARI

Bayraklar 80 cm genişliğinde 100 cm uzunluğunda olmalıdır.

2.7.10. BAYRAKLARIN RENKLERİ

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

2.7.11. ÜZERİNDE YARIŞÇI NUMARASI OLAN PANO

Yarışçının numarasını göstermeye yarayan panodur ve Start/Finish bölgesinde bulunur.

2.7.12. BAYRAK HAKEMLERİ YERLERİ

Yarış öncesinde pistte tespit edilecektir. Serbest antrenman, resmi antrenman ve sıralama turlarının ilk 2 dakikalık bölümünde hakem noktalarında yeşil bayrak sallanarak hakem noktaları yarışçılara gösterilecektir. Tüm yarışçılar, bu hakem noktalarının yerlerini öğrenmek ve yarış boyunca bu noktalardan kendilerine gösterilen bayraklara uygun hareket etmek zorundadır.

2.8. ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI

- Pistin durumuna göre organizatör, antrenmanlar için standart programı uygulayacaktır. Bu yarış programında açıkça belirtilmelidir.
- Resmi antrenmanlar öncesinde Jüri Başkanı veya Genel Direktörün gerekli görmesi halinde, pistte oluşacak teknik olumsuzlukların tespiti amacı ile bir veya birkaç yarışçının piste girmesine izin verilebilir.
- Genel Direktör ve Jüri Kurulu, pist incelemelerinde bir olumsuzluk olması durumunda organizatör kulübe olumsuzluğu derhal ve hiçbir itiraza mahal bırakmadan düzeltmesi talimatını verebilir.
- Yarışçılar antrenmanlar için pit çıkışında kendilerine yeşil ışık veya bir görevli tarafından gösterilecek yeşil bayrak ile piste çıkacaklardır.
- Antrenmanlar, finiş çizgisi hizasında damalı bayrak gösterilerek sona erdirilir, aynı anda pit çıkışı kapatılır. Yarışçılar kalan turu tamamlayıp padok alanına geri döneceklerdir.
- Herhangi bir sebeple antrenman durdurulursa finiş çizgisi üzerinde ve bütün hakemlerin sallayacağı kırmızı bayrak ile yarışçılar uyarılacaklar ve hızlarını azaltarak padoka geri döneceklerdir. Antrenmanlarda kalan süre, gerekli görülürse Genel Direktör talimatı ile tamamlanabilecektir.
- Her bir yarışçı, kendi adına teknik kontrolden geçmiş olmak şartı ile en fazla iki motosiklet ile antrenmanlara katılabilir. Bunlardan sadece birisi ile yarışa katılabilir. Yarışçı start aldıktan sonra motosiklet değiştiremez. Ancak yarış durdurulur ve tekrar start verme kararı alınır ise bu esnada motosikletini değiştirebilir.
- Sıralama turlarında kronometre ve/veya transponder ile zaman tutulacaktır. Sıralama en iyi zamanı yapan yarışçıdan başlayacaktır. Sınıfların birleştirilmesi halinde de start alacak tüm yarışçılar tek sınıf gibi değerlendirilip en iyi zaman yapan yarışçıdan başlayarak sıralandırılacaklardır. Eşitlik halinde en iyi ikinci zamana bakılacaktır.
- Yarışların start yerleşimi sıralama turlarına göre yapılacaktır.
- Bir yarışçının start alabilmesi için sıralama antrenmanlarına katılmış olması gerekmektedir.

- Genel Direktör, tehlike yaratan bir yarışçıyı herhangi bir antrenman, ısınma seansında STOP&GO tabelası ile durdurarak uyarabilir, yarış sırasında Siyah Bayrak ile DİSKALİFİYE edebilir.

2.8.1. RESMİ ANTRENMANLAR

- SERBEST ANTRENMAN: Yarış programına göre belirtilen zamanlarda serbest antrenman yapılabilir. Belirlenen saatler dışında piste girmenin cezası diskalifiyedir. Resmi antrenmanlar sırasında en az 4 ambulans ve ambulanslarda sağlık personeli bulundurulması zorunludur. Gerekli görüldüğü takdirde belli sınıfların antrenmanları jüri kararı ile birleştirilebilir.
- Resmi antrenmanlar süresince yarışçıların pistte sadece kendi motosikletleri ile girmelerine izin verilir. Motosikletler gerekli numaralara ve teknik kontrol özelliklerine sahip olmalıdır. Dışarıdan yardım almak kesinlikle yasaktır.
- Tüm antrenmanlarda transponder cihazları ile yarışçılara ait zaman kayıtları alınır.
- Sıralamaya katılmayan yarışçılar yarışa katılamazlar. Sıralama için toplu start uygulanmaz. Sıralama turları esnasında transponder cihazlarından alınan zamanlar yarışçıların yarış günü start alanındaki sıralamalarını belirler. Sıralama turlarında herhangi bir sebeple zaman tutulamadıysa öncelikle serbest antrenman sonuçlarına göre yarışçılar start alır.
- Serbest antrenman ve sıralama turlarında zaman alınamamışsa ve sezonun ilk yarışı ise start dizilimi, geçen sezonun şampiyona dereceleri ile yapılır. Sezonun ilk yarışı değilse aynı sezonda edinilmiş şampiyona puan durumu dikkate alınarak sıralama yapılır. Yeni katılan yarışçılar ise daha sonra sıralanır.
- Yarış günü Antrenmanı: Yarış günü resmi programa göre ısınma antrenmanı süresi verilir.

2.8.2. START ALABİLME ŞARTI

- **Bir yarışçının start alabilmesi için SIRALAMA TURUNDA YAPTIĞI EN İYİ derecesinin, o sınıfta start alacak en iyi zamana sahip yarışçının zamanının %15'inden daha fazla olmaması gerekir. Birleştirilerek start verilecek sınıflar tek sınıf olarak değerlendirilerek bu kural uygulanır.**

- Ancak 2.200 mt.'den uzun pistlerde bu şart %20 olarak değiştirilir. Islak hava şartlarında ve pistin durumuna göre zaman barajı Genel Direktörünün teklifi ile Jüri tarafından değiştirilebilir. 250cc, OPEN500 ve Kadınlar grubunda yarışan yarışçılarda zaman limiti aranmaz, ancak jüri güvenlik nedeniyle gerek gördüğü yarışçılara start izni vermeyebilir.
- Bir yarışçının yarışabilmesi için kendi grubunda sıralamalara girmesi gerekmektedir. Sıralama için toplu start uygulanmaz. Sıralamaya katılmayan yarışçılar yarışa katılamazlar.
- TMF GP'de yarışabilmek için yarışçının mutlaka kendi sınıfında yarışma hakkını elde etmiş olması gerekmektedir.

2.9. YARIŞ

2.9.1. YARIŞ FORMATI

Yarışlar birer ayaktan oluşacak

Kronometre ve/veya transponder ile zaman tutulacaktır.

Kalan turlar bir pano veya ışıklı bir tabela ile gösterilecektir.

- Gerekli görüldüğünde sınıfların yarış sırası, yarışın süresinde değişiklik yapma yetkisi Genel Direktöre aittir. Yarış günü yapılacak değişiklikler Genel Direktör tarafından yapılır ve Jüri tarafından raporlanır.
- Yarış esnasında motosikletler sadece kendi motor güçleri veya yarışçısının adale gücü ile ilerletilebilir. Yarış güvenliğinin tehlikeye atacak konumda motosikleti stop eden yarışçıya, Genel Direktör izni ile görevliler, hakemler veya izin verilen kişiler yardım edebilir. Dışarıdan yardım alarak motosikletini çalıştıran yarışçı o ayaktan diskalifiye olur.
- Pist dışına avantaj sağlamak amacıyla çıkılamaz. Sıralama turları esnasında yapıldığı tespit edilir ise o tura ait derecesi silinir. Yarış esnasında yaptığı tespit edilir ise diskalifiye veya jüri tarafından zaman/sıra cezası uygulanır.
- Diğer yarışçılarının temposunu yavaşlatmak, geçişlerini engellemek amacıyla yolun kasten bloke edilmesi veya diğer bir yarışçının geçişinin engellenmesi veya başka bir yarışçıya yardım etmek yarıştan diskalifiye edilme ile cezalandırılır.

- Sportmenliğe aykırı davranışlarda bulunmak veya yarış içinde servis alanı dışında direktör izni olmadıkça her türlü yardım almak yarıştan diskalifiye edilme ile cezalandırılır.
- Beraber yarışacak her sınıf için ayrı klasman yapılacaktır.
- Bir yarışçı ancak bir sınıfta yarışabilir. Bir yarışçının yarış etkinliği süresince ayrı sınıflarda yarışması yasaktır.
- Aynı motosiklet ile birden fazla yarışçı yarışabilir, fakat bir yarışçı aynı yarış seansı içerisinde birden fazla motosikletle yarışamaz.

2.9.2. START UYGULAMASI

START DİZİLİŞİ:

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

a) STARTTAN 15 DAKİKA ÖNCE;

- Yarışçıların çıkış turu ve start pozisyonlarını almaları için pist açılır. Pit koridoru çıkışında sırasıyla yeşil bayrak ve yeşil ışık gösterilir. Yarışçılar pit alanından çıktıktan sonra pist üzerinde veya start bölgesinde yakıt ikmali yapmak ya da yakıt tankı değiştirmek kesinlikle yasaktır.

b) STARTTAN 10 DAKİKA ÖNCE :

- Pit koridoru çıkışı kapatılır.

c) Çıkış turu zorunlu değildir.

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

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

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

- Çıkış turunda start alanında yerini alan yarışçılar bu esnada yarış şartlarına göre 3 dakika tabelası öncesine kadar lastik değiştirebilirler, makinalarında ufak ayarlamalar yapabilirler. Lastik ısıtıcılar için Jeneratör (Jeneratör altında yağ taşma haznesi olacaktır) kullanılabilir. Akü ya da uzatma kablosu vb. enerji güç üniteleri kullanılamaz.

- Bütün ayarlamaların 3 dakika duyurusundan önce bitirilmesi zorunludur. 3 dakika tabelasından sonra da ayarlanması devam eden motosikletlerin pit alanına gitmesi zorunludur. Bu durumdaki yarışçılar ısınma turu için pit çıkışından start alırlar. Yarışçı ve motosikletin ısınma turu 3 dakika tabelasından önce lastik ısıtıcılarını çıkarmaları gerekir. 3 dakika tabelasından sonra lastik değiştirilmez. 3 dakika tabelası gösterildiğinde motosiklet yanında 2 görevli kalmalıdır. 1 dakika tabelası gösterildiğinde de o görevlinin start alanını terk etmesi gerekmektedir.

g) Start alanında yakıt ikmali yapılması yasaktır.

h) Isınma turu startından 5 dakika önce;

- Start çizgisi üzerinde 5 dakika tabelası gösterilir.

i) Isınma turu startından 3 dakika önce;

- Start çizgisi üzerinde 3 dakika tabelası gösterilir.

- Bu durumda yarışçılar dışında herkesin start alanını terk etmeleri gerekir. Bu andan sonra yetkililer dışında hiç kimsenin start alanına girmesine izin verilmez.

j) Isınma turu startından 1 dakika önce;

- Start çizgisinde 1 dakika tabelası gösterilir.

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

k) Starttan 3 dakika önce;

- Kırmızı bayrağın pisti terk etmesinin ardından hakemin yeşil bayrağı sallaması ile pilotlar sıra sıra ısınma turuna start alırlar.

- Pilotlar hız sınırlaması olmaksızın bir emniyet aracı tarafından takip edilerek ısınma turuna başlarlar. Motosikletler pit alanı çıkışını geçer geçmez pit çıkışında yeşil lamba yanar veya yeşil bayrak sallanır ve pit çıkışında bekleyen motosikletlere de ısınma turuna başlamak için izin verilir. 30 saniye sonra pit alanı çıkışında kırmızı ışık yanar veya kırmızı bayrak sallanır ve pit alanı çıkışı kapatılır.

- Motosikletler start alanına vardıklarında olmaları gereken yerde, ön tekerlekleri çizgiye değecek şekilde pozisyon alırlar. Motorlar çalışır durumdadır.

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

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

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

- Geç gelen yarışçılar durdurularak arkadan start almaları sağlanır.

n) Bu hakemler, Genel Direktörünün talimatıyla pisti terk ederler.

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

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

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

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

t) Her iki durumda da motorlar stop edilir ve start uygulaması 5 dakika tabelasından itibaren tekrarlanır ve yarış mesafesi bir tur azaltılır. Eğer bu durum birden fazla tekrarlanırsa her sefer için yarış tur adedi bir tur azaltılır. Yeni yarış tur sayısı bir tabelada gösterilecektir.

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

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

2.9.3. HATALI START

Herhangi bir yarışçının start ışıklarının tamamı sönmeden veya yeşil bayrak inmeden erkenden start alması hatalı start olarak değerlendirilir.

2.9.4. DUR-KALK CEZASI

- Yarış sırasında erken start alan, sarı bayrağa uymayan veya centilmenlik dışı yarışan ya da başka bir ihlalden dolayı bir yarışçının ceza bölgesi içinde durması istenebilir. Buna Dur-Kalk cezası denir.
- Bu durumda ceza bölgesi içinde yarışçı 5 sn. duracak ve daha sonra hakem talimatı ile yarışa tekrar katılabilecektir.
- Ceza bölgesi pit koridorunun sonunda olacaktır. Bu cezayı alan yarışçı pisti terk ettikten sonra pit koridorunda ceza bölgesine doğru giderken en fazla 60 km/saat sürat yapabilir. Bu limiti aşan yarışçıya bir kere daha Dur- Kalk cezası uygulanır. Tekrarı halinde yarışçı siyah bayrak ile diskalifiye edilir.
- Dur-Kalk cezası alan yarışçı uyarılır ve start çizgisi üzerinden yarışçının numarası ile beraber üzerinde “STOP&GO” yazılı bir tabela gösterilir. Bir yarışçıya “STOP&GO” tabelası 3 kere gösterilmesine rağmen yarışçı hala pit alanına gelmemiş ise o zaman kendisine siyah bayrak gösterilir.
- Birden fazla yarışçı Dur- Kalk cezası ile yarışta önde olan yarışçıya cezası önce tatbik edilir ve önceki yarışçı cezasını çekinceye kadar, akabindeki yarışçıların hiçbiri pit alanına geçmezler.
- Ceza bölgesinde sadece bir yarışçı bulunabilir. Dur-Kalk cezası ile cezalandırılmış bir yarışçının mekanikeri ceza bölgesi içinde yarışçının yanında bulunabilir ve motoru stop ederse hakemlerin gözetiminde çalıştırılmasına tekrar yardımcı olabilir.
- Eğer organizasyon Dur-Kalk cezası uygulayacak durumda değilse yarışçı 20 saniye zaman cezası ile cezalandırılır. Bu durumda yarışçının toplam yarış zamanına 20 saniye eklenir ve sıralamada ona göre yerini alır. İstanbulpark gibi pistler için 30 saniye olarak uygulanır. Saniye cezaları yarış öncesinde ilan edilmek şartıyla yarış jürisi tarafından artırılabilir.

2.9.5. ISLAK VE KURU PİSTTE YARIŞ

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

- “Islak” ilan edilmiş yarışlar; değişken veya ıslak şartlar altında başlamış yarışlar olup, iklim koşullarından dolayı durdurulmazlar. Lastiklerini değiştirmek ya da onarım yaptırmak isteyen yarışçılar yarış boyunca pit alanlarına girip bu uygulamaları gerçekleştirebilirler.
- Hava durumuna göre kuru başlayan bir yarış, yağış başladıktan sonra, Genel direktör tarafından durdurulabilir ve yarışçılar pit alanına girdikten sonra lastiklerini değiştirebilirler. Bu durumda yarışçılar pit alanına girdikten sonra 10 dk.’lık bir ara verilir, daha sonra 5-15 dk.’lık deneme turları atmalarına müsaade edilir. 5 dk. sonra tekrar normal bir start alınır.
- İklim şartlarından dolayı yarış durdurulmuş ise bir sonraki start doğrudan “ISLAK” yarış olarak ilan edilir. Direktör tarafından Islak ilan edilen bir seanstan itibaren lastik seçimi yarışçıların kendi inisiyatiflerinde olup, Genel Direktör pistte kendisi ve diğer yarışçılar için tehlike arz eden bir yarışçıyı siyah bayrak ile ilgili seans veya yarıştan diskalifiye edebilir.

2.9.6. YARIŞIN VEYA HERHANGİ BİR ANTRENMAN SEANSININ DURDURULMASI

- Genel Direktör herhangi bir güvenlik gerekçesi, hava durumu veya mücbir bir sebepten dolayı yarış veya herhangi bir seansı durdurma yetkisine sahiptir. Bu durdurma işlemi için tüm hakem noktalarından aynı anda kırmızı bayrak sallanır.
- Durdurulan antrenman veya ısınma seanslarının yeniden başlatılabilmesi mümkün ise direktör tarafından uygun görülen zaman kadar antrenmana devam edilir. İlan edilen yarış programında bir sonraki sınıfın antrenman saati gelmiş ise antrenmana devam edilmeyebilir veya program sonunda yarışçılara uygun görülen zaman kadar antrenman yaptırılabilir.
- Yarışı durdurma işaretleri verilince yarışçılar yarışa son verip yavaşlayarak padok alanına dönmelidirler. En kısa sürede yeniden start verilebilmesi için direktör tarafından pit çıkışı/bekleme hattı açılış saati ilan edilecek olup, prosedür normal olarak işleyecektir.
- Yarışın durdurulmasına sebep olan yarışçı veya yarışçılar, Genel Direktör tarafından diskalifiye edilebilir. Bu durumda yarışçıların yerleri startta boş bırakılacaktır.

2.9.7. YARIŞIN DURDURULMASI VE YENİDEN START (RESTART) UYGULAMASI

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

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

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

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

- İkinci bölümün mesafesi ilan edilen toplam yarış tur sayısından yarışın durdurulduğu turdan bir önceki tur sayısı çıkarılarak elde edilen sayıda tur olarak tespit edilir.

- Yarış durdurulduktan sonra en fazla 30 dakika içinde yeniden start verilmelidir.

- İkinci bölüm start dizilişi birinci bölüm sonuçlarına göre düzenlenir.

- İlk bölümde yarışın durdurulduğu tur sayısının % 75'i kadar tur atan yarışçılar ikinci bölüme katılabilirler.

- Yarışa yeniden start vermek imkânsız ise şampiyonaya yarım puan verilir.

- Yarışın iki ayrı bölüm(yarış) üzerinden yapıldığı kabul edildiğinden puanlama da buna göre yapılır. Her iki bölümde ayrı bir yarışmış gibi puanlanır, yarışçının her iki bölümde aldığı puanlar toplanır ve yarış sonucu sıralaması da bu puanlara göre yapılır. Eşitlik olması durumunda ikinci bölümde daha yüksek puan alan yarışçı üst sırada yer alır.

3- Yarışın %75'i tamamlanmış ise,

- Yarış bitmiş sayılır. Yarış sonuçları yarış durdurulmadan önceki turun geçilme sonuçlarından alınır.

- Şampiyonaya tam puan verilir.

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

2.9.8. YARIŞ, ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI SIRASINDA DAVRANIŞLAR

1. Yarışçılar bayrak, ışık veya panolarla verilen her türlü işarete uymak zorundadırlar.
2. Yarışçılar gerek pistte gerekse pit koridorlarında başkalarına zarar vermeyecek şekilde motosikletlerini kullanmak zorundadırlar. Pitlerde sürat sınırı azami 60 km/saattir.
3. Yarışçılar, sadece pist ve pit koridorunu kullanabilirler. Yanlışlık ile pistin dışına çıkarlarsa ya hakemlerin gösterdiği ya da kendisine avantaj sağlamayacak bir yerden piste gireceklerdir.
4. Sıralama turları sırasında yapılan ihlaller, ihlalin yapıldığı turun derecesinin iptaliyle, yarış sırasında ise Dur- Kalk ile cezalandırılır. Bu cezalar sadece Genel Direktör tarafından verilir. Yarışçılar, hakemlerin yardımıyla motorlarını kaldırabilirler ve sadece kendisi üzerinde tamir yaparken motoru tutmaya yardım edebilirler. Dışarıdan her türlü tamirat ve ayar yardımı almak yasaktır.
5. Eğer yarışçı, yarışı terk etmek istiyorsa motosikletini hakemlerin göstereceği yere koymak zorundadır.
6. Bir yarışçı, yarış sırasında veya sıralama turlarında pistten çekilmesini gerektiren bir mekanik problem ile karşılaşursa motorunu yavaşlatarak pit alanına gitmemelidir. Yarışçı motorunu hakemlerin göstereceği yere park etmek zorundadır.
7. Pit alanına dönmek için yavaşlayan yarışçı mümkün olduğu kadar motosikletini ideal çizgiden uzakta kullanmalıdır.
8. Motosikleti pit alanında stop eden yarışçı servis elemanlarından yardım alabilir.
9. Resmi bir görevli kendisine eşlik etmediği sürece bir yarışçı motosikletini pistte ve pit koridorlarında aksi yönde kullanamaz veya itemez. Aksi yönde motosiklet kullanmanın cezası 2.000 -TL dir.

10. Hareket halinde bir motosikletle kendisi ile alakalı bir kişi arasında transponderinden gelen bir sinyal, on-board kamera, okunabilir mesaj veya yarışçının vücut hareketinden başka bir haberleşme olamaz.
11. Pit koridorlarındaki saatte 60 km limitini antrenmanlar veya sıralama turlarında aşan veya tehlikeli, kasksız sürüş yapan bir yarışçı, 5.000 TL ile yarış sırasında ihlal eden bir yarışçı Dur-Kalk cezası ile cezalandırılır.
12. Damalı bayraktan sonra güvenlik açısından yavaşlama turunda bir yarışçı motosikletini durduramaz. Ancak birinci gelen yarışçı yavaşlama turundan sonra yarış pistinin kenarına gelerek milli bayrak, kulüp veya sponsor bayrağını alarak tehlikesiz bir şekilde piste çıkıp turunu atabilir.
13. Antrenmanlar, sıralama turları ve yarış sırasında pistte durmak yasaktır.
14. Yakıt ikmali sadece pitte ve padokta yapılabilir. Aksi halde ilgili seansta diskalifiye cezası uygulanır.
15. 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.
16. 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.
17. Yarışçılar dışında 16 yaşından küçük hiç kimsenin start /pit alanına girmesine izin verilmez. Yarışçı dahi olsa kıyafeti uygun olmayan (terlik, atlet, kıyafetsiz) hiç kimsenin start /pit alanına girmesine izin verilmez.
18. Ayrıca padoklarda mekanikerler için minimum iş güvenliği önlemlerinin alınması yarışçının ve ekibinin sorumluluğundadır.
19. Hakemlerin ve görevlerinin talimat ve uyarılarına uygun davranmayanlar; Jüri Kurulu tarafından, zaman cezasından diskalifiye cezasına kadar ceza uygulanabilir.

2.9.9. SINIFLARA GÖRE YARIŞ MESAFELERİ

Türkiye Pist Şampiyonasında yer alan sınıflara ait yarış mesafeleri aşağıdaki gibidir. Mesafeler hakkında değişiklik yapma hakkı Genel Direktöre aittir.

- 250 CC sınıfına ait yarışlar : 30-50 km
- SUPERSPORT 300 sınıfına ait yarışlar : 40-60 km
- OPEN 500 sınıfına ait yarışlar : 40-60 km
- SUPERSTOCK 600 sınıfına ait yarışlar : 45-80 km
- SUPERSPORT sınıfına ait yarışlar : 45-80 km
- SUPERSTOCK 1000 sınıfına ait yarışlar : 45-80 km
- SUPERBİKE sınıfına ait yarışlar : 45-80 km
- FORMULA 600 sınıfına ait yarışlar : 30-50 km
- FORMULA 1000 sınıfına ait yarışlar :30-50 km olarak düzenlenecektir.

2.10. YARIŞIN SONU VE SONUÇLAR

1. Sınıflar için ayrı ayrı derecelendirme yapılır. Yarışın birincisi, finiş çizgisini ilk geçendir.
2. Bir yarışçı yarış için öngörülen tur sayısını en önde tamamladığında kendisine bitiş çizgisinde damalı bayrak sallanarak gösterilir. Damalı bayrak arkasından gelen bütün yarışçılara da gösterilmeye devam edilir. Damalı bayrak sallanmaya başladığı andan itibaren hiçbir yarışçının pit koridorundan piste çıkmasına müsaade edilmez. Damalı bayrak sallanmaya başladığı zaman pit koridorunun sonunda kırmızı ışık yanar ve bir hakem aynı yerde kırmızı bayrağı gösterir.
3. Eğer yarışçılardan biri veya birkaçı, yarışın liderinin son turda çok az farkla önünde gidiyorsa, finiş hakemi damalı bayrakla beraber mavi bayrağı da sallar. Bunun anlamı yarış liderinin yarışı bitirdiği, onun az farkla önünde giden yarışçıların ise 1 tur daha atması gerektiğidir.
4. Bir foto finiş söz konusu olursa finiş çizgisini ön tekerleği önce geçen 1. ilan edilir. Bunda da eşitlik varsa yarış sırasında en iyi tur zamanını yapan 1. ilan edilir.
5. Birinci yarışçının arkasından gelen yarışçılar finiş çizgisini geçme sırasına ve tamamladıkları tur adedine göre sıralanırlar.

6. Her sınıfta ilk üçe giren yarışçuların motosikletleri etap sonunda itiraz süresi (30 dk.) sonuna kadar kapalı parka alınır.
7. İlk 3 sırayı alan yarışçuların ödül töreni için podyuma çıkması zorunludur.
8. Para ödülleri organizatörün isteğine bağlıdır. Ödül törenine katılmayan yarışçuların ödülleri bir başkasına verilmez. Yarışların ödül törenine mazeretsiz katılmayan yarışçılara, Yarış Direktör raporunda belirtilmesi halinde TMF Disiplin kurulunun uygun göreceği ceza uygulanır.
9. Bir pist için tur rekoru ancak yarışta kırılabilir. Yarış, antrenman ve ısınma turlarında tur zamanının anlamı finiş çizgisinin üzerinden arka arkaya 2 geçiş arasındaki zamandır.
10. Herhangi bir sebeple damalı bayrak lider yarışçının, yarışın bitmesi gereken son turunu tamamlamasından önce sallanırsa; lider yarışçının damalı bayrak sallandığında tamamladığı en son turda yarışın bittiği kabul edilir. Eğer damalı bayrak geç sallanırsa, lider yarışçının ilan edilen tur sayısını tamamladığı turda yarışın bittiği kabul edilir ve sonuçlar buna göre değerlendirilir.
11. Bir yarışçının yarışı bitirdiğinin ve dereceye gireceğinin kabul edilebilmesi için: A) Yarış mesafesinin %75 ini tamamlamış olması.

B) Finiş çizgisini 1. bitiren yarışçıdan sonra en fazla 5 dk. içinde motosikleti ile birlikte finiş çizgisini geçmesi gerekir.

2.11. KAPALI PARK

Yarış sonunda teknik sorumlu ilk üç motosikletin önceden hazırlanan kapalı parkta 30 dakika süre ile kalmalarını temin eder. Bu süre geçici sonuçların açıklanması ile başlar, itirazların bu 30 dakika içerisinde yapılması gerekir. İlk yarışta itiraz edilen motosiklet, ikinci yarışa kadar kapalı parkta kalacaktır.

Bu sürenin sonunda teknik itiraz yapılmış motosikletler hariç her yarışçı kendi motosikletini almak zorundadır ve bu sürenin sonunda motosikletinin sorumluluğu kendisine aittir.

2.12. İTİRAZLAR

Pist yarışlarında yönetimin kararlarına karşı yapılacak tüm itirazlar Disiplin Talimatı İtiraz Hükümleri uyarınca Jüri Kurulu tarafından değerlendirilir. İlgili talimata uygun olmayan ve itiraz harcı yatırılmayan (3.000 TL) 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 (3.000 TL) itirazlar incelemeye alınmaz.

Tüm itirazlar süresi içinde, yazılı ve imzalı olarak sadece yarış sekreterine iletilmelidir. Yarış Sekreteri 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 yarış esnasında, resmi görevli hakemlere müdahale etmesi, zamanına itiraz etmesi veya tartışması halinde ilgili yarışçı diskalifiye edilir.

Yakıt için 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 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 alamaz.

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

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

Motor sökümü şikâyet edilen motosikletin sahibi/mekanikeri tarafından sökülecektir.

2.13. ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA

Yarışçılar ve kulüpler Türkiye Pist Şampiyonası'na katılabilirler.

Yarışçılar için her yarışta aldığı puanlar toplanır.

Sezon içinde bağlı olduğu kulübü ile herhangi bir neden ile yollarını ayırıp başka bir spor kulübüne geçen yarışçı, eski kulübünde aldığı puanları yeni kulübüne taşıyamaz. Eski kulübüne ait puanları kulüp hanesinde kalır.

Toplam puan üzerinden değerlendirme yapılır. Sezon sonunda en fazla puana sahip olan şampiyon olur.

Şampiyonanın her yarışı için aşağıdaki puan tablosu uygulanır:

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

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

Genel klasmanda puanların eşitliği halinde, yarışlarda en iyi sonuçların adedi fazla olan birinci olur. (Birincilik sayısı, eşitse ikincilik sayısı, eşitse üçüncülük sayısı vb.) Eşitlik yine bozulmazsa yarışlarda en iyi sonucu en son alan birinci olur. Eğer bir yarışçı şampiyona boyunca değişik marka motosikletler kullanırsa şampiyona

sonunda isminin yanında en son puan aldığı markanın adı yazılır. Ancak bu durum markalar şampiyonasını etkilemez. Şampiyona sonunda şampiyon, ikinci ve üçüncü TMF'nin düzenleyeceği ödül törenine katılmak zorundadırlar.

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

2.14. ÖDÜL TÖRENİ

- Ödül töreni tüm yarışların tamamlanmasından sonra, itiraz var ise değerlendirildikten hemen sonra yapılır. Ödül töreni tercihen yarıştan 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 çıkan yarışçıların 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.
- Şampiyona sonunda tüm sınıflarda şampiyon, ikinci ve üçüncü ile beraber ilk üç dereceyi alan Kulüp yetkilileri de TMF'nin düzenleyeceği ödül törenine katılmak zorundadırlar.
- Her sınıfta yarışın sonunda ilk üç sırayı alan yarışçılar motosikletleri ve yarış kıyafetleri ile beraber ödül törenine katılırlar. Verilecek ödüller Sınıf 1., 2. ve 3.'lerine kupa şeklinde olacaktır. Ayrıca organizatör kulüp başka ödüller de verebilir.
- Ödül törenine katılmayan yarışçıların ödülleri bir başkasına verilmez. Ancak jüri tarafından kabul edilen geçerli mazereti olması halinde katılmayan yarışçıların ödülleri, yarışçının kulüp şefi, mekanikeri veya ailesine verilir.
- Bir başka yarışçı mazeretli yarışçının ödülünü alamaz ve onun yerine ödül kürsüsüne çıkamaz.
- Geçerli mazeretin ödül töreninden en az 15 dk. önce Jüri Kuruluna bildirilmesi gereklidir. Jüri son toplantısında bu kararı rapor tutanaklarına geçirilir.
- Ödüle hak kazandığı halde, yarışın ödül törenine mazeretsiz veya protesto amaçlı katılmayan yarışçılar, Genel Direktör tarafından ceza istemi ile federasyona rapor edilir.

3.1. YARIŞÇI PARKI (PADOK)

- Yarış etkinliği süresince yarışçı, kulüp 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 una 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.

3.2. YARIŞ PİSTİ

- Bütün yarış etkinlikleri TMF Pist Komisyonu'nun onayladığı yarış pistlerinde yapılmak zorundadır.
- Yarış yapılacak pist 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. Pistin teknik şartlara uygun olmaması halinde pist/ değişikliği yapılır.

- Organizatör kulüp, pist 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 pist değişikliği için pist sorumlusunun ve Yarış Direktörünün ekip ve ekipmanları ile hazır olması gereklidir.
- Yarış pistinin kurallara göre hazırlanması tamamen organizatör kulüp ve Yarış Direktörünün sorumluluğundadır.
- Pist 2,0 km'den kısa olamaz ve en dar yeri 7,5 mt.'den az olmamalı, seyirci için güvenli alan oluşturulmalıdır.

4. TEKNİK KOŞULLAR

4.1 MOTOSİKLETİN TANIMI

İki tekerlek üzerinde, bir motor ile güç kazanan tek yarışçılı vasıtaadır.

4.2. YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI

Yarışçılar FIM onaylı tek parça deri tulum, eldiven ve botlar giymek zorundadırlar. Tulumların tüm korumaları eksiksiz ve yerinde olmalı, ayrıca sırt koruması kullanılması zorunludur.

Kasklar tek parça ve FIM onaylı olmalıdır.

(https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmets_FRHPhe_02)

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

4.3. TEKNİK KONTROL UYGULAMASI

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

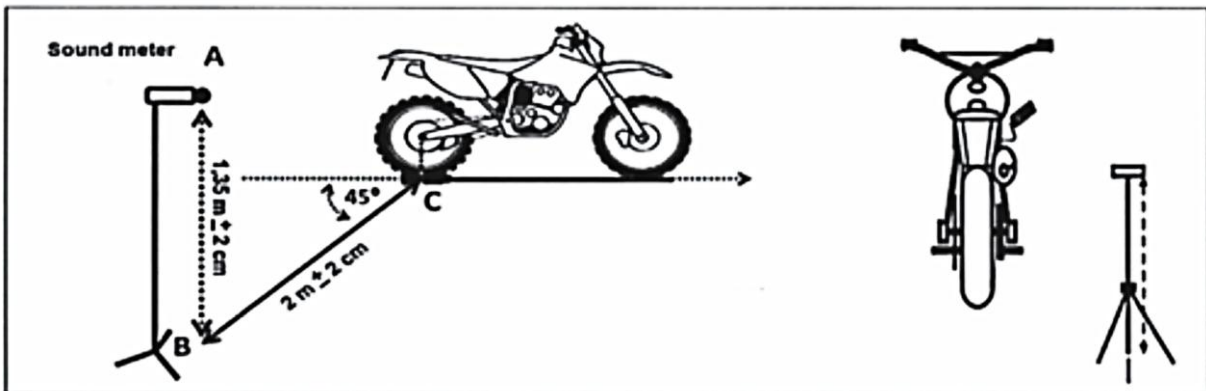
Teknik kontrol yarış programında belirtilen saatte yapılır. Ancak teknik kontrol görevlileri bütün yarış etkinliği boyunca hazır olmalıdırlar. Teknik sorumlu tarafından geçerli kabul edilmeyen sebeplerle süresi içinde teknik kontrol yapılmayan motosikletler yarışamaz.

Teknik Kontrol sonrasında bir motosikletin teknik kontrol şartlarına uymaması halinde teknik kontrol sorumlusu tarafından bu eksikliklerin giderilmesi için ek bir süre verilebilir. Düzeltmesi gereken hususlar kendisine iletilen yarışçılar gerekli önlemleri ve işlemleri yapmadan antrenmanlara ve yarışa alınmayacaktır. Teknik kontrol şartlarına uymayan motosiklete start verilmez. Yarışçılar verilen formları tam ve eksiksiz olarak doldurmak zorundadır.

Motosikletin teknik kontrole getirilmesi teknik kurallara uygun olduğunun bir ifadesidir.

Motosiklet yarışçı adına kontrol edilecektir ve her motosiklet için teknik kontrol sorumlusu bir teknik kontrol formu hazırlayacaktır. Teknik kontrol görevlileri ve yarış yönetiminin etkinlik boyunca istedikleri bir anda, istedikleri detayda, mazeret göstermeksizin motosikletin teknik kontrolünü yapabilirler.

Teknik kontrol esnasında desibel ölçüm cihazı, motosikletin arka tekerlek ortasından hizalamak kaydı ile 2 mt. uzaklıkta 45 derece açı ile ve tripod üzerinde yerden 1,35 mt. (+/-2cm.) yükseklikte konumlandırılır. Motosiklete 1 saniye tam gaz verilerek ses şiddeti ölçülür.



Tüm sınıflarda ses şiddeti sınırları yarış öncesinde max.111 dB/A, yarış sonrasında ise 112 dB/A'dır.

4.3.1. TEKNİK KONTROLDE ARANACAK HUSUSLAR

- 1) İlgili sezon için geçerli lisanslar
- 2) Sekretarya tarafından onaylanmış kayıt formu
- 3) Homologe Kask
- 4) Frenlerin çalışır durumda olması
- 5) Lastiklerin yarışabilir durumda olması ve ebatları
- 6) Motosikletin kendi imkanlarıyla çalışabilir durumda olması
- 7) Yarışma numaralarının belirlenmiş standartlara uygunluğu (nizami ve eksiksiz)
- 8) Far ve sinyaller sökülmüş veya bantlanmış, aynalar ve arka ayaklıkların sökülmüş olması
- 9) Motosikletin, yarışçının ve diğer yarışçıların güvenliğini tehlikeye atmayacak durumda olması.
- 10) Yağ ve su filtresi kapaklarında kullanılan emniyet teli, ayrıca tahliye tapaları üzerinde de olmalıdır.
- 11) Yağ, yakıt veya sıvı sızıntısına önlem olarak taşıma kabı sabitlenmiş olmalıdır. Bu kaplar her antrenman ısınma ve yarış seansı öncesi kontrol edilerek boşaltılacaktır.
- 12) Transponderin sağlam yerleştirilmesi yarışçının sorumluluğundadır. Transponderin takılmamış veya yanlış takılmasından dolayı oluşabilecek konularda itirazlar kabul edilmez.
- 13) Teknik kontrol sonrası motosikletin şasisi üzerine kontrolün yapıldığını belirten bir işaret konacaktır. (Plastik kelepçeyle tutturulmuş metal bir marka veya çıkartma, barkod gibi)
- 14) Motosikletlerde yan ayaklık var ise sökülmelidir.

Teknik kontrol sorumlusu teknik kontrolden sonra raporunu ve evrakları Jüriye iletir.

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 sorumlusu, kaza geçiren motosikleti gerektiği takdirde yarışçının kendi servis alanında tekrar kontrolden geçirebilir.

Teknik sorumlu, teknik itirazlarda daima hazır bulunur.

Yarış sonunda teknik sorumlu ilk üç motosikletin kapalı parkta 30 dakika süre ile kalmalarını temin eder. Bu sürenin sonunda teknik itiraz yapılmış motosikletler hariç her yarışçı kendi motosikletini almak zorundadır ve bu sürenin sonunda motosikletinin sorumluluğu kendisine aittir.

“BU KURALLARDA İZİN VERİLMEMİŞ HUSUSLARI YAPMAK KESİNLİKLE YASAKTIR.”

- Bir motosikletin teknik kontrolden geçmiş olması uygun olduğu anlamına gelmez, daha sonar fark edilen bir aksaklığı yarışçı düzeltmek zorundadır.
- Homologe edilmiş motosikletlere uygulanacak değişiklikleri sınırlayan kurallar güvenlik ön planda tutularak yapılmıştır.
- Şampiyonada yarışacak bütün motosikletlere sınırlı modifikasyon imkânı tanınmakta, en fazla değişiklik imkânı güvenlik amaçlı modifikasyonlara tanınmaktadır.
- Tüm motosikletler homologe edilmiş modellerinin özelliklerini korumak şartıyla burada belirtilen kurallara uymalı, motosikletinin ön, arka ve profil görünümü, aksi belirtilmedikçe, üreticinin ürettiği orijinal modele uygun olmalıdır. Sadece egzoz sistemi bu kuralın dışında tutulmuştur.
- Yarışa katılan tüm motosikletlerin sağ ve sol koruma kapağı takması zorunludur. Koruma kapakları vida ile tespitli olmak zorunda olup yapıştırma olmayacaktır.
- Radyatör kapağı, yağ koyma kapağı, alt yağ boşaltma tapası ve yağ filtresi kelepçe ve tel ile sıkı bir şekilde sabitlenecektir.

4.4. YEDEK MOTOSİKLET UYGULAMASI

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

Aynı grupta yarışan iki yarışçı birbirlerinin motosikletlerini yedek motosiklet olarak yazdıramazlar.

İlk teknik kontrol sonrasında yedek motosiklet yazdırılmaz ve değiştirilemez.

Bir yarışçı birden fazla motosikleti yedek motor olarak yazdıramaz. Kendi adlarına teknik kontrolden geçmeyen bir motosikletle yarışçılar etkinlik içerisinde piste çıkamaz.

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.

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

4.5. MOTOSİKLET TEKNİK ÖZELLİKLERİ

4.5.1. EN DÜŞÜK AĞIRLIKLAR

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

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

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

4.5.2. KARBÜRASYON ELEMANLARI

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

4.5.3. YAKIT

Maksimum 110 Oktana kadar yakıt kullanılır. Yakıt dolumu padok, bekleme hattı ve servis alanında yapılmalıdır.

4.5.4. GÖVDE ŞASİ VE ARKA ÇATAL (REAR SUB FRAME)

AŞAĞIDA SIRALANAN MADDELERDE BAHSİ GEÇMEYEN ÖZELLİKLER ÜRETİCİ TARAFINDAN HOMOLOGE EDİLMİŞ MOTOSİKLETLER İÇİN ÜRETİLDİĞİ ORJİNAL HALLERİNDE KALMALIDIR.

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.5. ÖN ÇATAL

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

Ön amortisörlerin iç parçaları modifiye edilebilir.

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

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

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

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

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

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

Direksiyon amortisörü dönüş limiteri olarak kullanılamaz.

4.5.6. ARKA ÇATAL

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

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

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

4.5.7. ARKA SÜSPANSİYON

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

Arka amortisör tüpü değiştirilebilir.

4.5.8. JANTLAR VE TEKERLEKLER

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

Kilometre saati çeviricisi çıkarılabilir ya da yerine bir mesafe parçası koyulabilir.

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

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

Tekerlek çapı ve jant homologe edilen motordaki orijinal halinde kalmalıdır.

4.5.9. FRENLER

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

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

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

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

Ön ve arka hidrolik fren boruları değiştirilebilir.

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

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

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

İlave hava kanallarına izin verilmemiştir.

4.5.10. LASTİKLER

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

Desensiz (Slick) lastik kullanımı serbesttir.

4.5.11. AYAKLIKLAR / AYAK PEDALLARI

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

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

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

4.5.12. GİDON VE EL KONTROL LEVYELERİ

Gidon değiştirilebilir. Manet koruması zorunludur.

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

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

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

4.5.13. KAFA VE YAN GRENAJLAR

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

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

c) Ön cam kopyasıyla veya başka bir saydam malzemeyle değiştirilebilir. Ön camın yüksekliği üst mesnetten+/-15mm. toleransla serbesttir. Tehlike yaratacak şekilde (kırık-çatlak vs.) olmamalıdır.

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

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

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

f) Alt grenajın ön alt bölgesinde 25 mm çaplı bir tapa olmalı ve kuru havalarda bir tapa ile kapatılmalıdır. Bu delik sadece Genel Direktörün talimatıyla ıslak yarış ortamlarında açılabilir.

g) Orijinal ön çamurluk değiştirilebilir ve daha fazla lastik açıklığı için yukarıya doğru konumlandırılabilir.

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

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

4.5.14. YAKIT DEPOSU

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

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

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

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

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

4.5.15. SELE

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

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

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

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

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

4.5.16. KABLO TESİSATI

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

Kontak anahtarı tesisatı değiştirilebilir.

Kablo tesisatını herhangi bir yerden kesmeye izin verilmemiştir.

4.5.17. AKÜ

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

4.5.18. RADYATÖR, SOĞUTMA SİSTEMİ VE YAĞ SOĞUTUCULAR

İlave yağ radyatör ve soğutucular kullanmak yasaktır. (SSP için serbest) Yağ vesu soğutucu radyatörün önüne koruyucu konulmalıdır.

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

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

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

4.5.19. HAVA KUTUSU

Hava kutusu üretici tarafından homologe edilmiş motosiklete ürettiği orijinal haliyle kalmalıdır, ancak hava kutusu boşaltma kanalları kapatılmalıdır. (SSP için serbest) Hava filtresi elemanları modifiye edilebilir veya değiştirilebilir.

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

4.5.20. YAKIT ENJEKSİYON SİSTEMİ

(SSP için serbest) Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. Merkezi ECU (Engine control unit) in yeri değiştirilebilir.

Enjektörler homologe edilen motosikletlerde olduğu gibi Standart olmalıdır.

Yakıt pompası veya basınç regülatöründe modifikasyona izin verilmemiştir.

4.5.21. YAKIT TEDARİK SİSTEMİ

Yakıt borularının yerleri değiştirilebilir ancak yakıt muslukları orijinal halleriyle kalmalıdır.

Otomatik rekorlar ve sızdırmaz rekorlar kullanılabilir. Yakıt havalandırma boruları değiştirilebilir. İlave yakıt filtreleri koyulabilir.

4.5.22. SİLİNDİR KAFASI

Silindir kafasında hiçbir modifikasyon yapılamaz.

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

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

4.5.23. KAM MİLİ / EKSANTRİKMİLİ

(SSP için serbest) Kam milindemodifikasyon yasaktır.

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

4.5.24. KAM DİŞLİLERİ (SSP için serbest)

Kam dişlilerinde hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

4.5.25. KRANK MİLİ

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

4.5.26. YAĞ POMPALARI VE YAĞ BORULARI

Pompalarda hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (SSP için serbest.)

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

4.5.27. BİYEL KOLU

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

4.5.28. PİSTONLAR

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

4.5.29. SEGMANLAR

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

4.5.30. PİSTON PİMİ VE SEGMANI

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

4.5.31. SİLİNDİRLER

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

4.5.32. MOTOR GÖVDESİ VE DİĞER YUVALAR

(Alternatör ve Ateşleme Yuvası, Debriyaj Yuvası)

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

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

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

4.5.33. ŞANZİMAN/VİTES KUTUSU

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

4.5.34. ZİNCİR - DİŞLİ

Ön ve arka zincir dişlisi ile zincir değiştirilebilir.

4.5.35. DEBRİYAJ

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

4.5.36. ATEŞLEME/MOTOR KONTROL SİSTEMİ (ECU)

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

- a) Homologe edildiği haliyle ve dahili yazılımı değiştirilebilir.
- b) Bunun dışında ECU kit modeli (üretici tarafından üretilmiş ve/veya onaylanmış) kullanılabilir. ECU ve orijinal kablo tesisatı bağlamak için özel bir soket kullanılabilir.

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

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

4.5.37. JENERATÖR, ALTERNATÖR, ELEKTRİKLİ MARŞ

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir. (SSP için serbest)

Marş motoru normal çalışmalıdır ve yarış sırasında daima motoru çalıştırabilmelidir.

4.5.38. EGZOZ SİSTEMİ

Egzoz borusu ve susturucular modifiye edilebilir veya değiştirilebilir. Egzoz borularının keskin kenarları sivri uçları güvenlik amaçlı olarak yuvarlatılmalıdır. Egzoz sisteminin borularını bükmek yasaktır. Ancak, yarışçının ayağına ya da grenajın deşebilecek bölgeden uzaklaştırma amacıyla hafif bükümler yapılabilir.

Teknik kontrol esnasında ses ölçümü yapılacaktır.

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

Ses ölçümü esnasında motor devirleri aşağıdaki gibi olacaktır.

600 cc ve altı 7.000 d/dk

1.000 cc 5.500 d/dk

4.5.39. BAĞLAMA ELEMANLARI

(Cıvatalar, somunlar, vidalar, pimler, kopilyalar)

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

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

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

4.5.40. DEĞİŞTİRİLEBİLECEK PARÇALAR

Aşağıda listelenenler homologe edilmiş motosiklete uyan tipleriyle yukarıda aksi belirtilmediği takdirde değiştirilebilir.

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

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

Her tür iç lastik (eğer uyarsa) veya genleşme supabı kullanılabilir. Tekerlek balans ağırlıkları çıkarılabilir, değiştirilebilir veya eklenebilir. Conta ve conta malzemeleri (silindir contası hariç)

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

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

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

4.5.41. SÖKÜLEBİLECEK PARÇALAR

Aşağıdaki maddeler kaldırılabilir.

Arka çamurlukla bağlı olmayan zincir muhafazası.

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

4.5.42. SÖKÜLMESİ ZORUNLU PARÇALAR

Aşağıdaki ekipmanlar kaldırılmalıdır.

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

Dikiz aynaları, korna, plaka braket ve altlığı, takım kutusu, kask ve bagaj taşıma kancaları,

Yolcu ayaklıkları, yolcu tutamakları,

Emniyet demirleri, orta ve yan sehpa kaldırılmalıdır.

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

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

Gaz kontrol elciği kontrol sırasında kendi kendine kapanmalıdır.

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

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

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

4.5.43. İLAVE EKİPMANLAR

Homologe edilmiş orijinal motosiklette olmayan hiçbir elektronik ekipman kullanılamaz.

Tur zamanlarının ölçülmesi için takımla pilot arasında kızıl ötesi sinyal alışverişine izin verilmiştir.

Tur zamanlarının ölçülmesi için ilave GPS ünitesine izin verilmiştir

4.6. ÖZEL DURUMLAR

Bir yarış hafta sonunda birden fazla ayak yapılması durumunda, 1. Ayak yarışlarının 1. ve 2. yarışlarında yapılan en iyi tur dereceleri bir sonraki ayak için sıralama derecesi olarak kabul edilecek olup start dizilimi buna göre yapılacaktır.

Yarış yönetimi talimatı ile yarışı kaçınıcı sırada bitirmiş olduğuna bakılmaksınız bir veya birden fazla motosiklet kapalı parka çağrılabilir ve yarış yönetimi talimatı ile teknik kontrol uygulaması yapılabilir.

Çağrılmasına rağmen kapalı parka girmeyen veya kapalı parka girmeyi kabul etmeyen yarışçı diskalifiye edilerek ilgili ayakta yapılan yarışlardan puan alamaz.

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 pistlerde 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 pist 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 yağ 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 sağlamalıdır.

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; sekreteryaya, 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.
- ı) 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 kamufle 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 VB. ARAÇLAR

Sağlık, Güvenlik vb. araçlar talimat almadan piste/parkura giremez ve kendilerine tahsis edilen alanı izinsiz terk edemezler. Eğer piste/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 pist 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 4.000 -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 pit koridorlarında aksi yönde kullanamaz. Aksi yönde motosiklet kullanmanın cezası 2.000 -TL dir.
- Alkol ve benzeri keyif verici, uyuşturucu vb. 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, pisti ikazlara rağmen terk etmeyen yarışçılar, Jüri Kurulu tarafından zaman/sıra/diskalifiye ile cezalandırılırlar.
- Sarı bayrak ihlalinin cezası, serbest antrenman ve sıralama turlarında Sıralama turunda bu bayrağa uyulmaması o tur derecesinin iptali, yarış sırasında ise dur-kalk cezası ile cezalandırılır. Yarışta dur-kalk cezası uygulanamaz ise ihlali yapan yarışçının yarış toplam zamanına 30 saniye ilave edilir. Sarı bayrakta geçen yarışçı bunun hemen farkına varır ve elini kaldırarak geçtiği yarışçı veya yarışçılara kendisini geçme izni verirse ceza uygulanmaz. (Yeşil bayrağın sallandığı kuleden bir sonraki kuleye kadar.)
- Mavi Bayrak gösterildiği halde uymayan sporcular Jüri Kurulu tarafından zaman/sıra/diskalifiye ile cezalandırılırlar.
- Resmi programda belirtilen zamanlar dışında piste 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.
- Pist dışına avantaj sağlamak amacıyla çıkılmaz. Sıralama turları esnasında yapıldığı tespit edilir ise o tura ait derecesi silinir. Yarış esnasında yaptığı tespit edilir ise diskalifiye veya jüri tarafından zaman/sıra cezası uygulanır.

- Diğer yarışçuların temposunu yavaşlatmak, geçişlerini engellemek, kasten bloke etmek veya başka bir yarışçıya avantaj sağlaması adına yardım etmek diskalifiye edilme ile cezalandırılır.
- Sportmenliğe aykırı davranışlarda bulunmak veya yarış içinde servis alanı dışında direktör izni olmadıkça her türlü yardım almak yarıştan diskalifiye edilme ile cezalandırılır.
- Mekaniker veya velisi tarafından start sırasında motosikleti itmek ve benzeri hareket tespiti durumunda yarışçıya 10 sn. zaman cezası uygulanır.
- **Herhangi bir yarışçının start ışıklarının tamamı sönmeden veya yeşil bayrak inmeden start alması hatalı start olarak değerlendirilir ve Dur-Kalk cezası ile cezalandırılır veya Dur-Kalk cezası uygulayacak durumda değilse yarışçı 20 saniye zaman cezası ile cezalandırılır. Bu durumda yarışçının toplam yarış zamanına 20 saniye eklenir ve sıralamada ona göre yerini alır. İstanbulpark gibi pistler için 30 saniye olarak uygulanır. Saniye cezaları yarış öncesinde ilan edilmek şartıyla yarış jürisi tarafından artırılabilir.**
- Pit koridorlarındaki saatte 60 km limitini antrenmanlar veya sıralama turlarında aşan veya tehlikeli, kasksız sürüş yapan bir sporcu 5.000 TL ile yarış sırasında ihlal eden bir sporcu Dur-Kalk cezası ile cezalandırılır.
- Yakıt ikmali sadece pitte ve padokta yapılabilir. Aksi halde ilgili seansta diskalifiye cezası 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 pisti girenlerden Hakemlerin ve görevlilerin talimat ve uyarılarına uygun davranmayanların yarışçularına jüri tarafından, zaman cezasından diskalifiyeye kadar ceza verilebilir.
- Yarışçuların, 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.

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 alamaz.