



# **Türkiye Motosiklet Federasyonu**

## *Drag* **2023 KURAL KİTABI**

# Türkiye Motosiklet Federasyonu

## Ankara Merkez Ofis

Adres: Doğanbey Mahallesi Hipodrom Cad.

Ankara Spor Salonu Giriş Kat Altındağ - GAR – ANKARA

Telefon: 0312 311 01 42

Faks: 0312 311 01 45

E-posta adresimiz: [info@tmf.org.tr](mailto:info@tmf.org.tr)

Web Sitemiz: [www.tmf.org.tr](http://www.tmf.org.tr)

## **İÇİNDEKİLER**

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| GENEL HÜKÜMLER                        | 04 |
| 1. SPORTİF KURALLAR                   | 05 |
| 1.1 YARIŞ ETKİNLİKLERİ                | 06 |
| 1.2 YARIŞÇI PARKI (PADOK)             | 07 |
| 1.3 RESMİ GÖREVLİLER                  | 08 |
| 1.4 JÜRİ                              | 10 |
| 1.5 SINIFLAR                          | 13 |
| 1.6 KATILABİLİR YARIŞÇILAR            | 14 |
| 1.7 MÜRACAAT FORMLARI VE KAYITLAR     | 15 |
| 1.9 START NUMARALARI                  | 18 |
| 1.10 YARIŞ PROGRAMI                   | 18 |
| 1.11 TEKNİK KONTROL                   | 18 |
| 1.12 ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI | 26 |
| 1.13 YARIŞ                            | 27 |
| 1.14 FODEPAR                          | 29 |
| 1.15 SONUÇLAR VE İTİRAZLAR            | 29 |
| 1.16 YARIŞ İPTALİ                     | 31 |
| 1.17 GÜVENLİK                         | 31 |
| 1.18 CEZA GEREKTİREN HAREKETLER       | 31 |
| 1.19 SINIF SEÇİMİ                     | 31 |
| 2. TEKNİK KURALLAR                    | 32 |

## GENEL HÜKÜMLER

Bu kural kitabı uluslararası kurallar esas alınarak FIM Avrupa kural ve talimatlarına uygun şekilde TMF tarafından düzenlenmiş ve onaylanmıştır. Bu kural kitabı maddelerinin yorumu ile kural kitabı kapsamında bulunmayan konularda karar alma hak ve yetkisi TMF Teknik Kurulu'na aittir.

## TEMEL KURALLAR

TMF tarafından yayınlanan kural kitaplarında açıkça belirtilmiş serbestlikler ve değişiklikler haricinde; Türkiye sınırları içerisinde (takvim dahilinde yurt dışı da olabilir) düzenlenecek tüm Motosiklet yarışlarında Avrupa Motosiklet Birliği (FIM Europe) kuralları esas alınacaktır. FIM Avrupa tarafından derhal uygulanmasına karar verilen kurallar ve güvenlikle ilgili konular haricinde bu kural kitabındaki hiç bir madde Teknik Kurul'un kararı olmadıkça değiştirilemez.

## 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 kurallarının izin verdiği süre ve usulde yarış parkurunu / pistini incelemeleri, tanınmaları, öğrenmeleri ve yarışa katılmak konusunda son kararlarını bu gözlem ve deneyimlere göre vermeleri bu kurallarda 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, teknikerleri ve mekanikerleri, trafiğe açık alanlarda yarış etkinliğini mazeret göstererek trafik kurallarını ihlal edemezler.

Her yarışçı veya takım Türkiye Drag Şampiyonası kural kitabının 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 yayınlanan program ekindeki yarışçı bilgilendirme duyuruları, yarış programı kapsamında olup yarışçılar ve diğer kişiler bu bilgilendirme hükümlerine de aynen uymak zorundadır. Bilgilendirme (program), bu kural kitabı hükümlerine aykırı olamaz.

## **DOPİNG**

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

## **GÜVENLİK**

Türkiye'de Drag Şampiyonası Yarışlarına katılacak tüm motosikletlerde TMF tarafından ulusal yarışlar için öngörülen serbestlikler dışında FIM güvenlik kuralları uygulanacaktır. Bu kurallara uymayan yarışçıya ve motosikletlere yarışma hakkı tanınmayacaktır.

Uluslararası yarışlarda uygulanacak güvenlik kuralları ise uluslararası kurallara göre olacaktır.

## **1. SPORTİF KURALLAR**

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

Hangi sıfatla olursa olsun yarışçı parkında (PADOK), pistte, servis alanı veya yan dönüş yollarında bulunan herkes bütün etkinlik boyunca mutlaka geçerli bir giriş kartı taşımak zorundadır. Organizatör her yarışçıya **bir yarışçı ve iki**

teknisyen olmak üzere 2 adet izin belgesi (giriş kartı veya bileklik) vermek zorundadır. İlgililer görevlilerin her soruşunda bu belgeyi ibraz etmekle yükümlüdürler.

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

Bütün yarışçılar, hem pistte hem de dışarıda, kendi davranışlarından olduğu kadar, taraftarlarından ve takım üyelerinden de sorumludurlar. Bu kişilerin yapacakları disiplinsiz ve uygun olmayan davranışları nedeniyle gereken ceza yarışçıya uygulanır. Bu cezalar şu şekildedir:

Birinci ihlal : Uyarı cezası

İkinci ihlal : Yarıştan men cezası

## 1.1 YARIŞ ETKİNLİKLERİ

Bir yarış etkinliği ilk teknik kontrolün başlangıç saati ile başlar, son teknik kontrol, sportif kontrol ve son itiraz süresi sonunda biter. Jüri itiraz süresinin sonuna kadar bütün donanım ile birlikte hazır durumda beklemek zorundadır. Bu süre içerisinde bütün resmi görevliler genel direktörün yönetiminde kalırlar.

Bütün yarış etkinlikleri TMF'nin onayladığı yarış pistlerinde yapılmak zorundadır.

Yarış Etkinlikleri süresince başka yarış yapılması TMF'nin iznine bağlıdır.

Organizatör yarış etkinliği süresince pist üzerinde araç kullanımı gerektiren ve gösteriler de dahil olmak üzere bütün etkinlikler için yarış tarihinden en az 5 gün önce TMF'den izin almak zorundadır. Eğer alınmamış ise bu ek etkinliklerin düzenlenmesi Genel Direktör önerisi ile Jüri iznine bağlıdır. Organizatörler, TMF tarafından belirlenir.

Yarış etkinliklerinin düzgün bir şekilde yürütülmesinden ve bu amaçla, resmi görevliler dışında, bütün personel ve donanımın yerleştirilmesinden organizatör sorumludur.

## **1.2 YARIŞÇI PARKI (PADOK)**

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

Yarışçı parkı (Padok) yarış etkinliği boyunca 07:00 ile 22:00 arasında açık tutulacaktır. Yarışçı parkının (Padok) 24 saat boyunca araçların girişine uygun bir kapısı olmalıdır. Hiç bir şekilde yarışçı parkında (PADOK) konaklama olmayacaktır.

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

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

Tüm yarışçılar motosikletin üzerinde bakım veya onarım yaparken motosikletin alt kısmından zemine yağ veya herhangi bir sıvı dökülmesini engelleyecek olan bir mat (absorban bez) veya muadili bir örtü kullanılması mecburidir. Organizatör atık yağ toplamak için en az 60 litre hacminde toplama kabı bulundurmak zorundadır.

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

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

Yarışçı parkı (PADOK) genelinde çevre temizliğine özen gösterilmesi açısından Organizatör yarışçılara dağıtılmak üzere yarışçılara ve takım elemanlarına çöp poşeti temin etmelidir.

## **1.3 RESMİ GÖREVLİLER**

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

### **1.3.1 Genel Direktör**

Genel Direktör şampiyonanın tamamının ve her etkinliğin başından sonuna kadar sorumlusu ve en üst düzey yetkilisidir. Genel Direktör gerekli gördüğü hallerde bir yarışa mahsus olmak üzere yerine birini Genel Direktör olarak atayabilir. Jüri hariç organizasyondaki her görevli genel direktörün emri altındadır.

### **1.3.2 Genel Direktör Yardımcısı**

Genel Direktör Yardımcısı şampiyonanın tamamının ve her etkinliğin başından sonuna kadar Genel Direktöre karşı sorumludur. Genel Direktör gerekli gördüğü hallerde veya Genel Direktörün olmadığı durumlarda yarışın devam etmesinden sorumludur.

Jüri hariç organizasyondaki her görevli emri altındadır.

### **1.3.3 Yarış Direktörü**

Kuralların uygulanması, yarış ve resmi antrenmanların düzgün bir şekilde yapılmasından sorumludur.

Yarış direktörünün ceza verme yetkisi yoktur. Kural ihlallerini jüriye bildirerek yarışçılara ceza verilmesini teklif eder. Gerekli gördüğü zamanlarda resmi görevliler ve yarışçılar ile ayrı ayrı briefing yapabilir.

### 1.3.4 Baş Hakem

Yarışta görev yapan start ve finish bölgesi hakem heyetinin yönetimi, denetlenmesi ve yarışçıların kural ihlallerine ilişkin hakem raporlarının jüri kuruluna iletilmesinden sorumludur. Merkez Hakem Kurulu tarafından görevlendirilir.

### 1.3.5 Teknik Sorumlu

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

Teknik kontrol başlama süresinden, yarış etkinliği sonunda kesin neticeler açıklanıncaya kadar padok alanında hazır bulunur. İki (2) Teknik kontrol sorumlusu TMF tarafından atanır.

### 1.3.6 Hakemler

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

### 1.3.6 Tıbbi Sorumlu

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

### 1.3.7 Zamanlama Görevlileri

Tüm resmi zaman donanımını hazırlanması, senkronu ve sağlıklı çalışmasından sorumludurlar. Zamanlama Ekibi Genel Direktör tarafından mesleğinde uzman kişiler arasından seçilir, şampiyona süresince her zaman değiştirilebilir veya ekibe yeni görevli eklenebilir.

### **1.3.8 Pist Sorumlusu**

Pistin düzeninden ve emniyetinden aynı zamanda bütün görevlerin ve hizmetlerin sağlanmasından, Yarış programı başlangıç saatinde pistin hazır edilmesinden sorumludur. Bu kişi kulüp tarafından belirlenecektir.

### **1.3.9 Yarış Sekreteri**

Etkinlik esnasında tüm görevliler arasında iletişimi sağlar, yarış yönetimi ve Jürileri için yazmanlık desteği sağlar. Yarış dosyasını resmi evraklarını eksiksiz olarak dosyalamak ve yarış yönetimine teslim etmekten sorumludur. Ayrıca kulüp tarafından da bir kişi görevlendirilecektir.

## **1.4 JÜRİ**

Yarış etkinliğinin denetimi jüri tarafından sağlanır.

### **1.4.1 Jüri Üyeleri**

Jüri aşağıdaki kişilerden oluşur:

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

Jüri kararı minimum 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.

Jüri başkanı resmi görevlileri ve başka kişileri jüri toplantısına davet edebilir ancak bu kişilerin oy hakkı yoktur.

### **1.4.2 Jürinin Görevleri:**

Jürinin, yarışların işleyişi konusunda idari yetkisi yoktur.

- Etkinliğin düzgün ve kurallara uygun bir şekilde akışını sağlamak üzere gelen itirazları değerlendirmek ve direktöre tavsiyelerde bulunmak.
- Teknik kontrol, antrenmanlar ve yarışlarla ilgili resmi görevlilerden raporlar almak.
- Şampiyona kurallarına aykırı gördüğü her husus için yarış direktörüne tavsiyelerde bulunmak.
- Her türlü yarış kuralları ihlalini yarış direktörüne bildirmek.
- Yarış ve sıralama turları (seeding) neticelerini onaylamak.
- Yarış direktörünün aldığı her türlü karara yapılabilecek itirazları sonuca bağlamak ve bu sonuçları yarış direktörüne yazılı olarak bildirmek.
- Yetkisi dahilinde cezaları vermek ve uygulamak.
- Gerek gördüğü durumlarda disiplin işlemlerini başlatmak.

### • **1.4.3 Jüri Toplantıları**

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

- İdari ve Teknik Kontrol sonrası
- Yarış startı öncesinde
- Etkinliğin sonunda
- 1. toplantıda:
  - Kayıt yaptıran yarışçılara ilişkin kayıt formlarının incelenmesi, eksiklerin raporlandırılması,
  - Geçici lisans listesinin hazırlanması ve Tek Yarışlık Lisans formlarının onaylanması,
  - Teknik Kontrol raporunun incelenmesi
  - Yarış direktöründen parkura ilişkin son bilgilerin alınması,

- Yarış güvenliği ile ilgili önlemleri gözden geçirilmesi,
- Yasal izinlerin ve yarış sigortasının incelenmesi,
- Yarışçılar ve takımlardan gelen yarışa ilişkin taleplerin değerlendirilmesi,
- Yarışçı kayıt listesinin hazırlanması ve onaylanması,
- 2. toplantıda:
- Start listesinin düzenlenmesi ve onaylanması,
- Yarış pisti/parkuru hakkında ve en son durum hakkında

Yarış Direktörü'nden bilgi alınması.

- Pazar günü etkinlik başında:
- Tüm resmi görevlilerin ve güvenlik ekibinin hazır olduğuna ilişkin bilginin alınması,
- Son Teknik Kontrol hakkında Teknik Kontrol Sorumlusundan bilgi alınması gereklidir.
- 3. toplantıda ise:
- Yarış sonuçlarına ait itirazların değerlendirilmesi,
- Kaza ve abandone raporunun başhakemden alınması,
- Varsa yaralı yarışçılar hakkında son bilginin Tıbbi Sorumludan alınması,
- Hakem raporlarının incelenmesi,
- Kesin sonuçların onaylanması gerçekleştirilir.

#### •1.4.4 Jüri Toplantısı Raporları

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

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

İmzalı toplantı raporları, jüri kararları, geçici lisans formları, kayıt formları, teknik kontrol raporları ve formları, direktör raporu, yarış sigortası, yarış yasal izinleri, yarış sonuçları ve jüri tarafından incelenen tüm raporlar, yarış sekreteryası tarafından dosya haline getirilir. Yarış sekreteri yarış dosyasını genel direktöre teslim eder, genel direktör ise en geç yarıştan sonraki 3 gün içinde TMF'ye gönderir.

## **1.5 SINIFLAR**

Drag yarışları yarış motorlarının hacimlerine ve izin verilen modifikasyonlara göre,

- 300 cc'ye kadar standart 4 zamanlı (08-13 yaş)
- Pro 300 cc'ye kadar 4 zamanlı (modifiyeli) (14 yaş ve üstü)
- Standart-1 (600-750 cc) (Sonradan olmaksızın turbocharger, Power commander olmayacak, sadece egzoz ve headers serbest)
- Standart-2 (1000-1300 cc) (Sonradan olmaksızın turbocharger, Power commander olmayacak, sadece egzoz ve headers serbest)
- Street-1 (600 cc - 650 cc)
- Street-1 (651 cc - 750 cc)
- Street-2 (1000 cc ve üstü)
- Super Street (1000 cc ve üstü)
- Pro Street (1000 cc ve üstü)
- KADINLAR sınıflarında yapılır.

## **• 1.6 KATILABİLİR YARIŞÇILAR VE SINIFLAR**

### **• 1.6.1 Katılabilir yarışçılar**

İlgili sezon için geçerli TMF Drag yarışçı lisansına sahip kişiler katılabilirler. Tüm sınıflar uluslararası katılıma açıktır. Yarışçıların hangi sınıfta yarışacakları motosikletinin uygun olduğu sınıfın kuralları çerçevesinde belirlenir.

Profosyonel sınıflarda yarışan bir yarışçı, sadece bir sınıfta yarışabilir. (Street 1 600, Street 1 750-Street 2 1000 cc ve üstü- Super Street 1000 cc ve üstü). Ancak bu sınıflarda yarışan 1 yarışçı, ayrıca sadece Pro STREET'te yarışabilir. Bir sporcu sadece sezonu Pro Street'te de takip edebilir. 300 cc sınıfında yarışan bir yarışçı, Standart kategorisi haricinde herhangi bir sınıfta 15 yaşını doldurmak kaydıyla yarışabilir.

### **1.6.1.1 Sınıflar ve Yaş sınırı**

Tüm sınıflar uluslararasıdır ve bütün yabancı yarışçılara açıktır. Drag yarışlarına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde;

- 300 cc'ye kadar standart 4 zamanlı (yaş 08-13) (Kadınlarda alt sınır 08 yaş)
- Pro 300 cc'ye kadar (4 zamanlı sınırı yoktur - modifiyeli) (14 yaş ve üstü)
- Standart 1 (600-750 cc) (15 yaş ve üstü)
- Standart 2 (1000 cc ve üstü) (15 yaş ve üstü)
- Street 1 (600-650 cc) (15 yaş üstü)
- Street 1 (651-750 cc) (yaş 15 ve üstü)
- Street 2 (1000 cc ve üstü) (15 yaş ve üstü)
- Süper Street (1000 cc ve üstü) (15 yaş ve üstü)
- Pro Street (1000 cc ve üstü) (18 yaş ve üstü)
- Kadınlar Sınıfı (15 yaş ve üstü): Bu sınıfta yarışan bir kadın yarışçı, profesyonel herhangi bir sınıfta yarışabilir. Ancak 300 cc Standart ve Pro 300 cc sınıflarında yarışamaz.

Hiç bir şekilde herhangi bir sınıfta elektrikli motosikletler yarışamaz. Talep olması halinde sadece elektrikli motosikletlerin yarıştığı bir sınıf açılabilir.

PRO STREET sınıfına 18 yaşından gün almış veya ilgili sezon içinde alacak yarışçılar katılabilirler. Standart gruplar haricinde aynı yarış etkinliğinde bir yarışçının ikiden fazla sınıfta yarışa katılması mümkün değildir.

Aynı sınıfta yarışan motosikletler o sınıfta yedek motor olarak gösterilemez. (motor yarıştan çıkmış veya elenmiş olsa bile) Aynı motor bir üst sınıfta yedek olarak yazılabilir.

Standart grupta yarışan yarışçılar, sadece kendi sınıfında ve tek bir sınıfta yarışabilirler.

## 1.7 MÜRACAAT FORMLARI VE KAYITLAR

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

Yarış programında belirtilmediği sürece aşağıdaki esaslar geçerli olacaktır.

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

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

- Tüm yarışçılar, kayıtlarını yarış haftasına kadar TMF sitesinde duyuru yapıldığı şekilde ONLINE olarak yapacaklardır. Yarış programında belirtilen İdari Kontrol saatleri dahilinde kayıt formlarını imzalayarak kesin kayıtlarını yaptırmalıdır. Kayıt formu, idari kontrolde resmi görevlilerce incelenecek ve jüri üyesi huzurunda yarışçı tarafından imzalanacaktır. Kayıt formlarında yarışçının ıslak imzası zorunludur. **HER YARIŞÇI, İDARİ KONTROLDE KAYIT FORMUNA EĞER KULLANACAK İSE YEDEK MOTORUNU MUTLAKA YAZDIRACAK VE BU MOTORU TEKNİK KONTROLE SOKACAKTIR. BİR YARIŞÇI SADECE 1 YEDEK MOTOR YAZDIRMA HAKKINA SAHİPTİR.**

Yarış programının herhangi bir zamanında kayıt bilgilerinde eksiklik veya yanlış bildirim tespit edilmesi halinde ilgili yarışçının kaydı reddedilir ve yarış dışı bırakılır. Kasten yanlış bilgi verdiği tespit edilen yarışçılar, yarış jürisi

tarafından cezalandırılır. Tekrarı halinde yarışçı hakkında disiplin işlemleri başlatılır. Yarış kayıtları en geç 1. Jüri Toplantısı'na kadar tamamlanmak zorundadır. Jüri tarafından kayıt listesinin onaylanmasından sonra hiçbir koşulda yeni yarışçı kaydı alınmayacaktır.

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

## 1.8 PİST STANDARTLARI

Drag yarışları için organizasyon ile ilgili kurallar drag yarışlarının yapılacağı alanlarda tüm emniyet tedbirlerinin alınmış olması gerekir.

Drag kurallarında belirtilen emniyet tedbirlerinin alınmadığı yarışlar, TMF Teknik Kurulu tarafından bütün sonuçları ile beraber iptal edilirler.

Pistin boyu en az 1.000 metre (yarış mesafesi 402 metre + fren mesafesi 600 metre ve fren mesafesi önü açık), eni 12 metreden az olamaz. Pistin her iki tarafında en az 1 metre yüksekliğinde ve en az 20 cm kalınlığında beton duvar ile pist boyunca çevrilmelidir. Duvara en az 5 metre uzaklıkta komple 2 metre yükseklikte kafes tel ile çevrilmelidir. **Zamanlama Cihazının otomatik start ışıkları (Ağaç) start çizgisinden 11,5-12,5 metre uzaklıkta ve üst ışık çizgisi yerde 2400 mm yükseklikte olmalıdır.**

Pist olarak kullanılacak alan kesinlikle yarış haricinde trafiğe açık olan bir yol olmayacaktır.



## 1.9 START NUMARALARI

- Numaraların ebat ve renkleri teknik kurallarda belirtilmiştir. Yarışçılar 1- 999 arası bir numara alabilirler. Yarışçılar bir önceki sezon numaralarını sezonun ikinci yarışına kadar öncelikle alma hakkına sahiptirler. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez.
- Yarışçılar sezon içinde yarışacakları numaraları yarış öncesinde tespit edip, numara tabelalarını hazırlamakla mükelleftir. Üzerinde numarası olmayan motosiklet piste alınmayacaktır.

## 1.10 YARIŞ PROGRAMI

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

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

## 1.11 TEKNİK KONTROL

Bütün motosikletler serbest antrenman öncesi programda belirtilen saatte teknik kontrole tabi olacaklardır. Teknik kontrole motosikletler sürücüsü veya teknisyeni tarafından getirilecektir. Teknik kontrol uygulaması teknik kurallarda belirtilen motorun sınıf özelliklerine göre ve teknik kontrol formuna göre kontrolleri yapılacaktır. Teknik kontrolden geçmeyen motosikletler piste giremezler, aksi davranışta bulunan yarışçı cezalandırılır. Tüm sınıflar (300 cc Standart ve 300 Pro dahil) teknik kontrol formunda belirtilen kıyafetleri kullanmak zorundadırlar. Teknik kontrolden geçmiş motor yarışçı parkından (padok) genel direktör yada teknik kontrol sorumlusunun bilgisi dahilinde ayrılabilir.

Yapılacak teknik kontroller FIM’de belirtilen kurallara göre yapılacaktır. Bu kurallar aşağıda belirtilmiştir.

## 1.11.1 GENEL YAPI KURALLARI

### 1.11.1.1 Balast

Balast motosiklete ağırlık vermek için eklenen bir parça olup, bağlı bir bileşen olarak tanımlanır.

Bir motosikletin toplam ağırlığına ekleme amacıyla kullanılan herhangi bir malzeme güvenli bir şekilde güvenli bir konumda kasnağa monte edilmelidir.

Sıvı veya gevşek balast yasaktır.

Balast mekanik olarak tutturulmuş olmalıdır; kelepçeler ya da tutaçlar yasaktır. Ön çatal aksamına hiçbir ağırlık eklenemez (örn. aks, çatal veya lastik). Ağırlık binici tarafından taşınamaz.

### 1.11.1.2 Yerden Yükseklik

Yerden yükseklik binicinin pozisyonundan en minimumu olmalıdır ve 0.5 bar tyre pressure is 50 mm olmalıdır.

Motosikleti **sağa ve sola** 12 derece herhangi bir parçası yere dokunmadan, lastikler dahil, yatırmak mümkün olmalıdır.

### 1.11.1.3 Ön Çatallar

Ön çatal, hidrolik veya sürtünme sönümlleme teleskopik tip olmalıdır. Minimum strok 10 mm. Motosiklet hiçbir bölümü, tekerlekler dışında çatalın altından yere temas etmemelidir. Direksiyon damperi zorunludur. Direksiyon damperi çatalı kitlememeli; İç çatal boruları 34 mm'lik minimum çapa sahip olmalıdır.

**Ön Çatal üst mesnetten 50 mm den fazla indirilemez.**

### 1.11.1.4 Frenler

Motosiklet, iki tekerlek üzerinde çalışan, iki bağımsız fren ile donatılmış olmalıdır. Disk fren boyutları tek bir disk için en az 250 x 4.5 mm, çift diskler için 220 x 4.5 mm minimum boyutlarında olmalıdır.

### **1.11.1.5 Gidonlar**

Gidonlar sağlam ve kauçuk kaplı olmalıdır. Gidon pozisyonu ne olursa olsun ön tekerleğe asla dokunmamalıdır.

(Direksiyon amortisörleri hariç) frenler, gidon kolları ve motosikletin herhangi bir kısmı arasında 25 mm'lik minimum açıklık sağlayarak takılmalıdır.

Gidon kelepçeleri çok dikkatli bir çapla kırılma noktaları önlemek amacıyla tasarlanmış olması gerekir.

Gidonların kaynak ile tamir edilmesi yasaktır.

### **1.11.1.6 Kontrol Kolları**

Her kontrol kollu (el ve ayak) bağımsız bir eksen üzerine monte edilmelidir. Fren kollu, ayaklık eksen üzerinde dönerse ve eğer ayaklık bükülmüş veya deforme olsa bile tüm koşullar altında çalışması gerekir. Vites değişimi elleri gidondan kaldırmadan mümkün olmalıdır.

### **1.11.1.7 Tekerlekler**

Motosiklette, sadece motosiklet için yapılmış bir ön jant olmalıdır. Arka jantın arka lastikle teması 50 mm den daha fazla olmaması gerekir.

### **1.11.1.8 Lastikler ve Tüpler**

Lastikler slick tip ya da minimum 2 mm lik diş derinliğine sahip olan lastik olmalıdır. Bütün sınıflarda slick lastik kullanımı serbesttir.

200 km / h aşan hıza sahip motosikletler, en azından 'V'-tipi ön lastiklere sahip olmalıdır.

Arka lastikler için doğal kauçuk, yarış tipi olmalıdır.

Yere değen yüzey 120 ° 'lik aralıklarla veya daha az, üç veya daha fazla oyuk içermelidir. Lastiğin merkezi ve omuz alanlarda aşınma sınırını göstermelidir. 2 farklı bölgelerinde aşınma olmuşsa, lastik artık kullanılmamalıdır.

Lastik siboplarında mutlaka kapak olmalıdır.

### **1.11.1.9 Akış Çizgisi**

Binicinin motosikletin üzerinden hiçbir parçasını oynatmadan atlayabileceği şekilde olmalıdır.

Yapılan bu iş sürücünün motosikleti kontrol etmek için biniciye zorluk oluşturmaması gerekir.

### **1.11.1.10 Oturaklar**

Koltuklar biniciye güvenli bir sürüş pozisyonu sağlamak için inşa edilmelidir, tehlikeli ve rahatsızlık verici olmamalıdır. Bu koltukların kumaş veya anti-patinaj dokulu olmaları önerilir.

### **1.11.1.11 Koruyucu Kapaklar**

Tüm açık transmisyonlar dönen parçalarla temas etmemesi için kapak koyulmalıdır.

Mekanik kompresörler en az 3 mm çelik, 5 mm alüminyum veya onaylı, patlamaya dayanıklı bir kapaktan olmalıdır.

Dıştan monteli kavramalar (Kollar ve ağırlıklar dahil) en az 5 mm alüminyum ya da biniciyi korumak için 3 mm çelikten bir kapak olmalıdır.

### **1.11.1.12 Karbüratör ve Yakıt Enjeksiyon**

Tüm motosikletlerin elle çalıştırılan bir kavraması gaz kontrolü olmalıdır, mekanizmasına mekanik olarak bağlanmış pozitif etkili bir yay birleşeni ile.

Nitro Metan yakıtla çalışan herhangi bir motosiklet, bir itme-çekme büküm kavrama, yani olumlu bir geri dönüş kablosu gibi bir dönüş yayı olması zorunludur.

### **1.11.1.13 Basınçlı Kaplar**

Tüm basınç kaplar ve ilgili vana ve hortumlar motosikletin granaj içine monte edilmesi gerekir.

#### **1.11.1.14 Kapatma Anahtarı**

Tüm benzinli veya metanol yakan motosikletler, motorun tüm elektrik bağlantısını kesen bir elektriksel temas ile donatılmış olmalıdır. Motosikletin start stop anahtarı çalışır durumda olmalıdır.

#### **1.11.1.15 Egzoz Boruları**

Egzoz boruları arka tekerleğin arkasından uzatılmamalı ve biniciden, gaz tankından ve lastiklerden uzak durmalı. Esnek borulara izin verilmez.

#### **1.11.1.16 Vites Değiştirme**

Vites değiştirme mekanizması, binicinin ellerini gidondan ayırmak zorunda kalmadan değiştirmesini sağlayacak şekilde tasarlanmalıdır.

#### **1.11.1.17 Yakıt Tankı**

Kompresörlü veya Turbo şarjlı motorların yakıt havalandırıcısı olmalıdır.

Yakıt tankın giriş ve çıkış hücreleri, iki ayrı tank ya da iki tüp ile bölünmüş ve izole edilmiş olmalıdır.

Çıkışı, giriş ve çıkışa doğrudan gitmesin diye, tankın içinden girişten yüksek konumlandırılmalıdır.

Egzoz çıkışında havalandırma gerekir veya metal olan ikinci tanka ve üstünde bir filtre olması gerekir.

Tüplerin iki sonu mekanik olarak sağlamlaştırılmalı. Havalandırma hortumlu motorlar vakum sistemine bağlanarak metalden yapılmış tankın bir havalandırma filtresi gerekir.

#### **1.11.1.18 Yağ Tabakası / Yağ Tavası**

Tüm sınıflarda motor düşük-motorlu-balastik cihazı ile donatılmış olması gerekir. Yerden yükseklik 50mm bar kadar olabilir ve motosikletin altından geçebilir.

Bir tabaka yerine tava veya mühürlü kaporta kullanımına izin vardır ama yerden yükseklik düzenlemesine göre uygulanmalıdır.

Formun Üstü, Formun Altı Çıkış mili ve tahrik dişlisi zincirden yağ önlemek için dahil edilmelidir.

#### **1.11.1.19 Başlangıç**

Tüm motosikletler kendi çalışmalı. Motosikleti iterek çalıştırmaya izin verilmez. Taşınabilir başlangıç aygıtına izin verilir.

#### **1.11.1.20 İki Yönlü İletişim**

Binici ve mürettebat arasındaki sesli iletişim kurmak amacıyla iki yönlü telsiz kullanımına tüm sınıflarda izin verilir

Eğer pist yetkilileri ile aynı frekansta iletişim olduğu fark edilir ise başka bir frekansa geçilmelidir.

Diğer yarışmacılarla aynı frekansta bulunduğu anlaşılırsa yine başka bir frekansa geçilmelidir.

#### **1.11.1.21 Veri Kayıtları**

Veri kayıt bilgileri yalnızca bilgi toplamak için kullanılabilir. Veri kaydediciler / bilgisayarlar sadece pasif veri kayıt cihazlarıdır. Süspansiyon, sürüş yüksekliği veya yükleme sensörleri izinli değildir.

Speed DR14 FIM EUROPE Tec Drag Bike'ler için Teknik Kurallar 2014 Final 29-12-2013 6 /11 sensörler sadece veri kaydetmek için kullanılabilir. Azot sistemleri, nitröz ilerici kontrolörleri, nitröz sayaçları, boost kontrolörleri, ateşleme zamanlaması kontrolörleri, ateşleme modülleri ya da herhangi bir yakıt enjeksiyon bileşenlerine bağlı olmamalıdır.

#### **1.11.1.22 Binicinin Kontrolleri**

Gaz operasyonu ve frenleme sadece binici kontrolü altında olması gerekmektedir.

Değişen ve kavrama kontrolü binicinin kontrolü altında olması gerekir veya yarıştan önce ayarlanmalıdır.

Pro Stok motosiklet vites değiştirme binicinin kontrolü altında olmalı ve önceden ayarlanmış vitese izin verilmez

### **1.11.1.23 Çekiř Kontrolü**

Çekiř kontrolüne izin yoktur.

### **1.11.1.24 Plaka Numaraları**

Plakanın okunması kolay olmalıdır. Arka plan güneş ışığı yansımayı önlemek için mat renklerde boyanmış olması gerektiği gibi rakamlar açıkça okunabilir olmalıdır.

Önerilen renk: Arka fon beyaz - siyah rakamlar

### **1.11.1.25 Starter Arabaları**

Arabaları kapalı pil ile donatılmış olmalıdır. Plastik akü kutularına izin verilir. Açık akülere izin verilmez.

Starterlerin dönmesini önlemek için güvenlik barı olması tavsiye edilir. Starter arabanızın üzerinde plaka numarası olması gerekir.

## **1.11.2 KORUYUCU KIYAFET VE KASK**

### **1.11.2.1 Deri Kıyafet**

Binicini kalınlığı en az 1.2 mm olan komple deri kıyafet giymek zorundadır. (tüm parçaları)

-Birbirine fermuar ile bağlanan kıyafetlere izin verilir. Fermuar kıyafetin %75'ini birbirine bağlamalıdır.

Kritik olmayan bölgelerde esnek kevlar ve delikli materyallerin kullanılmasına müsaade edilir.

Bir omurga koruyucu řiddetle tavsiye edilir.

Aşağıdaki alanlara en az iki kat deri veya 8 mm'lik plastik sünger yerleřtirilmelidir:

- Omuzlar
- Dirsekler
- Gövdenin iki yanı ve kalça
- Gövdenin arkası
- Dizler

### **1.11.2.2 Ayakkabı**

Binicilerin ayakkabıları deri veya onaylı ve uygun bir malzemeden olmalıdır ve komple kouruma sağlaması için en az 200 mm yükseklikte olmalıdır.

DR14 FIM EUROPE Drag Bike'ler için Teknik Kurallar 2014 Final2 9-12-2013  
7/11

### **1.11.2.3 Eldivenler**

Biniciler koruyucu deri eldiven giymek zorundadırlar.

### **1.11.2.4 Deriye Eşdeğer Malzeme**

Malzeme en azından 1,5 mm'lik sıgır derisine eşdeğer olmalıdır :

- Yangın geciktirici
- Aşınmaya dayanıklı
- Her türlü asfalt sürtünme kat sayısına dayanıklı
- Ter emici nitelikli
- Tıbbi test - toksik ve anti alerjik
- Erimeyen kalitede üretilmiş

### **1.11.2.5 Kask Giyme**

**Tüm binicilerin tam kapalı çene açılır olmayan kask giymesi zorunludur.** Kask düzgün bir şekilde bağlanmalıdır.

Tüm kasklar **1.11.2.6 maddede** bahsedildiği şekilde resmi uluslararası standartlara göre işaretlenmelidir.

Antrenman, sıralama ve yarışlarda sporcuların kasklarına kamera vb. aparatlar takmaları kesinlikle yasaktır.

### 1.11.2.6 Uluslararası Onaylı Markalar

|         |               |
|---------|---------------|
| Avrupa  | ECE22-05 “P “ |
| Japonya | Jis 8133:2007 |
| USA     | Snell M 2010  |

## 1.12 SERBEST ANTRENMANLAR

Serbest antrenmanlarda start ışıkları ve zamanlama sistemi kullanılacak, fakat alınan zamanlar ilan edilmeyecektir. Kategorilere göre ilan edilen antrenman süresi içinde antremana gelmeyen yarışçı diğer kategorilerde antrenmana katılamaz. Resmi program dışında ve parkur dışında antrenman kesinlikle yasaktır. Uymayanlar diskalifiye ile cezalandırılır. Organizatör antrenman için aynı yarış gibi tedbir almak zorundadır. Antrenmanlar Hakem gözetiminde olacaktır. Antrenmanlarda ve yarış sırasında, geri dönüşlerde 40 km/h sınırı aşılamaz. Ön ve arka tekerleği havaya kaldırmak, tehlikeli gösterilerde bulunmak kesinlikle yasaktır. Uymayanlar diskalifiye edilirler.

### 1.12.1 Sıralama Turları

Sıralama turlarında start ışıkları ve zamanlama sistemi kullanılacak ve çıkan sonuçlar her sınıf için yarış eşleşmelerini belirleyecektir. **İDARİ VE TEKNİK KONTROLU YAPILMAYAN HİÇBİR YARIŞÇI SIRALAMA TURLARINA KATILAMAZ. SIRALAMA YARIŞLARINA GİRMEYEN HİÇBİR YARIŞÇI, YARIŞLARA KATILAMAZ. ANCAK İDARİ VE TEKNİK KONTROLUNU YAPTIRMIŞ, ANTREMAN TURLARI ESNASINDA MOTORU ARIZA YAPMIŞ VE BU YÜZDEN SIRALAMA TURLARINA KATILAMAYAN YARIŞÇI, YARIŞLARA EN ALTTAN OLMAK KAYDIYLA**

**KATILABİLİR.** Yarışçının 2 kalkışından en iyi zamanı sıralama sonucu olarak kabul edilecektir. Yarışçılar eğer isterse tek sıralama kalkışı yapabilirler.

**YOĞUN KATILIM OLAN SINIFLARIN SIRALAMASINDA EN İYİ ZAMANI YAPAN 16 SPORCU YARIŞTA START ALMA HAKKINI ELDE EDECEKTİR. DİĞER SPORCULAR ELENECEKTİR.**

## **1.13 YARIŞ**

Sınıflar ayrı ayrı yarışacaklardır. Yarış programı mevsim ve pist durumuna göre Jüri tarafından değiştirilebilir.

Eşlenen yarışçıların motosikletleri ile birlikte start alanında yapılan anonstan 15 saniye sonra hazır bulunmaları gerekmektedir. Bu sürede start alanında yerini alamayan yarışçı o kalkışta geçilmiş sayılır.

Start alanına gelen motor çalışır vaziyette olmalıdır. Stop eden motor marşla çalıştırılmalıdır. İterek motor çalıştırmak yasaktır, bu şekilde motoru çalıştırılan yarışçı o kalkışta geçilmiş sayılır.

Yakıt ikmali sadece padok alanında yapılabilir. Start alanında, dönüş yolunda ve padok dışında herhangi bir alanda yakıt ikmali yapılamaz.

Start yerine yarışçının bir teknisyeni girebilir. Bu kişi lastik yakma çizgisini geçemez.

**Yarışçının mola hakkı yarışılan yarışta 1 kezdir ve bu sürede 3 dakikadır. Yarışçı mola hakkını geçirirse o kalkışta geçilmiş sayılır.**

Start alanında lastik yakma belirlenen yerde yapılmalıdır. Bu alanın dışına çıkılması halinde yarışçıya uyarı cezası verilir. Tekrarı halinde ise yarışçı o kalkışta geçilmiş sayılır. Lastik yakma pistin start ve finiş alanları arasında kesinlikle yapılamaz. Yan yol (dönüş yolu) üzerinde 40 km/saati geçemez. Dönüş yolundan kesinlikle ters gidilemez. Geri dönüşü geciktirmek yasaktır. **YARIŞ ESNASINDA ŞERİT İHLALİ YAPILDIĞINDA; ŞERİT İHLALİ YAPAN YARIŞÇI GEÇİLMİŞ SAYILACAKTIR. SIRALAMALARDA ŞERİT İHLALİ YAPILIRSA, SADECE BİR KEZ TEKRAR EDİLİR VE EĞER İKİNCİ KEZ ŞERİT İHLALİ YAPILIRSA O SIRALAMADAN ZAMAN ALINMAMIŞ SAYILACAKTIR.**

Start ışıkları ve zamanlama sistemi kullanılarak sonuçlar belirlenecektir. Yarış esnasında motosikletler sadece kendi motor güçleri veya yarışçısının adale gücü ile ilerletilebilir.

### 1.13.1 Start Sıralaması

Yarış eşleşmeleri en kötü zamandan en iyiye doğru yapılır.

|                 |         |                                       |
|-----------------|---------|---------------------------------------|
| I ve H Yarıştı  | I geçti | H yarışın dokuzuncusu                 |
| F ve G yarıştı  | G geçti | F yarışın sekizincisi                 |
| G ve I yarıştı  | G geçti | I yarışın yedincisi                   |
| D ve E yarıştı  | D geçti | E yarışın altıncısı                   |
| D ve G yarıştı  | D geçti | G yarışın beşincisi ve D finale çıkar |
| <b>FİNALLER</b> |         |                                       |
| A ve C yarıştı  | C geçti |                                       |
| B ve D yarıştı  | B geçti |                                       |
| A ve D yarıştı  | D geçti |                                       |

A yarışın dördüncüsü

D yarışın üçüncüsü

C ve B yarıştı

B geçti

C yarışın ikincisi

B yarışın birincisi

Final yarışları (birincilik, ikincilik, ve üçüncülük, dördüncülük için) iki kalkışlı yarışlardır. Eşitlik halinde üçüncü kalkış yapılır. İki galibiyet geçeni belirler. Diğer yarışlar tek yarış olacak, kazanan bir üst tura geçecektir. Startta yer seçimi daha iyi sıralama zamanına sahip olana aittir. İkili kalkışlarda kendine avantaj sağlayacak şekilde rakibin kulvarına giren (çizgi ihlali yapan) yarışçı geçilmiş sayılır.

Eğer herhangi bir sınıfta katılım sayısı 3 ise sıralamada 1. olan yarışçı direkt finalist sıralamada 2. ve 3. olan yarışçılar yarı final yarışı yapacaktır. Geçilen yarışın 3.sü geçen birincilik, ikincilik yarışı yapacaktır.

Her yarışçı yarış pistine (alanına) sadece kendisi ve mekanikeri girebilir. Kendisinde ve mekanikerinde kesinlikle bilekli takılı olacaktır.

## 1.14 FODEPAR (Hatalı Start)

Fodeparın belirlenmesinde esas alınacak ışık sistemindeki kırmızı ışıktır. 2 yarışçıya da yanması halinde 2 yarışçıya da fodepar (hatalı start) verilmiş olur. Eşleşme değiştiğinde fodepar (hatalı start) sıfırlanır. Kalkış esnasında 2 kez kırmızı ışık fodepar (hatalı start) yapan yarışçı ve motor elenmiş sayılır. **SIRALAMA KALKIŞLARINDA HER SIRALAMA İÇİN FODEPAR (HATALI START) YARIŞTAKİ GİBİ 2'DİR. İKİ KEZ FODEPAR YAPILIRSA YARIŞLARDA EN ALTTAN START ALINMAYA BAŞLANACAKTIR. AYNI SINIFTA 2 YARIŞÇI SIRALAMALARDA FODEPAR YAPIP, ZAMAN ALAMAZSA YARIŞLARDA EN ALTTAN BAŞLAYACAKLARDIR. BU İKİ YARIŞÇININ YERİNİ BİR ÖNCEKİ SEZON GENEL KLASMAN PUANI BELİRLEYECEKTİR.**

## 1.15 SONUÇLAR VE İTİRAZLAR

Drag Yarışlarında yönetimin kararlarına karşı yapılacak tüm itirazlar Disiplin Talimatı İtiraz Hükümleri uyarınca Jüri Kurulu tarafından değerlendirilir. İlgili talimata uygun olmayan ve (varsa) itiraz harcı yatırılmayan (300 TL) itirazlar incelemeye alınmaz.

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

Sözlü itirazlar hiçbir şekilde değerlendirmeye alınmaz.

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

Sonuçlar ilan panosuna asılmalıdır.

Herhangi bir parçanın sökölmesini gerektirmeyecek (basit kontroller hariç) teknik itirazlar için, itiraz bedeli 300 TL'dir. Ancak bu harç yatırıldığında itiraz değerlendirilerek sonuca bağlanacaktır.

Silindir hacmini ölçmek amacıyla makinenin sökölmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 5.000 TL'dir. Şanzımanın sökölmesini gerektirecek itirazlar için yatırılması gereken teminat makinenin veya vites kutusunun bir kısmının veya tamamının sökölmesi ve takılması için teminat 7.000 TL dir.

İtirazı yapan taraf haksız çıkarsa teminat itiraz edilene ödenir. İtirazı yapan taraf haklı çıkarsa teminatı iade edilir. Bu durumda motorun söküm ücretini kusurlu olan taraf ödemekle yükümlüdür. İtiraz edilen tarafın hatalı olduğunun tespiti halinde yarışçının ilgili sezonda o yarışa kadar almış olduğu tüm puanları silinir.

### **1.15.1 Şampiyona İçin Puanlama**

- Yarışçılar ve takımlar Türkiye Drag Şampiyonası'na katılabilirler.
- Yarışçılar için her yarışta aldığı puanlar toplanır.
- Takımlar, Kulüpler ve markalar için her yarışta bütün sporcuların puanı toplanır.
- Her yarışta alınan puanlar şampiyona için geçerlidir.
- Şampiyonanın her yarışı için aşağıdaki puan tablosu uygulanır.
- Bir yarışta puan alınabilmesi için en az 2 yarışçının yarışması gerekir.
- Türkiye Drag Şampiyonası dahilinde yapılan her yarışta alınan puanlar şampiyona için geçerlidir.
- Puanların eşitliği halinde yarışlarda en iyi sonuçları en fazla alan birinci olur. (birincilik sayısı, eşitse ikincilik sayısı, eşitse üçüncülük sayısı) eşitlik 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 ödöl törenine katılmak zorundadırlar.

## • 1.16 YARIŞ İPTALİ

Yarışın iptaline Genel Direktör ve jüri tarafından karar verilir. Tüm yarışmacılar bu karara uymak zorundadır. Yarışı yapılamayan kategorilere sıralama sonuçlarına (seeding) göre puanları verilir ve yarış tamamlanmış olur.

## 1.17 GÜVENLİK

Cumartesi 6, Pazar günü de 8 kişilik özel güvenlik veya kolluk kuvveti bulundurulmalıdır. Cumartesi ve Pazar günü yarış alanında doktor ve paramedik bulunduran ambulans hazır bulundurulmalıdır.

Cuma antrenman düzenlenmesi halinde ambulans mutlaka bulundurulmalıdır. İtfaiye veya yeterli miktarda yangın söndürme ekipmanı hazır bulundurulmalıdır. Yarış ile ilgili izinler, gereken yerlerden organizatör kulüp ve Federasyon tarafından alınmış olmalıdır.

## 1.18 CEZA GEREKTİREN HAREKETLER

Padok alanına girmiş motorların deneme amaçlı olarak padoktan dışarı çıkmaları yasaktır. Padokta motor denemek yasaktır.

Alkol ve uyuşturucu maddeler kullanılması yasaktır. Yarışçının mekaniker, menajer, teknisyen, taraftarlarının davranışlarından yarışçı sorumludur.

Ödül almaya hak kazanmış yarışçılar geçerli bir neden göstermeden ödülünden vaz geçemez. Bu durum ceza gerektirir.

## 1.19 SINIF SEÇİMİ

Aynı motosikletle birden fazla yarışçı aynı sınıfta yarışamaz. Bir yarışçı kendi motoruyla üst bir sınıfta yarışabilir. Alt sınıfta yarışamaz. Bir sezon önce profesyonel sınıfların herhangi birinde yarışmış olan yarışçı kesinlikle standart kategoride yarışamaz. Standart kategoride sezon sonunda ilk üçe giren bir yarışçı bir daha standart sınıfında yarışamaz, diledikleri bir profesyonel sınıfta yarışabilir. Süresinde yarışa yetiştirilemeyen motosiklet kullanılamaz.

Bir sınıfta sezonu takip eden bir yarışçı, sezonun herhangi bir ayağında eğer başka bir sınıfta yarışır, kendi sınıfında yarışmaz ise takip ettiği sınıfındaki tüm puanları silinecektir.

## 2. TEKNİK KURALLAR

“BU KURALLARDA İZİN VERİLMEMİŞ HUSUSLARI YAPMAK KESİNLİKLE YASAKTIR.”

### 2.1 Pro 0-200 cc (4 zamanlı)

- Motor blok orjinal kalması kaydıyla bu sınıfta her türlü modifikasyon serbesttir.

### 2.2 Pro 200-300 cc (4 zamanlı)

Motor blok orjinal kalması kaydıyla bu sınıfta her türlü modifikasyon serbesttir.

### 2.3 Standart 1 (600cc-750cc) ve Standart 2 (1000 cc - 1300 cc)

- Motor blok orjinal olacaktır.
- Piston-Eksantrik-Silindir-Krank-Üst kapak modifikasyonu yasaktır.
- Power commander, Enjeksiyon modülü-Beyin ile her türlü şeyler yasaktır. Fabrika verilerinin dışına çıkmak yasaktır.
- Nos ve turbo kullanımı yasaktır.
- Hafif jant uygulaması yasaktır.
- Şarj dinamosu iptali ve sökülmesi yasaktır.
- Ön ve arka amortisörlerin strap veya benzeri ekipmanlar ile yere yaklaştırmak yasaktır.
- **Quick-shifter serbesttir.**
- Motorun önüne akü vb. ağırlık bağlamak yasaktır.
- Elektrik ve elektronik müdahale yasaktır.

- Ön amortisör içi ve müdahale yasaktır.
- Debriyaj kapağı ve debriyaj baskı balata orjinal olmalıdır.
- Arka alçaltma aparatı orijinal olmalıdır.
- Ön amotisörü indirmek yasaktır.
- Egzoz ve tüp serbesttir.
- Hava filtresi – Buji – Zincir ve Dişli serbesttir.
- Yarış grenajı serbesttir.
- İstenirse aynalar, plakalık ve arka ayaklık sökülebilir.

## **2.4 Street 600cc ve Street 750cc**

- Motor blok orjinal olmalıdır.
- Şarj dinamosu iptali ve sökülmesi yasaktır.
- Ahtapot – kaydırmalı ve otomatik debriyaj yasaktır.
- Debriyaj kapağı ve şasi orjinal olmalıdır.
- Debriyaj kapağı ile motor bloğu arasında flanş vb. yasaktır.
- Motorun önüne akü vb. ağırlık bağlamak yasaktır.
- Arka maşa uzatması – wheelie bar – nos ve turbo kullanımı yasaktır.
- Ön ve arka amortisörleri strap vb. ekipmanlar ile yere yaklaştırmak yasaktır.
- Havalı shifter yasaktır.
- Yarış grenajı – elektrikli shifter – atmosferik modifiye serbesttir.
- Hafif jant kullanımı serbesttir.
- Ön amortisör 5 cm indirilebilir, special amortisör kullanılabilir.
- Arka amortisör indirme aparatı serbesttir.
- Piston – Eksantrik – Silindir – üst kapak modifikasyonu serbesttir.

- Power commander, Enjeksiyon modülü vb. şeyler serbesttir.
- Ön Amortisör ve iç donanım yapıları serbesttir.

## **2.5 Street 2 (1000 cc ve üstü) sınıfı**

- Motor blok orjinal olmalıdır.
- Şarj dinamosu iptali ve sökülmesi yasaktır.
- Ahtapot – kaydırmalı ve otomatik debriyaj yasaktır.
- Debriyaj kapağı ve şasi orjinal olmalıdır.
- Debriyaj kapağı ile motor bloğu arasında flanş vb. yasaktır.
- Motorun önüne akü vb. ağırlık bağlamak yasaktır.
- Arka maşa uzatması – wheelie bar – yasaktır.
- Nos ve turbo kullanımı yasaktır.
- Ön ve arka amortisörlerin strap veya benzeri ekipmanlar ile yere yaklaştırmak yasaktır.
- Havalı shifter yasaktır.
- Yarış grenajı – elektrikli shifter – atmosferik modifiye serbesttir.
- Hafif jant kullanımı serbesttir.
- Ön amortisör 5 cm indirilebilir, special amortisör kullanılabilir.
- Arka amortisör indirme aparatı serbesttir.
- Piston-Eksantrik-Silindir-Krank-Üst Kapak modifikasyonu serbesttir.
- Power commander, Enjeksiyon modülü vb. şeyler serbesttir.
- Ön Amortisör ve iç donanım yapıları serbesttir.

**NOT: NOS VE TURBO (EKİPMANLAR) TÜP TAMAMEN YASAKTIR VE KOMPLE TESİSATI ÜZERİNDE BULUNDURULMAYACAKTIR. NOS TÜPÜ BELGELİ OLACAKTIR. BELGESİ OLMAYANLAR YARIŞA ALINMAYACAKTIR.**

## 2.6 Süper Street (1000 cc ve üstü) sınıfı

- Nos ve turbo yasaktır.
- Arka bar yasaktır.
- Et lastik (260-70-17) üzeri yasaktır.
- Motor bloğu ve şasi orjinal olmalıdır.
- Çelik veya alüminyum zincir koruma yarışçı güvenliği için mecburidir.
- Ön arka amortisör bağlamak, otomatik debriyaj serbesttir.
- Ahtapot – havalı shifter – maşa uzatmak serbesttir.
- 16” jant kullanılabilir.

**NOT: NOS VE TURBO (EKİPMANLAR) TÜP TAMAMEN YASAKTIR VE KOMPLE TESİSATI ÜZERİNDE BULUNDURULMAYACAKTIR. NOS TÜPÜ BELGELİ OLACAKTIR. BELGESİ OLMAYANLAR YARIŞA ALINMAYACAKTIR.**

## 2.7 Pro Street 2 (1000 cc ve üstü)

- Et lastik (260-70-17 üzeri) yasaktır.
- Çelik veya alüminyum zincir koruma yarışçı güvenliği için mecburidir.
- Nos, turbo serbesttir.
- Her türlü modifikasyon serbesttir.
- Wheelie bar (arka maşa uzatma) serbesttir.

## 2.8 Kadınlar (600cc ve 1300 cc )

- Motor blok orjinal olacaktır.
- Piston – Eksantrik – Silindir – Üst kapak modifikasyonu serbesttir.
- Power commander, Enjeksiyon modülü vb. şeyler serbesttir.
- Nos ve turbo kullanımı yasaktır.

- Hafif jant uygulaması yasaktır.
- Şarj dinamosu iptali ve sökülmesi yasaktır.
- Ön ve arka amortisörlerin strap veya benzeri ekipmanlar ile yere yaklaştırmak yasaktır.
- **Quick-shifter serbesttir.**
- Motorun önüne akü vb. ağırlık bağlamak yasaktır.
- Elektrik ve elektronik müdahale yasaktır.
- Debriyaj kapağı ve debriyaj baskı balata orjinal olmalıdır.
- Ön amortisör 5 cm indirilebilir.
- Egzoz ve tüp serbesttir.
- Hava filtresi – Buji – Zincir ve Dişli serbesttir.
- Yarış grenajı serbesttir.
- İstenirse aynalar, plakalık ve arka ayaklık sökülebilir.
- Ahtapot – slider-havalı shifter – maşa uzatmak yasaktır.

### 3. NUMARA RENKLERİ VE ÖLÇÜLERİ

Serbest ve karşıt renklerden oluşmalıdır. Tüm ön taraf numaraları için ölçüler:

Asgari yükseklik : 160 mm

Asgari genişlik : 80 mm

Asgari rakam kalınlık : 25 mm

Tüm yan taraf numaraları için ölçüler:

Asgari yükseklik : 120 mm

Asgari genişlik : 60 mm

Asgari rakam kalınlık : 25 mm

Belirtilen numara motora aşağıdaki gibi tutturulmalıdır:

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

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

Numaraların geçerliliği konusundaki anlaşmazlıklarda direktörün kararı nihai olacaktır.

Her sezon 1-3 arası numaralar bir önceki yılın ilk 3'üne verilecektir. Almamaları halinde bu numaralar boş bırakılacaktır. Geri kalan numaralar için 4-999 arasındaki numaralar kullanılabilir.

**Motosiklet üzerinde okunmayan ya da belirli olmayan numaralar için ilgili yarışçıya 350 TL ceza kesilir.**