



**Türkiye**  
**Motosiklet Federasyonu**

*Drag*

**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](mailto:info@tmf.org.tr)

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

## İÇİNDEKİLER

1.	GİRİŞ	4
1.1.	SORUMLULUK	4
1.2.	DOPİNG	5
1.3.	ORGANİZATÖRLER	5
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	17
2.3.	SINIFLARA GÖRE YAŞ SINIRI	20
2.4.	YARIŞÇI NUMARALARI	21
2.5.	YARIŞ PROGRAMI	22
2.6.	YARIŞÇILARLA HABERLEŞME-BRİFİNG	23
2.7.	BAYRAKLAR-IŞIKLAR	23
2.8.	SERBEST ANTRENMANLAR	25
2.9.	SIRALAMA TURLARI	25
2.10.1.	YARIŞ	26
2.11.	FODEPAR (HATALI START)	28
2.13.	YARIŞIN SONU VE SONUÇLAR	29
2.14.	İTİRAZLAR	30
2.15.	ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA	31
2.16.	ÖDÜL TÖRENİ	32
3.1.	YARIŞÇI PARKI (PADOK)	33
3.2.	YARIŞ PİSTİ	34
4.	TEKNİK KOŞULLAR	36
4.1.	MOTOSİKLETİN TANIMI	36
4.2.	YARIŞÇI KIYAFET VE KASKLAR	36
4.3.	TEKNİK KONTROL UYGULAMASI	37
4.4.	YEDEK MOTOSİKLET UYGULAMASI	39
4.5.	MOTOSİKLET TEKNİK ÖZELLİKLERİ	40
5.	SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK (ÇEVRE KORUMA)	45
6.	SAĞLIK GÜVENLİK VB. ARAÇLAR	50
7.	CEZA VE DİSİPLİN KURALLARI	51

# 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, tanımaları, 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 Drag 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 Pistinde ses sistemi kurulması ve çalışır durumda olmasının sağlanması, yarışın sunum ve tanıtımını yapacak bir görevli bulundurulması,
- Yarış programı kapsamında antrenmanlar ve yarış esnasında pist, 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 Pisti tam teşekküllü 2 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 Pisti 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,
- Yarış Pistinde bekleme alanının düzenli ve numaralandırılmış bir şekilde hazırlanması,
- Yönetici ve hakemler için iyi standartlarda genelde otel olacak şekilde yer sağlanması, erken başlayacak yarışlar için yönetimce belirlenecek saatlerde kahvaltı ve akşam yemeklerinin hazır olması,

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

### **İşlemleri organizatör kulüp sorumluluğundadır.**

-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 pistlerinde, 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 pistlerin 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 Drag 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 Drag 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, pist 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, Drag kurallarına uygunluğunu denetlemek, raporlamak ve teknik itirazlardan sorumludur. Teknik Kontrol Raporunu, ilk jüri toplantısı saatine kadar Jüri Kurulu'na vermek zorundadır.
- Programda belirtilen teknik kontrol saatinde ve yarış sırasında (Genel Direktör veya Jüri Kurulu talimatıyla) gerekli gördüğü durumda yarışçıların motosikletleri ve diğer ekipmanlarının teknik kontrol uygunluklarını motosiklet ile ilgili her türlü mekanik kontrolü ve onay etiketlerini kontrol eder.
- Bekleme hattı ve start alanında bulunarak motosiklet ve kaskları kontrol eder. Yarış bitiminde kesin sonuçlar ilan edilene kadar görev yapar.
- Ayrıca zaman tutma işi için idari kontrolde dağıtılan ve motosikletlere takılması zorunlu olan, transponder ve benzeri ekipmanların motosikletin üzerine doğru bir şekilde montajlanmış olduğunun kontrolü ve organizasyon sonunda geri toplanmasından sorumludur.
- TMF tarafından görevlendirilen Teknik Kontrol Sorumlusuna ek olarak organizatör kulüp tarafından en az bir kişi daha görevlendirilecektir.

### **1.4.4. BAŞ HAKEM**

Yarıştta 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 Yarış 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 resmî sonuçlarını onaylayan organdır. Jürinin, yarışların işleyişi konusunda idari yetkisi yoktur.

### **1.5.1. JÜRİ BAŞKANI**

Jüri Başkanı, Jüri Kurulunun aldığı kararların, TMF Kuralları, TMF Drag 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 resmî 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 hakkında 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 iletmış olmak şartı ile online kaydı bulunan, idari ve teknik kontrol sırasında hazır bulunamayan yarışçıların 5.000 TL ceza ödemek şartı ve tüm kontrollerini (idari ve teknik kontrol) tamamlamak şartı ile yarış kaydı kabul edilir. Cezayı ödemeyen yarışçıların kayıtları kabul edilmez.

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

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

Organizatör, yarışçı parkında (padok) her yarışçıya yer ayırmak zorundadır. Yarışçı bu yerde yarışla ilgili etkinlikler dışında başka bir etkinlikte bulunamaz.

Yarışçı, kulübü veya sponsoru ticari veya reklam amaçlı başka herhangi bir etkinlik için organizatörden izin almak zorundadır.

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

### **1.6.1. KAYIT ÜCRETİ**

Kayıt ücretleri TMF tarafından açıklanır.

### **1.7. KATILABİLİR YARIŞÇILAR**

İlgili sezon için geçerli TMF Drag 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 üst veya alt sınıfla birleştirilir. Genel direktör kararıyla sayılar belirlenebilir. Katılım sayısı iki kişiden az ise yarışçılar yarıştan puan alamaz.

Türkiye Drag Şampiyonası'na katılacak yarışçılar hangi sınıfta yarışmak istediklerini lisans aldıkları esnada beyan etmelidirler. Bir yarışçının sezon içinde sınıf değiştirmesi durumunda, önceki sınıfında aldığı puanlar yeni sınıfına taşınmaz. İdari ve Teknik Kontrol esnasında sınıf değişikliği için yapılan yazılı başvurulara Genel Direktör karar verir.

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. SPORİF 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.

Teknik Kontrolden geçmiş ve yarışçı tarafından kayıt formunda yedek motor olarak deklere edilmiş her motosiklet, yedek motosiklet olarak kullanılabilir. Yarış esnasında motosiklet değiştirmek kesinlikle yasaktır.

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

## 2.2. SINIFLAR

### 2.2.1. STANDART 300 CC (4 ZAMANLI)

- Motor ii her trl modifikasyon yasaktır.
- İstenirse aynalar, plakalık ve arka ayaklık sökülebilir.

### 2.2.2. PRO 200 CC & PRO 300 CC (4 ZAMANLI)

Motor blok orijinal kalması kaydıyla bu sınıfta her trl modifikasyon serbesttir.

### 2.2.3. STANDART 1 (600CC-750CC) VE STANDART 2 (1.000 CC VE ÜSTÜ)

- Motor blok orijinal olacaktır.
- Piston – Eksantrik – Silindir – st kapak modifikasyonu yasaktır.
- Power Commander, Enjeksiyon modülü vb. Şeyler yasaktır.
- Orijinalinde quick shifter olmayan motosikletlerde quick shifter takılması için power commander gerektiğinden power commander serbesttir.
- Orijinalinde quick shifter olan motosikletlerde power commander yasaktır.
- Nos ve turbo kullanımı yasaktır.
- Hafif jant uygulaması yasaktır.
- Şarj dinamosu iptali ve sökülmesi yasaktır.
- n ve arka amortisörlerin strap veya benzeri ekipmanlar ile yere yaklaŐtırılması yasaktır.
- **Quick Shifter serbesttir.**
- Motorun önüne ak vb. ağırlık bağlamak yasaktır.
- Elektrik ve elektronik müdahale yasaktır.
- n amortisör ii müdahale yasaktır. - **n amortisör 5 cm indirilebilir.**
- Debriyaj kapağı ve debriyaj baskı balata orijinal olmalıdır.

- Arka alçaltma aparatı orijinal olmalıdır.
- Egzoz ve t p serbesttir.
- Hava filtresi – Buji – Zincir ve Dişli serbesttir.
- Yarış grenajı serbesttir.
- İstenirse aynalar, plakalık ve arka ayaklık sökülebilir.
- Sonradan olmaksızın Turbo şarj, Power Kumandır olmayacaktır. Sadece egzoz ve headers serbesttir.

#### **2.2.4. STREET 1-600CC & STREET 1-750CC**

- Motor blok orijinal olmalıdır.
- şarj dinamosu iptali ve sökülmesi yasaktır.
- Ahtapot – kaydırmalı ve otomatik debriyaj yasaktır.
- Debriyaj kapağı ve şasi orijinal olmalıdır.
- Debriyaj kapağı ile motor bloğu arasında flanş vb. yasaktır.
- Motorun önüne ak  vb. ağırlık bağlamak yasaktır.
- Arka maşa uzatması – wheelie bar – nos ve turbo kullanımı yasaktır.
-  n ve arka amortisörleri strap vb. ekipmanlar ile yere yaklaştırmak yasaktır.
- Havalı shifter yasaktır.
- Yarış grenajı – elektrikli shifter – atmosferik modifiye serbesttir.
- Hafif jant kullanımı serbesttir.
-  n amortisör 5 cm indirilebilir, spesiyal amortisör kullanılabilir.
- Arka amortisör indirme aparatı serbesttir.
- Piston – Eksantrik – Silindir –  st kapak modifikasyonu serbesttir.
- Power Commander, Enjeksiyon modülü vb. şeyler serbesttir.
-  n Amortisör ve i  donanım yapıları serbesttir.

## 2.2.5. STREET 2 (1.000 CC VE ÜSTÜ)

- Motor bloku orijinal olmalıdır.
- Şarj dinamosu iptali ve sökülmesi yasaktır.
- Ahtapot – kaydırmalı ve otomatik debriyaj yasaktır.
- Debriyaj kapağı ve şasi orijinal 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, spesiyal 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.

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

## 2.2.6. SÜPER STREET (1.000 CC VE ÜSTÜ)

- Nos ve turbo yasaktır.
- Arka bar yasaktır.
- Et lastik (260-70-17) üzeri yasaktır.
- Motor bloğu ve şasi orijinal 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.**

## 2.2.7. PRO STREET (1.000 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.

## 2.3. SINIFLARA GÖRE YAŞ SINIRI

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

- 300 cc'ye kadar standart 4 zamanlı (08-13 yaş) (Kadınlarda alt sınır 08 yaş)
- Pro200-Pro300 cc'ye kadar (4 zamanlı sınır yoktur-modifiyeli) (14 yaş ve üstü)
- Standart-1 (600-750 cc) (15 yaş ve üstü)

- Standart-2 (1.000 cc ve üstü) (15 yaş ve üstü)
- Street-1 (600-650 cc) (15 yaş ve üstü)
- Street-1 (651-750 cc) (15 yaş ve üstü)
- Street-2 (1.000 cc ve üstü) (15 yaş ve üstü)
- Süper Street (1.000 cc ve üstü) (15 yaş ve üstü)
- Pro Street (1.000 cc ve üstü) (18 yaş ve üstü)
- Kadınlar Sınıfı (15 yaş ve üstü)

Kadınlar sınıfında yarışan bir sporcu, profesyonel herhangi bir sınıfta yarışabilir. Ancak Pro200, Pro300 ve Standart 300 sınıflarında yarışamaz.

Hiçbir 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.

## **2.4. YARIŞÇI NUMARALARI**

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

TMF Drag 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**

Her motosiklette arka sağ, arka sol ve önde olmak üzere 3 adet numara bulunmalıdır. Numara rakamları en az 160 mm yükseklik, 80 mm en, 20mm kalınlık ve iki rakam arası 15 mm olacak şekilde hazırlanmalıdır. Renkler kontrast ve okunabilir olmalı, numaralar kontrast bir zemin üzerine yapıştırılmalıdır. (Örn: Zemin açık renk, numaralar koyu renk olmalıdır.)

### **2.4.2. NUMARA TAHSİSİ**

Yarışçılar bir önceki sezon numaralarını sezonun ikinci yarışına 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 Drag Şampiyonası SM OPEN 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 Drag Kural Kitabı geçerlidir, bu kitapta belirtilmeyen hususlar için FIM Europe / FIM kuralları geçerlidir.

Yarış programı yarıştan bir hafta önce TMF internet sitesinde ([www.tmf.org.tr](http://www.tmf.org.tr)) yayınlanır ve sporcu TMF sitesinden takip etmekle yükümlüdür. Yarış etkinliğini

önemli düzeyde etkileyebilecek olağan dışı durumlarda program üzerinde değişiklik yapma yetkisi Genel Direktöre aittir.

Yarış öncesinde yapılan değişiklikler TMF tarafından, yarış sırasında yapılan değişiklikler ise Jüri Kurulu tarafından duyurulur.

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

## **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 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**

Kırmızı bayrak; start alan motosikletlerin arkasında bulunan arka fodepar hakemleri tarafından fodepar yapılıncaya sallanır. Arka fodepar hakeminin salladığı kırmızı bayrağı gören her iki ön fodepar hakemi de aynı anda kırmızı bayraklarını sallarlar. Bu durumda yarışçılar yarışmayı bırakıp tekrar start hattına geri dönmelidirler.

Otomatik ışıklı start sisteminde ise fodeparın belirlenmesinde esas alınacak olan, ışık sistemindeki kırmızı ışıktır.

### **2.7.2. DAMALI BAYRAK**

Bu bayrak finish çizgisi hizasında sallanır ve yarışta hangi kulvardaki motosikletin geçtiğini gösterir. Sadece Genel Direktörü ya da yetki verdiği kişi tarafından kullanılabilir.

### **2.7.3. BAYRAKLARIN EBATLARI**

Bayraklar 80 cm genişliğinde 100 cm uzunluğunda olmalıdır.

### **2.7.4. BAYRAKLARIN RENKLERİ**

Kırmızı: Pantone 186C Yeşil: Pantone 348 C

### **2.7.5. BAYRAK HAKEMLERİ YERLERİ**

Drag yarışlarında bayrak hakemleri, start bölgesinde, starttan 50-100 m ileride fodepar noktasında ve Finish noktasında görev yaparlar.

### **2.7.6. IŞIKLAR**

Yarış Başlangıcı, Start hakemini kontrolünde olarak manuel veya “Otomatik Start” sistemi kullanılarak yapılabilir. Hangi sistemin kullanılacağına Genel Direktör karar verir. “Otomatik Start” sistemi, belirli bir zaman dilimi içinde rastgele bir hız ile yarış otomatik olarak başlatır. Tüm yarış sınıfları için Otomatik Başlatma Parametre Ayarları şunlardır:

STAGE: 5 Saniye (Minimum) / STAGED TO START: 3 Saniye

- STAGE: Tekerleğin ışın demetini kesmesinden itibaren Otomatik START işlevinin başlamasına kadar geçen süredir.
- STAGED TO START: Her iki motosikletin de Start alma aşamasına girmesinden, otomatik başlatmanın başlamasına kadar geçen süredir. Sistem, erken veya yanlış başlatma sorunu olmaması için bir motosikletin stage ışınına "girmesine" izin verir.
- STAGED koşulu karşılandıktan sonra, programlanabilir Gecikme/Bekleme etkinleştirilir. Sistem, yarışçının start ışıklarının çalışma döngüsünü tahmin etmesini önlemek için, ışıkları yakmadan önce rastgele zaman ekler.

## 2.8. SERBEST ANTRENMANLAR

Serbest antrenmanlarda start ışıkları ve zamanlama sistemi kullanılacaktır. Fakat alınan zamanlar ilan edilmeyecektir. Kategorilere göre ilan edilen antrenman süresi içinde antrenmana gelmeyen yarışçı diğer kategorilerde antrenmana katılamaz. Resmi program dışında ve pist 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.

## 2.9. SIRALAMA TURLARI

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.**

### **2.10.1. YARIŞ**

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

Eşlenen yarışçıların motosikletleri ile birlikte start alanında yapılan anonsan 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 bir kezdir ve bu sürede 3 dakikadır. Yarışçı mola hakkını geçirirse o kalkışta geçilmiş sayılır.**

**Start alanında lastik yakma belirlenen yerde yarışan yarışçı tarafından 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.

## 2.10.2. START SIRALAMASI

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

## 2.10.3. FİNALLER

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 sporcu yarış pistine (alanına) sadece kendisi ve mekanikeri ile girebilir. Kendisinde ve mekanikerinde kesinlikle bileklik takılı olacaktır.

## 2.11. FODEPAR (HATALI START)

Fodeparın belirlenmesinde esas alınacak ışık sistemindeki kırmızı ışıktır. İki yarışçıya da yanması halinde 2 yarışçıya da fodepar (hatalı start) verilmiş olur. Eşleşme değiştiğinde fodepar (hatalı start) sıfırlanır. Kalkış esnasında 2 kez 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 YARIŞLARDAN EN ALTTAN START ALINMAYA BAŞLANACAKTIR. AYNI SINIFTA İKİ YARIŞÇI SIRALAMALARDAN FODEPAR YAPIP, ZAMAN ALAMAZSA YARIŞLARDAN EN ALTTAN BAŞLAYACAKLARDIR. BU İKİ YARIŞÇININ YERİNİ BİR ÖNCEKİ SEZON GENEL KLASMAN PUANI BELİRLEYECEKTİR.**

## 2.12. YARIŞ, ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI SIRASINDA DAVRANIŞLAR

1. Yarışçılar bayrak, ışık veya panolarla verilen her türlü işarete uymak zorundadırlar.
2. Yarışçılar gerek pistte gerekse geri dönüş yolunda başkalarına zarar vermeyecek şekilde motosikletlerini kullanmak zorundadırlar.
3. Yarışçılar, sadece pisti ve geri dönüş yolunu kullanabilirler.
4. Eğer yarışçı, yarışı terk etmek istiyorsa motosikletini hakemlerin göstereceği yere koymak zorundadır.
5. Bir yarışçı, yarış sırasında veya sıralama turlarında pistten çekilmesini gerektiren bir mekanik problem ile karşılaşarsa motorunu yavaşlatarak geri dönüş yoluna gitmelidir. Motorunu hakemlerin göstereceği yere park etmek zorundadır.
6. Motosikleti geri dönüş yolunda stop eden yarışçı servis elemanlarından yardım alabilir.
7. Resmi bir görevli kendisine eşlik etmediği sürece bir yarışçı motosikletini pistte ve geri dönüş yolunda aksi yönde kullanamaz veya itemez.

8. Hareket halinde bir motosikletle kendisi ile alakalı bir kişi arasında vücut hareketinden başka bir haberleşme olamaz.
9. Geri dönüş yolunda saatte 40 km/s limitini antrenmanlar veya sıralama turlarında aşan veya tehlikeli, kasksız sürüş yapan bir sürücü, 5.000 TL ile yarış sırasında ihlal eden bir sürücü para/diskalifiye cezası ile cezalandırılır.
10. Antrenmanlar, sıralama turları ve yarış sırasında pistte durmak yasaktır.
11. Yakıt ikmali sadece padokta yapılabilir. Aksi halde ilgili seansta diskalifiye cezası uygulanır.
12. Tüm yarış etkinliği boyunca, yarışçıların kendilerinin, mekanikerlerinin ve yakınlarının start alanında sigara içmeleri yasaktır. Tespiti halinde 4.000 TL para cezası uygulanır.
13. Start 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.
14. Yarışçılar dışında 16 yaşından küçük hiç kimsenin start alanına girmesine izin verilmez. Yarışçı dahi olsa kıyafeti uygun olmayan (terlik, atlet, kıyafetsiz) hiç kimsenin start /pit alanına girmesine izin verilmez.
15. Ayrıca padoklarda mekanikerler için minimum iş güvenliği önlemlerinin alınması yarışçının ve ekibinin sorumluluğundadır.
16. Hakemlerin ve görevlerinin talimat ve uyarılarına uygun davranmayanlar; Jüri Kurulu tarafından, zaman cezasından diskalifiye cezasına kadar ceza uygulanabilir.

## **2.13. YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR**

1. Sınıflar için ayrı ayrı derecelendirme yapılır. Yarışın birincisi, finiş çizgisini ilk geçendir.
2. Her sınıfta ilk üçe giren yarışçıların motosikletleri etap sonunda itiraz süresi (30 dk.) sonuna kadar kapalı parka alınır.
3. Bir foto finiş söz konusu olursa finiş çizgisini ön tekerleği önce geçen 1. ilan edilir. Bunda da eşitlik varsa yarış sırasında en iyi zamanını yapan 1. ilan edilir.

4. İlk 3 sırayı alan yarışçılar en hızlı bir şekilde ödül törenine gitmek zorundadırlar. İlk 3 sırayı alan yarışçıların ödül töreni içinde podyuma çıkması zorunludur.

5. Para ödülleri organizatörün isteğine bağlıdır. Ödül törenine katılmayan yarışçıların ödülleri bir başkasına verilmez. Yarışların ödül törenine mazeretsiz katılmayan yarışçılara, Yarış Direktör raporunda belirtilmesi halinde TMF Disiplin kurulunun uygun göreceği ceza uygulanır.

6. Bir pist için tur rekoru ancak yarışta kırılabilir. Yarış, antrenman ve sıralama turlarında zamanının anlamı start ve finish çizgisinin üzerinden geçiş arasındaki zamandır.

7. Start alan her yarışçı kendi sınıfı için puan alır.

## 2.14. İTİRAZLAR

Drag 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.

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

## 2.14.1. İTİRAZ SONUCU YAPILAN EK TEKNİK KONTROL İÇİN TEMİNAT

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

Ancak bu harç yatırıldığında itiraz değerlendirilerek sonuca bağlanacaktır. Her bir itiraz dilekçesinde itiraz edilen motosikletin bir parçası için itiraz yazılabilir. Birden fazla parçaya itiraz edilmesi durumunda her bir parça için ayrı itiraz dilekçesi ve itiraz harcı ile gerekli teminatlar ödenecektir.

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

Yakıt analizine dair yapılacak itirazlar için yatırılması gereken teminat 40.000 TL'dir. Yakıt itirazında bulunan sporcu, laboratuvar analiz bedelini TMF tarafından belirtilen laboratuvarın hesabına ödemekle yükümlüdür.

Haklı çıkması halinde bu bedel itiraz edilen sporcu tarafından itiraz eden sporcuya ödenir. Haksız çıkan yarışçı, ilgili bedeli itiraz eden yarışçıya ödeyene kadar herhangi bir yarışta start alamaz.

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

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.

## 2.15. ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA

Yarışçılar ve kulüpler Türkiye Drag Şampiyonası'na katılabilirler. Yarışçılar için her yarışta aldığı puanlar toplanır. Toplam puan üzerinden değerlendirme yapılır. Sezon sonunda en fazla puana sahip olan şampiyon olur.

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

Sezon içinde bağlı olduğu kulüp ile herhangi bir neden ile yollarını ayırıp başka

bir kulübe geçen yarışçı, eski kulübünde aldığı puanları yeni kulübüne taşıyamaz. Eski kulübüne ait puanları kulüp hanesinde kalır.

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 Drag Şampiyonası dahilinde yapılan her yarışta alınan puanlar şampiyona için geçerlidir.

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

## 2.16. 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 pistine 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 her yarışçıya en az 30 m<sup>2</sup> yer ayırmak zorundadır. Yarışçı bu yerde yarışla ilgili faaliyetler dışında başka bir faaliyette bulunamaz.
- Organizatör, yarışçı parkında yeteri kadar yangın söndürücü bulundurmak zorundadır.

## 3.2. YARIŞ PİSTİ

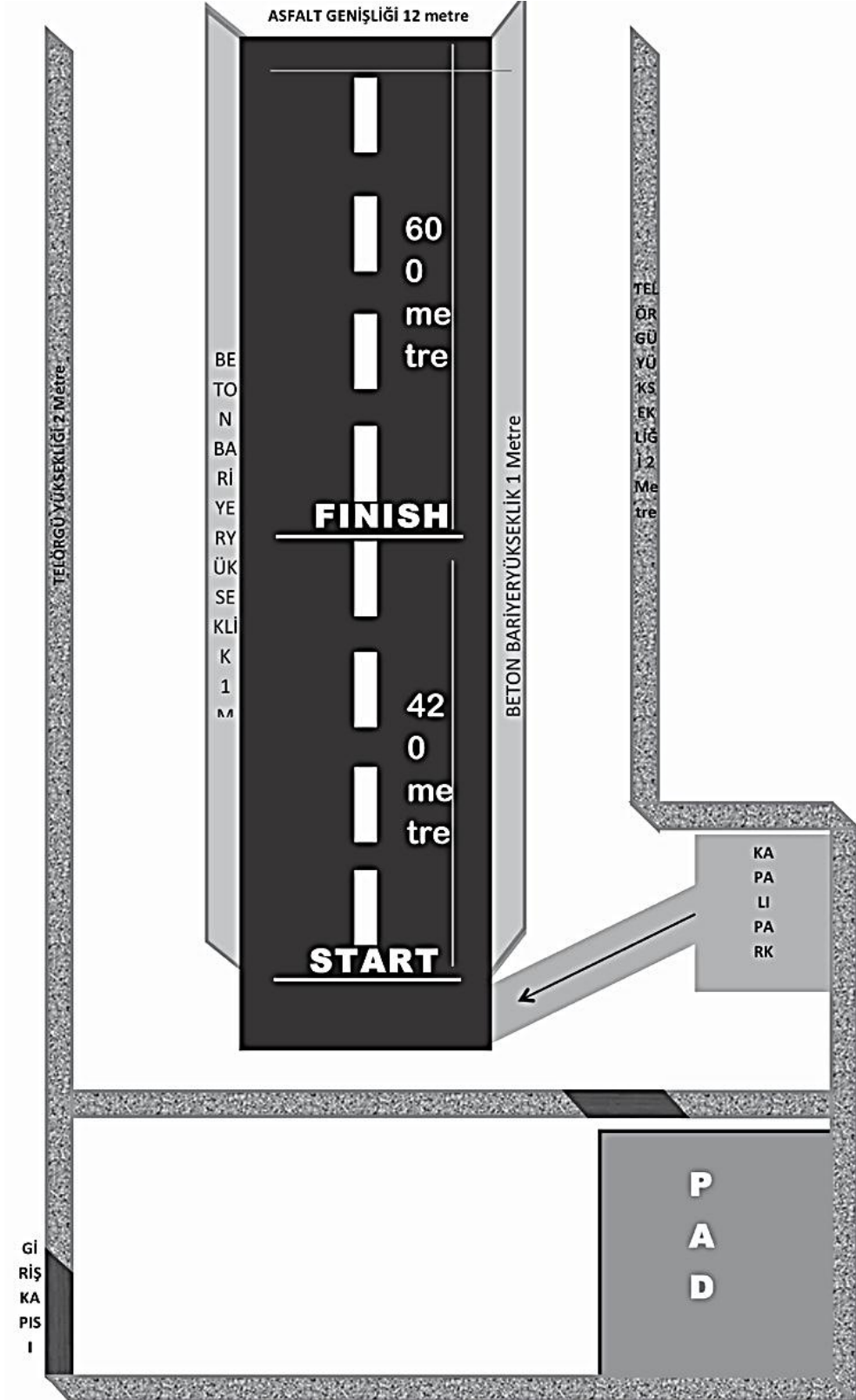
**Bütün yarış etkinlikleri TMF Drag Komisyonu'nun onayladığı yarış pistlerinde yapılmak zorundadır.**

- 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.

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.

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



## 4. TEKNİK KOŞULLAR

### 4.1. MOTOSİKLETİN TANIMI

İki tekerlek üzerinde, bir motor ile güç kazanan tek sürücülü vasıta.

### 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.

Yarışçıların kullanacağı tüm malzemeler güvenliklerini tehlikeye atmayacak nitelikte, kırılmaz, çiziksiz ve yırtılmaz olmalıdır.

#### 4.2.1. DERİ KIYAFET

Yarışçı, 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 şiddetle tavsiye edilir.

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

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

#### 4.2.2. BOT

Yarışçıların botları deri veya onaylı ve uygun bir malzemedir olmalıdır ve komple koruma sağlaması için en az 200 mm yükseklikte olmalıdır.

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

### 4.2.3. ELDİVENLER

Yarışçılar koruyucu deri eldiven giymek zorundadırlar.

### 4.2.4. DERİYE EŞDEĞER MALZEME

Malzeme en azından 1,5 mm'lik sığır 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 olmalıdır

### 4.2.5. KASK

Tüm yarışçıların kask giymesi zorunludur. Kask düzgün bir şekilde bağlanmalıdır.

Kasklar tek parça ve FIM onaylı olmalıdır.

([https://www.frhp.org/p/public/Public\\_Circuit\\_Helmets\\_Homologated\\_Helmet\\_s\\_FRHPhe\\_02](https://www.frhp.org/p/public/Public_Circuit_Helmets_Homologated_Helmet_s_FRHPhe_02))

Avrupa : ECE22-05/P – UN/ECE22-06/P

Japonya : JIS T8133 – 2015 (Only “Type 2” Full Face

USA : SNELL M2015R

## 4.3. TEKNİK KONTROL UYGULAMASI

**“BU KURALLARDA İZİN VERİLMEMİŞ HUSUSLARI YAPMAK KESİNLİKLE YASAKTIR.” TEKNİK KONTROL SORUMLUSU YARIŞA KATILAN TÜM MOTOSİKLETLERDE GEREKLİ GÖRDÜĞÜ ZAMAN MOTOSİKLETİN İSTELİNE YERİN SÖKÜLMESİ VE AÇILMASI KONUSUNDA TAM YETKİLİDİR.**

Yarışçılar motosikletleri ile programda belirtilen yer ve saatte teknik kontrol yaptıracaklardır. Genel Direktörce kabul edilmeyen sebeplerle teknik kontrole geç gelen yarışçılara start verilmez. Motosikletler ilk teknik kontrole yarışçının bizzat kendisi veya mekanikeri tarafından getirilecektir.

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.

### **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 diğeryarışçıların 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 taşıırma kabı sabitlenmiş olmalıdır. Bu kaplar her antrenman ısınma ve yarış seansı öncesi kontrol edilerek boşaltılacaktır.
- 12) Teknik kontrol sonrası motosikletin şasisi üzerine kontrolün yapıldığını belirten bir işaret konacaktır. (Plastik kelepçeyle tutturulmuş metal bir marka veya çıkartma, barkod gibi)
- 13) Motosikletlerde yan ayaklık var ise sökülmelidir.

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

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**

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

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

- c) Bir yarışçı birden fazla motosikleti yedek motor olarak yazdıramayacağı gibi bir motosiklette birden fazla yarışçı tarafından yedek olarak yazdırılamayacaktır.
- d) Kendi adlarına teknik kontrolden geçmeyen bir motosikletle yarışçılar etkinlik içerisinde piste çıkamaz.
- e) 1.12.2 ve 1.17-1 maddeleri yedek motosiklet, yarışçı ile aynı anda start almamış motosikletler için geçerlidir.
- f) Yarışçı, aynı eşleşmede yedek motosikletini kullanamaz.

## **4.5. MOTOSİKLET TEKNİK ÖZELLİKLERİ**

### **4.5.1. 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 yarışçı tarafından taşınamaz.

### **4.5.2. YERDEN YÜKSEKLİK**

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

Motosikleti 12 derece herhangi bir parçası yere dokunmadan, lastikler dahil, yatırmak mümkün olmalıdır.

### **4.5.3. ÖN ÇATALLAR**

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

#### **4.5.4. 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.

#### **4.5.5. GİDONLAR**

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.

#### **4.5.6. KONTROL KOLLARI**

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.

#### **4.5.7. TEKERLEKLER**

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

#### **4.5.8. LASTİKLER VE TÜPLER**

Lastikler slick tip ya da minimum 2 mm'lik dış derinliğine sahip olan lastik olmalıdır.

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. Lastiğın merkezi ve omuz alanları aşınma sınırını göstermelidir. İki farklı bölgelerinde aşınma olmuşsa, lastik artık kullanılmamalıdır.

Lastik subaplarında mutlaka kapak olmalıdır.

#### **4.5.9. AKIŞ ÇİZGİSİ**

Yarışçının motosikletin üzerinden hiçbir parçasını oynatmadan atlayabileceği şekilde olmalıdır.

Yapılan bu işi sürücünün motosikleti kontrol etmek için yarışçıya zorluk oluşturmaması gerekir.

#### **4.5.10. OTURAKLAR**

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

#### **4.5.11. KORUYUCU KAPAKLAR**

Tüm açık transmasyonlar, 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 yarışçıyı korumak için 3 mm çelikten bir kapak olmalıdır.

#### **4.5.12. KARBÜRATÖR VE YAKIT ENJEKSİYON**

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.

### **4.5.13. BASINÇLI KAPLAR**

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

### **4.5.14. KAPATMA ANAHTARI**

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

### **4.5.15. EGZOZ BORULARI**

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

### **4.5.16. VİTES DEĞİŞTİRME**

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

### **4.5.17. YAKIT TANKI**

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.

#### **4.5.18. YAĞ TABAKASI / YAĞ TAVASI**

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

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

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

#### **4.5.19. BAŞLANGIÇ**

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

#### **4.5.20. İKİ YÖNLÜ İLETİŞİM**

Yarışçı ve mekaniker 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.

#### **4.5.21. VERİ KAYITLARI**

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.

## **4.5.22. YARIŞÇININ KONTROLLERİ**

Gaz operasyonu ve frenleme sadece yarışçı kontrolü altında olması gerekmektedir.

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

Pro Stok motosiklette vites değiştirme yarışçının kontrolü altında olmalı ve önceden ayarlanmış vitese izin verilmez

## **4.5.23. ÇEKİŞ KONTROLÜ**

Çekiş kontrolüne izin yoktur.

## **4.5.24. STARTER ARABALARI**

Arabalar, kapalı pil ile donatılmış olmalıdır. Plastik akü kutularına izin verilir ancak açık akülere izin verilmez.

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

## **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 konteynırları 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 kirli yüzey akışını 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) Pist çevresindeki bantlar kaldırılmalıdır.

d) Yağ kapları, temizlik bezleri, yağ filtreleri ve atık konteynerleri ayrı olarak toplanmalıdır.

e) Tıbbi veya diğer tehlikeli atıkların bertarafı uzman firmalar tarafından 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 V.B. ARAÇLAR**

Sağlık, Güvenlik vb. araçlar talimat almadan piste giremez ve kendilerine tahsis edilen alanı izinsiz terk edemezler. Eğer piste 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, padok, servis alanları ve seyirci tribünleri dahil olmak üzere), organizasyon başlangıç saatinden, ödül töreni sonuna kadar alkollü içki ve uyuşturucu madde tüketmeleri yasaktır. Tespiti halinde ilgili yarışçı o hafta sonu düzenlenen tüm etaplardan/yarışlardan diskalifiye edilir. Ayrıca sporcuların yarış sırasında yapılan kontrollerinde alkol veya uyuşturucu madde etkisi altında olduğunun tespiti durumunda ilgili yarışçı diskalifiye edilip, disiplin kuruluna sevk edilir.
- Yarış programının herhangi bir zamanında kayıt bilgilerinde eksiklik veya yanlış bildirim tespit edilmesi halinde ilgili yarışçının kaydı reddedilir ve yarış

dışı bırakılır. Kasten yanlış bilgi verdiği tespit edilen yarışçılar yarış jürisi tarafından yarıştan diskalifiye edilir ve tekrarı halinde yarışçı hakkında disiplin işlemleri başlatılır.

- Yarışla ilgili programda belirtilen sürede yarışçı brifingi yapılacaktır. Brifinge katılım zorunlu olup, yoklama alınacaktır. Katılmayanlara 3.000 TL para cezası verilecektir.

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

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

- Yarış organizasyonu tarafından idari ve teknik kontrolde dağıtılan yarışçı/mekaniker vb bilekliklerin değiştirilmesi, başka birisine verilmesi, görevlilerce uyarılmasına rağmen gösterilmemesi vb. davranışlarda bulunanlara para cezası/diskalifiye cezası verilir.

- Yarış Parkı (Padok) alanı içinde çadır, bayrak gibi donanımların yüksekliği 3 mt'yi geçmeyecektir. Aksi takdirde organizasyondan izin alınması ve ücretinin ödenmesi zorunludur.

- Padok alanında, gösteri yapan (tek teker, vs.), tehlikeli ve hızlı motosiklet kullanan ve padok güvenliğini tehlikeye sokan yarışçılar ve yarış ekibi jüri tarafından cezalandırılır.

- Resmi bir görevli kendisine eşlik etmediği sürece bir yarışçı motosikletini pistte ve diğer alanlarda aksi yönde kullanamaz. Aksi yönde motosiklet kullanmanın cezası 2.000 -TL dir.

- Alkol ve benzeri keyif verici, uyuşturucu v.b. kullanmak veya kullanmış olarak yarışa çıkmak diskalifiye gerektirir.

- Tüm yarış etkinliği boyunca, yarışçıların kendilerinin, mekanikerlerinin ve yakınlarının start alanında ve pit alanında sigara içmeleri yasaktır. Tespiti halinde 4.000 TL para cezası uygulanır.

- Start alanına ve pit alanına yarışçılar, mekanikerler ve yakınları ayakkabısız ve uygun olmayan kıyafetler ile alınmayacaktır. Hakemlerin ve görevlilerin uyarı ve talimatlarına uyulmaması durumunda yarışçıya 4.000 TL para cezası uygulanır.

## 7.2. SPORTİF CEZALAR

- Numaraların ebat ve renkleri teknik kurallarda belirtilmiştir. Ayrıca okunmayan numaralar için yarışçıya 5.000 TL para cezası uygulanır.
- Kırmızı bayrak gösterildiği halde yavaşlamayan, pisti ikazlara rağmen terk etmeyen yarışçılar, 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.
- Fodeparın belirlenmesinde esas alınacak ışık sistemindeki kırmızı ışıktır. İki yarışçıya da yanması halinde 2 yarışçıya da fodepar (hatalı start) verilmiş olur. Eşleşme değiştiğinde fodepar (hatalı start) sıfırlanır. Kalkış esnasında 2 kez fodepar (hatalı start) yapan yarışçı ve motor elenmiş sayılır.
- İkili kalkışlarda kendine avantaj sağlayacak şekilde rakibin kulvarına giren (çizgi ihlali yapan) yarışçı geçilmiş sayılır.
- Diğer yarışçıların temposunu yavaşlatmak, geçişlerini engellemek, kasten bloke etmek diskalifiye edilme ile cezalandırılır.
- Sportmenliğe aykırı davranışlarda bulunmak zaman/sıra cezası ve yarıştan diskalifiye edilmesine kadar cezalandırılır.
- Mekaniker veya velisi tarafından start sırasında motosikleti itmek ve benzeri hareket tespiti durumunda yarışçıya ceza uygulanır.

- Yakıt ikmali sadece padokta yapılabilir. Aksi halde ilgili seansta diskalifiye cezası uygulanır.
- Her bir yarışçı için bir veli veya mekanikerin start alanına girmesine izin verilecektir. Alana girecek olan veli veya mekanikerler kendileri tarafından temin edilecek sırtında ve göğsünde yarışçı numarası olan reflektörlü sarı yelek giyeceklerdir. Hakemlerin ve görevlerinin talimat ve uyarısına uygun davranmayanlar için jüri tarafından, zaman cezasından diskalifiyeye kadar ceza verilir.
- 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.
- Start alanına girenlerden hakemlerin ve görevlilerin talimat ve uyarılarına uygun davranmayanların yarışçılara jüri tarafından, zaman cezasından diskalifiyeye kadar ceza verilebilir.
- Yarışçıların, kendi adına teknik kontrolden geçmemiş bir motosiklet ile piste çıkmaları durumunda sorumluluk hem yarışçıya hem de motosiklet sahibine aittir. Bu durumda ilgili yarışçı diskalifiye edilir.
- Başka yarışçının motosikleti ile antrenman, sıralama ve yarışa giren veya teşebbüs eden sporcular diskalifiye edilip, Disiplin Kuruluna sevki talep edilir.
- Çağrılmasına rağmen start alanına girmeyen veya alana girmeyi kabul etmeyen yarışçı diskalifiye edilerek ilgili ayakta yapılan yarışlardan puan alamaz.
- 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.

### **7.3. KAYIT**

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

- Geçerli mazeretini 6nceden iletmiş olmak şartı ile online kaydı bulunan, idari ve teknik kontrol sırasında hazır bulunamayan yarışçıların 5.000 -TL ceza 6demek şartı ve t6m 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 y6netimine yapılacak itirazlarda itiraz harcı 3.000 -TL'dir.
- Herhangi bir parçanın s6k6lmesini gerektirmeyecek (basit kontroller hariç) teknik itirazlar için, itiraz bedeli 5.000 -TL'dir.
- Silindir hacmini 6lmek amacıyla makinenin s6k6lmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 40.000 -TL'dir.
- Makinenin veya vites kutusunun bir kısmının veya tamamının s6k6lmesi 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 6demekle y6k6ml6d6r. Haklı çıkması halinde teminat bedeli ile laboratuvar analiz bedelinin tamamı itiraz edilen sporcu tarafından itiraz eden sporcuya 6denir. Haksız çıkan yarışçı, ilgili bedeli itiraz eden yarışçıya 6deyene kadar herhangi bir yarışta start alamayacaktır.