

TÜRKİYE MOTOSİKLET FEDERASYONU

2008 TÜRKİYE PİST ŞAMPİYONASI TALİMATI

GENEL HÜKÜMLER

Sorumluluk

1. SPORTİF TALİMAT

- 1.1 GİRİŞ
- 1.2 YARIŞ ETKİNLİKLERİ
- 1.3 YARIŞÇI PARKI (PADOK)
- 1.4 RESMİ GÖREVLİLER
- 1.5 JÜRİ
- 1.6 SINIFLAR
- 1.7 KATILABİLİR YARIŞÇILAR
- 1.8 MÜRACAAT FORMLARI VE KAYITLAR SİGORTA
- 1.9 START NUMARALARI
- 1.10 YARIŞ PROGRAMI
- 1.11 TEKNİK KONTROL
- 1.12 ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI
- 1.13 YARIŞ
- 1.14 START UYGULAMASI
- 1.15 DUR-KALK CEZASI
- 1.16 ISLAK VE KURU PİSTTE YARIŞ
- 1.17 YARIŞIN DURDURULMASI VE YENİDEN START
- 1.18 YARIŞ, ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI SIRASI
DAVRANIŞLAR
- 1.19 BAYRAKLAR VE IŞIKLAR
- 1.20 YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR
- 1.21 SAĞLIK ARAÇLARI
- 1.22 KONTROL BÖLGESİ
- 1.23 ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA
- 1.24 YARIŞÇILARA BİLGİ VE TALİMAT VERMEK AMACIYLA HABERLEŞME
- 1.25 İTİRAZ SONUCU YAPILACAK EK TEKNİK KONTROL İÇİN TEMİNAT

2-TEKNİK TALİMAT

- 2.1 PİST SINIFLARI
- 2.2 EN DÜŞÜK AĞIRLIKLAR
- 2.3 NUMARA RENKLERİ ve ÖLÇÜLERİ
- 2.4 EMME KANALI SINIRLAMASI
- 2.5 YAKIT
- 2.6 **MOTOSİKLET** ÖZELLİKLERİ
- 2.7 DEĞİŞTİRİLEBİLECEK PARÇALAR
- 2.8 SÖKÜLEBİLECEK PARÇALAR
- 2.9 SÖKÜLMESİ ZORUNLU PARÇALAR
- 2.10 **İLAVE EKİPMAN**
- 2.11 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI

2.12 TEKNİK KONTROL UYGULAMASI

GENEL HÜKÜMLER

Bu talimat FİM kuralları esas alınarak düzenlenmiş ve TMF tarafından onaylanmıştır. Bu talimatta yer verilmeyen ayrıntılar için FİM ve uluslararası yarışlar için ilgili şampiyona kuralları geçerlidir.

Bu talimat maddelerinin yorumu ile talimat kapsamında bulunmayan konularda karar alma hak ve yetkisi öncelikle yarış jürisi ve / veya TMF Teknik Kurulu'na aittir.

Bu talimat şartları üzerinde değişiklik, yorum veya açıklama sadece TMF Teknik Kurulu tarafından yapılabilir.

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.

Bu riskleri azaltmak için yarışçılara, yarıştan önce ve yarış yönetmeliğinde belirlenen süre ve usulde yarış pistini incelemeleri, tanınmaları, öğrenmeleri ve gerekli görüyorlarsa resmi antrenmana katılarak, yarışa katılmak konusunda son kararlarını bu gözlem ve deneyimlere göre vermeleri bu yönetmelikte tavsiye edilmiştir. Yarışlar esnasında, görevlilerin, yarışçıların, teknisyenlerin ve izleyicilerin meydana gelmesi muhtemel kazalardan ötürü uğrayabilecekleri zarar ve hasarlardan dolayı, Türkiye Motosiklet Federasyonu'na, Organizatör Kulübe, Organizasyon Komitesi'ne ve organizasyonla ilgili tüm görevlilere maddi ve manevi hiçbir sorumluluk yüklenemez, rücu edilemez. Yarışçı kendisine, aracına ve donanımına vereceği hasar ve tüm olumsuz sonuçlardan tamamiyle kendisi sorumludur, rücu edemez. Yarışçı her durumda ve yarış boyunca kendisinin, diğer yarışçıların, seyirci ve görevlilerin güvenliğini tehlikeye atmayacak biçimde davranmakla yükümlüdür. Yarışçılar trafiğe açık alanlarda yarış etkinliğini mazeret göstererek trafik kurallarını ihlal edemezler.

1. SPORTİF TALİMAT

Türkiye Motosiklet Pist 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), pitlerde, pit koridorlarında veya pistte bulunan herkes bütün etkinlik boyunca mutlaka geçerli bir giriş kartı taşımak zorundadır. Organizatör her yarışçıya bir yarışçı, iki teknisyen ve iki idareci için olmak üzere 5 adet izin belgesi vermek zorundadır. İlgililer görevlilerin her soruşunda bu belgeyi ibraz etmekle yükümlüdürler. 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 : En az uyarıdan lisansı askıya almaya kadar.
İkinci ihlal : En az diskalifiye edilmeden lisansı askıya almaya kadar.

1.1 GİRİŞ

Türkiye Motosiklet Pist Şampiyonasına için sayılmak üzere yarışçılar, takımlar, kulüpler ve markalar adına bir dizi yarış düzenlenecektir.

1.2 YARIŞ ETKİNLİKLERİ

Bir yarış etkinliği ilk teknik kontrolün başlangıç saati ile başlar, son teknik ve 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.

Organizatörler TMF tarafından belirlenir. Yarış etkinliklerinin düzgün bir şekilde yürütmesinden ve bu amaçla, resmi görevliler dışında, bütün personel ve donanımın yerleştirilmesinden organizatör sorumludur.

1.3 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 saat 20.00'ye 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. Yarışçı parkında (Padok) resmi antrenman ve yarış esnasında itfaiye aracı, ambulans ve tıbbi servis hazır bulundurulmalıdır. Yarışçı parkının (Padok) yarış öncesi Cuma saat 18:00'den Pazar akşamı saat 20.00'ye kadar kesin güvenliği sağlanmalıdır.

1.4 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.

Genel Direktör (Komisyon Başkanı)

Genel Direktör şampiyonanın tamamının ve her etkinliğin başından sonuna kadar sorumlusu ve en üst düzey yetkilisidir.

Juri hariç organizasyondaki her görevli genel direktörün emri altındadır.

Yarış Direktörü

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

Yarış direktörünün ceza verme yetkisi yoktur. Gerekli gördüğü zamanlarda resmi görevliler ve yarışçılar ile ayrı ayrı brifing yapabilir.

Baş Hakem

Yarış Direktörünün talimatı altında çalışır. Ayrıca start ve finişten prosedüründen sorumludur. Damalı bayrağı sadece Yarış Direktörü ya da yetki verdiği kişi tarafından kullanılabilir.

Teknik Sorumlu

Teknik talimatın uygulanmasından, teknik kontrollerin gözetiminden ve teknik itirazlardan sorumludur. Organizasyondan sorumlu değildir.

Hakemler

Başhakem denetiminde uyarıları yapar ve ihlalleri önce sözlü sonra yazılı olarak bildirirler.

Tıbbi Sorumlu

Tıbbi konulardan sorumludur.

Pist Sorumlusu

Pistin düzeninden ve emniyetinden aynı zamanda bütün görevlerin ve hizmetlerin sağlanmasından sorumludur.

Yarış Sekreteri

- Etkinlik esnasında çeşitli görevliler arasında iletişimi sağlamak.
- Yarış yönetimi ve Jürileri için yazmanlık desteği sağlamak. Yarış dosyasını resmi evraklarını eksiksiz olarak dosyalamak ve yarış yönetimine teslim etmekten sorumludur.

1.5 JÜRİ

Yarış etkinliğinin denetimi jüri tarafından sağlanır ve aşağıdaki kişilerden oluşur:

Jüri Başkanı

Jüri Başkanı TMF tarafından atanacaktır.

1 Jüri üyesi

TMF tarafından atanacaktır.

1 Jüri üyesi

Organizatör kulüp 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 insanları da jüri toplantısına davet edebilir ancak bunların oy hakkı yoktur.

Jüri yarış etkinliğinin herhangi bir anında ve gerekli gördüğü hallerde toplanabilir ancak en azından aşağıda belirtilen zamanlarda mutlaka toplantı yapması zorunlu ve gereklidir:

- a) İlk antrenman öncesi
- b) Her antrenman günü sonrası
- c) Etkinliğin sonunda

Jürinin görevleri aşağıdaki gibidir:

Jürinin, yarışların işleyişi konusunda idari yetkisi yoktur.

- a) Etkinliğin düzgün ve kurallara uygun bir şekilde akışını sağlamak.
- b) Teknik kontrol, antrenmanlar ve yarışlarla ilgili resmi görevlilerden raporlar almak.
- c) Şampiyona yönetmeliğine aykırı gördüğü her husus için yarış direktörüne tavsiyelerde bulunmak.
- d) Her türlü yarış yönetmeliği ihlalini yarış direktörüne bildirmek.
- e) Yarış ve sıralama turları (seeding) neticelerini onaylamak.
- f) Yarış direktörünün aldığı her türlü karara yapılabilecek itirazları sonuca bağlamak ve bu sonuçları yarış direktörüne yazılı olarak bildirmek
- g) Yetkisi dahilinde cezaları vermek ve uygulamak
- h) Gerek gördüğü durumlarda disiplin kuruluna sevk etmek

1.6 SINIFLAR

Pist yarışları yarış motorlarının hacimlerine göre

Sport Production 125 cc 2 Zamanlı

Sport Production 125 cc 4 Zamanlı

Superstok 600 cc

Superstok 1000 cc olarak başlıca 4 sınıfta yapılır.

Bu sınıflar yarışçıların deneyim ve tur zamanlarına göre ayrıca Superstok 600 cc A,B,C, superstok 1000 cc A,B, Ümit Kupası ve TMF Kupası olarak ayrılırlar.

Teknik Kurul gerekli gördüğü takdirde sezon içinde yeni sınıf düzenlemeleri yapabilir.

1.7 KATILABİLİR YARIŞÇILAR VE SINIFLAR

1.7.1 Katılabilir yarışçılar:

İlgili sezon için geçerli TMF pist yarışçı lisansına sahip gerçek ve tüzel kişiler katılabilirler. Sadece A sınıfı için: Bağlı bulunduğu federasyon veya FIM veya UEM' de pist yarışçı lisansına sahip olan sporcular da katılabilirler. Bu lisanslar TMF A sınıfı pist

lisansı olarak kabul edilir. Yarışçıların hangi sınıfta yarışacaklarını aşağıdaki esaslar çerçevesinde Türkiye Motosiklet Federasyonu Teknik Kurulu belirleyecektir. Bu konudaki en önemli kriter ilgili yarışçının değişik pistlerdeki en iyi tur dereceleridir. Her yarışçının şampiyonaya ilk katıldığı yarışın resmi antrenmanları sonrasında yarış jürisi ilgili yarışçının sınıfında değişiklik yapma hakkına sahiptir. Jüri bu kararı alırken yarışçı veya resmi temsilcisinin görüşünü mutlaka almak zorundadır. Yaş sınırı: Motosiklet pist yarışlarına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde; 125 cc sınıflarında 11 yaş, 250 cc sınıflarında 14 yaş, 600 cc sınıflarında 16 yaş, 1000 cc sınıflarında 18 yaşından gün almış veya alacak yarışçılar katılabilirler. Aynı yarış etkinliğinde bir yarışçının birden fazla sınıfta yarışa katılması mümkün değildir.

1.7.2 Sınıflar:

- A sınıfı uluslararasıdır ve bütün yabancı yarışçılara açıktır.
- Pist yarışlarına yeni başlayanlar ilgili sınıfın en düşük alt sınıfından başlarlar.
- Sezon sonunda B ve C sınıfında ilk üç sırayı alan yarışçılar bir sonraki sezon bir üst sınıfa geçerler.
- A sınıfından B sınıfına ve B sınıfından C sınıfına geçiş yapılamaz. Son 5 yıldır herhangi bir sezonda; A sınıfında yarışmış bir yarışçı B sınıfında, B sınıfında yarışmış bir yarışçı C sınıfında yarışamaz.
- Ancak B veya C sınıfında yarışan bir yarışçı sezonun herhangi bir zamanında bir üst sınıfın zamanlarını tutturması şartı, kendi talebi ve TMF Teknik Kurul onayı ile bir üst sınıfa geçebilir, puanlarını taşıyamaz.
- **Veteranlar Kupası ; Superstok 600 cc ve 1000 cc motosikletler katılabilecektir. Pist lisansına sahip 2008 yılında asgari 45 yaşından gün almış olan yarışçılar katılabilir. Bu sınıfta yarışanlar sezon içerisinde pist yarışında herhangi bir sınıfta yarışamazlar.**
- **Ümit Kupası ;** bir yarış etkinliğinde resmi antrenmanlar sonucunda **Superstok 600 cc C , Superstok 1000 cc B ve Veteranlar Kupası** sınıflarında belirlenen zaman sınırları içinde olamayan yarışçılar için açılmış bir sınıftır.
- Ümit Kupası adı altında Türkiye Şampiyonası yapılmayacaktır.
- Takım halinde yarışlara katılmak isteyenler ayrıca TMF'den takım lisansı alacaklardır.
- **TMF GP** bütün **superstok** sınıflarındaki yarışçılara açıktır. Aynı yarış etkinliği içerisinde tüm sınıfların sıralama turları sırasında en iyi zaman derecesini yapan 20 yarışçı ile sınırlıdır. Bu sınıfta Türkiye Şampiyonası yapılacaktır.

1.8. MÜRACAAT FORMLARI VE KAYITLAR

1.8.1 TMF geçerli organizatör lisansına sahip kulüpler, asgari müddetlere uymak ve ulusal şampiyona için takvimlerini onaylatmak suretiyle, düzenleyecekleri yarışların yarış yönetmeliklerini TMF tarafından öngörülen örneğe uygun olarak onaylatır ve yayınlarlar.

Organizatör tarafından yayınlanacak yarış talimatı, sadece yarış ile ilgili önemli bilgileri kapsayacaktır. Yarışçılar yarış kuralları için Türkiye Motosiklet Pist Şampiyonası talimatına, gerektiği hallerde de ilgili FİM maddelerine başvuracaklardır.

1.8.2 Organizatör kulüp ilgili yarış talimatının TMF tarafından onaylanmasının ertesi günü TMF ye bağlı bütün kulüplere talimatı gönderir ve yarışlara katılacak sporcuların listesini ister. Yarışlara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli Pist lisansına sahip yarışçılar, müracaat formlarını ve kayıt ücretlerini en geç yarış öncesi Perşembe günü saat 17:00' a kadar, organizatör kulübe ulaştırmalıdır. Yarışçı kayıt ücretini en geç idari kontrol sonuna kadar ödemek zorundadır. Bu tarihten ve saatten sonra son teknik kontrol bitimine kadar jüri onayı ile kayıt kabul edilebilir. Ancak bu durumda kayıt ücretinin iki mislinin organizasyona ödenmesi gerekir. Organizatör kulüp kayıt ücretinin cezalı kısmını yarış dosyası ile birlikte TMF'ye gönderir.

• Organizatör herhangi bir kaydı, TMF Teknik Kurulu'nun onayını almak şartıyla, reddetme hakkına sahiptir.

• Organizatör kayıt listesini asgari müddetlere uygun olarak ilan etmek ve bir kopyasını TMF'ye yarış öncesi en geç Cuma günü saat 12:00'ye kadar faks veya e-mail ile göndermek zorundadır.

• Organizatör yarışçı parkında (padok) her yarışçıya en az 30 m2 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.

1.8.3 Kayıt ücreti ve sigorta

• Kayıt ücretleri TMF tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz. Türkiye Pist Şampiyonası kayıt ücreti 150 YTL'dir.

• Yarışçılara dağıtılacak belge tutarları kayıt ücretinin içindedir.

• Kayıt ücretini ödemeyen yarışçılar yarış etkinliğine katılamaz.

• Kayıt ücreti en geç son Teknik Kontrol bitimine kadar ödenmelidir.

• Kayıt ücretleri aşağıdaki hallerde tam olarak iade edilir :

Kayı kabul edilmeyen adaylarda
Yarış etkinliğinin yapılamaması halinde

SİGORTA

Organizatör tarafından yaptırılacak ek sigorta sadece yarışçıların üçüncü şahıslara veya üçüncü şahıslara ait mallara verecekleri hasarları belli sınırlar dahilinde karşılar. Şayet yarışçıların yarışa katıldıkları motosikletlerin T.C Trafik Kanunu hükümlerine göre mali mesuliyet sigortalı olmaları gerekiyorsa bu sigortanın da yaptırılmış ve primlerinin ödenmiş olması zorunludur. Organizatör tarafından yaptırılacak sigortanın geçerliliği yarışın startında başlar ve yarışın sonunda veya ekibin yarışı terk etmesi veya diskalifiye edilmesi durumunda sona erer. Servis araçları ve ekipleri organizatör tarafından verilen plakaları veya kartları taşıyıcılar dahi sigorta kapsamı dışındadırlar. Yarışın resmi antrenmanı var ise resmi antrenman süreci de sigorta kapsamına alınacaktır. Sigorta bedeli kayıt ücreti dışındadır.

1.9 START NUMARALARI

1.9.1 Numaraların ebat ve renkleri teknik yönetmelikte belirtilmiştir.

1.9.2 Start numaraları bir önceki sezonun Türkiye Pist Şampiyonası TMF Kupası sıralaması esasına göre verilir. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez. Yarışçılar TMF Teknik kurulundan izin almak kaydıyla 25-99 arası bir numara alabilirler, ancak bu durumda yarışçılar bir önceki sezon numaralarını öncelikle alma hakkına sahiptirler.

1.9.3 1 numara sadece bir önceki sezon şampiyonuna verilir.

1.10 YARIŞ PROGRAMI

Teknik Kurul tarafından belirlenen Yarış Programı uygulanır.

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 yönetmelikte belirtilmiştir.

1.12 ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI

1.12.1

- a- Yarışçılar antrenmanlar için pitlerin önündeki koridorun sonundan kendilerine yakılacak yeşil ışık veya bir görevli tarafından gösterilecek yeşil bayrak ile piste çıkacaklardır. Her durumda, yarışçıların, piste çıkarken pit çıkışının solunda bulunan güvenlik çizgisi bitene kadar çizginin sağında kalmaları zorunludur.
- b- Antrenmanın bittiği finiş çizgisi hizasında damalı bayrak diğer kulelerde ise kırmızı bayrak gösterildikten sonra yarışçılar kalan turu tamamlayıp pitlerine geri döneceklerdir.
- c- Herhangi bir sebeple antrenman durdurulursa finiş çizgisi üzerinde ve bütün hakemlerin sallayacağı kırmızı bayrak ile uyarılacaklar ve hızlarını azaltarak pitlerine geri döneceklerdir.

1.12.2 Kendi adına teknik kontrolden geçmiş olmak şartı ile bir yarışçı en fazla iki motosiklet ile antrenmanlara katılabilir. Bunlardan herhangi birisi ile yarışa katılabilir.

1.12.3 **Serbest antrenmanlar :**

Serbest antrenmanlarda start sıralaması için zaman tutulmayacaktır.

1.12.4 **Sıralama turları :**

Sıralama turlarında zaman tutulacaktır. Sıralama en iyi zamanı yapan yarışçıdan başlayacaktır. Eşitlik halinde en iyi ikinci zamana bakılacaktır. Kronometre ve/veya transponder ile zaman tutulacaktır. Sıralama turlarının sonlandırılması antrenmalardaki gibi olacaktır.

1.12.5 **Start alabilme şartı :**

Bir yarışçının kendi sınıfında start alabilmesi için derecesinin, en iyi yarışçının zamanının %7 'sinden daha fazla olmaması gerekir. Ancak 2200 mt'den uzun pistlerde bu şart %10 olarak değiştirilir. Islak hava şartlarında pistin durumuna göre zaman barajı yarış direktörünün teklifi ile Jüri tarafından değiştirilebilir. Bir yarışçının start sırası alabilmesi için sıralama turlarında en az 3 tur atması şarttır. Zorunlu haller dolayısıyla sıralama turuna katılamayan yarışçı, yarış direktörünün izni ile ve son sıradan start alabilir, TMF Kupasında yarışabilmek için yarışçının mutlaka kendi sınıfında yarışmış olması gerekmektedir.

1.12.6 Antrenmanlar ve sıralama turları bütün sınıflar için ayrı ayrı yapılacaktır.

1.13 YARIŞ

1.13.1 Yarışlar birer ayaktan oluşacak ve 25 tur üzerinden olacaktır. 2200 mt 'den uzun pistlerde 55 km 'den kısa olmayacaktır.

Ümit Kupası ve Özel Kupa 15 tur, TMF GP 20 tur üzerinden olacaktır. 2200 mt'den uzun pistlerde 33 km'den kısa olamaz. Superstok 1000B 20 tur, Veteranlar Kupası 20 tur Sport Production 20 tu üzerinden yapılacaktır. 2200 mt' den uzun pistlerde 44 km'den kısa olamaz. Sınıflar ayrı ayrı yarışacaklardır.

- 1.13.2 Yarışın uzunluğunu değiştirme yetkisi sadece yarış jürisine aittir.
- 1.13.3 Kalan turlar bir pano veya ışıklı bir tabela ile gösterilecektir.
- 1.13.4 Kronometre ve/veya transponder ile zaman tutulacaktır.
- 1.13.5 Bir yarış içerisinde Aynı motosikletle birden fazla yarışçı yarışamayacağı gibi, bir yarışçı da birden fazla motosikletle yarışamaz.
- 1.13.6 Yarış esnasında motosikletler sadece kendi motor güçleri veya yarışçısının adale gücü ile ilerletilebilir.

1.14 START UYGULAMASI

Start Dizilişi

- Start için yeterli motosiklet sayısı en az dördtür. Aksi takdirde söz konusu sınıf bir üst veya alt sınıfla yarışır.
- Yarışçılar, sıralama turlarında yaptıkları derecelere göre dizilirler.
- Yarışçılar start için piste pit çıkışından girmek zorundadırlar.
- Sıralama turlarında en iyi dereceyi yapan yarışçı kendi yerini seçme hakkına sahiptir. İkinci motosikletin ön tekerlek mili, birincinin arka tekerlek mili hizasında ve üçüncü motosiklet de ön tekerlek mili ikincinin arka tekerlek mili hizasında olacak şekilde ve her sırada 3 motosiklet olmak ve sıralar arasındaki mesafe 7 metre olmak üzere katılmak için gerekli dereceyi yapmış olan tüm yarışçılar dizilirler.
(Sıralar arasındaki mesafe ön tekerleklerin değdiği çizgiler arasında ölçülür.)
- Start grup halinde ve motorlar çalışır durumdayken verilir.

a) Starttan 15 dakika önce;

- Yarışçıların çıkış turu ve start pozisyonlarını almaları için pist açılır. Pit koridoru çıkışında sırasıyla yeşil bayrak ve yeşil ışık gösterilir.

b- Starttan 10 dakika önce :

- Pit koridoru çıkışı kapatılır.

c) Çıkış turu zorunlu değildir.

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

- e) Yarış direktörü bu esnada yarışın “ıslak” ya da “kuru” yarış olduğunu bir tabela ile ilan eder. Eğer herhangi bir tabela gösterilmezse yarışmanın “kuru” şartlarda yapılacağı anlaşılır.
- f) Çıkış turu sırasında motosikletinde problem çıkan yarışçı, motosikletini değiştirmek ya da tamirat için pit alanına gitmelidir. Bu durumdaki yarışçı ısınma turuna pit alanı çıkışından başlar.
- Çıkış turunda start alanında yerini alan yarışçılar bu esnada yarış şartlarına göre 3 dakika tabelası öncesine kadar lastik değiştirebilirler, makinalarında ufak ayarlamalar yapabilirler. Jeneratör ya da akü kullanılmamak kaydıyla lastik ısıtıcı kullanabilirler.
 - Bütün ayarlamaların 3 dakika duyurusundan önce bitirilmesi zorunludur. 3 dakika tabelasından sonra da ayarlanması devam eden motosikletlerin pit alanına gitmesi zorunludur.
- Bu durumdaki yarışçılar ısınma turu için pit çıkışından start alırlar. Yarışçı ve motosikletin ısınma turu 3 dakika tabelasından önce lastik ısıtıcılarını çıkarmaları gerekir. 3 dakika tabelasından sonra lastik değiştirilmez. 1 dakika önce görevlilerin start alanını terk etmeleri gerekmektedir.
- g) Start alanında yakıt ikmali yapılması yasaktır.
- h) Isınma turu startından **5 dakika** önce;
- Start çizgisi üzerinde 5 dakika tabelası gösterilir.
- i) Isınma turu startından **3 dakika** önce;
- Start çizgisi üzerinde 3 dakika tabelası gösterilir.
 - Bu durumda yarışçılar dışında herkesin start alanını terk etmeleri gerekir. Bu andan sonra yetkililer dışında hiç kimsenin start alanına girmesine izin verilmez.
- i) Isınma turu startından **1 dakika** önce;
- Start çizgisinde 1 dakika tabelası gösterilir.
 - Bütün yarışçıların olmaları gereken yerde ve motorların çalışır durumda olması gerekir. Bu durumda dışarıdan yardım alınması yasaktır. Motorunu çalıştıramayan yarışçı motosikletini pit alanına çeker ve ısınma turuna pit çıkışından start alır. Bu aşamada lastik değiştirilmez ve lastik ısıtıcı kullanılamaz. Yarışçılar start pozisyonlarına geldiklerinde motorları stop etmeden dururlar.
- k) Starttan 3 dakika önce;
- Isınma turu başlar.

Formatted: Indent: Left: 0 cm,
Hanging: 0,5 cm

Formatted: Indent: Left: 0,25 cm,
Hanging: 0,25 cm

- Isınma turu hakemin yeşil bayrağı kaldırması ile pilotlar sıra sıra ısınma turuna start alırlar.
 - Pilotlar hız sınırlaması olmaksızın bir emniyet aracı tarafından takip edilerek ısınma turuna başlarlar. Motosikletler pit alanı çıkışını geçer geçmez pit çıkışında yeşil lamba yanar veya yeşil bayrak sallanır ve pit çıkışında bekleyen motosikletlere de ısınma turuna başlamak için izin verilir. 30 saniye sonra pit alanı çıkışında kırmızı ışık yanar veya kırmızı bayrak sallanır ve pit alanı çıkışı kapatılır.
 - Motosikletler start alanına vardıklarında olmaları gereken yerde, ön tekerlekleri çizgiye degecek şekilde pozisyon alırlar. Motorlar çalışır durumdadır.
- l) Start çizgisi üzerinde bir hakem kırmızı bayrak ile yarışçıların pozisyonlarını almasını bekler.**
- m) İkinci bir hakem elinde yeşil bayrak ile pozisyon alan yarışçı grubunun arkasında yer alır. Bu hakem ;**
- Yeşil bayrağı kaldırarak yarışçıların doğru pozisyon aldıklarını teyit eder ve öndeki kırmızı bayraklı hakeme haber verir.
 - Kırmızı bayrağı kaldırarak, geç gelen yarışçıyı durdurur ve en arkadan start almasına karar verir.
- n) Bu hakemler, yarış direktörünün talimatıyla pisti terk ederler.**
- o) Her sıranın başında ve pist kenarında bir hakem o sıranın numarasını belirten pano ile durur. O sıradaki motorlar pozisyonlarını aldıkları zaman sıra başı hakem panosunu indirir. Her sıra başı hakemi panosunu indirdiği zaman start görevlisi kırmızı ışıkları yakmaya başlar. 5 adet lamba sırayla ve 5 saniye içinde yanar ve lambalar 5 ila 2 saniye arasında sönmüce start verilmiş olur. İlk tur boyunca içinde doktor ve görevliler bulunan emniyet aracı motorları takip eder.**
- p) Start pozisyonu alındıktan sonra motoru arızalanan yarışçı, başka hiç bir davranışta bulunmadan, sadece kolunu kaldırmalı ve o sıranın hakemi panosunu kaldırarak panonun sarı yüzünü start görevlisine göstermelidir. Bu durumda start görevlisi aşağıdaki akışı uygulayarak start vermeyebilir.**
- r) Kırmızı ışıklar yanmaya başlamamışsa, kırmızı bayrak sallanarak start çizgisinde “START ERTELEME” tabelası gösterilir.**
- s) Kırmızı ışıklar yanmaya başlamışsa ışıkları söndürmeden start çizgisinde “START ERTELEME” tabelası gösterilir. Her iki durumda da motoru arızalanan yarışçı pit koridorundan start alır.**
- t) Her iki durumda da motorlar stop edilir ve start uygulaması 5 dakika tabelasından itibaren tekrarlanır ve yarış mesafesi bir tur azaltılır. Eğer bu durum birden fazla tekrarlanırsa her sefer için yarış tur adedi bir tur azaltılır. Yeni yarış tur sayısı bir tabelada gösterilecektir.**

Formatted: Indent: Left: 0 cm,
Hanging: 0,5 cm

Formatted: Indent: Left: 0 cm,
Hanging: 0,5 cm

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm,
Hanging: 0,25 cm

Formatted: Indent: Left: 0 cm,
Hanging: 0,5 cm

Formatted: Indent: Left: 0 cm,
Hanging: 0,5 cm

- u) Start verildikten sonra bir motosiklet çalışmama veya stop etme nedeniyle start alamazsa, hakemler o motosikleti iterek start verebilirler. Bu denemeler sonuç vermiyorsa motosiklet en yakın yerden pit alanına itilmelidir. Bu durumda yarışçı pit alanında tamircilerden yardım alabilir veya motosikletini değiştirebilir.
- v) Pit koridorundan start alacak olan yarışçılar, ancak tüm yarışçılar pit koridoru çıkış noktasını geçtikten sonra yeşil ışık veya yeşil bayrak ile piste çıkıp yarışa katılabilirler.
- y) Başta giden yarışçı ilk turu bitirdikten sonra motosiklet değiştirmeye izin verilmez. Ancak yarış durdurulursa izin verilir.

1.15 DUR-KALK CEZASI

Yarış sırasında erken start alan veya sarı bayrağa uymayan bir yarışçının ceza bölgesi içinde durması istenebilir. Buna Dur-Kalk cezası denir. Bu durumda ceza bölgesi içinde yarışçı 5 sn duracak ve daha sonra yarışa tekrar katılabilecektir. Ceza bölgesi pit koridorunun sonunda olacaktır. Bu cezayı alan yarışçı pisti terk ettikten sonra pit koridorunda ceza bölgesine doğru giderken en fazla 60 km/saat sürat yapabilir. Bu limiti aşan yarışçıya bir kere daha Dur-Kalk cezası uygulanır. Tekrarı halinde yarışçı siyah bayrak ile diskalifiye edilir.

Dur-Kalk cezası alan yarışçının takımı uyarılır ve start çizgisi üzerinden yarışçının numarası ile beraber üzerinde "STOP" yazılı bir tabela gösterilir. Bir yarışçıya "STOP" tabelası 3 kere gösterilmesine rağmen yarışçı hala pit alanına gememiş ise o zaman kendisine siyah bayrak gösterilir. Birden fazla yarışçı Dur-Kalk cezası ile cezalandırılacaksa sıralama turlarında daha iyi derece yapmış olan yarışçıya cezası önce tatbik edilir ve önceki yarışçı cezasını çekinceye kadar, akabindeki yarışçıların hiçbiri pit alanına geçmezler. Ceza bölgesinde sadece bir yarışçı bulunabilir. Dur-Kalk cezası ile cezalandırılmış bir yarışçının takımından bir teknisyen ceza bölgesi içinde yarışçının yanında bulunabilir ve motoru stop ederse hakemlerin gözetiminde çalıştırılmasına tekrar yardımcı olabilir. Eğer organizasyon Dur-Kalk cezası uygulayacak durumda değilse yarışçı 20 saniye cezası ile cezalandırılır.

Bu durumda yarışçının takımı uyarılır, toplam yarış zamanına 20 saniye eklenir ve sıralamada ona göre yerini alır.

1.16 ISLAK VE KURU PİSTTE YARIŞ

1.16.1 Yarış direktörü bir yarışın ıslak veya kuru olacağına karar verebilir. "ISLAK" tabelası gösterilirse yarış ıslak zeminde yapılacaktır. Hiç bir tabela gösterilmezse bu yarışın kuru zeminde yapılacağı anlamına gelir.

1.16.2 "Islak" ilan edilmiş yarışlar; değişken veya ıslak şartlar altında başlamış yarışlar olup, iklim koşullarından dolayı durdurulmazlar. Lastiklerini değiştirmek

_____ya da onarım yaptırmak isteyen yarışçılar yarış boyunca pit alanlarına girip bu uygulamaları gerçekleştirebilirler.

1.16.3 Hava durumuna göre kuru başlayan bir yarış, yağış başladıktan sonra, yarış direktörü tarafından durdurulabilir ve yarışçılar pit alanına girdikten sonra lastiklerini değiştirebilirler. Bu durumda yarışçılar pit alanına girdikten sonra 10 dk.lık bir ara verilir, daha sonra 15 dk.lık deneme turları atmalarına müsaade edilir. 5 dk. sonra tekrar normal bir start alınır.

1.16.4 İklim şartlarından dolayı ilk yarış durdurulmuş ise, bir sonraki start doğrudan "ISLAK" yarış olarak ilan edilir.

1.17 YARIŞIN DURDURULMASI VE YENİDEN START

- Hava durumu, kaza veya herhangi bir nedenle durdurulması gerekli görülen yarış kırmızı bayrak ile durdurulur. Yarış direktörü gerekli görürse hakem kulelerine kırmızı bayrak gösterme talimatı verebilir. Yarış durdurma kararı sadece yarış direktörü tarafından verilebilir.

- Hava durumundan dolayı yarış sadece bir defa durdurulabilir.

- Yarışı durdurma işaretleri verilince yarışçılar yarışa son verip yavaşlayarak pit alanına dönmelidirler.

- Yarış durdurulduğunda RESTART (Yeniden Start) uygulaması aşağıdaki gibi uygulanır.

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

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

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

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

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

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

Formatted: Indent: Left: 0,5 cm

- İkinci bölüm start dizilişi birinci bölüm sonuçlarına göre düzenlenir.
- İlk bölümde yarışın durdurulduğu tur sayısının % 75'i kadar tur atan yarışçılar ikinci bölüme katılabilirler.
- Yarışa yeniden start vermek imkansız ise şampiyonaya yarım puan verilir.
- İki bölüm sonunda toplam en fazla turu atan yarışçı Birinci sayılır. Birden fazla yarışçı aynı toplam turu atmış ise en az zamanda turları tamamlayan yarışçı birinci ilan edilir.

3- Yarışın % 75'i tamamlanmış ise;

- Yarış bitmiş sayılır. Yarış sonuçları yarış durdurulmadan önceki turun geçilme sonuçlarından alınır.
- Şampiyonaya tam puan verilir.

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

1.18 YARIŞ, ANTRENMANLAR VE SIRALAMA TURLARI SIRASINDA DAVRANIŞLAR

- a- Yarışçılar bayrak, ışık veya panolarla verilen her türlü işarete uymak zorundadırlar.
- b- Yarışçılar gerek pistte gerek pit koridorlarında başkalarına zarar vermeyecek şekilde motosikletlerini kullanmak zorundadırlar. Pitlerde sürat sınırı azami 60 km/saattir.
- c- Yarışçılar sadece pisti ve pit koridorunu kullanabilirler. Eğer bir yarışçı istemeden pistin dışına çıkarsa hakemler tarafından işaret edilen alandan ya da kendisine avantaj sağlamayacak bir yerden piste girecektir. Sıralama turları sırasında yapılan bu kuralın ihlali, ihlalin yapıldığı turun derecesinin iptaliyle, yarış sırasında ise Dur-Kalk cezası ile cezalandırılır. Hakemler yarışçılara motorlarını kaldırebilmeleri için yardım edebilirler ve sadece kendisi üzerinde tamir yaparken motorunu tutmaya yardım edebilirler. Dışarıdan her türlü tamirat ve ayar yardımı almak yasaktır. Hakemler yarışçının motoru yeniden çalıştırmasına yardım edebilirler.
- d- Eğer yarışçı yarışı terk etmek istiyorsa motosikletini hakemlerin göstereceği yere koymak zorundadır.
- e- Bir yarışçı yarış sırasında veya sıralama turlarında pistten çekilmesini gerektiren bir mekanik problem ile karşılaşarsa motorunu yavaşlatarak pit alanına gitmemelidir. Yarışçı motorunu hakemlerin göstereceği yere park etmek zorundadır.
- f- Pit alanına dönmek için yavaşlayan sürücü mümkün olduğu kadar motorunu ideal çizgiden uzakta kullanmalıdır.

- g-** Motorunu pit alanında stop eden yarışçı teknisyenlerinden yardım alabilir.
- h-** Resmi bir görevli kendisine eşlik etmediği sürece bir yarışçı motosikletini pistte ve pit koridorlarında aksi yönde kullanamaz veya itemez.
- i-** Hareket halinde bir motosikletle kendisi ile alakalı bir kişi arasında transponderinden gelen bir sinyal, on-board kamera, pit duvarından gösterilen okunabilir mesaj veya yarışçının vücut hareketinden başka bir haberleşme olamaz.
- j-** Pit koridorlarındaki saatte 60 km sınırını antrenmanlar veya sıralama turlarında aşan bir sürücü 200 YTL ile, yarış sırasında aşan bir sürücü Dur-Kalk cezası ile cezalandırılır.
- k-** Damalı bayraktan sonra güvenlik açısından yavaşlama turunda bir yarışçı motosikletini durduramaz. Ancak birinci gelen yarışçı yavaşlama turundan sonra yarış pistinin kenarına gelerek milli, kulüp veya sponsor bayrağını alarak tehlike yaratmayacak bir biçimde piste çıkıp turunu atabilir.
- l-** Antrenmanlar, sıralama turları ve yarış sırasında pistte durmak yasaktır.
- m-** Antrenmanlar sonrasında yarış direktörü güvenlik önlemleri alınmış olarak ve sadece belli bir bölgede ve her yarışçı için ayrı ayrı start antrenmanına izin verebilir.
- n-** Yarış esnasında pite giren yarışçı, piste tekrar çıkmak için pit çıkış hakeminin YEŞİL bayrağı kaldırdığı zaman piste kontrollü olarak ve güvenlik çizgisini takip ederek girer.

1.19 BAYRAKLAR VE IŞIKLAR

Hakemler ve diğer görevliler yarışçılara bilgi veya komut iletmek için kullanılan bayrak ve ışıkları kullanırlar .

1.19.1 Bilgi iletmek için kullanılan Bayrak ve Işıklar :

• Yeşil bayrak:

Piste çıkış ve pist açıktır. Bu bayrak her antrenman ve ısınma ve sıralamanın ilk turlarında sabit olarak bütün hakem kulelerinde gösterilir. Bu bayrak, ısınma turunun sinyalini vermek üzere start sorumlusu tarafından gösterilir. Pit koridor çıkışı açık olduğunda, bu bayrak pit koridor çıkışında sallanır.

• Yeşil ışık

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

• Sarı-Kırmızı çizgili bayrak

Yağmur dışında başka sebeplerden dolayı, pistte yağ, su veya başka sebeplerden dolayı kayganlık oluştuğunu gösterir. Bu bayrak hakem kulesinde sabit olarak tutulur.

• Mavi bayrak:

Bu bayrak hakem kulelerinden sallanarak bir sürücüye gösterildiğinde o yarışçının geçileceğini gösterir. Bu bayrak antrenman veya ısınma turlarında gösteriliyorsa yarışçı çizgisini muhafaza edecek ve hafifçe yavaşlayarak kendisinden daha süratli yarışçının geçmesine müsaade edecektir. Yarış sırasında gösterilirse, gösterilen yarışçıya bir veya bir kaç yarışçı tarafından tur bindirileceğini belirtir.

• Siyah beyaz damalı bayrak

Bu bayrak yarış çizgisi hizasında sallanarak yarışın, antrenmanın veya sıralama turunun bittiğini gösterir.

1.19.2 Bilgi ve talimat bildiren bayraklar

• Sarı bayrak

Bu bayrak sallandığı hakem kulesinin çok yakınında bir tehlike olduğunu gösterir. Yarışçılar yavaşlamaya ve durmaya hazır olmalıdırlar. Yeşil bayrak gösterilen yere kadar yarışçılar birbirlerini geçemezler.

- Sıralama turunda bu bayrağa uyulmaması o tur derecesinin iptali, yarış sırasında ise dur-kalk cezası ile cezalandırılır. Yarışta dur-kalk cezası uygulanamaz ise ihlali yapan yarışçının yarış toplam zamanına 5 saniye ilave edilir.

- Sarı bayrakta geçen yarışçı bunun hemen farkına varır ve elini kaldırarak geçtiği yarışçı veya yarışçılara kendisini geçme izni verirse ceza uygulanmaz.

• Beyaz bayrak

Pistte bir güvenlik aracının olduğunu gösterir. Beyaz bayrak sallandığı zaman yarışçıların birbirini geçmesi yasaktır. Güvenlik aracı pistte durduğu zaman beyaz bayrakla beraber sarı bayraklar da sallanmaya başlar.

- Sıralama turunda bu bayrağa uyulmaması o tur derecesinin iptali, yarış sırasında ise dur-kalk cezası ile cezalandırılır.

- Sarı bayrakta geçen yarışçı bunun hemen farkına varır ve elini kaldırarak geçtiği yarışçı veya yarışçılara kendisini geçme izni verirse ceza uygulanmaz.

• Kırmızı bayrak ve Kırmızı ışık

Yarış, antrenman ve sıralama turları durdurulduğu zaman bütün hakem kulelerinden sallanır ve pistteki kırmızı ışıklar yanık vaziyette kalır. Yarışçılar yavaş bir şekilde pitlerine dönmek zorundadırlar.

Pit koridoru kapalı olduğu zaman, pit çıkışında kırmızı bayrak sabit bir şekilde tutulmalı ve kırmızı ışık yanık olmalıdır.

Isınma turu ve deneme turu sonunda kırmızı bayrak start çizgisi üzerinde sabit olarak bulunur. Kırmızı bayrak aynı zamanda pisti kapatmak için de kullanılır. Kırmızı ışık yarışma startı için 2 ila 5 sn arası yanık kalmalıdır.

• Siyah bayrak

Yarışçı numarası ile beraber sabit bir şekilde start alanından(veya kulesinden) gösterildiği zaman o yarışçıya talimat vermek içindir. Yarışçı bu bayrağı gördükten sonra pite girer ve tekrar yarışa dönemez..

• Siyah bayrak ortasında turuncu yuvarlak (Ø 40 cm)

Bu bayrak numara ile beraber ilgili yarışçıya talimat vermek için kullanılır. Anlamı motorunda kendisi ve başkaları için tehlikeli olabilecek bir mekanik arıza olduğunu gösterir. Yarışçının pisti derhal terk etmesi gerekir. Uygulaması ve cezaları siyah bayrakla aynıdır.

1.19.3 Bayrakların ebatları:

Bayraklar 80 cm genişliğinde 100 cm uzunluğunda olmalıdır.

1.19.4 Bayrakların renkleri:

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

1.19.5 Üzerinde yarışçı numarası olan pano:

70 cm uzunluğunda 50 cm genişliğinde yarışçının numarasını göstermeye yarayan bir pano. 4 cm numara genişliği ve 30 cm yükseklikte beyaz renkli bir numara takımı. Bütün bayrak kulelerinde bu panonun bulunması zorunludur.

1.19.6 Bayrak hakemleri verleri :

Yarış öncesinde pistte tespit edilecektir.

1.19.7 Hakem giysileri:

~~1.19.71.19.8~~

Hakemler TMF'nin belirlediği kıyafetleri giyeceklerdir.

1.20 YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR

1.20.1 Bir yarışçı yarış için öngörülen tur sayısını en önde tamamladığında kendisine bitiş çizgisinde damalı bayrak sallanarak gösterilir. Damalı bayrak arkasından gelen bütün yarışçılara da gösterilmeye devam edilir. Damalı bayrak sallanmaya başladığı andan itibaren hiç bir yarışçının pit koridorundan piste çıkmasına müsaade edilmez. Damalı bayrak sallanmaya başladığı zaman pit koridorunun sonunda kırmızı ışık yanar ve bir hakem aynı yerde kırmızı bayrağı gösterir.

Eğer yarışçılardan biri veya birkaçı, yarışın liderinin son turda çok az farkla önünde gidiyorsa, finiş hakemi damalı bayrakla beraber mavi bayrağı da sallar. Bunun anlamı yarış liderinin yarışı bitirdiği, onun az farkla önünde giden yarışçıların ise 1 tur daha atması gerektiğidir.

1.20.2 Bir foto finiş söz konusu olursa finiş çizgisini ön tekerleği önce geçen 1. ilan edilir. Bunda da eşitlik varsa yarış sırasında en iyi tur zamanını yapan 1. ilan edilir.

1.20.3 Birinci yarışçının arkasından gelen yarışçılar finiş çizgisini geçme sırasına ve tamamladıkları tur adedine göre sıralanırlar.

1.20.4 Bir yarışçının yarışı bitirdiğinin ve dereceye gireceğinin kabul edilebilmesi için:
a- Yarış mesafesinin %75 ini tamamlamış olması
b- Finiş çizgisini 1. bitiren yarışçıdan sonra en fazla 5 dk içinde motosikleti ile birlikte finiş çizgisini geçmesi gerekir.

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

1.20.5 Para ödülleri organizatör'ün isteğine bağlıdır, ancak birincilere verilecek para ödülleri yarışların standart kayıt ücretlerinden az olamaz.

Para ödülleri, ödül töreninde nakden ödenecektir. Ödül törenine katılmayan yarışçıların ödülleri bir başkasına verilmez. Yarışların ödül törenine katılmayan yarışçılara, yarış direktör raporunda belirtilmesi halinde TMF Teknik kurulunun uygun göreceği ceza uygulanır.

1.20.6 Bir pist için tur rekoru ancak yarışta kırılabilir. Yarış, antrenman ve ısınma turlarında tur zamanının anlamı finiş çizgisinin üzerinden arka arkaya 2 geçiş arasındaki zamandır.

1.21 SAĞLIK ARAÇLARI

Sağlık araçları eğer piste çıkacaklarsa mutlaka ışık sinyallerini yakmak zorundadırlar ve sağlık aracı olduğu yarışçılar tarafından rahatça anlaşılabilir.

1.22 KONTROL BÖLGESİ

Yarışın sonunda 1.,2.,3. motosikletler ödül kürsüsü önünde, diğer bütün motosikletler herhangi bir itiraz veya gerekli bir teknik kontrol için bir kontrol bölgesinde toplanmalıdır.

Yarışın bitiminden 30 dk sonra motosikletler serbest bırakılacaktır.

1.23 ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA

1.23.1 Yarışçılar ve takımlar Türkiye Motosiklet Pist Şampiyonası'na katılabilirler.

1.23.2 Yarışçılar için her yarışta aldığı puan toplanır.

1.23.3 Takımlar, kulüpler ve markalar için her yarışta en iyi puanı alan yarışçısının puanı toplanır.

1.23.4 Şampiyonanın her yarışı için aşağıdaki puan tablosu uygulanır:

1.23.5 Her yarışta alınan puanlar şampiyona için geçerlidir.

1.23.6 Puanların 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 fazla puan aldığı markanın adı yazılır. Ancak bu durum markalar şampiyonasını etkilemez. Şampiyona sonunda şampiyon, ikinci ve üçüncü TMF'nin en geç 31 Ocak'a kadar düzenleyeceği ödül törenine katılmak zorundadırlar.

1.24 YARIŞÇILARA BİLGİ VE TALİMAT VERMEK AMACIYLA HABERLEŞME

1.24.1 Her yarışçı veya takım Türkiye Motosiklet Pist Şampiyonası ve Genel Yönetmeliklerden edinmek ve bu yönetmeliklerin tamamını bilmek zorundadır. Resmi görevlilerce yarış sırasında bilgi ve talimatlar yazılı olarak resmi ilan panosunda duyurulacaktır.

1.24.2 Sıralama turları sonuçları ve yarış sonuçları ve resmi görevlilerin kararları resmi ilan panosunda duyurulacaktır.

1.24.3 Yarış direktörü ve yarış jürisinin, bir yarışçı veya bir takımla ilgili aldıkları bütün kararları kendilerine yazılı olarak bildirilecektir. Aynı şekilde bir yarışçının veya bir takımın yarış direktörüne ve yarış jürisine bütün iletişimi yazılı olacaktır.

1.25 İTİRAZ SONUCU YAPILACAK EK TEKNİK KONTROL İÇİN TEMİNAT

Bir itiraz sonucunda:

- Silindir hacmini ölçmek amacıyla makinanın sökülmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 600 YTL dir. - Makinanın veya vites kutusunun bir kısmının veya tamamının sökülmesi ve takılması için teminat 400 YTL dir.

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

2-TEKNİK TALİMAT

- [2.1 PİST SINIFLARI](#)
- [2.3 EN DÜŞÜK AĞIRLIKLAR](#)
- [2.4 NUMARA RENKLERİ ve ÖLÇÜLERİ](#)
- [2.5 EMME KANALI SINIRLAMASI](#)
- [2.6 YAKIT](#)
- [2.7 MOTOSİKLET ÖZELLİKLERİ](#)
- [2.8 DEĞİŞTİRİLEBİLECEK PARÇALAR](#)
- [2.9 SÖKÜLEBİLECEK PARÇALAR](#)
- [2.10 SÖKÜLMESİ ZORUNLU OLAN PARÇALAR](#)
- [2.11 DEĞİŞTİRİLMESİ ZORUNLU OLAN DONANIM](#)
- [2.12 İLAVE EKİPMAN](#)
- [2.13 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI](#)
- [2.14 TEKNİK KONTROL UYGULAMASI](#)

GENEL HÜKÜMLER

Bu talimat FIM kuralları esas alınarak düzenlenmiş ve TMF tarafından onaylanmıştır.

Bu talimatta yer verilmeyen ayrıntılar için FIM ve uluslararası yarışlar için ilgili şampiyona kuralları geçerlidir.

Bu talimat maddelerinin yorumu ile yönetmelik kapsamında bulunmayan konularda karar alma hak ve yetkisi öncelikle yarış jürisi ve / veya TMF Teknik Kurulu'na aittir.

Bu talimat şartları üzerinde değişiklik, yorum veya açıklama sadece TMF Teknik Kurulu tarafından yapılabilir.

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 talimatının belirlediği ve izin verdiği süre ve usulde yarış parkurunu / pistini incelemeleri, tanınmaları, öğrenmeleri ve gerekli görüyorlarsa resmi antrenmana katılarak, yarışa katılmak konusunda son kararlarını bu gözlem ve deneyimlere göre vermeleri bu yönetmelikte tavsiye edilmiştir.Yarışlar esnasında, görevlilerin, yarışçıların, teknisyenlerin ve izleyicilerin meydana gelen kazalardan ötürü uğrayabilecekleri hasarlardan dolayı, Türkiye Motosiklet Federasyonu'na, Organizatör Kulübe, Organizasyon Komitesi'ne ve diğer tüm ilgili resmi görevlilere 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.

Teknik Sorumlu

Teknik talimatın uygulanmasından, teknik kontrollerin gözetiminden ve teknik itirazlardan sorumludur. Organizasyondan sorumlu değildir.

SUPERSTOCK TEKNİK KURALLARI

Homologe edilmiş motosikletlere uygulanacak değişiklikleri sınırlayan kurallar güvenlik ön planda tutularak yapılmıştır.

BU KURALLARDA İZİN VERİLMEMİŐ HUSUSLARI YAPMAK KESİNLİKLE YASAKTIR.

“Superstok” teriminin ifade ettiği gibi; kullanılan motosikletlere sınırlı modifikasyon imkanları tanınmaktadır. En fazla değişiklik imkanı güvenlik amaçlı modifikasyonlara tanınmaktadır. Superstok motosikletlerine FIM homologasyonu uygulanmaktadır. Tüm motosikletler homologe edilmiş modellerinin özelliklerini korumak şartıyla burada belirtilen kurallara uymalıdır. Superstock motosikletinin ön, arka ve profil görünümü, aksi belirtilmedikçe, üreticinin ürettiği orijinal modele uygun olmalıdır. Sadece egzoz sistemi bu kuralın dışında tutulmuştur.

2.1 PİST SINIFLARI

Bütün motorlar Avrupa’da yolda kullanım için satılmış ve 4 zamanlı olmalıdır.

4 Silindir 600 cc den 1000 cc ye kadar. 4 zamanlı

3 Silindir 750 cc den 1000 cc ye kadar 4 zamanlı

2 Silindir 850 cc den 1200 cc ye kadar 4 zamanlı

A) SUPERSTOK 600

En az kapasite 401 cc

En fazla kapasite 600 cc 4 silindirli

675 cc 3 silindirli

750 cc 2 silindirli

B) SUPERSTOK 1000

601 -1000 cc arası 4 silindirli

751 – 1000 cc arası 3 silindirli

851- 1200 cc arası 2 silindirli

Silindir hacmi homologe edilen değerde kalmalıdır. Silindir çapı ve strokta herhangi bir modifikasyona izin verilmemiştir.

2.2 DEĞİŞİK MOTOSİKLETLERİN DENGELENMESİ

Farklı motor konfigürasyonlarındaki motosiklet performansının eşitlenmesi motosikletlerin son yarış performanslarına göre minimum ağırlık jüri kararıyla değiştirilebilir.

2.3 EN DÜŞÜK AĞIRLIKLAR

Tüm motosikletler normal kurşunsuz benzin (maksimum kurşun içeriği 0,005 g/l (kurşunsuz) ve maksimum MON değeri 90.

2.7 MOTOSİKLET ÖZELLİKLERİ

Aşağıda sıralanan maddelerde bahsi geçmeyen özellikler üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır.

GÖVDE ŞASI VE ARKA ÇATAL (Rear sub frame)

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

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

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

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

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

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

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

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

ÖN ÇATAL

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

Ön amortisörlerin iç parçaları modifiye edilebilir.

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

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

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

Ön amortisörlerde her kalitede ve her türde yağ kullanılabilir.

Ön çatalın pozisyonu ve yükseklik ayarı serbesttir.

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

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

Direksiyon amortisörü dönüş limiteri olarak kullanılamaz.

ARKA ÇATAL

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

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

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

ARKA SÜSPANSİYON

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

Arka amortisör tüpü değiştirilebilir.

JANTLAR VE TEKERLEKLER

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

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

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

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

Tekerlek çapı ve jant homologe edilen motordaki orijinal halinde kalmalıdır.

FRENLER

Fren diskleri üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır. Ön disklerin tesbiti orijinal rotor ve tesbit noktaları sabit kalmak kaydıyla modifiye edilebilir.

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

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

Ön ve arka fren merkezi üretici tarafından homologe edilmiş motosikletler için üretildiği orijinal hallerinde kalmalıdır. Ancak fren hidrolik rezervuarı alternatifleriyle değiştirilebilir.

Ön ve arka hidrolik fren boruları değiştirilebilir.

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

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

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

İlave hava kanallarına izin verilmemiştir.

LASTİKLER

Lastiklerdeki her tür modifikasyon (kesme, yiv açma) yasaktır.

Lastik ısıtıcı kullanılmasına izin verilmiştir.

Desensiz (Slick) lastik kullanımı yasaktır.

AYAKLIKLAR / AYAK PEDALLARI

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

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

∴
Ayaklığın sabit olması durumunda ucunda sert plastik ya da teflondan yapılmış en az 8 mm küresel radiuslu parça olmalıdır. Teknik direktör güvenliğinden emin olmadığı sabit ayaklıkları reddetme hakkına sahiptir.

GİDON VE EL KONTROL LEVYELERİ

Gidon değiştirilebilir (fren merkezi bu kapsam dışındadır) Gidon ve levyelerin (Debriyaj ve fren levyeri) pozisyonu değiştirilebilir.

Gaz elciği ve ona bağlı olarak çalışan gaz telleri modifiye dileyebilir veya değiştirilebilir.

Fren ve debriyaj levyeri değiştirilebilir. Fren levye ayarlayıcısına müsaade edilmiştir.

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

KAFA VE YAN GRENAJLAR.

a) Grenajlar değiştirilebilir, ancak üretici tarafından homologe edilen motora üretilenler gibi görünmelidir. Grenajların malzemesi değiştirilebilir ancak karbon fibre ya da karbon alaşımlarının kullanılmasına izin verilmemiştir.

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

c) Ön cam kopyasıyla veya başka bir saydam malzemeyle değiştirilebilir. Ön camın yüksekliği üst mesnetten +/- 15 mm. Toleransla serbesttir.

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

e) Orijinal grenaj braketleri değiştirilebilir, ancak titanyum ve karbon (veya benzeri alaşım malzeme) kullanılması yasaktır. Bunlar haricindeki tüm braketler değişebilir.

f) Grenaj ve hava kutusu arasındaki orijinal hava kanalları değiştirilebilir. Karbon fiber alaşımlar ve diğer toksik malzeme kullanımı yasaktır. Hava kanalları girişinde orijinal olarak monte edilen ızgaraları veya tel ağlar kaldırılabilir.

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

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

i) Ön çamurluk orijinal değiştirilebilir ve daha fazla lastik açıklığı için yukarıya doğru konumlandırılabilir.

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

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

YAKIT DEPOSU

Formatted: Bullets and Numbering

Formatted: Bullets and Numbering

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

Bütün motosikletlerde yakıt deposu "explosafe (emici malzeme)" ile dolu olmalıdır (Bu madde 2009 yılında kesin uygulanacaktır).

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

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

Yakıt deposu havalandırma boruları en az uygun bir malzemedен yapılmış (Benzine dayanıklı) 250 cc hacimli bir hazneye bağlanmalıdır.

SELE

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

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

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

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

Homologe edilmiş sele tesbit sistemi (saclar, pimler, lastik yastıklar v.s.) sökülebilir.

KABLO TESİSATI

Orijinal kablo tesisatı burada belirtilen şekilde modifiye dlebilir.

Kablo tesisatı üretici tarafından, ECU (Engine Control Unit) Kit i için üretilen ya da kabul edilen tesisatla değiştirilebilir

Kontak anahtarı tesisatı değiştirilebilir.

Kablo tesisatını herhangi bir yerden kesmeye izin verilmemiştir.

AKÜ

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

RADYATÖR, SOĞUTMA SİSTEMİ VE YAĞ SOĞUTUCULAR

İlave yağ radyatör ve soğutucular kullanmak yasaktır.

Yağ ve su soğutucu radyatörün önüne koruyucular koyulabilir.

Radyatörden motora giden borular değiştirilebilir fakat soğutucu sistem boruları (radyatörün kendisi) olduğu gibi kalmalıdır.

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

Radyatör kapağı serbesttir.

İlave su radyatörü koyulabilir fakat motosikletin önden ve yandan görünüşü değişmemelidir. İlave soğutucu radyatör için gerekli ilave braketlere izin verilmiştir.

HAVA KUTUSU

Hava kutusu üretici tarafından homologe edilmiş motosiklete ürettiği orijinal haliyle kalmalıdır, ancak hava kutusu boşaltma kanalları kapatılmalıdır.

Hava filtresi elemanları modifiye edilebilir veya değiştirilebilir.

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

YAKIT ENJEKSİYON SİSTEMİ

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

Merkezi ECU (Engine control unit) in yeri değiştirilebilir.

Enjektörler homologe edilen motosikletlerde olduğu gibi Standard olmalıdır.

Çanak ağızlar (bell mouths) üretici tarafından homologe edilmiş motosiklete ürettiği orijinal haliyle kalmalıdır.

Yakıt pompası veya basınç regülatöründe modifikasyona izin verilmemiştir.

YAKIT TEDARİK SİSTEMİ

Yakıt borularının yerleri değiştirilebilir ancak yakıt muslukları orijinal halleriyle kalmalıdır.

Otomatik rakorlar ve sızdırmaz rakorlar kullanılabilir.

Yakıt havalandırma boruları değiştirilebilir.

İlave yakıt filtreleri koyulabilir.

SİLİNDİR KAFASI

Silindir kafasında hiçbir modifikasyon yapılamaz.

Silindir kafasından hiçbir parça çıkarılamaz ve hiçbir parça ilave edilemez.

Silindir kafa contası değiştirilebilir.

Süpaplar, süpap sit ve gaydaları yaylar, tapetler, yağ keçeleri, şimler, supap tırnakları, alt ve üst yay tutucuları üretici tarafından homologe edilmiş motosiklet için üretilen orijinal haliyle kalmalıdır. Ancak tamir bakım el kitabında belirtilen servis bakımlarına izin verilmiştir.

Süpap yay şimlerine izin verilmemiştir.

KAM MİLİ / EKSANTRİK MİLİ

Kam milinde modifikasyon yasaktır.

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

Kam mili zamanlaması serbesttir, ancak kam mili dişlisi modifiye edilemez.

KAM DİŞLİLERİ

Kam dişlilerinde hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

KRANK MİLİ

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.(Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır)

YAĞ POMPALARI VE YAĞ BORULARI

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

BİYEL KOLU

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.(Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır)

PİSTONLAR

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.(Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır)

SEGMANLAR

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

PİSTON PİMİ VE SEGMANI

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

SİLİNDİRLER

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

MOTOR GÖVDESİ VE DİĞER YUVALAR (Alternatör ve Ateşleme Yuvası, Debriyaj Yuvası)

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.(Hafifleştirmek ve parlatmak yasaktır)

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

İçinde yağ olan ve yerle temas etmesi mümkün olan bütün yan kapaklar kompozit malzemedden (karbon ya da Kevlar) yapılmış ikinci bir koruyucu tabaka ile kaplanmış olmalıdır. Alüminyum veya çelik sac koruyuculara izin verilmiştir. Bütün koruyucu parçalar ani darbelerle karşı dayanıklı olmalı ve emniyetli bir şekilde tesbit edilmelidir.

ŞANZİMAN/VİTES KUTUSU

Vites değiştirme için Quick-shift sistemi (Kablo ve potansiyometre dahil) takılabilir.

Şanzıman ve vites değiştirme sisteminde başka bir değişikliğe izin verilmemiştir.

Ön ve arka zincir dişli ile zincir değiştirilebilir.

DEBRİYAJ

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

Sadece debriyaj balataları ile debriyaj sacları değiştirilebilir. Ancak sayıları aynı kalmalıdır.

Debriyaj yayları değiştirilebilir.

ATEŞLEME/MOTOR KONTROL SİSTEMİ (ECU)

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

a) Homologe edildiği haliyle ve dahili yazılımı değiştirilebilir.

b) Bunun dişında ECU kit modeli (üretici tarafından üretilmiş ve/veya onaylanmış) kullanılabilir. ECU ve orijinal kablo tesisatı bağlamak için özel bir soket kullanılabilir.

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

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

JENERATÖR, ALTERNATÖR, ELEKTRİKLİ MARŞ

Hiçbir modifikasyona izin verilmemiştir.

Marş motoru normal çalışmalıdır ve yarış sırasında daima motoru çalıştırabilmelidir.

EGZUZ SİSTEMİ

Egzoz borusu ve susturucular modifiye edilebilir veya değiştirilebilir. Katalitik konvertörler kaldırılmalıdır.

Egzoz susturucu sayısı homologe edildiği sayıda kalmalıdır. Ve homologe edilen modelde bulunduğu tarafta olmalıdır.

Egzoz borularının keskin kenarları sivri uçları güvenlik amaçlı olarak yuvarlatılmalıdır.

Egzoz sistemi borularını bükme yasaktır. Ancak, sürücünün ayağına ya da grenaja değebilecek bölgeden uzaklaştırma amacıyla hafif bükümler yapılabilir.

Superstok için ses limiti 107 dB/A'dır (yarış sonrasında 3dB/A toleransla)

BAĞLAMA ELEMANLARI (Civatalar, somunlar, vidalar, pimler, kopilyalar)

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

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

Grenaj bağlayıcıları kolay sökülebilecek tipte yapılabilir.

Alüminyum bağlama elemanları sadece yük taşımayan yerlerde kullanılabilir.

2.8 AŞAĞIDA LİSTELENENLER HOMOLOGE EDİLMİŞ MOTOSİKLETE UYAN TİPLERİYLE DEĞİŞTİRİLEBİLİR

Her tür yağlama, fren ve amortisör yağları kullanılabilir.

Her tür buji kullanılabilir.

Her tür iç lastik (eğer uyarsa) veya genişleme süpabı kullanılabilir.

Tekerlek balans ağırlıkları çıkarılabilir, değiştirilebilir veya eklenebilir.

Conta ve conta malzemeleri (silindir contası hariç)

Rakorlar, bağlantı boruları, dirsekleri ve ilgili kablolar,

Boyalı dış yüzey parçaları, grenajlar.

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

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

2.9 AŞAĞIDAKİ MADDELER KALDIRILABİLİR

Takometre

Kilometre saati.

Arka çamurlukla bağlı olmayan zincir muhafazası.

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

2.10 AŞAĞIDAKİ EKİPMANLAR KALDIRILMALIDIR

Ön far, arka far ve sinyalleri (grenajla ilişkili değilse). Açıklıklar uygun malzemelerle kapatılmalıdır.

Dikiz aynaları

Korna

Plaka braketi ve altlığı

Takım kutusu

Kask ve bagaj taşıma kancaları

Yolcu ayaklıkları

Yolcu tutamakları

Emniyet demirleri, orta ve yan sehpa kaldırılmalıdır (sabit kaynaklı brakets kalmalıdır)

2.11 AŞAĞIDAKİ EKİPMANLAR DEĞİŞTİRİLMELİDİR

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

Gaz kontrol elciği kontrol sırasında kendi kendine kapanmalıdır.

Tüm boşaltma tapaları bağlı olmalıdır. Harici yağ filtre kartuşu güvenli bir biçimde tesbit edilmelidir.

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

Hava alma ve taşma boruları kullanıldığı yerde bu borular orijinal olan yerlerden boşaltılmalıdır. Orijinal kapalı sistem korunmalıdır, doğrudan atmosferik emisyonu izin verilmez.

2.12 İLAVE EKİPMANLAR

Homologe edilmiş orijinal motosiklette olmayan hiçbir elektronik ekipman kullanılmaz.

Tur zamanlarının ölçülmesi için takımla pilot arasında infra red sinyal alışverişine izin verilmiştir.

Tur zamanlarının ölçülmesi için ilave GPS ünitesine izin verilmiştir

Telemetreye izin verilmemiştir.

2.13 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI

2.13.1 Yarışçılar FIM onaylı tek parça deri tulum, eldiven ve botlar giymek zorundadırlar.

2.13.2 Kasklar tek parça ve FIM onaylı olmalıdır.

2.14 TEKNİK KONTROL UYGULAMASI

2.14.1 Teknik Kontrolde aranacak hususlar

- 1.İlgili sezon için geçerli lisanslar
- 2.Frenlerin çalışır durumda olması
- 3.Lastiklerin yarışabilir durumda olması
- 4.Motorun kendi imkanlarıyla çalışabilir durumda olması
- 5.Yarış numaraları
- 6.Far, sinyaller,aynalar,arka ayaklıkların sökülmüş olması
- 7.Alt grenajın teknik yönetmelikte belirtildiği gibi (5 litre,sızdırmaz) olması.

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

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

Gerekli görülen hallerde tüm yarışçılar motosikletlerine ait orijinal veya TMF onaylı homologasyon fişlerini teknik kontrolde ibraz etmek zorundadırlar. TMF onaylı homologasyon fişi için ilgili yarışmadan en geç 30 gün önce TMF'e başvurmak gerekir. Homologasyon fişlerini ibraz edemeyen yarışçılar motosikletleriyle ilgili bir itiraza maruz kaldıkları takdirde hak iddia edemezler. TMF onaysız fotokopi

homologasyon fişleri geçerli sayılmazlar. Homologasyon fişlerinde geçmeyen teknik konular için motosikletin servis kitabına bakılır.

2.14.4 Motosikletin teknik kontrole getirilmesi teknik yönetmeliğe uygun olduğunun bir ifadesidir.

2.14.5 Motosiklet yarışçı adına kontrol edilecektir.

2.14.6 Her motosiklet için teknik hakemler bir teknik kontrol fişi hazırlayacaklardır.

2.14.7 Teknik sorumlu transponder kullanılan yarışlarda, transponderi takılmamış motosikletin teknik kontrolünü yapmaz. Her durumda transponderin sağlam yerleştirilmesi yarışçının sorumluluğundadır.

2.14.8 Teknik kontrol sonrası motosikletin şasisi üzerine kontrolün yapıldığını belirten bir işaret konacaktır.

2.14.9 Teknik sorumlu teknik kontrol sonuçlarını yarış direktörüne, direktör de Jüriye gönderir.

2.14.10 Teknik hakemler, kaza geçiren motosikleti kendi pitinde tekrar kontrol ederler.

2.14.11 Teknik sorumlu teknik itirazlarda daima hazır bulunur.

2.14.12 Yarış sonunda teknik sorumlu bütün motosikletlerin kapalı parkta 30 dakika süre ile kalmalarını sağlar. Bu sürenin sonunda teknik itiraz yapılmış motosikletler hariç her yarışçı kendi motosikletini almak zorundadır ve bu sürenin sonunda motosikletinin sorumluluğu kendisine aittir.

SPORT PRODUCTION TEKNİK KURALLARI

Ekzoz, Karburatör memeleri, Granaj ve supersport lastikler hariç modifiye yasaktır. (Geri kalan herşey yasaktır)

2.10 EK DONANIM

Orijinal motosiklette olmayan ek donanım takılabilir. (Örneğin veri kayıt, bilgisayar, kayıt donanımı, vb.)

2.11 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLARI

2.11.1 Yarışçılar FİM onaylı tek parça deri tulum, eldiven ve botlar giymek zorundadırlar.

2.11.2 Kasklar tek parça ve FİM onaylı olmalıdır.

2.12 TEKNİK KONTROL UYGULAMASI

2.12.1 Teknik Kontrolde aranacak hususlar

- 1.İlgili sezon için geçerli lisanslar
- 2.Frenlerin çalışır durumda olması
- 3.Lastiklerin yarışabilir durumda olması
- 4.Motorun kendi imkanlarıyla çalışabilir durumda olması
- 5.Yarış numaraları
- 6.Far, sinyaller,aynalar,arka ayaklıkların sökülmüş olması
- 7.Alt grenajın teknik yönetmelikte belirtildiği gibi (5 litre,sızdırmaz) olması.
Bu şart Superstok 600 C ve Superstok 1000 sınıflarında aranmaz.

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

2.12.3 Teknik kontrol yarış programında belirtilen saatte yapılır. Ancak teknik kontrol hakemleri bütün yarış etkinliği boyunca hazır olmalıdırlar.

Teknik sorumlu tarafından geçerli kabul edilmeyen sebeplerle süresi içinde teknik kontrol yapılmayan motosikletler yarışamaz.

Gerekli görülen hallerde tüm yarışçılar motosikletlerine ait orijinal veya TMF onaylı homologasyon fişlerini teknik kontrolde ibraz etmek zorundadırlar. TMF onaylı homologasyon fişi için ilgili yarışmadan en geç 30 gün önce TMF'e başvurmak gerekir. Homologasyon fişlerini ibraz edemeyen yarışçılar motosikletleriyle ilgili bir itiraza maruz kaldıkları takdirde hak iddia edemezler. TMF onaysız fotokopi homologasyon fişleri geçerli sayılmazlar. Homologasyon fişlerinde geçmeyen teknik konular için motosikletin servis kitabına bakılır.

2.12.4 Motosikletin teknik kontrole getirilmesi teknik yönetmeliğe uygun olduğunun bir ifadesidir.

2.12.5 Motosiklet yarışçı adına kontrol edilecektir.

2.12.6 Her motosiklet için teknik teknik kontrol elemanları bir teknik kontrol fişi hazırlayacaklardır.

2.12.7 Teknik sorumlu transponder kullanılan yarışlarda, transponderi takılmamış motosikletin teknik kontrolünü yapmaz. Her durumda transponderin sağlam yerleştirilmesi yarışçının sorumluluğundadır.

2.12.8 Teknik kontrol sonrası motosikletin şasisi üzerine kontrolün yapıldığını belirten bir işaret konacaktır.

2.12.9 Teknik sorumlu teknik kontrol sonuçlarını yarış direktörüne, direktör de Jüriye gönderir.

2.12.10 Teknik hakemler, kaza geçiren motosikleti kendi pitinde tekrar kontrol ederler.

2.12.11 Teknik sorumlu teknik itirazlarda daima hazır bulunur.

2.12.12 Yarış sonunda teknik sorumlu bütün motosikletlerin kapalı parkta 30 dakika süre ile kalmalarını sağlar. Bu sürenin sonunda teknik itiraz yapılmış motosikletler hariç her yarışçı kendi motosikletini almak zorundadır ve bu sürenin sonunda motosikletinin sorumluluğu kendisine aittir.