



**Türkiye Motosiklet Federasyonu**

**ENDURO**

**2011 KURALLAR KİTABI**

## İçindekiler

|         |                                                  |    |
|---------|--------------------------------------------------|----|
|         | Genel Hükümler                                   | 4  |
|         | Sorumluluk                                       | 4  |
|         | Güvenlik Önlemleri                               | 5  |
| 1       | Sportif Yönetmelik                               | 6  |
| 1.1     | Giriş                                            | 6  |
| 1.2     | Organizatörler                                   | 6  |
| 1.3     | Resmi Görevliler                                 | 7  |
| 1.3.1   | Genel Direktör                                   | 7  |
| 1.3.2   | Yarış Direktörü                                  | 7  |
| 1.3.3   | Teknik Kontrol Sorumlusu                         | 8  |
| 1.3.4   | Başhakem                                         | 8  |
| 1.3.5   | Hakemler                                         | 8  |
| 1.3.6   | Sağlık Sorumlusu                                 | 8  |
| 1.3.7   | Parkur Sorumluları                               | 8  |
| 1.3.8   | Güvenlik Sorumlusu                               | 8  |
| 1.3.9   | Jüri                                             | 8  |
| 1.3.9.1 | Jüri Başkanı                                     | 9  |
| 1.3.9.2 | Jüri Başkanı ve Jürinin Görevleri                | 9  |
| 1.3.9.3 | Jüri Toplantıları                                | 10 |
| 1.3.9.4 | Jüri Toplantısı Raporları                        | 11 |
| 1.4     | Yarış Ek Yönetmeliği, Kayıt Formları ve Kayıtlar | 11 |
| 1.4.1   | Yarış Ek Yönetmeliği                             | 11 |
| 1.4.2   | Enduro Yarışları İçin Asgari Süreler             | 12 |
| 1.4.3   | Kayıtlar                                         | 12 |
| 1.4.4   | Kayıt Ücreti                                     | 12 |
| 1.4.5   | Sigorta                                          | 13 |
| 1.4.6   | Katılabilir Yarışçılar                           | 13 |
| 1.4.7   | Yaş Sınırı                                       | 13 |
| 1.5     | Sınıflar                                         | 14 |
| 1.5.1   | Gruplar                                          | 15 |
| 1.5.2   | Veteran ve Bayanlar Sınıfı                       | 15 |
| 1.6     | Yarışçı Numaraları                               | 15 |
| 1.6.1   | Numaraların Boyut ve Renkleri                    | 16 |
| 1.6.2   | Numara Tahsisi                                   | 16 |
| 1.7     | Yarış Standart Programı                          | 16 |
| 1.8     | Teknik Kontrol                                   | 17 |
| 1.9     | Kapalı Park                                      | 17 |

|        |                                                      |    |
|--------|------------------------------------------------------|----|
| 1.10   | Yarışçı Parkı (Padok)                                | 18 |
| 1.11   | Parkur                                               | 18 |
| 1.11.1 | Yarış Parkuru                                        | 19 |
| 1.11.2 | Test Etapları                                        | 19 |
| 1.11.3 | Geçiş Kontrol Noktası (GKN)                          | 22 |
| 1.11.4 | Parkur İşaretleme                                    | 22 |
| 1.11.5 | Geçilemez Bölgeler                                   | 23 |
| 1.12   | Parkur Tanıma ve E0                                  | 23 |
| 1.12.1 | Parkur Tanıma                                        | 23 |
| 1.12.2 | Öncü "E0" Uygulaması                                 | 24 |
| 1.13   | Yarış                                                | 24 |
| 1.13.1 | Start Alanı                                          | 24 |
| 1.13.2 | Start Listesi                                        | 25 |
| 1.13.3 | Yarış Startı                                         | 25 |
| 1.13.4 | Yakıt İkmali                                         | 26 |
| 1.13.5 | Servis                                               | 26 |
| 1.13.6 | Dışarıdan Yardım Alma                                | 27 |
| 1.14   | Zaman Kontrol                                        | 27 |
| 1.14.1 | Zaman Kontrol Noktaları (TC)                         | 27 |
| 1.14.2 | Zaman Kontrol Noktalarının İşaretlenmesi             | 28 |
| 1.14.3 | Zaman Tutma                                          | 29 |
| 1.14.4 | Zaman Kontrol Noktalarının Çalışması                 | 29 |
| 1.14.5 | Zaman Limiti                                         | 31 |
| 1.15   | Zaman ve Geçiş Kontrol Karnesi                       | 32 |
| 1.16   | Yarışın Sonu ve Sonuçlar                             | 32 |
| 1.16.1 | Yarışın Durdurulması Halinde Sonuçlar                | 33 |
| 1.17   | İtirazlar                                            | 33 |
| 1.17.1 | İtiraz Sonucu Yapılan Ek Teknik Kontrol İçin Teminat | 33 |
| 1.18   | Ödüller ve Ödöl Töreni                               | 33 |
| 1.19   | Şampiyona İçin Puanlama                              | 34 |
| 1.20   | Yarışçılarla Haberleşme                              | 35 |
| 1.21   | Çevre Koruma                                         | 36 |
| 2      | Teknik Yönetmelik                                    | 36 |
| 2.1    | Motosikletin Tanımı                                  | 36 |
| 2.2    | Yarışçı Kıyafetleri ve Kasklar                       | 37 |
| 2.3    | Teknik Kontrol Uygulaması                            | 38 |

## **Genel Hükümler**

Türkiye sınırları içinde düzenlenecek tüm motosiklet yarışlarında TMF tarafından yayınlanan kurallar geçerlidir. Ulusal yönetmelikte yer almayan hususlarda Uluslararası Motosiklet Federasyonu (FIM) kuralları esas alınacaktır.

Bu yönetmelikteki maddeler Teknik Kurul'un kararı olmadıkça değiştirilemez. Maddeler üzerindeki kesin yorum Teknik Kurul tarafından yapılır.

## **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 yönetmeliklerinin izin verdiği süre ve usulde yarış parkurunu / pistini incelemeleri, tanınmaları, öğrenmeleri ve yarışa katılmak konusunda son kararlarını bu gözlem ve deneyimlere göre vermeleri bu yönetmelikle tavsiye edilmiştir.

Yarışlar esnasında, görevlilerin, yarışçıların, teknisyenlerin ve izleyicilerin meydana gelen kazalardan ve uğrayabilecekleri hasarlardan dolayı Türkiye Motosiklet Federasyonu'na, Organizatör Kulübe, Organizasyon Komitesi'ne ve diğer tüm ilgili resmi görevlilerine maddi ve manevi hiçbir sorumluluk yüklenemez, rücu edilemez. Yarışçı kendisine, aracına ve donanımına vereceği hasar ve tüm olumsuz sonuçlardan tümüyle kendi sorumludur, rücu edemez.

Her durumda, yarışçı yarış boyunca kendisinin ve diğer yarışçıların güvenliğini tehlikeye atmayacak biçimde davranmakla yükümlü sayılır.

Yarışçılar trafiğe açık alanlarda yarış etkinliğini mazeret göstererek trafik kurallarını ihlal edemezler.

Her yarışçı veya takım Türkiye Enduro Şampiyonası Yönetmeliğinin tamamını bilmek zorundadır. Yarışa kayıt yaptırmış her yarışçının bu yönetmeliğin tüm maddelerini bildiğini ve uyacağını, aksi durumda bu yönetmelik ve Disiplin Yönetmeliğinde belirtilen cezaların uygulanacağını kabul eder.

## **Güvenlik Önlemleri**

Yasal izinler polis veya jandarma teşkilatlarından alınacak ve belgelendirilecektir.

Yarış süresince ambulans, doktor, itfaiye ve parkur içinde her noktaya hızlı bir şekilde ulaşabilecek özellikte kurtarma aracı hazır bulunmalıdır. Yarış veya

antrenman sırasında ambulans, doktor ve itfaiyenin yarış bölgesini zorunlu olarak terk etmesi durumunda, yedek ambulans, doktor veya itfaiye yarış bölgesine ulaşana kadar yarış durdurulur. Belirtilen güvenlik araçlarının yarış etkinlik alanında hazır bulunmaması durumunda kesinlikle start verilmez.

Yarış parkuru için, parkur üzerinde her noktaya ulaşabilecek özellikte (ATV, 4x4 arazi aracı, vs.), yeterli sayıda yangın söndürme tüpü ve yangın söndürme ekipmanı ile donatılmış araçlar itfaiye aracı olarak görev yapabilir. Ancak padokta en az 4 adet yangın söndürme tüpü bulundurulması zorunludur. Yarışçı parkı (padok), özel seyirci alanları, test alanı, idari ve teknik kontrol alanı, resmi görevli alanı, kapalı park, start alanı, özel otopark ve zaman kontrol noktalarının güvenliğini sağlamak amacıyla yarış etkinliği süresince yeterli sayıda güvenlik personeli (polis, jandarma ve/veya özel güvenlik güçleri) ve güvenlik şeritleri/bariyeri sağlanmalıdır.

Tüm bu önlemlerin alınması ve hakem kontrol noktalarının güvenliğinin sağlanması organizatör kulüp sorumluluğundadır.

Seyirciler için, uygun alanlar belirlenerek, özel seyirci alanları oluşturulabilir. Özellikle kapalı park, zaman kontrol (hakem) noktaları, start alanı ve parkura, seyircilerin uzaklığı en az 2'şer metre olmalıdır.

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

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

## **1. SPOR TİF YÖNETMELİK**

### **1.1 GİRİŞ**

Enduro Yarışları, önceden belirlenmiş ve yarış yönetmeliğinde belirtilen şartlar altındaki yarış parkurlarını tamamen kat etmek zorunda olan yarışçıların, yeteneklerinin ve motosikletlerinin dayanıklılığının test edilmesi esasına dayanır.

Türkiye Enduro Şampiyonası' na katılan bütün organizatör kulüpler, yarışçılar, takımlar 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 enduro yarışları, TMF Enduro Yönetmeliğinde belirlenen kurallara göre düzenlenecektir. Farklı kurallarla düzenlenmek istenen özel yarışlar için TMF Enduro Komisyonu' nun onayı alınmalıdır.

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

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

Bu cezalar şu şekildedir:

Birinci ihlal : Jüri kurulunun uygun gördüğü ceza

İkinci ihlal : TMF Disiplin Kurulu' na sevk

### **1.2 ORGANİZATÖRLER**

Organizatörler TMF tarafından belirlenir.Yarışın kurallara uygun bir şekilde yürütmesinden ve bu amaçla, resmi görevliler dışında, bütün personel ve donanımın yerleştirilmesinden sorumludur.

Organizatörler yarış sonrasında, TMF Enduro Komisyonu tarafından belirlenen kriterlere göre değerlendirilip, raporlandırılacaktır.

### **1.3 RESMİ GÖREVLİLER**

Yarış ek yönetmeliğinde yer alan bütün resmi görevliler gözlemlemek ve yönetmek amacıyla görev yaparlar. Hastalık ve zorunlu haller dışında bütün yarış

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

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

### **1.3.1 Genel Direktör**

Genel Direktör şampiyona yarışlarının en üst düzey görevlisidir. Jüri dışında etkinlikteki her görevli genel direktörün emri altındadır.

### **1.3.2 Yarış Direktörü**

Yarış Direktörü, yarışın TMF Enduro Yönetmeliklerine uygun olarak yürütülmesinden sorumludur. Jüri Kurulu toplantılarına katılır ancak oy kullanma yetkisi yoktur. 2012 yılından itibaren ilgili branşta geçerli FIM veya TMF Direktör lisansı olması zorunludur.

#### Yarış Direktörünün görev ve sorumlulukları:

- Yarış parkurunun TMF Enduro Yönetmeliği'ne uygun ve eksiksiz olarak hazırlanmasını ve yarışılabilir durumda olmasını sağlamak;
- Tüm resmi görevlilerin, güvenlik, tıbbi ve destek birimlerinin sorumlu oldukları görevleri yerine getirebilir durumda görev yerlerinde hazır bulunmalarını sağlamak;
- Yarış güvenliğini ilgilendiren acil durumlarda, Genel Direktör' ün onayı ile yarışın startını ertelemek, parkurun tekrar yarışılabilir hale getirilmesi için yarışı durdurmak, parkurun veya testin bir kısmını veya tümünü iptal etmek;
- Sadece güvenlik nedeniyle gerekli gördüğü hallerde bir yarışçının start almasını engellemek veya yarışçının diskalifiye edilmesini önermek;
- TMF Yönetmelik ve Kurallarının uygulanmasını sağlamak ve kural ihlallerini Jüri Kurulu' na bildirmek;
- Resmi görevlilerin uyarı ve talimatlarına uymayı reddeden yarışçı ve kişilerin yarış, parkur veya yarış bölgesinden çıkarılmasını talep etmek, gerekli durumlarda güvenlik görevlilerini bilgilendirmek;
- Yarışa yönelik verdiği yada vereceği kararları Jüri Kurulu' na bildirmek ve itiraz dilekçelerini teslim alarak Jüri Kurulu' na iletmek;
- Jüri Kurulu' na vereceği rapora yönelik hakemlerden ve diğer resmi görevlilerden raporlarını ve diğer önemli bilgileri almak;
- Gerekli gördüğü zamanlarda resmi görevliler ve/veya yarışçılar ile brifing yapmak.

### **1.3.3 Teknik Kontrol Sorumlusu**

Yarışa katılacak motosiklet ve ekipmanın, Enduro Teknik Yönetmeliğine ve Yarış Ek Yönetmeliğine uygunluğunu denetlemek, raporlamak ve teknik itirazlardan sorumludur. Teknik Kontrol Raporunu, ilk jüri toplantısı saatine kadar Jüri Kurulu'na iletmek zorundadır.

### **1.3.4 Başhakem**

Yarıшта kullanılacak hakem malzemelerinin teslim alınması, hakemlere dağıtılması, hakem heyetinin organizasyonu, tüm resmi zaman donanımının senkronizasyonu ve yarışçıların kural ihlallerine ilişkin hakem raporlarının direktöre iletilmesinden sorumludur.

### **1.3.5 Hakemler**

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

Bir yarış için gerekli hakem sayısı ve lisans derecesi, TMF Enduro Komisyonu tarafından belirlenir ve Merkez Hakem Kurulu'ndan talep edilir.

### **1.3.6 Sağlık sorumlusu**

Tıbbi konulardan ve tıbbi müdahalelerin organizasyonundan sorumludur. Doktor veya sağlık görevlisi olması tavsiye edilir.

Tıbbi müdahale olması durumunda, yarış jürisine yazılı rapor vermesi gereklidir.

### **1.3.7 Parkur sorumluları**

Parkurun yönetmeliklerde belirtilen şartlara uygun olarak düzenlenmesinden ve yarış etkinliği süresince uygun şartlarda tutulmasından sorumlulardır. Yarış Direktörü emir ve yetkisi altında, gerekli durumlarda sorumlu oldukları bölgelerde parkura müdahale etmek için yeterli sayıda ekip ve ekipmanları ile yarış boyunca hazır olmalıdırlar. Parkur sorumluları başka hiçbir görevde bulunamazlar.

### **1.3.8 Güvenlik Sorumlusu**

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

### **1.3.9 Jüri**

Jüri, TMF kuralları uyarınca yarışın denetlenmesi, gözlenmesi ve cezaların kararlaştırılması görevlerini yerine getirerek yarışın en üst düzeydeki denetimini gerçekleştiren ve yarışın resmi sonuçlarını onaylayan organdır.

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

Jüri Kurulu, bir başkan ve 2 üyeden oluşur. Başkan ve bir jüri üyesi TMF Enduro



Komisyonu tarafından, diğer jüri üyesi ise organizatör tarafından önerilir. Jüri üyeleri sadece TMF Teknik Kurulu'na karşı sorumludurlar.

Jüri Kurulu' nun TMF Enduro Yönetmeliği ve diğer kurallara ekleme veya değişiklik yapma yetkisi yoktur. TMF Disiplin Yönetmeliklerinde belirtilen cezaları uygulayabilirler.

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

2012 yılından itibaren jüri olarak görev yapacak kişilerin Enduro için geçerli FIM veya TMF Jüri Lisansına sahip olması zorunludur.

### **1.3.9.1 Jüri Başkanı**

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

### **1.3.9.2 Jüri Başkanı ve Jürinin Görevleri**

- a)** Etkinliğin düzgün ve kurallara uygun bir şekilde akışını denetlemek;
- b)** Teknik kontrol ve yarışlarla ilgili resmi görevlilerin raporlarını değerlendirmek;
- c)** İdari ve teknik kontrol işleyişini denetlemek;
- ç)** Şampiyona yönetmeliğine aykırı gördüğu her husus için yarış direktörüne tavsiyelerde bulunmak;
- d)** Her türlü yarış yönetmeliği ihlalini değerlendirmek ve rapor etmek;
- e)** Start Listesi ve yarış resmi sonuçlarını onaylamak;
- f)** Yarış direktörünün aldığı her türlü karara yapılabilecek itirazları sonuca bağlamak; (Jüri itiraz süresinin sonuna kadar bütün donanım ile birlikte hazır durumda beklemek zorundadır. Bu süre içerisinde bütün hakemler ve resmi görevliler, Jüri' nin yönetiminde kalırlar.)
- g)** İlgili yönetmelikler uyarınca, yetkisi dahilinde cezaları vermek ve uygulamak; gerek gördüğu durumlarda TMF Disiplin Kuruluna sevk etmek;
- h )** Yarış sırasında ve öncesinde test etaplarını ve gerekli gördüğu durumlarda tüm yarış parkurunu veya bir kısmını denetlemek veya görev vereceği kişilere denetletmek.

### **1.3.9.3 Jüri Toplantıları**

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

- a)** İdari ve Teknik Kontrol sonrası
- b)** Yarış startı öncesinde
- c)** Etkinliğin sonunda

Jüri 1. Toplantısı idari ve teknik kontrol sonrasında düzenlenmelidir. 1. toplantıda:

- Kayıt yaptıran yarışçılara ilişkin kayıt formlarının incelenmesi, eksiklerin raporlandırılması;
- Geçici lisans listesinin hazırlanması ve Tek Yarışlık Lisans formlarının onaylanması;
- Teknik Kontrol raporunun incelenmesi;
- Yarış direktöründen parkura ilişkin son bilgilerin alınması;
- Yarış güvenliği ile ilgili önlemleri gözden geçirilmesi;
- Yasal izinlerin ve yarış sigortasının incelenmesi;
- Yarışçılar ve takımlardan gelen yarışa ilişkin taleplerin değerlendirilmesi;
- Start listesinin hazırlanması ve onaylanması;

Yarış startı öncesinde düzenlenen 2. toplantıda:

- Son Teknik Kontrol hakkında Teknik Kontrol Sorumlusundan bilgi alınması;
- Son start listesinin düzenlenmesi ve onaylanması;
- Yarış parkuru hakkında en son durum hakkında Yarış Direktörü'nden bilgi alınması;
- Tüm resmi görevlilerin ve güvenlik ekibinin hazır olduğuna ilişkin bilginin alınması gereklidir.

Etkinliğin sonundaki 3. toplantıda ise:

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

#### **1.3.9.4 Jüri Toplantısı Raporları**

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

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

İmzalı toplantı raporları, jüri kararları, geçici lisans formları, kayıt formları, teknik kontrol raporları ve formları, direktör raporu, yarış sigortası, yarış yasal izinleri, yarış sonuçları ve jüri tarafından incelenen tüm raporlar, yarış dosyası ile en geç yarıştan sonraki 3 gün içinde JÜRİ BAŞKANI tarafından TMF' ye gönderilmelidir.

### **1.4 YARIŞ EK YÖNETMELİĞİ, KAYIT FORMLARI VE KAYITLAR**

#### **1.4.1 Yarış Ek Yönetmeliği:**

Geçerli TMF organizatör lisansına sahip kulüpler asgari sürelerle uymak ve ulusal şampiyona için takvimlerini onaylatmış olmak şartıyla, düzenleyecekleri yarışların ek yönetmeliklerini TMF Enduro Komisyonu tarafından öngörülen örneğe uygun olarak hazırlar ve onaylandıktan sonra hemen yayınlarlar.

Organizatör kulüplerin düzenleyeceği mahalli yarışlar ve özel yarışlar için de yarış ek yönetmeliği hazırlanması zorunludur.

Yarış ek yönetmeliğinin onaylanması ve kayıtların açılmasından itibaren ek yönetmelik üzerinde hiçbir değişiklik yapılamaz. Bununla birlikte, yarış etkinliğini önemli düzeyde etkileyebilecek olağan dışı durumlarda, ek yönetmelik üzerinde değişiklik yapma yetkisi yarış öncesinde TMF Teknik Kurul ve Enduro Komisyonu'na, yarış sırasında ise yukarıdakilere ek olarak yarış jürisine aittir. Yarış öncesinde yapılan değişiklikler TMF tarafından, yarış sırasında yapılan değişiklikler ise Jüri Kurulu tarafından duyurulur.

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

### 1.4.2 Enduro Yarışları İçin Asgari Süreler

|                                               |                                          |
|-----------------------------------------------|------------------------------------------|
| Yarış ek yönetmeliğinin TMF' ye ulaştırılması | : Yarış startından 20 gün önce           |
| Onaylanmış ek yönetmeliğin yayınlanması       | : Yarış startından 10 gün önce           |
| Kayıtların kapanması                          | : Yarış programında belirtildiği şekilde |
| Start sırasına göre yarışçı listesinin ilanı  | : Son teknik kontrol sonrası             |
| Yarış dosyasının TMF' ye ulaştırılması        | : Ödül töreninden sonra 3 gün içinde     |

Yarış ek yönetmeliğinin TMF' ye asgari sürede ulaştırılmaması durumunda gecikme için 300 TL para cezası uygulanır. Asgari süreler uyulması kuralı özel yarışlar için de geçerlidir.

### 1.4.3 Kayıtlar

Yarışlara katılmak isteyen, ilgili sezon için geçerli lisansa sahip yarışçılar, kayıt formlarını yarış öncesi Perşembe günü saat 17:00' ye kadar, organizatör kulübe ulaştırmalıdır.

Yarışa katılmak isteyen tüm yarışçılar ilgili yarış için yayınlanan kayıt formunu eksiksiz doldurmak zorundadırlar. Kayıt formu, idari kontrolde resmi görevlilerce incelenecek ve jüri üyesi huzurunda yarışçı tarafından imzalanacaktır. Kayıt formlarında yarışçının ıslak imzası zorunludur.

Organizatör kulüp herhangi bir kaydı TMF yarış jürisinin onayını almak şartıyla reddetme hakkına sahiptir. Kayıt formunda eksiklik veya yanlış bildirim tespiti halinde ilgili yarışçının kaydı iptal edilecektir.

### 1.4.4 Kayıt ücreti

Kayıt ücretleri TMF tarafından açıklanmış olan limitleri aşamaz. Yarışçının start almaması durumunda, kayıt ücreti iade edilir. Sigorta tutarı iade edilmez.

### 1.4.5 Sigorta

Organizatör kulüp tarafından yaptırılacak ilave sigorta sadece yarışçıların üçüncü şahıslara veya üçüncü şahıslara ait mallara verecekleri hasarları belli sınırlar dahilinde karşılar. Bu sigorta yarışçıların veya idarecilerin, kasko veya ferdi kaza sigortası değildir.

Yarışçuların yarışa katıldıkları motosikletlerin T.C Trafik Kanunu hükümlerine göre mali mesuliyet sigortalı olmaları gerekiyorsa bu sigortanın da yaptırılmış ve primlerinin ödenmiş olması zorunludur.

Organizatör kulüp tarafından yaptırılacak sigortanın geçerliliği yarışın startında başlar ve yarışın sonunda veya ekibin yarışı terk etmesi veya diskalifiye edilmesi durumunda sona erer. Yarışın resmi antrenmanı mevcut ise resmi antrenman sürecini de sigorta kapsamına alınacaktır.

Servis araçları ve ekipleri, organizatör kulüp tarafından verilen plakaları veya kartları taşıyıcılar dahi sigorta kapsamı dışındadırlar. Sigorta bedeli kayıt yaptıran yarışçıdan alınacaktır.

#### **1.4.6 Katılabilir yarışçular:**

İlgili sezon için geçerli TMF Enduro yarışçı veya takım lisansına sahip gerçek ve tüzel kişiler katılabilirler. A sınıfı yarışları açık yarışlar olup bağlı bulunduğu ulusal federasyondan geçerli lisansa, FIM veya UEM uluslararası lisansa sahip yarışçular da katılabilirler. Takım halinde yarışlara katılmak isteyenler ayrıca TMF' den takım lisansı alacaklardır.

İlgili sezon için geçerli yarışçı lisansı olmadığı halde enduro yarışlarına katılmak isteyen yarışçular, katılmak istedikleri her yarışta Tek Yarışlık Lisans Başvuru formunu doldurarak, (varsa) lisans ücretini idari kayıt masasına ödemelidir. Eksiksiz doldurulmuş Tek Yarışlık Lisans başvuru formu, jüri kurulu tarafından onaylandıktan sonra ilgili yarışçı kayıt yaptırmaya hak kazanır. Jüri Kurulu' nun Tek Yarışlık Lisans başvurusunu reddetme yetkisi vardır, bu durum gerekçesi ile birlikte jüri tutanaklarında raporlanır.

2012 yılından itibaren yarışçular için B sınıfı motosiklet ehliyeti zorunludur.

#### **1.4.7 Yaş Sınırı**

**a.** Enduro 1,2,3 sınıfı yarışlarına ilgili sezonun herhangi bir tarihinde 17. yaşından gün almış veya alacak yarışçular katılabilirler.

**b.** Veteran sınıfı yarışlarına, ilgili yarış sezonunda 45 yaşından gün almış veya alacak olan olan yarışçular katılabilirler.

**c.** Enduro 1,2 ve 3 için 45 yaşından büyük yarışçular, kendi gruplarında ilk 3'e girenler dahil olmak üzere; isterlerse bir üst gruba geçmezler. Bu kural ilgili yarışçular için sezon içinde yarıştığı ilk yarışta ve ancak 1 kez uygulanabilir. Grup tesbitinde yönetmeliğe rağmen anlaşmazlık olması durumunda yarış jürisi kesin kararı verir. Bu kararı alırken ilgili yarışçının görüşünün mutlaka yazılı olarak alınması zorunludur. Bu kararın temyizi ancak ilgili yarışçının yazılı başvurusu ile TMF Enduro Komisyonu' nca yapılabilir.

## **1.5 SINIFLAR**

Enduro Yarışları Enduro 1, Enduro 2, Enduro 3 ve Veteran olarak 4 ana sınıfta düzenlenecektir. Veteran hariç her ana sınıfta A ve B olarak 2 ayrı grup vardır ve bunların puanlamaları ayrı yapılacaktır. Sınıfların ve grupların isimlendirmeleri, sınıf+grup

(Enduro 1A sınıfı veya Enduro 2B sınıfı vb.) şeklinde olacaktır.

Yarışacak olan motosikletin sınıfı, her yarış öncesinde teknik kontrol sorumlusu tarafından motor hacmine göre onaylanır. Motor hacminde modifiye olması halinde geçerli motor hacmini belirten döküman (ruhsat, homologasyon fişi, vb.) fotokopisi teknik kontrol sorumlusu tarafından kontrol edilerek teknik kontrol formuna eklenmelidir.

Yarışçı, motor hacminin dahil olduğu sınıftan başka sınıfta kayıt yaptıramaz. Aynı motosikletle birden fazla yarışçı yarışamayacağı gibi, bir yarışçı da birden fazla motosikletle yarışamaz.

### **2 zamanlı motosikletler için sınıflar**

**Enduro 1** : 125 cc'ye (125cc dahil) kadar olan 2 zamanlı

**Enduro 2** : 126-250 cc'ye (250 cc dahil) kadar olan 2 zamanlı

**Enduro 3** : 251 cc ve üstü 2 zamanlı

### **4 zamanlı motosikletler için sınıflar**

**Enduro 1** : 250 cc'ye (250 cc dahil) kadar olan 4 zamanlı

**Enduro 2** : 251-450 cc'ye (450 cc dahil) kadar olan 4 zamanlı

**Enduro 3** : 451 cc ve üstü 4 zamanlı

**Veteran ve bayanlar** : Tüm motor hacimleri, 2 ve 4 zamanlı

#### **1.5.1 Gruplar**

**a.** Enduro yarışlarına yeni katılanlar, B grubunda başlarlar. Sezon sonunda B grubunda veya Genel Klasmanda ilk 3 sırayı alan yarışçılar bir sonraki sezon A grubuna geçerler (Md. 1.4.7, c bendi hariç).

- b.** Son 10 yıldır Motokros ve Enduro Türkiye Şampiyona 'larında A grubunda yarışmış yarışçılar, B grubunda yarışamazlar.
- c.** Son 5 yıldır yurtdışında uluslararası enduro yarışlarında yarışarak dereceye girmiş yarışçılar A grubunda yarışirlar.
- d.** A grubundan B grubuna geçiş yapılamaz. B grubunda yarışan bir yarışçı sezon içinde yazılı başvurusu ve Teknik Kurul tarafından onaylanması durumunda bir üst gruba geçebilir ancak puanlarını taşıyamaz.

### **1.5.2 Veteran ve Bayanlar Sınıfı**

Yarış ek yönetmeliğinde belirtilmesi koşulu ile toplam yarış uzunluğunun %60 ı veya farklı parkur uygulanabilir. Farklı yarış uzunluğu geçerli olması durumunda, Veteranlar sadece sınıf puanlaması için yarışirlar, genel klasman puanlamasına dahil edilmezler.

Enduro Komisyonuna yeterli sayıda başvuru olması halinde, takvimde yer alan uygun yarışlar belirlenerek, şampiyonadan ayrı puanlama ve özelleştirilmiş parkur şartlarında "TMF Enduro Bayanlar Kupası" düzenlenebilecektir.

Bir şampiyona veya kupa yarışında, Veteran ve Bayanlar sınıfında en az 2 yarışçı kaydı olmaması durumunda ilgili sınıf/kupa yarışı iptal edilir.

### **1.6 YARIŞÇI NUMARALARI**

TMF Enduro Yönetmeliği ekinde yer alan şekil, ölçüler, renk ve font tipleri dışında hazırlanan numara tabelasına sahip motosikletler teknik kontrolden geçemezler. Numara tabelalarının yönetmeliğe 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.

#### **1.6.1 Numaraların boyut ve renkleri :**

Her motosiklette sağ, sol ve önde olmak üzere 3 adet numara tabelası bulunmalıdır. Numara rakamları en az 160 mm yükseklik, 80 mm en, 20 mm kalınlık ve iki rakam arası 15 mm olacak şekilde hazırlanmalıdır.

## **Renkler Kontrast ve okunabilir olmalıdır.**

### **1.6.2 Numara Tahsisi**

Sezonluk lisanslar için yarışçı numaraları 1'den 199'a kadar olabilir. Verilen numaralar sezon sonuna kadar değiştirilemez.

1-10 arası yarışçı numaraları bir önceki sezonun Türkiye Enduro Şampiyonası genel klasman sıralamasında yer alan ilk 10 yarışçının sıralamalarına göre seçimi için tahsis edilmiştir. 1 numara sadece bir sezon öncesinin şampiyonuna verilir.

Tek Yarışlık Lisans ile yarışan yarışçılar 200 ve üzerinde numara alabilirler.

### **1.7 YARIŞ STANDART PROGRAMI**

Standart Yarış Programı'nda yer alan etkinliklerin yarış ek yönetmeliğinde eksiksiz planlanması zorunludur.

#### **..... 2011 Cumartesi**

| <b>SAAT</b>   | <b>PROGRAM</b>                                                   | <b>YER</b>         |
|---------------|------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 12:00 – 14:00 | İdari ve Teknik Kontrol                                          | Padok Alanı        |
| 13:00 – 15:00 | Parkur Tanıma                                                    |                    |
| 15:30         | Süper Test (ikili veya toplu start) - düzenleme zorunlu değildir | Süper Test Parkuru |
| 16:15         | Jüri Toplantısı – 1                                              |                    |
| 16:30         | Start Listesi İlanı                                              |                    |
| 17:00         | Yarışçılara Brifing (Katılım zorunludur)                         |                    |



..... 2011 Pazar

| SAAT                                           | PROGRAM                    | YER               |
|------------------------------------------------|----------------------------|-------------------|
| 08:45 – 09:15 (30 dakika)                      | Son Teknik Kontrol         |                   |
| 08:30                                          | E0 Kontrol                 |                   |
| 09:15 - 09:30 (15 dakika)                      | Juri Toplantısı-2          |                   |
| 09:45                                          | Son Start Listesinin İlanı | Yarış İlan Panosu |
| 10:00                                          | Yarış Startı               |                   |
| Son yarışçı finiş gördükten 15 dk sonra        | Geçici Sonuçların İlanı    | Yarış İlan Panosu |
|                                                | Jüri Toplantısı-3          | Yarış İlan Panosu |
| Geçici sonuçların ilanından en geç 30 dk sonra | Kesin Sonuçların İlanı     | Yarış İlan Panosu |
|                                                | Ödül Töreni                |                   |

\* Saatler örnek olup değiştirilebilir ancak belirtilen sürelerle uyulması zorunludur

### 1.8 TEKNİK KONTROL

Yarışçılar motosikletleri ile yönetmeliğin program bölümünde belirtilen yer ve saatte teknik kontrol yaptıracaklardır. Teknik Kontrol için Enduro Teknik Yönetmeliği (Md.2) ve Uygulama Esasları tamamen geçerlidir.

Yarış sırasında yedek motosiklet uygulaması yoktur. Yarışçı start aldığı motosiklet ile yarış tamamlamak zorundadır.

### 1.9 KAPALI PARK

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

Kapalı Park alanı girişi KAPALI PARK tabelası ile belirtilecek ve kapalı park alanının etrafı bant veya bariyerlerle çevrilecektir. Yarışın bitiş zaman kontrol noktasından sonra yarışçılar, KAPALI PARK alanına yönlendirilecektir. Sadece yarışı terk eden yarışçıların KAPALI PARK' a girmeden padok alanına girmesine izin verilir.

- a. Yarışçılar kapalı park kapısında motosikletlerini stop edecek ve motosikletlerinden inerek kapalı park' a gireceklerdir. Kapalı park içinde motosikleti çalıştırmak yasaktır.

- b.** Yarışçılar motosikletlerini kapalı parka bıraktıktan sonra bu bölgeyi terk edecekler ve kontrol bölgesi açılana kadar kendisi ve ekibi bu bölgeye girmeyecektir.
- c.** Kapalı park içinde sigara içmek kesinlikle yasaktır.

Kapalı park kurallarına uymayan yarışçılara jüri kurulu' nun uygun göreceği cezalar verilir.

### **1.10 YARIŞÇI PARKI (PADOK)**

Yarış etkinliği süresince yarışçı, takım ve mekanikerlerin yerleşeceği, yarış motosikletleri ile ilgili tüm tamirat ve bakımları yapılabileceği alanlardır. Padok alanı yarış etkinliğine dahil bir bölge olup, yarış süresince servis alanı olarak da kullanılacaktır.

Yarışçı parkı ve bununla ilgili bütün donanım, Pazar günü koşulacak bir yarış için takım ve yarışçılara en geç Cumartesi saat 08:00 `den itibaren açılmalı ve yarış sonrası Ödül Töreni bitimine kadar açık tutulmalıdır.

Padok alanının mutlaka yarış parkuruna ayrı giriş ve çıkışı olmalı, bu yollar güvenlik altına alınmalı ve hiçbir şekilde bloke edilmelidir. Benzer şekilde padok alanı bütünüyle güvenlik altına alınmalıdır. Padok alanına, tanıtım kartı taşıyan yarışçı araçları ve resmi organizasyon araçları dışında araç parkı ve girişi yapılmayacaktır.

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

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

### **1.11 PARKUR**

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

Yarış parkurunun kurallara göre hazırlanması tamamen organizatör kulüp ve yarış direktörünün sorumluluğundadır.

### **1.11.1 Yarış parkuru**

Üzerinde farklı karakterlerde ve zorluk derecelerinde doğal veya yapay engeller olan yarış güzergâhıdır. Enduro yarışlarının parkurları, geçiş yüzeyleri tamamen düzeltilmemiş arazilerde seçilir. Her türlü hava koşulunda, parkurlar yarışacak sınıflardaki motosikletler için geçilebilecek yapıda olmalıdır.

Asfalt yollar, toplam yarış mesafesinin en fazla %10 'u oranında kullanılabilir. Ancak trafiğe açık asfalt yolların yarış süresince trafiğe kapatılmış olması veya kapatılmış değilse trafikten sorumlu güvenlik ekiplerince tamamen kontrol altına alınmış olması zorunludur.

Yarış organizatör kulübü, parkurun krokisini ve parkurun her noktasına acil yardım ulaşımını kapsayan güvenlik planını hazırlamakla yükümlüdür.

Yarış parkuru dairesel veya 8 şeklinde olabilir. Gün başına toplam yarış süresi 6-7 saat arasında olması önerilir.

Bir tur 50 km'den daha uzunsa yarışçılar için yakıt ikmal noktası hazırlanmalı fakat bu alanda servis imkânı sunulmasına izin verilmemelidir. Bir yarışın en az 2 tur üzerinden koşulması tavsiye edilir.

Toplam yarış uzunluğu en az 50 km olmalıdır. En fazla ise 150 km olması önerilir. Parkur teknik ve fizik gerektiren özellikte olmalıdır fakat imkânsız ya da geçilemez bölümler içermemelidir.

Ara parkurlar zamana karşı koşulmayan ve test parkurlarına ulaşımında kullanılan geçişlerdir, dolayısıyla kısa ara parkurlar ile tur sayısını arttırarak test etapları birçok kez koşulabilir.

### **1.11.2 Test Etapları (Kros-CT, Enduro-ET, Ekstrem XT, Süper ST )**

Enduro yarışlarına seyirci ilgisini artırmak amacıyla yapay veya doğal engellerle donatılmış görsellik düzeyi yüksek kısa mesafeli ve zamana karşı yarışılan bölümlere **test etapları** adı verilir.

Test etapları yarış parkurunun üzerinde ayrılmış ve her iki yanı güvenlik bantlarıyla belirlenmiş özel bölümlerdir.

Enduro, Kros, Ekstrem ve Süper olmak üzere 4 farklı karakterde test etabı hazırlanabilir, ancak her yarışta en az 2 farklı karakterde test parkuru hazırlanması zorunludur. Bu parkurlardan birisi enduro test olmak zorundadır. Yarış dahilinde zaman alınan en az 4 test koşulmalıdır. Olağandışı durumlarda test sayısı jüri tarafından değiştirilebilir.

Test etaplarının yerleri seçimi ve hazırlanmasında, parkur özelliklerinin yanısıra seyircilerin tüm etabı izleyebilmelerine imkan verecek konum ve şekilde olmalıdır

Kros Test (CT) en az 2 km, en fazla 3 km

Enduro Test (ET) en az 3 km, en fazla 8 km

Ekstrem Test (XT) ise en fazla 1 km

Süper Test (ST) en fazla 3 km olabilir

ET, CT ve ST parkurları, ortalama yarış hızı 50 km/saat geçmeyecek şekilde hazırlanması gereklidir. XT parkurları ise, ortalama yarış hızı 25 km/saat üzerinde olmayacak şekilde hazırlanmalıdır.

Özel Enduro Yarışlarında yarış uzunluğu ve test parkurları uzunluğu, TMF Enduro Komisyonu onayı ile daha kısa hazırlanabilir.

**Kros Test**, tercihen motokros pistlerinde, zeminde herhangi bir düzeltme yapılmadan hazırlanabilir. Motokros pistleri sadece 1 tur dönebilir. Kros Test parkurunda su geçişleri, yapay veya doğal engeller bulunamaz.

**Enduro Test**, çok zor olmayan kayalık, engebeli, düzensiz zeminlerde hazırlanmalıdır. Derin olmayan su geçişleri ve çok dik olmayan tırmanışlar içerebilir.

**Ekstrem Test**, en az 6 mt genişlikte ve yeterli büyüklükte yapay veya doğal engellerin yer aldığı parkurlarda düzenlenir. Ancak yapay engellerin parkur standartlarına uygun olması ve jüri tarafından yarış öncesinde onaylanması gereklidir. Ekstrem test'in amacı yarışçıların teknik ve fiziksel becerilerini sınamaktır.

**Süper Test**; zorunlu olmamakla birlikte isteyen organizatör kulüp TMF Enduro Komisyonu'nun en az bir hafta önce onayını almak şartıyla yarış öncesi gün (cumartesi) düzenleyebilir. Düzenlenmesi halinde tüm yarışçıların katılımı zorunludur. Süper Test ikili veya toplu start ile düzenlenir. İkili start "8" şeklinde bir parkurda yapılmalı ve iki yarışçı yan yana yarışmalıdır. Her yarışçı testte iki tur atmalıdır, bir köprü ve bir tünel yarışçıların tam olarak aynı mesafeyi kat etmelerini sağlayacaktır. İki yarışçı start kapısında hakem işareti ile yan yana start alırlar. Tüm test parkuru 2 yarışçı için yanyana yarışmaya elverişli genişlikte ancak aralarında bantlarla ayrılmış olmalıdır.

Erken veya 1 dakikadan geç start alması durumunda sabit olarak 10 saniye cezası uygulanır.

Motokros parkurunda toplu start ile Süper Test koşulması durumunda sınıf içindeki tüm yarışçılar start işareti ile aynı anda motosikletlerine koşarak yarışa başlarlar. Bu tip testte parkur genişliğinin en az 6 mt olması zorunludur. En az 2, en fazla 3 tur atılabilir. Süper Test düzenlenmesi durumunda bu test dereceleri yarış için geçerli sayılarak yarışçı toplam zamanına eklenir. Ayrıca Jüri' nin onaylaması durumunda Süper Test sonuçlarına göre yarışın start listesi oluşturulabilir.

Süper Test dikkat çekici olmalı fakat tehlikeli olmamalıdır. Eğer bir yarışçı Süper Test için zamanında start alanında olamazsa kendi sınıfının son yarışçısı olarak start alır.

Bir yarışçı bir kaza ya da mekanik bir problem nedeniyle süper testi tamamlayamazsa kendisi ya da başka biri motorunu Padok'a götürebilir. Bu yarışçının zamanı kendi sınıfındaki en yavaş yarışçının zamanı artı bir dakikalık ceza olarak hesaplanacaktır. Yarışçı ertesi günü yarışa devam edebilir.

Tüm testlerde, bu yönetmelikte belirtilen güvenlik ölçütleri yanında yarış jürisi tarafından vurgulanan önlemler eksiksiz uygulanmak zorundadır. Güvenlik nedeniyle sakıncalı bulunan test etapları yarışın hangi aşamasında olursa olsun yarış direktörü tarafından iptal edilebilir.

Test etaplarının start ve finiş alanlarına her türlü araç ile ulaşım mümkün olmalıdır. Start ve finiş noktalarının aynı bölgede ve birbirine yakın olması önemle tavsiye edilir.

Test parkurlarının her noktasına kolaylıkla ilk yardım ulaştırılabilmelidir. Eğer test parkurunun tümü tamamen görülemez durumdaysa (orman içinde, tepe arkasında vs.) test parkuru bölümlere ayrılarak numaralandırılmalıdır. Test parkuru içinde yeterli sayıda ve sarı bayrak ile yarışçılara uyarı yapabilecek hakem bulunmalıdır. Test parkuruna ulaşım yolları tümüyle güvenlik planında harita üzerinde belirtilmelidir.

Hakemler ve resmi görevliler dışında yarışçılara dışarıdan yardım etmek yasaktır. Bu kuralın ihlali halinde yardım alan yarışçının derecesi, o test etabında yapılan en kötü zaman + 5dk ya eşit olacak şekle getirilir.

Jüri Kurulu' nun en az bir üyesi test etapları koşulurken kurallara uygunluk ve testin aksamadan yürütüldüğünü mutlaka denetlemeli ve rapor etmelidir. Jüri tarafından onaylanan test parkurlarında ancak jüri onayı ile değişiklik yapılabilir.

Her test parkurunun başlangıcı "START" tabelası ve bitişi "FINISH" tabelası ile işaretlenmelidir. Start çizgisi mutlaka belirtilmelidir (beyaz kireç ile).

### 1.11.3 Geçiş Kontrol Noktası (GKN)

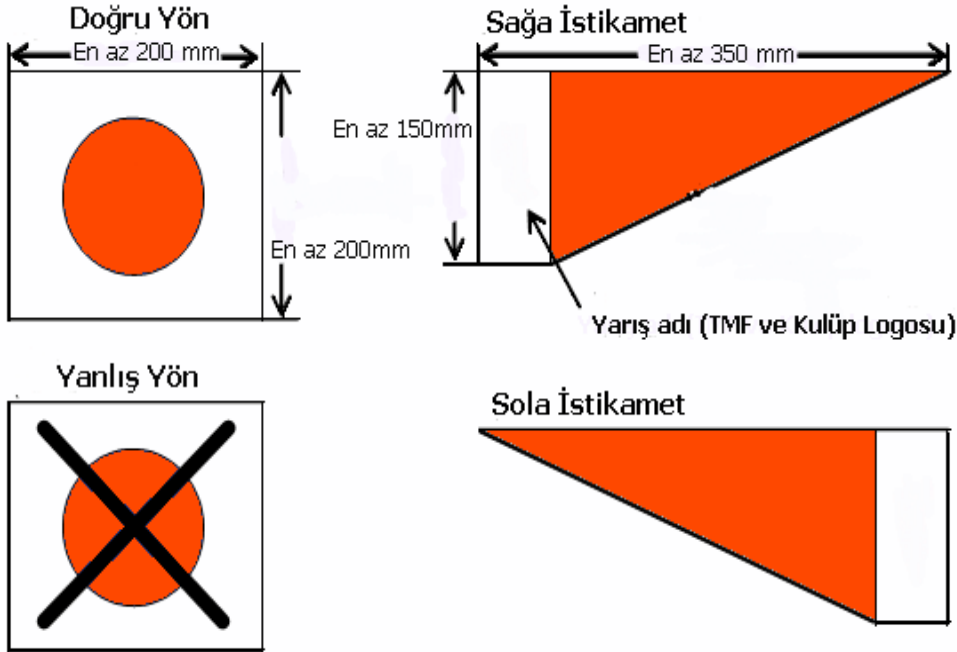
Yarış parkuru içinde kestirme kullanılabilmesi olası noktalar organizatör kulüp tarafından belirlenecek ve yeterli sayıda geçiş kontrol noktaları bu bölgelere yerleştirilecektir. Zamana karşı yarışılan Test parkurları içinde geçiş kontrol noktası oluşturulamaz.

### 1.11.4 Parkur İşaretleme

Parkur uzunlukları tam ve doğru olarak ek yönetmelikte belirtilmelidir. Ek yönetmelikte açıklanan parkurun dışına çıkan veya parkurda ters yönde giden yarışçılar diskalifiye edilir veya jüri kurulunun uygun göreceği cezalara çarptırılır.

Eğer parkurun geniş alanlarda (örneğin çayırlık alanlar, patika, kumsal gibi) belirli pasajlardan geçmesi isteniyorsa bu pasajlar bantlarla açıkça belirtilmelidir.

Resmi yarış parkuru içinde gidilecek yön bantlar ve/veya turuncu renkli ok işaretleri ile gösterilir. Kullanılacak işaret tabelaları su geçirmez materyalden (plastik vb) imal edilmelidir. İşaret tabelaları şekli ve ölçüleri aşağıdaki gibidir (tabelaların yarış adı bölgesine sponsor logosu koyulabilir):



Parkur yönünü belirten tabelaların yerleştirilmesinde, parkuru tamamen bilmeyen ve ilk defa geçecek olan herhangi bir yarışçının tabelaları ve işaretleri takip ederek parkur güzergahını kaybolmadan ve kolaylıkla takip etmesi esas önem taşır. Bu nedenle yeterli sayıda işaretin, yarışçıların göz hizalarında ve belirgin olarak parkura yerleştirilmesi gereklidir. Yarışçının doğru yönde gittiğinden emin

olmalarını sağlamak için belirli aralıklarla güzergah üzerindeki ağaç, kaya, çit gibi yapılara bantlar sarılabilir.

Yön değişimi durumlarında parkur işaretleri çok önemlidir. Bir yön değişikliği sonrasında yanlış yön yoluna yaklaşık 5 metre mesafeye yanlış yön tabelası ve doğru yön yoluna ise yaklaşık 15 metre mesafeye doğru yön tabelası koyulması tavsiye edilir.

Yarış parkuru ve test parkurlarında keskin viraj, uçurum kenarları, çok dik iniş veya çıkışlar, tümsek ve ondülalar, su ve çamur geçişleri gibi tehlikeli bölgelerin yaklaşımına ünlem işaretli dikkat tabelaları koyulması tavsiye edilir.

Yarış öncesi, Jüri Kurulu tarafından etapların işaretlemelerinin uygun olduğuna dair onay verildikten sonra yarış startı verilir. Yarış sırasında bu işaretlerden tümünün veya herhangi birinin yarışçılar ve/veya seyirciler tarafından tahrip edilmesi ve/veya doğal şartlardan zarar görmesi sonucu ortaya çıkabilecek olumlu yada olumsuz zararlardan organizatör kulüp ve TMF sorumlu tutulamaz. Bozulan işaretler parkur sorumluları tarafından en kısa sürede yenilenir.

#### **1.11.5 Geçilemez Bölgeler**

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

İlgili karar jüri tarafından onaylanarak gerekçeleri ile jüri raporuna geçirilir.

#### **1.12 Parkur Tanıma ve E0**

##### **1.12.1 Parkur Tanıma**

Parkur Tanıma turu yarış programında belirtilen sürelerde ve E0' ın kılavuzluğunda yapacaktır. E0 keşfe çıkacak olan yarışçılar arkasına alarak oldukça yavaş bir hızda ve gerekli yerde durup önemli uyarıları da yaparak parkuru tanıtır. Bu tur(lar) sırasında tüm parkur ve Zaman Kontrol Noktaları (GKN Hariç) tanıtılacaktır. Her ne sebeple olursa olsun E0' ı geçmek yasaktır. E0' ın arızalanması durumunda yarış merkezinden başka bir E0 gönderilene kadar Parkur Tanıma turuna ara verilir.

Yarış öncesinde, parkur üzerinde yarışçı tarafından antrenman yapılması yasaktır. Antrenman yaptığı tespit edilen yarışçı start alma hakkını kaybeder.

Test parkurları yarışçılar tarafından, sadece yarıştan önceki gün ve yürüyerek

keşfedilebilir. Test parkurlarında yarış haricinde motosiklet kullanılması yasaktır, bu kuralın ihlali diskalifiye cezasını gerektirir.

### **1.12.2 Öncü "E0" Uygulaması**

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

E0 sürücüsü TMF tarafından onaylanır. E0 motosikleti ve yakıtı temin etme sorumluluğu organizatör kulübe aittir. E0, yarış etaplarını geçebilecek yeterliliğe sahip enduro tipi motosiklet veya ATV olması gereklidir.

### **1.13 YARIŞ**

Enduro Yarışları, yarışçıların zaman kontrol noktaları arasındaki mesafeyi kendilerine verilen süre içinde tamamlamaları ve yine bu süre içinde kalmak şartıyla test etaplarında zamana karşı yarışarak zaman dereceleri elde etmeleri esasına dayanır. Bunun yanında zaman kontrol noktalarına geç yada erken gelmeleri halinde veya diğer kural ihlallerinden kaynaklanan zaman cezalarının test zamanları üzerine eklenmesi sonucunda yarış sıralaması ortaya çıkar.

#### **1.13.1 Start Alanı**

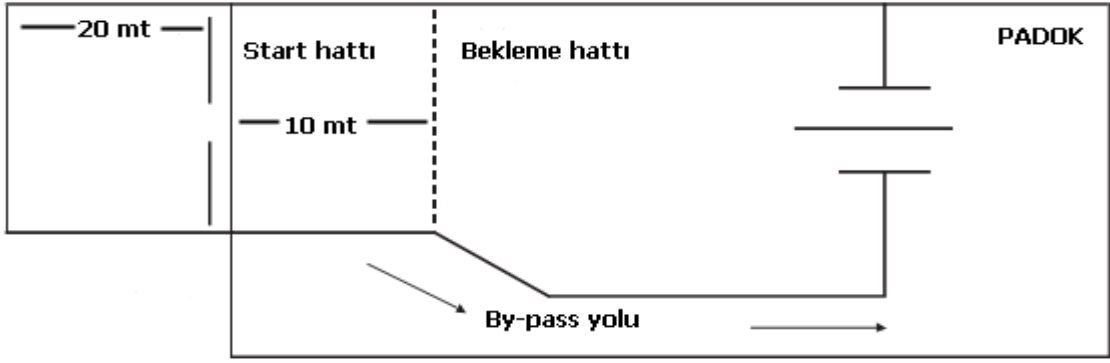
Start alanı, yarışçıların start almak üzere bekledikleri ve yarış startının verildiği alandır. Start alanının padok alanına yakın olması tavsiye edilir ancak ek yönetmelikte belirtilmek şartıyla start alanı şehir merkezi vb. gibi seyircilerin yoğun olarak bulunabileceği popüler bölgede bulunabilir. Start alanı yarış sabahında belirtilen saatte ve bir kez kullanılacaktır.

Start çizgisinin 10 metre gerisinde bekleme hattı bulunur. Start sırasını bekleyen yarışçılar, start zamanının en az 5 dakika öncesinde bekleme hattında hazır bulunurlar. Bekleme hattında motosikletler motorlarını durdurabilirler. Bekleme hattında, sadece yarışçıya şemsiye tutmak amacıyla 1 kişi eşlik edebilir. Bekleme ve start hattında teknik destek alınamaz, tamirat yapılamaz. Bu kuralın ihlali durumunda diskalifiye cezası veya jürinin uygun göreceği ceza uygulanır.

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

Start hattına sadece start hakemleri, teknik kontrol hakemi, Genel Direktör, Direktör, Jüri Üyeleri ve basın mensupları girebilirler.





## Start Alanı Planı

### 1.13.2 Start Listesi

Start listesi, şampiyonanın TMF Kupası (Genel Klasman) sıralamasına göre oluşturulur. Bu durum şampiyonanın ilk yarışı ise yarışçılar, bir önceki sezonun TMF Kupası (genel klasman) sıralamasına göre start alırlar.

Veteran yarışçılar, sınıfları içindeki sıraları dikkate alınarak Enduro sınıflarından sonra start listesinde yer alırlar.

(Enduro – Veteran - Bayanlar)

Eğer bir önceki sezonun TMF Kupası sıralamasında yer alan bir yarışçı, şampiyonanın ilk yarışına katılmazsa start sırasını kaybeder.

Süper Test düzenlenmesi durumunda bu testin sonuçlarına göre yarış sıralaması oluşturulabilir.

### 1.13.3 Yarış Startı

Yarış gününün başlangıcında, yarışçılara start listesinde açıklanan zamanlarda start verilir. Hakemin yeşil bayrağı kaldırması ile yarışçılar 1 dakika içinde motorsikletlerinin gücü ile starttan 20 metre sonraki "20 mt Hattı" nı geçmek zorundadırlar. "20 mt Hattı" nı 1 dakika içinde geçemeyen yarışçı 10 saniye zaman cezası alır.

Yarışçılar start listesindeki sıraya göre 1 dakika aralıklarla 2 yarışçı aynı zamanda start alırlar. Ancak Enduro ve Veteran sınıfları arasında 5 dakika boşluk bırakılacaktır. Start alan yarışçılar kendilerine verilen sürede ilk zaman kontrol noktasına ulaşmalıdırlar.

Start zamanı geldiği halde start çizgisine gelmeyen yarışçı start dakikası dolana kadar ceza almadan start alabilir, ancak start dakikası dolduktan sonra yarışçı

gelmemişse 1 dakika zaman cezası alır ve ilgili sınıfın en son yarışçısı olarak start alır. Start aldığı zaman yarışçı için geçerli yeni start zamanı olarak kaydedilir.

Start alanında bekleyen tüm yarışçılar start aldıktan 15 dakika sonra start alanı kapatılır ve bu zamandan sonra start almak isteyen geç yarışçılar diskalifiye edilir ve start alamazlar.

Yarışın zaman karneleri, start hakemi tarafından start zamanı yazılarak yarışçıya bu noktada verilecektir.

#### **1.13.4 Yakıt İkmali**

Motosikletlerin yakıt ikmali padoktaki servis alanında yapılmalıdır ancak yarışın 1 tur uzunluğunun 50 km 'nin üzerinde olması durumunda padoktaki servis alanı dışında ek Yakıt İkmal İstasyonları oluşturulmalıdır.

Yakıt ikmali sadece yarış ek yönetmeliğinde belirtilen Yakıt İkmal İstasyonları' nda ve izin verilen zaman kontrol noktalarında beyaz bayrak ile sarı bayrak (servis alanı) arasında yapılabilir.

Yakıt ikmali için yarışçıya ek zaman verilmez.

Motosikletin yakıt deposu haricinde, hiçbir şekilde beraberinde yakıt taşınamaz. Bu durum diskalifiye nedenidir.

Yakıt ikmali sırasında motosikletin motoru stop edilmelidir.

Yakıt ikmali yapan yarışçı ekibinin ikmal sırasında yanında en az 5 kg'lık yangın söndürme tüpü hazır bulunmalıdır. Teknik Kontrol sorumlusu veya jüri tarafından yarışın herhangi bir zamanında yarış ekiplerinin yangın söndürme tüpleri kontrol edilebilir. Yangın söndürme tüpü bulunmaması halinde ilgili ekibin yarışçısına 50 TL para cezası uygulanacaktır.

#### **1.13.5 Servis**

Yarış motosikletlerinin tamiratları sadece "SERVİS ALANI" tabelaları ile belirlenmiş alanlarda yapılabilir. Padok alanı aynı zamanda servis alanı olarak tanımlanacaktır. Bir yarışta en fazla 2 servis alanı oluşturulabilir.

### **1.13.6 Dışarıdan Yardım Alma**

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

Sportmenliğe aykırı davranışlarda bulunmak veya yarış parkurunda dışarıdan teknik yardım almak yarıştan diskalifiye edilme (veya Disiplin Yönetmeliğinde belirtilen ve yarış jürisinin uygun göreceği diğer bir ceza) ile cezalandırılır.

Diğer yarışçıların geçişlerini engellemek amacıyla parkurun kasten bloke edilmesi veya diğer bir yarışçının geçişinin kasten engellenmesi yarışmadan diskalifiye edilme ile cezalandırılır.

Hakemler uygun görmeleri halinde motosikletin itilmesine, yarışçının tamirat yapması veya yarışçının binmesi için motosikletin tutulmasına veya adale gücü gerektiren diğer yardımları yapabilir. Ancak hakemlerin, yarışçıya tamirat vb. ekipman temin etmesi yasaktır.

Teknik arıza veya kaza nedeniyle parkur içinde yarış dışı kalan yarışçının motosikleti, yarış direktörünün uygun gördüğü zamanda yarışçının teknik ekibi ve çekici aracı ile alınır. Yarış direktöründen onay almadan motosikleti almak üzere parkura giren teknik ekipten dolayı yarışçıya 100 TL para cezası uygulanır. Organizatör kulüp sadece test parkurlarında yarış engelleyecek şekilde parkur üzerinde kalan motosikletin parkur kenarında en yakın güvenli bir bölgeye çekilmesinden sorumludur.

### **1.14 ZAMAN KONTROL**

Yarış etkinliğinin tüm zaman kayıtları, zaman kontrol noktalarında (TC) resmi görevli hakemler tarafından tutulmaktadır.

#### **1.14.1 Zaman Kontrol Noktaları (TC)**

Yarışın zaman kontrolleri, yarış ek yönetmeliğinde belirtilen sayıda ve yerde oluşturulan zaman kontrol noktalarında yapılmaktadır. Zaman kontrol noktaları yere sabitlenmiş sarı bayrak ile başlar ve hakem masasından 2 metre sonra son bulur. Bu alanda servis almak, yakıt ikmali ve sigara içmek yasaktır.

Zaman Kontrol Noktaları'nın ilki start alanından az bir mesafe sonra olmalıdır. Son zaman kontrol noktası ise yarışın Finişi olacaktır.

Yarış parkurunun ortalarına doğru ikinci bir zaman kontrol noktası yer alabilir.

Zaman Kontrol Noktaları arasındaki tam mesafe ve öngörülen varış süresi organizatör kulüp tarafından tam doğrulukta tespit edilmeli en geç yarış brifinginde ilan edilmelidir.

Her yarışçı öngörülen süreyi gözönüne alarak zaman kontrol (TC) noktalarına varmaları gereken zamanları kendileri hesaplamalıdır.

Zaman Kontrol Noktaları arasındaki mesafenin, en az 5km, en fazla 35 km olması tavsiye edilir.

Öngörülen varış süresi hesaplanırken 2 zaman kontrol noktası arasındaki normal parkurda yarışçıların ortalama hızı en fazla 50 km/saat olarak kabul edilmelidir. Eğer zaman kontrol noktaları arasında öngörülen varış süreleri, yarışçıların güvenli sürüşünü tehlikeye atacak derecede kısa hesaplanmışsa, Yarış Direktörü ve/veya Yarış Jürisi tarafından öngörülen varış süresi uzatılabilir veya yarışçıların büyük çoğunluğu bu nedenle zaman cezası almışlarsa bu zaman cezaları iptal edilebilir.

Olağan dışı durumlarda (kötüleşen hava koşulları gibi) yarış direktörü tarafından aktif zaman cetveli, yavaş zaman cetveli ile değiştirilebilir. Bu durum ya günün başında starttan önce uygulamaya koyulur yada yarışın turlarından herhangi birinin başında uygulanır.

#### **1.14.2 Zaman Kontrol Noktalarının İşaretlenmesi**

Tüm zaman kontrol noktaları yönetmelikte belirtilen standartlarda işaretlerle eksiksiz olarak işaretlenmek zorundadır.

**Start Alanı:** Bekleme hattının her iki yanına "BEKLEME HATTI" yazılı tabelalar yerleştirilir.

Eğer organizatör kulüp tarafından start için tak hazırlanmamışsa, start hattının her iki yanına "START HATTI" yazılı tabelalar yerleştirilir.

Starttan 20 metre sonraki 20 metre hattının her iki yanına "20 MT HATTI" yazan tabelalar yerleştirilir.

**Zaman Kontrol Noktaları (TC) :** Hakem masasının 20 metre önüne parkurun her iki tarafına sarı bayrak sabitlenir.

Eğer zaman kontrol noktası öncesinde servis alanı varsa bu durumda hakem masasından 200 metre önce parkurun her iki yanına beyaz bayrak sabitlenir, hakem masasından 20 metre önce ise sarı bayraklar sabitlenir.

Her zaman kontrol noktasında "TC ve yanında numarası yazılı" (TC 1 – TC 5 gibi) tabela bulunacaktır.

**Test Parkurları:** Start çizgisinin olduğu yere, parkurun sağ tarafına "START" tabelası, kronometre hakemlerinin bulunduğu yerde "FINISH" tabelası yerleştirilir. Finish Tabelasından en az 30 mt sonra "STOP" tabelası olmalıdır.

**Geçiş Kontrol Noktaları:** Hakem masasının 200 metre önüne ve parkurun her iki tarafına mavi bayraklar sabitlenmelidir. "Geçiş Kontrol Noktası" tabelası kullanılması zorunlu olmamakla beraber, tavsiye edilir.

Yere sabitlenen tüm bayrakların yarışçılar tarafından kolaylıkla görülebilir bir şekilde yerleştirilmesi önemlidir.

### **1.14.3 Zaman Tutma**

Zaman tutma ekipmanının kullanımından yarış başhakemi tarafından görevlendirilen resmi hakemler sorumludur.

Enduro Şampiyonasında kullanılacak kronometrelerin 1/100 saniye hassasiyette zaman alacaktır.

Saat ve dakikalar için sadece dolan dakikalar dikkate alınacaktır. Yarışma süresince resmi saat GPS ile alınmış Türkiye Resmi Saattir. Yarış saati zaman merkezi tarafından ilan edilecektir. Yarış için geçerli tüm zamanlar yarış zamanlama cihazları ve/veya hakem kronometreleri ile alınan zamanlardır.

### **1.14.4 Zaman Kontrol Noktalarının Çalışması**

Yarış Startı; start hakemi yarışçının start zamanını karnesine yazar ve yarış karnesini yarışçıya verir. Start hakeminin yeşil bayrağını havaya kaldırması ile yarışçıya start verilir.

**Zaman Kontrol Noktası (TC);** yarışçı TC noktasında hakem masasındaki yarış saatini kontrol ederek kendisi için öngörülen yarış süresi dolduğu ve TC 'ye girme zamanı geldiğinde 2 sarı bayrak arasından motosikleti ile geçerek hakem masasına gelir, yarışçının motosikletinin ön tekerleğinin 2 sarı bayrak arasından

geçtiği andaki saat:dakika yarışçının karnesine yazılacak TC zamanı olarak hakemlerce tespit edilir. Sarı bayrakları geçen yarışçı hemen hakem masasına gelmeli ve zaman karnesini hakemlere vermelidir. Sarı bayraklar ile hakem masası arasında beklemenin cezası 1 dakika'dır. Ön tekerlek sarı bayrakları geçtikten sonra yarışçı geri çıkamaz, çıkması halinde TC zamanı değişmeyeceği gibi ayrıca 1 dakika zaman cezası alacaktır.

Hakemler tarafından zaman karnesinde ilgili alana yarışçının TC zamanı yazılır ve yarışçıya geri verilir. Bu zaman, bir sonraki zaman kontrol noktasına yarışçının varması gereken zamanını hesaplaması için kullanacağı başlangıç zamanıdır.

### **TC Varış Zamanı= Bir önceki TC 'de kaydedilen zaman + öngörülen varış süresi**

Her yarışçı zaman kontrol noktasına giriş zamanını kendisi hesaplamak zorundadır, TC hakemleri hiçbir yarışçıyı TC' ye girmesi için çağırmayacaktır. Yarışçı TC' ye girmesi gereken zamandan erken veya geç olarak TC' ye girmesi halinde geç veya erken girdiği her dakika başına 1 dakika zaman cezası alacaktır. Yarışçının TC' lere girme zamanları için, hakem föylerinde ilgili yarışçının zaman kayıtları esas alınarak Zamanlama Merkezi'nde hesaplanacak ve eğer farklılık varsa ceza uygulanacaktır. Yarışçının zaman hesaplamasında yapabileceği yanlışlıklar ve bundan dolayı alacağı zaman cezaları kendi sorumluluğundadır.

**Geçiş Kontrol Noktaları (GKN);** yarışçı mavi bayraklardan yaklaşık 200 metre sonra GKN Hakem Masasında durmalı ve GKN Karnesinin ilgili bölümünü hakemlere işaretletmelidir. GKN Karnesinde eksiklik olması durumunda yarışçı diskalifiye edilir veya jürinin uygun göreceği cezaya çarptırılır.

Geçiş kontrol noktalarından sırasıyla geçmeyen ve tüm geçiş kontrol noktalarından geçmeyen yarışçı diskalifiye cezası ile cezalandırılır.

Yarışçılar geçiş kontrol noktalarında hakem masasını geçmeleri halinde zaman karnelerini işaretletmek için motosikletten inerek hakem noktasına gitmelidirler. Geri geri veya ters yönde gitmek diskalifiye cezasını gerektir.

Geçiş kontrol noktasına birden fazla yarışçının aynı zamanda gelmesi durumunda zaman karneleri görevli hakem tarafından geliş sırasına göre işaretlenecektir.

**Test Etapları;** start işareti hakem tarafından verilecektir. Start öncesinde motorsiklet çalışır durumda ve ön tekerleği start çizgisi önünde beklemelidir. Hakem işaretinden önce start alınması durumunda **10 saniye zaman cezası verilecektir.**

Test etabına ulaşan yarışçılar istedikleri zaman start alabilirler ancak start almak isteyen birden fazla yarışçı olması halinde start listesindeki sıralama uygulanacaktır.

Test etabına ulaşan yarışçılar start prosedürü veya olağandışı haller (kaza, parkur blokaj, ilkyardım, zaman cihaz arızası, vs) haricinde hakemler tarafından bekletilmeyeceklerdir. Ancak 2 yarışçı arasındaki start aralığı en az 30 saniyedir.

Bir yarışçı için test zamanı, finiş hattını geçtiği andaki zamandan, start zamanının çıkarılması ile belirlenir. Testin tamamlanabilmesi için yarışçının mutlaka finiş hattını motorsikleti ile birlikte geçmesi gereklidir. Finişi geçen yarışçı "STOP" tabelasına kadar kesinlikle durmamalıdır. STOP noktasından sonra yarışçı bir sonraki zaman kontrol noktasına ulaşmak için yarış parkurunda devam edecektir. İstmeden test parkurundan dışarı çıkan ancak çıktığı noktadan parkura geri dönmeyen yarışçıların test derecelerine, jürinin **değerlendirmesi** uyarınca en fazla 5 dakika zaman cezası **eklenebilir**.

Ancak kendi isteği ile parkuru terk eden ve kestirme kullanan yarışçılar diskalifiye veya jürinin uygun göreceği 5 dakika üzerinde zaman cezaları ile **cezalandırılır**.

Test parkurunu bitiremeyen yarışçılara , ilgili test etabında yapılan en kötü zamana 1 dakika eklenmesi ile elde edilen zaman, derece olarak verilir.

Yarışçı ve/veya yarış ekiplerinin Zaman Kontrol Noktalarında, resmi görevli hakemlere müdahale etmesi, zamanları incelemek üzere talepte bulunması, zamanına itiraz etmesi ve tartışması hakem tarafından rapor edilir ve diskalifiye cezasını gerektirir.

## **Test etaplarına katılmak zorunludur.**

### **1.14.5 Zaman limiti**

Bir zaman kontrol noktasına (TC) girmesi gereken zamandan 15 dakikadan daha fazla geç kalan yarışçı otomatik olarak yarış dışı kalır.

Ancak yarışçı bu geç kalma nedenlerini geçerli bir mazeret ile (kaza nedeniyle ilkyardım, parkurun doğal sebeplerle geçilemeyecek duruma gelmesi vb.) yarış jürisine sunması halinde yarışçının zaman limiti arttırılabilir. Parkur içinde yolu kaybetmek, bir başka yarışçı tarafından bloke edilmek, zaman kontrol noktalarında zaman kaybı gibi nedenler, geçerli geç kalma nedeni olarak **KABUL EDİLEMEZ**.

Yarış Direktörünün tavsiyesi ile Zaman limitlerini değiştirme yetkisi yarış jürisine aittir.

### **1.15 ZAMAN ve GEÇİŞ KONTROL KARNESİ**

Zaman karneleri, yarışın ilk startında, sırası gelen yarışçıya, görevli hakem tarafından start zamanı yazılarak verilecektir. Her Zaman Kontrol Noktası (TC) ve Geçiş Kontrol Noktasında (GKN) karnelerini görevli hakemlere yazdırmak ve mühürletmek yarışçının sorumluluğundadır.

Zaman karneleri yarış sonunda veya her turun sonunda hakemlere iade edilecektir. Karnesini iade etmeyen yarışçılar diskalifiye olur veya jürinin uygun gördüğü ceza uygulanır.

Test etaplarında zaman karneleri kullanılmaz.

Yanlışlıkla zaman karnesini kaybeden yarışçı ilk zaman kontrol noktasında hakemden yeni zaman karnesi istemelidir. Yarış sonuna kadar bu yeni zaman karnesi kullanılmalıdır.

Geçiş kontrolü için Geçiş Kontrol Karnelerine ilgili hakem noktasında mühür vurulacaktır. Organizatör kulübün tercihine bağlı olarak GKN Karneleri ayrı olabilir.

Zaman Karnelerinin kasklara yapıştırılması yasaktır.

### **1.16 YARIŞIN SONU ve SONUÇLAR**

Yarışçı derecelerinin kaydı ve hesaplanmasında TMF tarafından sağlanan özel yazılım kullanılmaktadır. Yarışçıların zaman kayıtları için hakem resmi föyleri önceliklidir.

Tüm yarış dereceleri, yarış süresince koşulan test etapları zamanları toplamına cezaların eklenmesi ile elde edilir. Yarış sonunda tüm test etaplarını ve turları tamamlayarak en düşük toplam zamanı elde eden yarışçı sınıfının birincisi olur. Yarış sonunda elde edilen toplam zamanlar, (sınıflara bakılmaksızın) Genel Klasman sıralamasını da belirler.



### **1.16.1 Yarışın Durdurulması Halinde Sonuçlar**

Bir yarış, jüri kurulu tarafından durdurulması halinde yeniden koşulamaz.

Yarış durdurulduğu sırada, yarışçıların %50 sinden fazlası toplam yarış uzunluğunun en az yarısını tamamlamış ise yarış puanlamaya dahil edilir. Aksi söz konusu ise jüri kurulunun detaylı raporu Teknik Kurul tarafından değerlendirilerek puanlama durumuna karar verilir.

### **1.17 İTİRAZLAR**

Enduro Yarışlarında yönetimin kararlarına karşı yapılacak tüm itirazlar Disiplin Yönetmeliği İtiraz Hükümleri uyarınca yapılmalıdır. Buna göre itiraz harcı yatırılmayan itirazlar incelemeye alınmaz. Tüm itirazlar süresi içinde, yazılı ve imzalı olarak ve yarış jürisine iletilmek üzere yarış direktörü tarafından teslim alınan saatin yazılı olması halinde incelemeye alınır.

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

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

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

#### **1.17.1 İtiraz Sonucu Yapılan Ek Teknik Kontrol İçin Teminat**

Bir itiraz sonucunda:

Silindir hacmini ölçmek amacıyla makinenin sökülmesi ve takılması için yatırılması gereken teminat 600 TL dir.

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

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

### **1.18 ÖDÜLLER ve ÖDÜL TÖRENİ**

Para ödülleri varsa, ödül töreninde nakden ödenecektir. Genel Klasman ödülleri ve sınıf birincilerinin ödülleri kupa şeklinde olacaktır.

Ödül törenine katılmayan yarışçuların ödülleri bir başkasına verilemez. Ancak jüri tarafından kabul edilen geçerli mazereti olması halinde katılmayan yarışçuların ödülleri, yarışçının takım 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 karar rapor tutanaklarına geçirilir.

Ödüle hak kazandığı halde, yarışın ödül törenine mazeretsiz veya protesto amaçlı katılmayan yarışçular, jüri tarafından ceza istemi ile Teknik Kurul 'a rapor edilir.

Ödül töreni tercihen yarıştan hemen sonra padok alanı yakınında veya programda daha önceden belirtmek şartıyla farklı bir yerde yapılabilir.

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

Yarışçular, ödül törenine yarış kıyafetleri ile geleceklerdir.

### **1.19 ŞAMPİYONA İÇİN PUANLAMA**

Yarışçular, takımlar ve kulüpler Türkiye Enduro Şampiyonası'ndan puan alabilirler. Şampiyona dahilinde koşulan her yarışta alınan puanlar toplanır.

Yarışlarda herhangi bir sınıfta iki motosikletten daha az katılım (start aldığı) olduğu takdirde söz konusu sınıf genel klasman için yarışır ve sınıf puanlaması iptal edilir.

Türkiye Enduro Şampiyonası genel klasman ve sınıflar için aşağıdaki puan tablosu uygulanır:

|           |    |            |   |
|-----------|----|------------|---|
| Birinci   | 25 | Dokuzuncu  | 7 |
| İkinci    | 20 | Onuncu     | 6 |
| Üçüncü    | 16 | Onbirinci  | 5 |
| Dördüncü  | 13 | Onikinci   | 4 |
| Beşinci   | 11 | Onüçüncü   | 3 |
| Altıncı   | 10 | Ondördüncü | 2 |
| Yedinci   | 9  | Onbeşinci  | 1 |
| Sekizinci | 8  |            |   |

Kulüp puanlaması için, kulübün genel klasman puanı alan en fazla 3 yarışçısının aldığı puanlar toplanır. Tek Yarışlık Lisans ile katılan yarışçıların aldığı puanlar, kulüp puanına dahil edilemez.

Takımda yer alan yarışçıların genel klasmanda elde ettiği puanlar, takım puanı için toplanır.

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

Puanların eşitliği halinde yarışlardaki en iyi sonuçların adedi fazla olan birinci olur.(Birincilik sayısı, eşitse ikincilik sayısı, eşitse üçüncülük sayısı vs.) Eşitlik yine bozulmazsa yarışlarda en iyi sonucu en son alan birinci olur. Eğer bir yarışçı şampiyona boyunca değişik marka motosikletler kullanırsa şampiyona sonunda isminin yanında en fazla puan aldığı markanın adı yazılır.

Şampiyonanın son yarışından sonra ilan edilecek şampiyona resmi sonuçları uyarınca Genel Klasman birincisi "2011 Türkiye Enduro Şampiyonu", sınıf birincileri ise "2011 ..... Sınıfı Şampiyonu" ünvanını almaya ve kullanmaya hak kazanırlar. Genel Klasman şampiyonu, ikinci ve üçüncü, TMF'nin düzenleyeceği ödül törenine katılmak zorundadırlar.

## **1.20 YARIŞÇILARLA HABERLEŞME**

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

Yarış sonuçları ve resmi görevlilerin kararları, resmi ilan panosunda duyurulacaktır.

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

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

## **1.21 ÇEVRE KORUMA**

Organizatör kulüp ve tüm yarışçılar, yarış etkinlikleri boyunca doğayı korumak ve çevre koruma mevzuatlarına tam olarak uymak zorundadırlar. Atık yağlar, çöpler ve metal atıkları için padok ve servis alanlarında ayrı atık konteynirleri bulundurulması zorunludur. Çevreyi kirlettiği tespit edilen yarışçılar ilkinde uyarı, devamı halinde ise güvenlik birimlerine bildireceklerdir.

Yarış sonrasında parkurlarda 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.

## **2. TEKNİK YÖNETMELİK**

### **2.1 MOTOSİKLETİN TANIMI**

İki tekerlek üzerinde, bir motor ile güç kazanan tek sürücülü vasıta. Toprağa temas eden tek tekerlekten güç alan ve FIM Enduro Teknik Yönetmeliğinde - Kategori 1/ Grup A 1- ve -Kategori 2 /Grup C (iki teker çekişli)- olarak tanımlanan motosikletler TMF ENDURO ŞAMPİYONASI 'nda yarışabilirler.

### **PROTOTİP**

Prototip motorların FIM'in güvenlik tarifine uyması gereklidir.

### **START MEKANİZMASI**

Her motosikletin üzerinde bir çalıştırma mekanizması veya marş motoru olmalıdır.

### **EGZOST SİSTEMİ**

Her motosiklette egzost sistemi ve susturucu zorunludur. Teknik Kontrol sorumlusu tarafından yapılan egzost desibel ölçümlerinde üst gürültü limiti 120 db/A `dır.

### **GİDON**

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

### **MANETLER**

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

### **GAZ KONTROLU**

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

## **AYAKLIKLAR**

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

## **FRENLER**

Motosikletlerde her iki tekerleği ayrı ayrı kontrol eden iki fren sistemi olmalıdır.

## **ÇAMURLUKLAR**

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

## **LASTİKLER**

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

## **NUMARA PANOSU**

Her motosiklette sağ, sol ve önde olmak üzere 3 adet numara tabelası bulunmalıdır. Numara rakamları en az 160 mm yükseklik, 80 mm en, 20 mm kalınlık ve iki rakam arası 15 mm olacak şekilde hazırlanmalıdır.

Renkler Kontrast ve okunaklı olmalıdır.

## **İŞIKLAR**

Çalışır bir arka (fren) uyarı ışığı bulunmalıdır.

## **YAKIT**

Türkiye’de benzin istasyonlarında satılmakta olan benzinler kullanılabilir.

## **YAN SEHPA**

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

## **2.2 YARIŞÇI KIYAFETLERİ VE KASKLAR**

FIM onaylı kask ve enduro veya motokros kıyafeti, eldiveni, dizlik ve bot zorunludur.

Kasklar tek parça ve uluslar arası standartlara uygun FIM onaylı olmalıdır. (Bknz. Ek)

### **Numara Yelekleri ve/veya Formalarda (Jersey) Bulunması Gereken Rakam Ölçüleri ve Özellikleri:**

- Rakamın rengi forma ile tam kontrast renklerde olmalıdır.
- İki rakam arası 1,5 cm olmalıdır.
- Rakam yüksekliği 20 cm olmalıdır.

- Rakam genişliği tek haneli sayılarda 10 cm, çift haneli sayılarda 20 cm dir (1,5 cm aralık dahil).
- Numaralara en yakın reklam veya yazı 5 cm mesafede olmalıdır.

### **2.3 TEKNİK KONTROL UYGULAMASI**

**Teknik Kontrol Yönetmeliği Madde 2.1 ve 2.2’de belirtilen tüm hususlar ve teknik kontrol formunda kontrol edilmesi istenen hususlar, TEKNİK KONTROL’ de JÜRİ ÜYESİ NEZARETİNDE, TEKNİK KONTROL SORUMLUSU TARAFINDAN EKSİKSİZ OLARAK KONTROL EDİLECEK VE SONUÇLAR TEKNİK KONTROL FORMLARINA KAYDEDİLECEKTİR.**

Yarışçılar motosikletleri ile yönetmeliğin program bölümünde belirtilen yer ve saatte teknik kontrol yaptıracaklardır. Ancak teknik kontrol sorumlusu bütün yarış etkinliği boyunca, teknik itirazlar ve direktörün teknik kontrol talepleri için hazır bulunur.

Motosikletler ilk teknik kontrole yarışçının kaskı ile, sürücüsü veya teknisyeni tarafından getirilecektir. Süresi içinde teknik kontrol yapılmayan motosikletler yarışamaz.

Teknik Kontrol’den EKSİKSİZ geçen motorsikletlerin şasesi üzerine ve teknik yönetmeliğe uygun kask(ların) sağ tarafına ‘teknik kontrol onay’ etiketi yapıştırılır.

Teknik Kontrol Onay etiketleri her zaman kontrol noktasında, görevli hakemlerce kontrol edilecektir. Etiket eksikliği veya okunamayacak derecede tahrip olması halinde, ilgili yarışçı hakemler tarafından en kısa sürede Direktöre rapor edilecektir.

Teknik kontrol sonunda bir motosikletin teknik kontrol yönetmeliğine uymaması halinde yetkililer tarafından bu eksikliklerin giderilmesi için son teknik kontrole kadar ek bir süre verilebilir. Son teknik kontrolde motosikletin teknik kontrol şartlarına uymaması halinde start verilmez.

Yarışçı, diğer yarışçılar, görevliler ve/veya seyirciler için tehlike yaratan motosikletler, teknik kontrol sorumlusunun görüşü alınarak yarış sırasında jüri kurulunca diskalifiye edilebilir.

Yakıt kaçağı tespit edilen motosikletler teknik kontrolden geçemezler, bu

durumun yarış sırasında oluşması halinde, parkur içinde yarışçının kendisi tarafından veya bir sonraki servis alanında ekibi tarafından tamir edilememesi durumunda yarışçı diskalifiye edilir. Yakıt kaçağı olan motosiklet kesinlikle TEST PARKURLARINA giremez.

Jüri kurulu tarafından gerekli görülmesi halinde, tüm yarışçılar son teknik kontrole katılmak zorundadır. Bu durum jüri kararını takiben ilan panosunda duyurulacaktır.

Yarış sırasında yedek motorsiklet uygulaması yoktur. Yarışçı start aldığı motosiklet ile yarışı tamamlamak zorundadır.

Her motosiklet için teknik kontrol sorumlusu, teknik kontrol formunu doldurup imzalayacaktır. Teknik Kontrol sorumlusu teknik kontrol formlarını ve imzalı raporunu en geç 2. Jüri toplantısına kadar jüri kuruluna teslim etmek zorundadır.

Yarış sonunda teknik kontrol sorumlusu bütün motosikletlerin kapalı parkta; jüri tarafından 30 dakika süre ile kalmalarını sağlar. Bu sürenin sonunda teknik itiraz yapılmış motosikletler hariç her yarışçı kendi motosikletini almak zorundadır, kapalı parktan alınmayan motorsikletlerin sorumluluğu ilgili yarışçıya aittir.