



TÜRKİYE OTOMOBİL SPORLARI FEDERASYONU

TOSFED

Geçici ve Kalıcı Pist Kılavuzu



İÇİNDEKİLER

GEÇİCİ VE KALICI PİST KILAVUZU

1.AMAÇ

2.KAPSAM

3.TANIMLAR

4.BAŞVURU

5.DENETİM & SORUMLULUK

6.PİST KONSEPTİ

7. KARTİNG PİSTİ

8. DRAG PİSTİ

9. DRİFT PİSTİ

10. RALLİKROS VE OTOKROS PİSTLERİ

11.OFFROAD PİSTİ

12. PİST UZUNLUĞU ÖLÇÜMLERİ

13. ENGELLİLER İÇİN BİRİMLER

14.KAZA RAPORLAMA

15. TALİMATTA YER ALMAYAN HUSUSLAR

16.YÜRÜRLÜLÜK

17.YÜRÜTME

EK 1 – PİST DOSYASINDA OLMASI GEREKENLER

EK 2 – ÇİZİMLER

1. AMAÇ

Bu kılavuzun amacı, otomobil sporları için yapılacak olan tesisleri ulusal ve uluslararası standartlara göre inşa etmek, organizasyon veya yarış düzenlemek isteyen kulüp, işletmeci gibi kamu veya özel kişi ve kurumlara yol göstermek, iş birliği yapılması anlamında işleyiş, görev ve yetkiler ile çalışma usul ve esaslarını düzenlemektir.

2. KAPSAM

Bu kılavuz, FIA ve TOSFED çatısı altında gerçekleştirilen ve talimatlarla belirlenen güvenlik kurallarının uygulandığı sportif amaçlı yapılan tesislerin ve yarışma organizasyonlarının yapılabileceği tesisler dışında, boş zamanların değerlendirilmesi için ve hobi amacıyla yapılan etkinliklerin yapıldığı tesisleri de kapsar.

3. TANIMLAR

Bu kılavuzda geçen;

Federasyon : Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu'nu (TOSFED),

FIA : Uluslararası Otomobil Federasyonu'nu

Organizatör Kulüp : Tescil işlemlerini tamamlamış, Federasyondan Resmi Organizatör Lisansı almış, otomobil sporlarıyla ilgili organizasyon yapma yetkisine haiz spor kulübünü,

Sezon : Otomobil sporları takviminin başlangıç ve bitiş süreleri arasındaki süreyi,

Tescil : Tesis ve tesisin işletmesi için uygunluğun onaylanmasını,

Tesis : Kalıcı veya geçici olarak inşa edilen, başlangıç ve bitiş aynı noktada olan, ek yapıları ile otomobil yarışı için inşa edilmiş, dışa kapalı, girişleri kontrollü yarış amaçlı yapıları,

Pist : Sınırları iç ve dış çizgiler ile belirlenmiş, pist yarışları için özel olarak inşa edilmiş asfalt yolu,

Yeni Tesis : TOSFED standartlarında yeterli sportif ve güvenlik şartlarını sağlayacak şekilde tasarlanıp inşası yapılacak yeni bir tesisi (daha önce yarış yapılmış bir tesis bu tanım haricindedir),

Komisyon : TOSFED tarafından seçilmiş, yönetmelik koşullarının uygulanması için gerekli denetimleri yapan komisyonu,

Denetim : TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından atanmış görevli veya görevlilerden oluşan yetkililerin pistin ilgili yönetmelik şartlarının incelendiği uygulamayı (Denetim uygulamasında tesis sportif ve güvenlik açısından ulusal ve uluslararası organizasyonlara uygunluk anlamında denetlenir),

Pist Lisansı : Tesis işletmecisinin başvurusu üzerine, TOSFED Sportif Direktörlüğü'nün atadığı yetkililer tarafından yapılan denetleme sonrası verilen tesis lisansını (Daha önce lisans sahibi olan tesislerde lisans yenileme işlemi süresince görevliler denetleme sonrası tesisin lisans sınıfını değiştirebilirler),

Darbe Emici Bariyer : Pist içinde araçların kaza anındaki enerjilerini absorbe eden, lastik veya plastik bariyerleri (Bu bariyerler konuşlandırıldıkları yere göre lastik, konveyör bant, farklı densitelerde köpük olarak tercih edilebilir) ifade etmektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

4. BAŞVURU

4.1 Yeni pist tasarımı söz konusu olduğunda işletmeci TOSFED' e EK-1'de belirtilen başvuru dosyası içerikleri ile başvuru yapmalıdır.

4.2 TOSFED proje incelemesi ve denetimler için her başvuruda, pistin lisans sınıfı ve yapılacak çalışmaya göre ayrı ücret tahsil eder. Bu standart ücretler her yıl güncellenir. Yapılacak her değişiklik ve başvuru ayrıca ücretlendirilir.

4.3 İnceleme sonrası komisyon, proje ve/veya tesiste güncelleme veya değişiklik talep edebilir.

4.4 Yerinde denetimeler TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından atanan yeterli sayıdaki delege tarafından ön denetleme ve son denetleme olarak iki aşamada gerçekleştirilir. Kalıcı tesisler için ilk yarıştan 45 gün önce son denetleme gerçekleştirilmelidir.

4.5 Yukarıdaki prosedürler büyük değişiklik geçiren tesisler için de geçerlidir. Güvenlikle ilgili, plan üzerinde gerçekleşen ve TOSFED' e bildirilmeyen herhangi bir değişiklik, Pist Lisansının askıya alınmasına sebep olabilir.

4.6 Güvenlik ile ilgili yapılacak herhangi bir değişiklik her şekilde ve mutlaka TOSFED' e bildirilmelidir. Başvuru koşullarının sağlanması halinde, talimatın 5.3 maddesinde belirtilen şekilde denetimler gerçekleştirilecektir. Resmi yollardan yapılmayan başvurulara cevap verilmez.

5. DENETİM & SORUMLULUK

TOSFED tarafından denetlenmesi zorunlu tesisler

5.1 Ulusal ve uluslararası yarış takviminde yarış yapılan ve Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yer alan bütün tesisler TOSFED Pist Lisansı almak zorundadır. Denetim için, öncelikle başvuru dosyasında (EK-1'de belirtilen) bulunan bütün evraklar TOSFED' e teslim edilmis olmalıdır.

5.2 Pist Denetim Ücretleri

Kategori Pist Türü

İlk Başvuru, Denetim Ücreti ve Yenileme Ücreti

A Uluslararası ve ulusal yarışlar yapılan asfalt pistler (TOSFED Sınıf 1)

B Ulusal yarışlar yapılan asfalt pistler (TOSFED Sınıf 2 ve 3)

C Mahalli yarışlar yapılan asfalt pistler (TOSFED Sınıf 4, 5 ve 6)

D Rallikros ve otokros pistleri

E Offroad, Extreme veya Seyirci özel etapları (buz ve kar yarış pistleri)

F Drag ve Drift pistleri, rekor denemesi yapılacak pistler

G Geçici pistler, alternatif enerjili araç yarış pistleri

* İlk Başvuru, Denetim Ücreti ve Yenileme Ücretleri her yıl TOSFED 'in resmi web sayfasından (www.tosfed.org.tr) ilan edilecektir.

5.2.1 Başvuru sahibinin EK-1'de belirtilen dosya ile yukarıdaki tabloda belirtilen ücretin

%50'sini ilk denetimden önce ve kalan %50'sini son denetim öncesinde yatırması gereklidir. Son denetim başarıyla tamamlandıktan sonra, pist işbu talimatta ve/veya ilgili branşın Ulusal Sportif Talimatındaki pist & tesislerle ilgili kriterlere uygunsa, Pist Lisansı teslim edilir.

5.2.2 Danışmanların ulaşım ve konaklama masrafları, başvuru sahibi tarafından ödenir.

5.2.3 Yukarıda belirtilen ücretler, (varsa) pistte bulunan sağlık tesislerinin denetimini içermemektedir. Sağlık tesisleri, TOSFED Medikal Delegesi tarafından ayrıca denetlenebilir.

5.3 TOSFED Denetimleri için İşleyiş

5.3.1 Denetim görevlileri Sportif Direktörlük tarafından atanır.

5.3.2 Denetim görevlileri mutlaka TOSFED tarafından atanmış olmalıdır. TOSFED onayı ve denetim tarihi tesis işletmecisine bildirilmeyen denetimler, geçersizdir.

5.3.3 Denetim öncesinde, denetim görevlileri, işletmecisi tarafından verilmiş başvuru dosyasını (EK-1) inceler ve varsa ön tespit/yorumlarını veya denetimden önce yapılmasını istedikleri düzenlemeleri, yazılı olarak başvuru sahibine iletir.

Aynı pistte daha önce bir denetleme gerçekleştirilmiş ise bir önceki denetim raporu dosyaya eklenmelidir.

Tesis dahilindeki güvenlik ünitelerinin yapısal durumu denetimciler tarafından onaylanmalıdır. Denetimde tespit edilen herhangi bir eksiklik, işletmecisi tarafından giderilmelidir.

5.3.4 Denetim esnasında pist ve ilgili birimlerin yetkilileri hariç hiç kimse denetim ekibi ile birlikte olmamalı, özellikle hiçbir basın mensubu tesis dâhilinde bulundurulmamalıdır. Parkurun halka açık bir yol olması haricinde, tesisin denetlemesi sırasında hiçbir araç pistte olmamalıdır.

5.4 TOSFED Denetim Raporu

Denetim raporu TOSFED Sportif Direktörlüğü tarafından incelendikten sonra, TOSFED Başkanı imzası ile gönderilecektir.

5.5 Denetim Sonuçları

5.5.1 Denetimin gerçekleştiği tarihten itibaren dört (4) hafta içinde başvuru sahibine, tespitleri içeren rapor TOSFED tarafından iletilmelidir. Bu dört haftalık süreç dâhilinde denetimciler ve işletmecisi arasında bir anlaşmazlık olması halinde, Sportif Direktörlük öncelik kullanarak konuyu inceleyip, karara bağlayabilir.

5.5.2 Eğer denetimcilerin işletme sahibinden talep ettiği çalışmalar zamanında gerçekleştirilmez ise, ulusal veya uluslararası yarış takvimi dâhilinde başvurusu yapılan yarışların organize edilmesine izin verilmeyebilir. TOSFED, Türkiye Cumhuriyeti sınırları dâhilinde, T.C. Gençlik ve Spor Bakanlığı ile FIA' dan aldığı yetkiler kapsamında, ulusal ve uluslararası organizasyonların tesis dâhilinde yapılabilmesine izin- onay veren tek yetkili kurumdur.

5.5.3 Bir pistin birden fazla alternatif kullanımları olması halinde onay, sadece başvurusu yapılan kullanım alanları için gerçekleştirilir. Onaylanmış versiyonlarda belirtilen tüm tesis ve uygulamaların, lisans süresi boyunca, tüm fonksiyonları ile onay aşamasındaki halinin uygun şekilde kalmasından işletmecisi sorumludur.

5.5.4 Rallikros, Otokros ve Buz Pisti, offroad pistlerinin lisansları başvuru yılı dahil (1) bir yıl süre ile geçerlidir.

5.5.5 Rallilerde bulunan özel seyirci etapları da geçici pist sınıfına girmektedir ve TOSFED Sportif Direktörlüğü denetimine tabidir. Bu tür etaplar için, yarış programı onayı ile eşzamanlı olacak şekilde uygun tarihte başvuruda bulunulmalıdır.

5.5.6 TOSFED, yukarıda bahsedilen pist projeleri ile ilgili danışmanlık alabilir.

5.5.7 TOSFED, proje onayı için yapılan başvuruda herhangi bir eksiklik tespit etmesi halinde, bu eksiklikleri başvuru sahibine verilen raporda belirtir.

5.6 Sorumluluk

TOSFED 'in onayı alındıktan sonra, pistte yapılması istenen herhangi bir değişiklik, öncelikle TOSFED 'in onayına sunulmalıdır. Aksi takdirde, ilgili pistin mevcut lisansı askıya alınabilir.

Bir pistin TOSFED tarafından onaylanması, sadece ilgili branşta yarışma yapılması için tesisin uygunluğunu onaylamakta ve belgelemekte olup, lisans sahibine herhangi bir TOSFED yarış takvimine dahil olma hakkını tanımaz.

Her ne kadar pist lisansları TOSFED tarafından işbu talimat ve ilgili branşın geçerli son standartlarına göre veriliyor olsa ve gerekli tüm güvenlik önlemleri alınsa dahi, pist lisansları, bu pistlerde yapılacak ve sporun doğası gereği riskli olan otomobil sporları yarışmalarında tam bir güvenliğin sağlanabileceğine dair bir garanti taşımamaktadır. Dolayısıyla TOSFED 'in bir pist için lisans vermesi, aslen bu pistte uygulanması gereken minimum güvenlik standartlarının seviyesini teyit etmekte olup, pistin veya bu pistte yapılabilecek yarışmaların güvenliğini tamamen garanti etmemektedir. Bu bağlamda, ilgili pistlerde yapılabilecek aktivitelerde, geçerli mevzuat ve ulusal talimatlar çerçevesinde güvenliğin sağlanması sorumluluğu, pistin işletmecileri ve yarışmanın organizatörlerine aittir.

Pist lisansı ve yayınladığı mevzuat ile izlenmesi gereken minimum güvenlik önlemlerini teyit eden TOSFED 'in bu yarışmalarla ilgili herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır.

6. PİST KONSEPTİ

6.1 Tüm başvurularda tesisin ulusal ve yerel, Orman ve İmar kanunu gibi ilgili tüm kanun, mevzuat ve yönetmeliklere göre uygun inşa edilmiş olduğu kabulü ile inceleme yapılır. Tesis dahilindeki pist ve binaların yukarıda belirtilen kanun ve yönetmeliklere aykırı olması ve bundan dolayı doğacak herhangi bir hukuki sorumluluk TOSFED 'i bağlamaz. Lisans başvuru sırasında başvuru sahibinin beyanı esas alınır.

6.2 Pistin şekli herhangi bir sınırlamaya tabi değildir. Ancak TOSFED sportif, güvenlik ve pratik sebeplerden dolayı önerilerde bulunabilir.

6.3 Pist dahilindeki düzlük 2 km'den uzun olamaz. Eğer pist FIA kapsamındaki yarışlar için tasarlanıyor ise pistin uzunluğu FIA' da belirtilen tabloya göre hesaplanmalıdır. Yeni bir pistin 7 km'den uzun olması tavsiye edilmez.

6.4 Yeni pistlerde pist genişliği en az 12 metre olarak öngörülmelidir. Eğer pist içinde genişlik değişkenlik gösteriyorsa bu 20 metrede, 1 metreyi geçmeyen bir oranda olmalıdır. Start düzlüğü en az 15 metre genişliğinde olmalıdır. Bu genişlik ilk virajın çıkışına kadar korunmalıdır.

6.5 Yarış mesafesi, pist rekorları gibi unsurların hesaplanmasında pist uzunluğu pistin merkez çizgisi üzerinden alınır. Her ne kadar pistin ideal yarış çizgisi farklı geometrik formlardan oluşuyor olsa da pistin uzunluğunun merkez çizgiden hesap ediliyor olması, tasarımcı tarafından dikkate alınması gereken bir kriterdir.

6.6 Enine Eğim ve Drenaj

Düzlüklerde su tahliyesi amacıyla yapılan ve merkez eksen çizgisinden pistin iki kenarına doğru kamber olarak verilecek eğim %3'ten fazla, %1,5'ten az olmamalıdır. Virajlardaki (en dıştan içe kadar olan tüm genişlik) eğim (oval veya test pistleri gibi özel durumlar hariç) %10'u geçmemelidir. Ters eğim, pist içindeki ring yolları, ara geçişler vb özel durumlar olmadıkça kabul edilmez. Ters eğimli noktaya giriş hızı, yarışan en hızlı kategori otomobil için 125km/s'in üzerinde olmamalıdır. Pist, pit alanı, padok ve halka açık alanlardaki su tahliyesi proje aşamasında öncelikli olarak planlanmalıdır.

6.7 Pist Kenarı, Sınır Çizgileri ve Yol Dışı Alanlar

Pistin iki kenarı (pit girişi ve çıkışları, bağlantı yolları gibi bölümler hariç) 10 santimetre genişliğinde kaymaz (antislip) beyaz boya ile boyanmalıdır. Bu çizgi pist boyunca kesintisiz şekilde pist ile asfaltın kenarı arasında boşluk bırakmayacak şekilde boyanmalıdır. Kerblerin olduğu bölümlerde kenar çizgisi ile kerb arasında boşluk olmamalıdır. Yol dışı (run-off) kaçış alanları, pist ile ilk güvenlik çizgisi arasındaki alanı tanımlar. Yol dışı kaçış alanı yukarıya doğru %25 (mıcır havuzlar hariç) ve aşağıya doğru %3'ten fazla eğimde olmamalıdır. Yol dışı kaçış alanının (asfalt veya mıcır) yol ile arasında kot farkı olmamalıdır. Mıcır yol dışı kaçış alanlarında mıcırın derinliği en az 8 cm olmalıdır. Virajın yaklaşma hızı ve alanın büyüklüğüne göre mıcır havuzunun ölçüsü değişkenlik gösterebilir. Bu durumlarda mıcır havuzu pistten uzaklaştıkça sabit bir oranda derinleşebilir.

6.8 Start Düzlüğü

Sabit start prosedürü olan düzlüklerde start alacak araç başına, en az 6 metrelik bir grid alanı olmalıdır. Gridde, her otomobilin start alacağı alan ile bir önceki otomobilin start alacağı alan arasında, tercihen 8 metrelik bir fark bulunmalıdır. Start grid çizimleri ekte belirtilmektedir. Start çizgisi ile ilk viraj arasında en az 250 metre mesafe olmalıdır. Start sonrası ilk viraj, en az 45 derecede dönülmeli ve 300 metreden az çapta olmalıdır. Bir yarışta izin verilen en fazla araç sayısı için, ilgili branşın güncel TOSFED sportif talimatı dikkate alınmalıdır.

6.9 Güvenlik Kriterleri

Seyirci, sporcu, görevlilerin korunması ile ilgili güvenlik kriterlerini incelenirken pistin, karakteristik tasarımı da (genel plan, kesit, yarış çizgisi, kaçış alanları, binalar, kulübeler, vb diğer tüm yapılar) incelenmelidir. Pistin yol dışı kaçış alanlarını oluşturmak için yeterli boşluğun bulunmadığı durumlarda "enerji emici" ve durdurucu ekipmanlar ile ilk güvenlik sınırı oluşturulmalı ve yol dışına çıkacak araçların momentlerini azaltacak ve/veya tekrar yola dönüşünü sağlayacak bir planlama

düşünülmelidir. Montajı yapılacak ekipmanlar yol dışı alanın boşluğu ve darbe açısına göre belirlenmelidir. Genel prensip olarak; darbe açısı düşük ise alçak, birbirine bağlı şekilde devam eden, yumuşak, dikey ekipmanlar; eğer darbe açısı yüksek ise enerji emici bir yol dışı alanı ile birlikte ilk güvenlik çizgisinde enerji emici, yüksek, durdurucu bariyer ekipmanları kullanılmaktadır. Planlama aşamasında bu alanlara, yarışacak otomobil kategorilerinin hızlı göz önüne alınarak yeterli alanlar verilmiş olmalıdır. Prensip olarak bu tip alanlar virajların dışında, yaklaşma ve dönüş hızına bağlı olacak şekilde piste 30 ile 100 metre uzaklıkta planlanır.

Pistin talep edilen lisans sınıfına göre birinci ve ikinci güvenlik çizgisi olarak iki bölüm tanımlanmıştır. İlk güvenlik çizgisi; tamamen yarış araçları ve onlara doğrudan müdahale edecek olan ekip ve araçların girebildiği zonun tanımlanmasıdır. İkinci güvenlik çizgisi; yarış organizasyonu ile seyirciler arasındaki sınırı tanımlamaktadır. Kaçış alanları, servis yolları, vb yapılar bu kriterler doğrultusunda konuşlandırılmalıdır.

İlave olarak halka açık alanların güvenliği, en az pist kenarındaki güvenlik tedbirleri kadar ciddi şekilde dikkate alınmalıdır. Halka açık alanlarda alınacak güvenlik tedbirleri ile ilgili yapılacak her türlü inşaa faaliyet, yürürlükteki kanun, mevzuat ve yönetmeliklere aykırı olmamalıdır. Acil durum ve kurtarma üniteleri, araçları ve personeli, pist branşının ilgili TOSFED talimatlarına uygun şekilde planlanmalıdır.

6.10 Pist Kenarı Yapıları

Pist içindeki tabela, reklam veya ekranlar ile pist kenarındaki diğer yapılar mutlaka güvenli bir şekilde sabitlenmiş olmalıdır. Pistin alanı içinde olan tüm tabelalar, darbe sonrası zararsız parçalara ayrılacak, ama yarış sırasında ortaya çıkabilecek rüzgarlara karşı dayanabilecek şekilde tasarlanmalıdır. Pist ile ilk güvenlik hattı arasında reklam konstrüksiyonlarına izin verilmez. Olası tüm reklam yapılar en az 1 metre geride ve görevlilerin görüş ve piste girişlerini, görevli araçların çalışmalarını engellemeyecek şekilde güvenli alanlarda konuşlandırılmalıdır.

Pistin bütün noktalarındaki tabelalar yarış yönetimi tarafından incelenmiş ve onaylanmış olmalıdır. Yarış direktörü, komiserler kurulu güvenli bulmadıkları reklam alanları, yapıları ile ilgili olumsuz bir durum olması halinde alanların yerlerinin değişmesi ve/veya kaldırılmasına yönelik tedbirleri alabilirler. Reklam alanlarının konum ve karakterleri sporcu veya görevlilerin görüşünü engellemeyecek veya yansıtıcı, metalik, yüksek kontrast yüzeyler, posterler ile dikkatini dağıtmayacak şekilde olmalıdır.

Tabelalar virajların giriş veya çıkışlarında, pist kenarına 3 metreden daha yakın olmamalıdır. Reklamlar, hiçbir şekilde perlon vb. bir malzeme ile bağlanıp, sabitlenmemelidir. 100 mm kalınlığında hafif kumaşlar, yanmaz, genişleyebilen polystrene veya benzeri malzemeler kabul edilebilir. Pistin yarış çizgisine paralel reklam tabelaları konuşlandırılmamalıdır.

Metal bariyer veya teller üzerine konuşlandırılacak tabelalar, üzerinde duran ekipmandan daha büyük olmamalı ve üzerinde durduğu yerin kontürünü belli etmelidir. Bu sebeple, bu tip konumlara yerleştirilecek tabelaların esnek malzemeler ile imal edilmesi ve her bir parçanın 150 cm. 'den daha büyük olmaması gereklidir. Pist zemini üzerinde herhangi bir reklam veya dekorasyon olmamalıdır. Pist dışı sert zeminlerde "sürtünme katsayısı yüzey ile aynı dahi olsa" zeminde reklama izin verilmez. Pist içindeki tabelalar bir mühendis tarafından denetlenmiş, olası rüzgârda, darbelerde devrilmeyecek şekilde ve toprak seviyesinden en az 4 metre yükseklikte konuşlanmalıdır.

6.11 Pistin Binaları ve Ek Tesisler

Pist dâhilinde inşa edilecek Yarış Kontrol, Gözetmen Kuleleri, Pit Alanı, Padok Alanı, Sağlık Merkezi, vb. yapılar kendi içlerinde ve birbirleri arasında gerekli bir iletişim uyumu içinde inşa edilmelidir.

Pit binası içinde;

- **Yarış Kontrol** : Pistin genelini gören yüksek bir noktada ve/veya tüm pisti gören kameralardan oluşan bir oda
- **Komiserler Kurulu Odası** : Min. 6 kişilik toplantı odası ve internet bağlantısı
- **Zaman Sistemleri Odası** : Yarış organizasyonu sırasında tüm zaman takip sistemlerinin yerleşebileceği tüm mobilya ve donanıma sahip
- **TOSFED / FIA Odası** : Yönetici masası ve min. 4 kişilik bir toplantı masası
- **Yarış Direktör Odası** : Yönetici masası ve min. 4 kişilik bir toplantı masası
- **Brifing Salonu** : Tüm sporcuların sınıf/konferans düzeninde aynı anda oturarak katılabileceği, yetkililerin yarış ile bilgileri verebileceği, tüm salon tarafından görülebilecek büyüklükte ekran ve/veya panonun olduğu salon
- **Medya Merkezi** : Yarışa akredite olan tüm basın mensupları için bağımsız masa ve sandalyelerin olduğu, internet ve elektrik bağlantılı salon/oda
- **Sağlık Merkezi** : TOSFED tarafından tanımlanan pist sınıfı için gerekli min. ihtiyaçları sağlayan, sağlık personeli ve min. 1 sedye ve ilk müdahale ekipmanı olan, ambulansa kolay ulaşabilen, sedye girip çıkabilir oda Kategori 1 veya A pistlerde ambulans helikopter pisti bulundurulması gerekmektedir.

• **Sunucu Kabini** : Yarış izlenebilecek konumda, yarışla ilgili bilgileri sunucunun okuyup, izleyebileceği ekranların olduğu, mikrofonlu oda bulunmalıdır.

6.12 Pit Yolu

Pit yolu en az 12 metre genişliğinde olmalıdır. Garajlar ile pit yolu arasında pit stop alanı olarak kullanılacak 4 metrelik bir alan olmalıdır. Genel bir tasarım prensibi olarak; araç başına pit alanı uzunluğu en az 5 metre, tercihen ortalama 7 metre olmalıdır.

Pit girişi ve çıkışı noktaları, yarış çizgisi ile çakışmamalıdır.

Pit yolundan piste girişin açısı 30 dereceden fazla olamaz.

6.13 Pistteki Bölüm ve Alanların İmalat ve Bakımı

Pist işletmecileri tesislerindeki tüm alanların ve özellikle güvenlik önlemlerinin, TOSFED 'in onayladığı şartları korumasından sorumludurlar.

Tesislerin lisans süresi içerisindeki periyodik kontrol talepleri, işletmeci tarafından yazılı şekilde TOSFED 'den talep edilmelidir.

TOSFED kendisine iletilen bu yazılı taleplere en geç 15 iş günü içinde cevap verir ve cevabın ardından en geç 30 iş günü içinde ilgili denetim ve kontrolleri gerçekleştirir.

6.14 Pistin Yüzeyi

Pist yüzeyinde herhangi bir çukur, tümsek vb. formal bozukluk bulunmamalıdır. Olası bir tamirat ihtiyacı durumunda pist zeminindeki tamiratlar sürtünme katsayısı farklı malzemeler ile yapılmamalıdır.

6.15 Kenarlar, Yol Dışı Kaçış Alanları

Pist içindeki bütün asfalt kenarları, kerbler (bordürler) ve bölümlerin arka kısımları yol dışı kaçış alanı ile aynı seviyede olmalıdır.

Tamamen çimen olan bölümlerde çimenler biçilmiş ve alan tüm diğer bitkilerden temizlenmiş olmalıdır.

Çakıl taşlarıyla oluşturulan yol dışı kaçış alanlarında da mıcırın içinden büyüyen tüm bitkiler temizlenmiş olmalıdır. Çakıl bölümün altındaki toprak zemin belirli bir seviyede olmalı, çakılların derinliği değişken olmamalıdır.

6.16 Metal Bariyer (Otoban Raybariyer)

En alttaki bariyer ile toprak zemin arasında en fazla 5 cm boşluk olmalıdır. Metal bariyerler, tercihen, aynen otoban korkuluklarında olduğu gibi zeminine beton dökülmüş metal dikelemlerle yere sabitlenmelidir.

6.17 Lastik Bariyerler

Lastik bariyerlerin konumu ve birbirine olan bağlantısı eğer geçici bir pist ise yarış öncesi, sabit bir tesis ise sezon öncesi mutlaka kontrol edilmelidir. Lastikler, konumlarına yerleştirilmeden önce, birbirlerine üst üste balyalar halinde özel strap ile bağlanmalıdır. Lastiklerin birbirlerine ve grupların bağlantı detayları ekteki teknik çizimlerde belirtilmektedir. Mümkünse lastikler dıştan ısı ile daralan naylon malzeme (Shrink) ile grup halinde bağlanmalıdır. Özellikle virajların dışında yer alan ve çarpma riskinin yüksek olduğu noktalardaki lastik bariyerlerin önüne konveyör bant konulması, önemle tavsiye edilir.

6.18 Seyirci ve Şarapnel Koruma Teli

Bu tellerin gerginliği ve bağlantıları ile paslanmaya karşı kondisyonu periyodik olarak kontrol edilmelidir. Teller ile ilgili imalat ölçüleri ekteki teknik çizimlerde belirtilmektedir.

Geçici ve sabit pistlerde "FIA fence" olarak bilinen tel örgüler, FIA standartlarında üretilmiş ve sabitlenmiş olmalıdırlar.

6.19 Kerbler (Bordürler)

Kerbler sürekli olarak hasara karşı kontrol edilmelidir. Hasarlı kerbler aynı formlarını koruyacak şekilde hızlıca tamir edilmelidir. Kerb imalatı ile ölçü ve çizimler ekte belirtilmiştir.

Kerblerde antislip olarak adlandırılan, kaymaz özellikteki boyalar kullanılmalıdır. Eğer başka bir boya kullanılmış ise bu yarış öncesi brifinglerde sporculara mutlaka belirtilmelidir. Pist bakımı sırasında, üst üste boyama suretiyle boya katmanlarının oluşmamasına dikkat edilmelidir.

6.20 Drenaj ve Su Giderleri

Su tahliyesi ile ilgili tüm altyapı belirli periyodlar ile temizlenmelidir. Her yarış öncesinde, özellikle de kış döneminin ardından su tahliye sistemleri mutlaka kontrol edilmelidir.

Yoğun yağış sırasında pistin göllenmeye maruz kalmaması gereklidir. Bu sebeple viraj içlerindeki kerblerin tasarımlarına bu açıdan da dikkat edilmeli ve su tahliyesi için gerekli kanal, oluk tasarımları mutlaka uygulanmalıdır. Drenajların tahliye hesapları sistemin yoğun yağmur altında çalışacak şekilde yapılması ve su girişi kapakları olan mazgallar zemine sabit, hiçbir şekilde araç geçişi veya darbesi ile hareket etmeyecek şekilde imal ve monte edilmelidir.

6.21 Servis Yolları

Servis yolları acil durum araçlarının rahatlıkla kullanabileceği, acil durum çıkışlarına kolay ulaşabilir, yeterli sayıda ve büyüklükte manevra alanına sahip olmalıdır.

Servis yolları tüm yarış pistinin yol dışı alanlarına ulaşabilecek şekilde tasarlanmalı, olası bir kaza halinde yarışın durdurulmasına gerek kalmadan, sorunlu yarış aracını güvenli bir noktaya transfer edebilecek şekilde planlanmalıdır.

Personelin taşınması, malzeme taşınması veya acil durum araçları için kullanılabilecek köprü veya tünellerin yerleri proje aşamasında pistin genel hatlarına uygun şekilde planlanmalıdır.

6.22 Pist Sınır Çizgileri

Pist çizgilerini belirlemek adına kullanılan boyalar için FIA 3503-2019 standartları tavsiye edilir. Boyaların sürtünme ve parlaklık katsayısının standarda uygunluğu, pist lisans sürecinde değerlendirilmektedir.

Tüm pist, pit alanı, grid cebi, giriş, çıkış, vb. çizgiler temiz ve görünür şekilde olmalıdır.

6.23 Gözetmen Kuleleri & Medya & Kapalı Devre TV Sistemi

Yarışmacılar açısından tüm gözetmen kulelerinin açık ve net şekilde görünebilirliği olması mutlaka sağlanmalıdır.

Görüş engel olabilecek ağaç vb. bitki örtüsü varsa belirli periyotlarda budanmalıdır.

Gözetmen kuleleri, pistin yarış çizgisinden ve olası bir yol dışı durumda aracın savrulma alanından uzakta, ancak yarışmacıların sallanacak bayrakları görebilecekleri noktalarda konuşlandırılmalıdır.

Pist içinde kalan gözetmen kulübeleri en az 1.5 mt x 1.5 mt ölçüsünde, üstü kapalı, yarış çizgisinden görünebilir ama yol dışı durumlarda görevli gözetmenlerin güvenli şekilde görevini yapabileceği noktalarda ve etrafında gerekli koruyucu bariyerler ile sınırlı şekilde konuşlandırılmalıdır. Tüm gözetmen kulübeleri bir önceki ve bir sonraki kulübeyi çıplak gözle görebilecek şekilde planlanmalıdır. Pisti izleyen Kapalı Devre TV sistemindeki kameralar bir aracı tam bir tur boyunca hiçbir şekilde kadrardan çıkmayacak şekilde izleyebilecek açılarda ve adette konumlandırılmalı, en azından iki tam günlük (toplam 48 saat) süre boyunca kayıt yapma, bu kayıtları en az bir ay boyunca saklama, yeniden oynatma ve yakınlaşma (zoom yapma) özelliğine sahip olmalıdır. Proje aşamasında gözetmen kule noktaları ile ilgili TOSFED'in görüşü alınması önemle tavsiye edilir. Proje onayı sürecinde TOSFED kule sayılarında veya konumlarında değişiklik talep edebilir.

Medya için bir güvenlik planı hazırlanmalı ve TV ekipleri ile fotoğrafçılar için belirlenen yerler bu plan üzerinde işaretlenmiş olmalıdır. Bu noktalar gözetmen kulübeleri gibi güvenlik önlemleri alınmış yerler olmalıdır.

6.24 Haberleşme

Pist dahilinde bulunan gözetmen kuleleri, yarış direktörlüğü ve acil durum ekipleri arasında, telsiz dışında, mümkünse interkom sistemi vasıtasıyla kesintisiz iletişim sağlayacak bir altyapı oluşturulmalıdır. Olası bir arıza veya enerji kesintisi yaşanması halinde kullanılabilecek yedek sistemler mutlaka düşünülmelidir.

7. KARTİNG PİSTİ

7.1 Kısa Pist; Ulusal şampiyonalarda kullanılacak, ancak CIK-FIA kapsamındaki bütün kategorilere pistin yapısı sebebiyle güvenlik açısından izin verilemeyen pistlerdir. Kısa pistler sadece hobi karting yönetmeliğine tabi, ticari işletmeler olarak hizmet verebilir. Sportif kapsamda değerlendirilmezler.

7.2 Uzun Pist; FIA 1, 2, 3 veya 4 kategorisinde homologe olabilecek şartlara sahip, her start alacak kart için 50 mt uzunluğunda, maksimum 60 kartın yarışmasına izin verilebilen uluslararası pistlerdir. Bu pistlerde start finiş düzlüğü en az 100 metre uzunluğunda olmalıdır.

7.3 Pistin uzunluğu en az 800 metre iken, şanzımsız kartlar için en fazla 1.700 metre, şanzımanlılar için en fazla 2.500 metre uzunluğunda olmalıdır.

7.4 Tünel ve köprülerin girişi öncesinde en az 30 metre, çıkışı sonrasında ise en az 20 metre düzlük olmalıdır. Yolun her iki yanında bariyerler dahil, en az 180 santimetre kaçış alanı bırakılmalıdır. Tünelin yüksekliği en az 250 santimetre, olmalıdır.

7.5 Geçici veya kalıcı pistlerde, tüneller 7 ile 12 metre arasında bir genişliğe sahip olmalıdır.

7.6 Yükseklik, eğim, iç bükey ve dışbükey açıları araçların performanslarına uygun olmalıdır. Genel olarak, uzun düzlükler sonundaki fren noktalarında veya virajlar gibi ani hızlanmanın ve moment değişikliklerinin olduğu yerlerde eğim değişiklikleri tercih edilmemelidir.

7.7 Pistin tamamında dikine eğim %5, boyuna eğim %10'dan fazla olamaz.

7.8 Enine Eğim ve Drenaj

Düzlüklerde su tahliyesi amacıyla yapılan ve merkez eksen çizgisinden pistin iki kenarına doğru kamber olarak verilecek eğim %3'den fazla, %1,5'dan az olmamalıdır.

Virajlardaki (en dıştan içe kadar olan tüm genişlik) eğim (oval veya test pistleri gibi özel durumlar hariç) %10'u geçmemelidir. Ters eğim, pist içindeki ring yolları, ara geçişler, vb özel durumlar olmadıkça kabul edilmez. Ters eğimli noktaya giriş hızı, herhangi bir araçla en fazla 125km/s üzerinde olmamalıdır.

Pistin planlaması sırasındaki farklı genişlikler arasındaki geçişler, 7.4 maddesinde belirtilen kriterlere uygun olmalıdır. Pist, pit alanı, padok ve halka açık alanlardaki su tahliyesi proje aşamasında öncelikli olarak planlanmalıdır.

7.9 Pist Kenarı, Sınır Çizgileri ve Yol Dışı Alanlar

Pistin iki kenarı (pit girişi ve çıkışları, bağlantı yolları gibi bölümler hariç) 10 santimetre genişliğinde kaymaz (antislip) beyaz boya ile boyanmalıdır. Bu çizgi pist boyunca kesintisiz şekilde pist ile asfaltın kenarı arasında boşluk bırakmayacak şekilde boyanmalıdır. Kerblerin olduğu bölümlerde kenar çizgisi ile kerb arasında boşluk olmamalıdır.

Yol dışı (run-off) kaçış alanları pist ile ilk güvenlik çizgisi arasındaki alanı tanımlar. Yol dışı kaçış alanı yukarıya doğru %25 ve aşağıya doğru %3'ten fazla eğimde olmamalıdır. Yol dışı kaçış alanı yol ile arasında kot farkı olmamalıdır.

7.10 Start Düzlüğü

Sabit start prosedürü olan düzlüklerde start alacak araç başına en az 6 mt'lik bir grid alanı olmalıdır.

Start çizgisi ile ilk viraj arasında en az 100 mt mesafe olmalıdır. Start sonrası ilk viraj en az 45 derecede ve 300 metreden az çapta olmalıdır.

Bir yarışta izin verilen en fazla araç sayısı için güncel sportif yönetmelik dikkate alınmalıdır.

7.11 Güvenlik Kriterleri

Seyirci, sporcu, görevlilerin korunması ile ilgili güvenlik kriterlerini incelerken pistin karakteristik tasarımı da (genel plan, kesit, yarış çizgisi, kaçış alanları, binalar, kulübeler, vb diğer tüm yapılar) incelenmelidir.

Pistin yol dışı kaçış alanlarını oluşturmak için yeterli boşluğun bulunmadığı durumlarda "enerji emici" ve durdurucu ekipmanlar ile ilk güvenlik sınırı oluşturulmalı ve yol dışına çıkacak araçların momentlerini azaltacak ve tekrar yola dönmelerini sağlayacak bir planlama düşünülmelidir.

Acil durum ve kurtarma üniteleri, araçları ve personeli, karting branşının ilgili TOSFED talimatlarına uygun şekilde planlanmalıdır.

Montajı yapılacak ekipmanlar yol dışı kaçış alanın boşluğu ve darbe açısına göre belirlenmelidir. Genel prensip olarak; darbe açısı düşük ise alçak, birbirine bağlı şekilde devam eden, yumuşak, dikey ekipmanlar; eğer darbe açısı yüksek ise enerji emici bir yol dışı alanı ile birlikte ilk güvenlik çizgisinde enerji emici, yüksek ve durdurucu bariyer ekipmanları kullanılmalıdır. Planlama aşamasında bu kısımlara yeterli alanlar bırakılmış olmalıdır.

Prensip olarak bu tip alanlar virajların dışında, yaklaşma ve dönüş hızına bağlı olacak şekilde piste 30 ile 100 metre uzaklıkta planlanır. İlave olarak halka açık alanların güvenliği, pist kenarındaki güvenlik tedbirlerinden daha fazla dikkate alınmalıdır. Halka açık alanlarda alınacak güvenlik tedbirleri ile ilgili yapılacak her türlü inşai faaliyet yürürlükteki kanun ve yönetmeliklere aykırı olmamalıdır.

Medya için bir güvenlik planı hazırlanmalı ve TV ekipleri ile fotoğrafçılar için belirlenen yerler bu plan üzerinde işaretlenmiş olmalıdır. Bu noktalar gözetmen kulübeleri gibi güvenlik önlemleri alınmış yerler olmalıdır.

TOSFED, yukarıda bahsedilen yönetmelikler ile ilgili danışmanlık alabilir ve söz konusu tedbirler ile ilgili proje onayı için yapılan başvuruda herhangi bir eksik görmesi halinde bunu başvuru sahibine verilen rapora ekler.

Karting pistlerindeki yapılar için Madde 7.10 ile Madde 7.24 arasındaki kriterlere de uyulmalıdır.

8. DRAG PİSTİ

8.1 Drag pistleri uzunluk olarak sırasıyla min. 35 metre lastik ısıtma ve start alanı, 402 metre yarış, 350 metre yavaşlama ve fren düzlüğüne, yani toplamda asgari 787 metre uzunluğa sahip olmalıdır. Yolun iki tarafı, lastik ısıtma ve fren düzlüğü dahil asgari 90 santimetre yüksekliğinde beton duvar veya bariyer ile çevrilmeli, söz konusu beton bölümün üzeri asgari 140 santimetre yüksekliğinde tel örgü ile çevrilmiş olmalıdır.

8.2 Fren düzlüğünün sonunda, yarış düzlüğünün herhangi bir yanından start noktasına doğru ters yönde gelen bir servis yolu olmalıdır. Fren düzlüğünün sonunda bu servis yoluna dönüş yapılabilmesi için gerekli dönüş yarıçapına sahip bir manevra boşluğu bırakılmalıdır.

Düzlüğün sonunda yol istikametine dik olacak şekilde beton duvar/bariyer, ön tarafında iki sıra lastik bariyer ile güvenlik duvarı yapılmalıdır.

8.3 Kapalı park, servis alanı, start alanı, yarış düzlüğü, servis yolu ve seyirci alanları arasında gerekli güvenlik önlemleri alınmalı ve geçişler kontrol edilebilir olmalıdır. İtfaiye, ambulans, çekici gibi acil müdahale araçları için gerekli alanlar kolay ulaşılabilir olmalıdır.

8.4 Uluslararası yarışların organize edilmesi amaçlanan drag pistlerinde FIA resmi sitesinde

Drag pistleri için belirtilen standartlar geçerlidir.

Drag pistlerde start/finiş düzlüklerinde su tahliyesi amacıyla boyuna eğim binde ikiyi geçmemelidir.

8.5 Drag düzlüklerinin finiş sonrasında bırakılan fren düzlüğünde %5'e kadar eğim olabilir. Bu eğim değişken şekilde dönüş manevrası alanına kadar artabilir. Pist istikametine paralel olan fren düzlüğündeki bu eğim pistin hiçbir noktasında %10'u geçemez; önce artıp, sonra azalmaz.

8.6 Drag pistlerinde kalkış ve lastik ısıtma alanlarında farklı tutunma katsayısına sahip asfalt aşınma kullanılabilir.

8.7 Acil durum servis yolları birinci güvenlik hattının arkasında yer almalıdır. Bu yollarda yeterli sayıda acil durum aracı bulunmalı ve kritik noktalardan piste giriş çıkış yapabilmelidirler.

Bu servis yolları pistin herhangi bir noktasında sağlık merkezine veya pistin dışına kolayca çıkılabilecek şekilde planlanmalıdır.

Medya için bir güvenlik planı hazırlanmalı ve TV ekipleri ile fotoğrafçılar için belirlenen yerler bu plan üzerinde işaretlenmiş olmalıdır. Bu noktalar gözetmen kulübeleri gibi güvenlik önlemleri alınmış yerler olmalıdır.

Acil durum ve kurtarma üniteleri, araçları ve personeli, drag branşının ilgili TOSFED talimatlarına uygun şekilde planlanmalıdır.

8.8 Drag pistlerinde yarış düzlüğü genişliği 16 metreden, servis yolu 5 metreden daha az olmamalıdır. Uluslararası drag pistlerinde FIA Drag Strip için belirtilen standartlar geçerlidir.

8.9 Zaman kontrol sistemi "çam ağacı" ile verilen start ışık düzeni, seyirciler tarafından rahatlıkla görülebilen bir zaman ekranı ile kurgulanmalıdır

8.10 Pist aydınlatması için ışık kaynaklarının yarış yönüne bakacak, sporculara doğrudan bakmayacak şekilde planlanması gerekmektedir. Bu konu ile ilgili ilgili FIA yönetmelikleri geçerlidir.

9. DRİFT PİSTİ

9.1 Geçici Drift Pistleri; Kapalı park ve servis alanı gibi seyirci ve sporcular açısından gerekli güvenlik önlemleri alınmış, katılımcı araç sayısını karşılayacak büyüklükte alanlar haricinde yaklaşık asgari 250 metre x 350 metre ölçülerinde, drift araçlarının yeterli hıza ulaşabilecekleri ve sportif açıdan organizatörün gerekli parkuru hazırlayabileceği büyüklükte olması gerekmektedir. Zeminde herhangi bir kasis, kaldırım, çukur, mıcı, vb zemin yapısı, mazgal, kapak, ızgara gibi sökülebilir altyapı ekipmanı olmamalıdır. Olası tamiratların yüzeyde hiçbir kot farkı oluşturmuş olmaması gerekmektedir.

9.2 Parkurun çevresi, dik kısmı parkura, eğimli kısmı seyirci tarafına bakacak şekilde beton bariyerler ile kesintisiz şekilde çevrilmiş olmalıdır. İlk güvenlik sınırı olan beton bariyerlerin en az 2,5 metre gerisinde beton ve/veya su bariyer ile desteklenen, söz konusu ikinci bölümün üzeri asgari 140 santimetre yüksekliğinde tel örgü ile çevrilmiş seyirci alanı oluşturulmalıdır. Beton bariyer ile seyirci arasındaki boşluk aynı zamanda servis yolu olarak kullanılabilir.

9.3 Kalıcı Drift Pistleri; Sportif açıdan kapalı park, servis alanı, yönetim, gibi alanların tasarlandığı, asfalt veya beton gibi sert zemin üzerinde tek parça veya geleneksel japon stil yol olarak tasarlanan parkurları tanımlamaktadır.

Tek parça tasarlanan pistlerde geçici pistlerde belirtilen asgari ölçü geçerlidir. Pist için daha büyük bir alan ayrılması ve pistin eğitim vb farklı fonksiyonlara hizmet edebilecek olması, tesisin lisans tescilinde değerlendirilmektedir.

Parkurun uzunluk olarak 1.2 kilometreden uzun olmaması ve ara geçişlerin tasarlanması tavsiye edilir. Seyirciler için otopark, tribün, seyir alanı, catering vb servis alanları, pist lisans tescili sürecinde değerlendirilen kriterlerdir.

Pistin, sabit bir pist olarak tasarlanması halinde start düzlüğü araçların hızlanması için yeterli uzunlukta olmalıdır. Pist uzunluğu için ulusal karting pist ölçüleri dikkate alınabilir. Yol genişliği asgari 8 metre olmalıdır. Tek parça bir asfalt yüzeyde ise değişken genişlik olabilir.

Medya için bir güvenlik planı hazırlanmalı ve TV ekipleri ile fotoğrafçılar için belirlenen yerler bu plan üzerinde işaretlenmiş olmalıdır. Bu noktalar gözetmen kulübeleri gibi güvenlik önlemleri alınmış yerler olmalıdır.

9.4 Yarışma jürisi için tüm pisti kesintisiz şekilde üstten görebilecekleri sabit ve yüksek bir kule veya yarış güvenliğini tehlikeye sokmayacak şekilde hidrolik bir vinç için gerekli planlama yapılmalıdır.

9.5 Acil durum servis yolları birinci güvenlik hattının arkasında yer almalıdır. Bu yollarda, ilgili TOSFED branş talimatına göre yeterli sayıda acil durum aracı bulunmalı ve kritik noktalardan piste giriş çıkış yapabilmelidirler. Bu servis yolları pistin herhangi bir noktasında sağlık merkezine veya pistin dışına kolayca çıkılabilecek şekilde planlanmalıdır.

Acil durum ve kurtarma üniteleri, araçları ve personeli, drag branşının ilgili TOSFED talimatlarına uygun şekilde planlanmalıdır.

9.6 Drift Japon Stil Parkur Genişliği; Japon stil parkurlarda yol genişliği asgari 12 metre olmalıdır.

Start ve finiş noktası aynı yerde olmamalıdır.

10. RALLİKROS VE OTOKROS PİSTLERİ

10.1 Uzunluk: Pistin tam ortasından giden çizgiye göre en az 800 metre, en fazla 1.400 metre Genişlik: en az 10 metre, en fazla 25 metre olmalıdır.

10.2 Asfalt veya beton gibi kaplanmış yüzeyler sadece start noktasında zorunludur. Start alanları start çizgisinden sonra en az 30 metre uzunluğunda olmalıdır; ancak bu alanın hiçbir bölümü pistin bir parçası olmamalıdır. Pist sınırları belirgin olmalıdır. Pistin %30 ile %60'ı arası bir bölümü sert zemin olabilir. Geri kalan sıkıştırılmış toprak veya stabilize mıcı alan sulanmış ve toza karşı gerekli önlemleri alınmış olmalıdır.

10.3 Eğitim

Eğimde olası bir değişim dik doğrultuda içbükey 10 metre, dışbükey 15 metre çapından küçük olmamalıdır. Çap; dönüş, fren noktaları ve viraj çıkışları gibi yerlerde eğime oranla daha da azalacak şekilde tasarlanmalıdır. Start düzlüğünün eğimi %2'yi geçmemelidir.

10.4 Start

İlk virajın start çizgisinden en az 100 metre sonra olması,

Start alanının, pistin genelinden bağımsız olacak şekilde, asfalt veya beton bir zeminde yarış başlangıç çizgisinden sonra en az 30 metre uzunluğunda olması,

İlk virajın çapının en fazla 25 metre ve yön açısının ise en az 45° olması (bu ölçüler pistin merkez çizgisinden alınır) tavsiye edilir.

Ayrıca start grid alanında arka arkaya beş aracın starta sığabilmesi, start düzlüğü ve ilk virajın ise en az 15 metre genişliğinde olması zorunludur.

10.5 İşaretleme

Eğer pist içinde hızı yavaşlatmak için suni bir şikan, ani bir dönüş, ring yoluna sapma gibi bir bölüm var ise buradaki bölümün yol zemini üzerinde en az 10 cm genişliğinde beyaz bir boya ile çizilmesi veya kerb, bariyer, bayrak gibi görsel açıdan güçlü ekipmanlar ile sporcular tarafından görünecek halde organize edilmesi gereklidir.

10.6 Joker Tur (Sadece Rallikros)

Zorunludur. Joker tur uzunluğu; bir kategorideki en iyi zamandan daha uzun olmamalıdır. Yani joker tura giren bir aracın, en iyi zamanı yapan araçtan bir tur geriye düşme ihtimali olmamalıdır. Bu alanın genişliği 10 ile 12 metre arasında olmalıdır.

Bu alana giriş ve çıkış yarış çizgisinde olmamalıdır. Joker tur çıkışında olası bir ihtilaf halinde ana pistteki aracın önceliği vardır.

Ana pist ile joker tur yolunu ayıran bariyerlerin güvenlik standartları eksiksiz olmalıdır. Çıkış bölümündeki çıkış hızı mümkün oldukça ana pistteki aracın hızına yakın olacak şekilde planlanmalıdır. Olası ihtilaflara ve olaylara karşı bu çıkış noktasına güvenli bir gözetmen kulübesi eklenebilir.

10.7 Gözetmen ve Medya Noktaları

Medya için bir güvenlik planı hazırlanmalı ve TV ekipleri ile fotoğrafçılar için belirlenen yerler bu plan üzerinde işaretlenmiş olmalıdır. Bu noktalar gözetmen kulübesi gibi güvenlik önlemleri alınmış yerler olmalıdır. FIA Uluslararası Spor Yasası H Ekinde belirtilen şekilde donatılmış gözetmen kulübesi pist içinde konuşlandırılmalıdır. Start için bağımsız bir kulenin olmaması halinde, start ışıkları o alana en yakın noktadaki gözetmen kulübesi içinden kontrol edilmelidir.

10.8 Rallikros pistlerinde kalkış yapılan start düzlüğünde asfalt haricinde beton zemin de tercih

edilebilir. Toprak pistlerde zeminin yapısal bütünlüğünün bozulmaması, bu bütünlüğü bozabilecek kil vb türde toprağın bulunmaması gereklidir.

11. OFFROAD PİSTLERİ

11.1 Uzunluk: (pistin tam ortasından giden çizginin start çizgisinden bitiş çizgisine olan mesafesi): en az 1.500 metre; en fazla 3.000 metre

Genişlik: en az 10 metre; en fazla 25 metre olmalıdır.

11.2 Asfalt veya beton gibi kaplanmış yüzeyler sadece start noktasında zorunludur. Kaplanmış

Start alanları, start çizgisinden sonra en az 30 metre uzunluğunda olmalıdır; ancak bu alanın hiçbir bölümü pistin bir parçası olmamalıdır. Pist sınırları belirgin olmalıdır

11.3 Eğimde olası bir değişim dik doğrultuda içbükey 10 metre, dış bükey 15 metre çapından küçük olmamalıdır. Çap; dönüş, fren noktaları ve viraj çıkışları gibi yerlerde eğime oranla daha da azalacak şekilde tasarlanmalıdır. Start düzlüğünün eğimi %2'yi geçmemelidir.

11.4 İlk virajın start çizgisinden en az 100 metre sonra olması, ilk virajın çapının en fazla 25 metre, yön açısının ise en az 45° olması (bu ölçüler pistin merkez çizgisinden alınır) tavsiye edilir.

11.5 Eğer pist içinde hızı yavaşlatmak için suni bir şikan, ani bir dönüş, ring yoluna sapma gibi bir bölüm var ise buradaki bölümün bariyer, bayrak gibi görsel açıdan güçlü ekipmanlar ile sporcular tarafından görünecek halde organize edilmesi gereklidir.

12. PİST UZUNLUĞU ÖLÇÜMLERİ

Yarış mesafesi, rekor denemeleri, yarış sonuçları gibi ölçümler için pistin uzunluğu yolun merkez çizgisi üzerinden hesaplanır. Merkez çizgi, pistin iki yanındaki beyaz çizgilerin tam ortasında hesaplanan çizgidir. Geçici şehir içi pistlerinde de bu standartlara ve ölçüme dikkat edilmelidir.

Genel olarak ölçüm için uzunluk, parkurun düzlük, virajlar dâhil geometrik formunun eksen çizgisi üzerinden 1 metre hassasiyet ile hesaplanarak resmi olarak belirlenebilir.

13. ENGELLİLER İÇİN BİRİMLER

Engelli seyirciler için aşağıda listelenen birimlerin sağlanması tavsiye edilir:

- Tekerlekli sandalyeleri ve yardımcıları ile rahatlıkla konumlanabilecekleri, tanımlanmış bir seyir alanı,
- Seyir alanına yakın, tekerlekli sandalye ile kullanılabilen engelli tuvaletleri
- Araçlardan tekerlekli sandalyeleri ile inebilecekleri, seyir alanına yakın özel park alanı ve tüm tanımlı alanlara ulaşabilecekleri ilgili mevzuatta belirtilen eğime sahip sert zeminli yollar.

14. KAZA RAPORLAMA

Test, Antrenman veya yarışta, pistte herhangi bir kişinin tıbbi müdahaleye uğradığı, pist üzerindeki herhangi bir yapının ve/veya aracın kokpitinde belirgin bir hasarın olduğu durumlarda pist sahibi kazanın tüm detayları açıkça belirten bir raporunu TOSFED'e sunmak zorundadır.

Bu rapor;

- Aracın video kaydı (varsa),
- Kazadan hemen sonraki olay mahallinin farklı açılardan görüntüleri (video ve fotoğraf),
- Aracın data kaydı (varsa),
- Aracın kaza sonrası durumu ile ilgili teknik raporu,
- Sağlık Raporu,
- Gözetmen ve şahit ifadeleri

Bu rapor klasörünün içeriği doğrultusunda pistin lisansı ile ilgili TOSFED; uyarı, lisans askıya alma, lisans iptali, vb. her kararı alma hakkına sahiptir.

15. TALİMATTA YER ALMAYAN HUSUSLAR

(1) Bu Talimatta yer almayan hususlar hakkında, 21/05/1986 tarihli ve 3289 sayılı Spor Genel Müdürlüğü'nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunu; 19/07/2012 tarihli ve 28358 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Bağımsız Spor Federasyonlarının Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmeliği ve 01/10/2014 tarihli ve 29136 (Mükerrer) sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Ana Statüsü ile genel hükümler uygulanır.

16. YÜRÜRLÜK

(1) Bu Talimat, Spor Hizmetleri Genel Müdürlüğü resmi internet sitesinde yayımlandığı gün yürürlüğe girer.

17. YÜRÜTME

(1) Bu Talimat hükümlerini Türkiye Otomobil Sporları Federasyonu Başkanı yürütür.

EK 1 – PİST DOSYASINDA OLMASI GEREKENLER

Pist başvuru dosyasında aşağıdakiler bulunmalıdır:

1) Minimum 1/2000 ölçekte pist çizimi; pistin akış yönü, binalar, yapılar, piste giriş yolları, seyirci alanları, güvenlik bariyerleri (duvar ve metal), çakıl havuzları, sönümlleme ekipmanları, bariyerler, gözetmen kuleleri, pit alanı, padok, start çizgisi, ambulans noktası ve sağlık merkezi, (varsa) helikopter iniş yeri, itfaiye ve acil müdahale araçları, yarış kontrol merkezi ve kapalı park.

2) Pit alanı ve padok alanı ile sağlık merkezi 1/500 ölçekte olmalıdır.

3) Binaların planları (sağlık merkezi ve varsa helipad) 1/200 ölçekte olmalıdır.

4) Pistin merkez çizgisinin kesiti boyuna 1/2000, enine 1/200 ölçekte olmalıdır.

5) Pist kesiti (pist kenarındaki boşluk iki taraftan en az 10 metre olacak şekilde), start çizgisinden, ana virajların merkezinden, en geniş ve en dar yerden, köprü veya diğer önemli noktalardan 1/200 ölçekte olmalıdır.

6) Otokros ve Rallikros pist çizimleri yukarıdaki maddelerde belirtilen yapıların gösterileceği şekilde 1/500 ölçekte çizilmelidir.

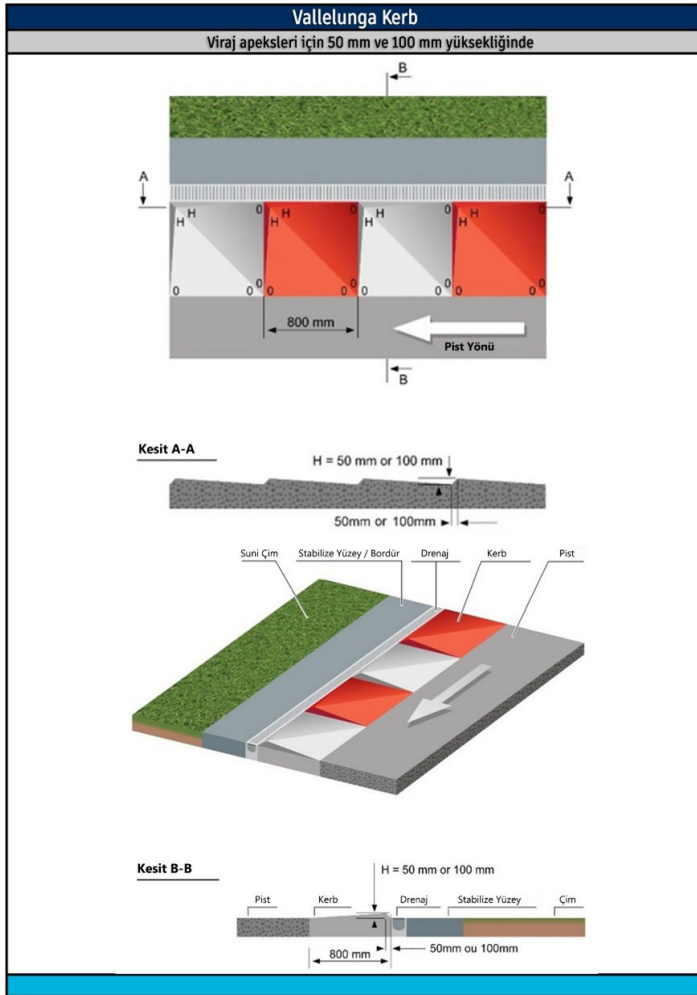
Pist başvuru dosyası hem çıktı hem de dijital kopya olarak teslim edilmelidir.

Elektronik formattaki dwg dosyası FIA internet sitesinde (FIA Sport – Regulations – Circuits) başlığı altındaki (FIA circuit drawing standard) dosyasına uyumlu olmalıdır. Bu dosya formatı otokros ve rallikros pistleri için zorunlu değildir.

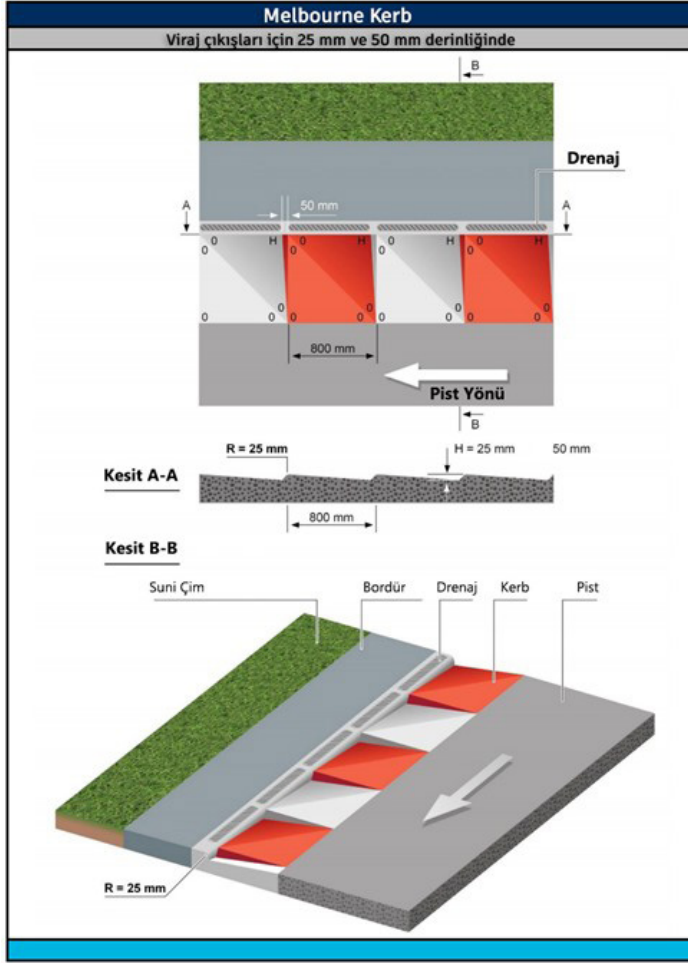
Pistte yapılacak herhangi bir değişiklik durumunda bu değişiklik, planlara işlenerek TOSFED'e gönderilmelidir. Bu planlar pist denetimi ve lisanslama süreçlerini etkileyebilir. TOSFED pistte yapılan değişikliklerin ardından, tesisin lisans ve uygunluk durumunu yeniden değerlendirmek ve gerekirse lisansı revize etmek ya da iptal etmek hakkını saklı tutar.

EK 2 – ÇİZİMLER

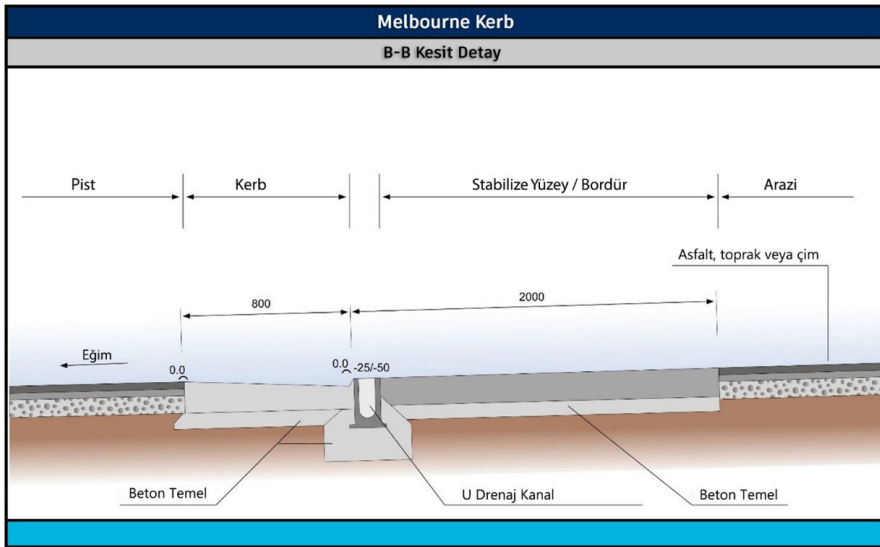
Figür 1 Tip 1 – Vallelunga Kerb



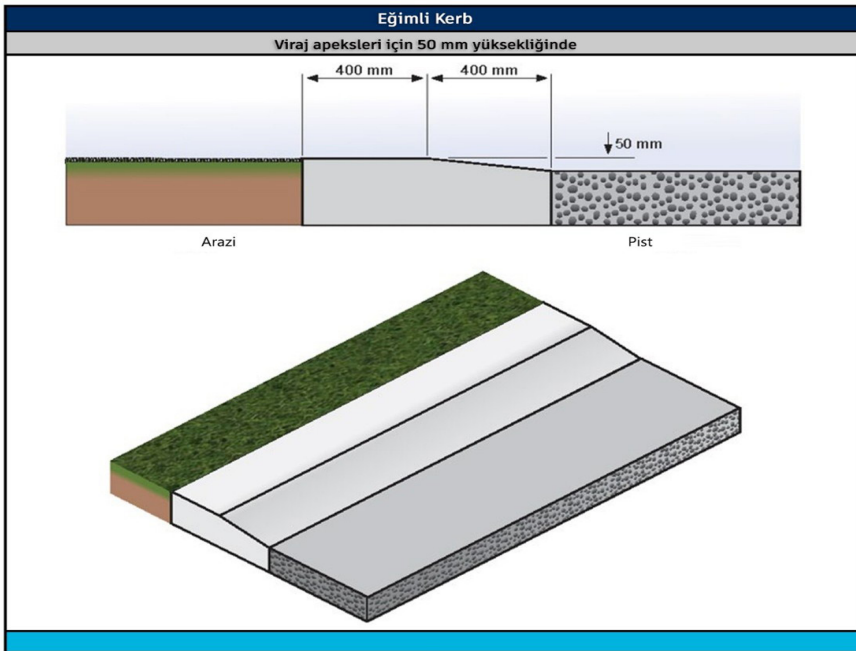
Figür 2 Tip 2 – Melbourne Kerb



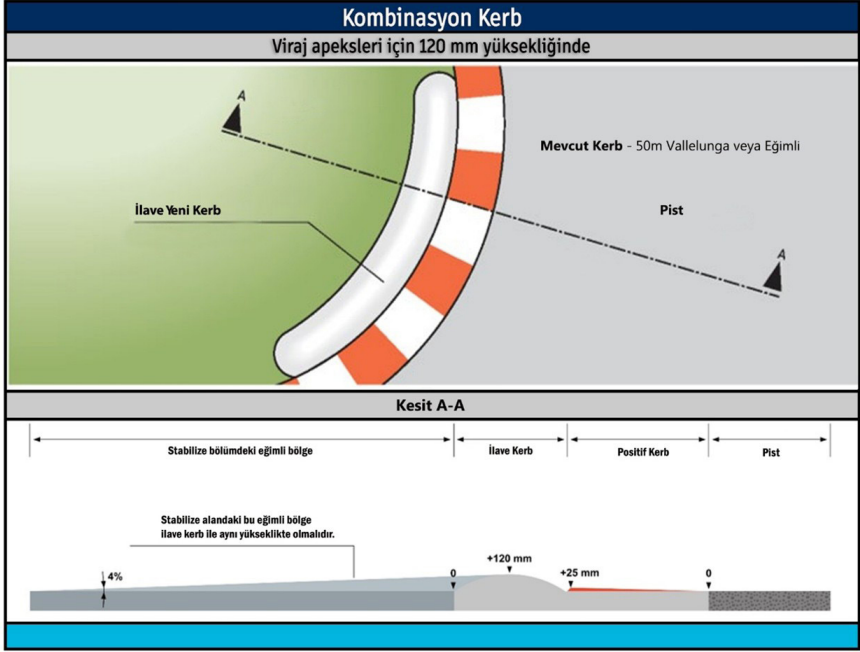
Figür 3 Tip 2 – Melbourne Kerb Kesit



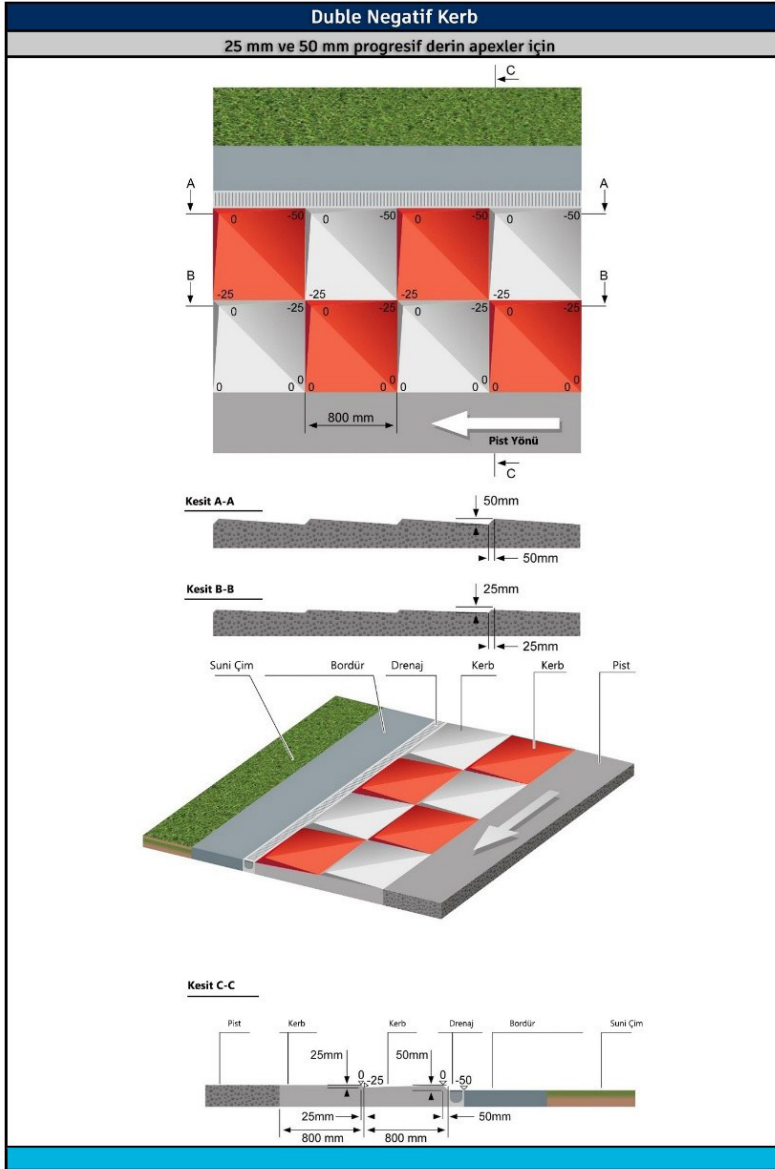
Figür 4 Tip 3 – Eğimli Kerb



Figür 5 Tip 4 - Kombinasyon Kerb



Figür 6 Tip 5 – Double Negative Kerb

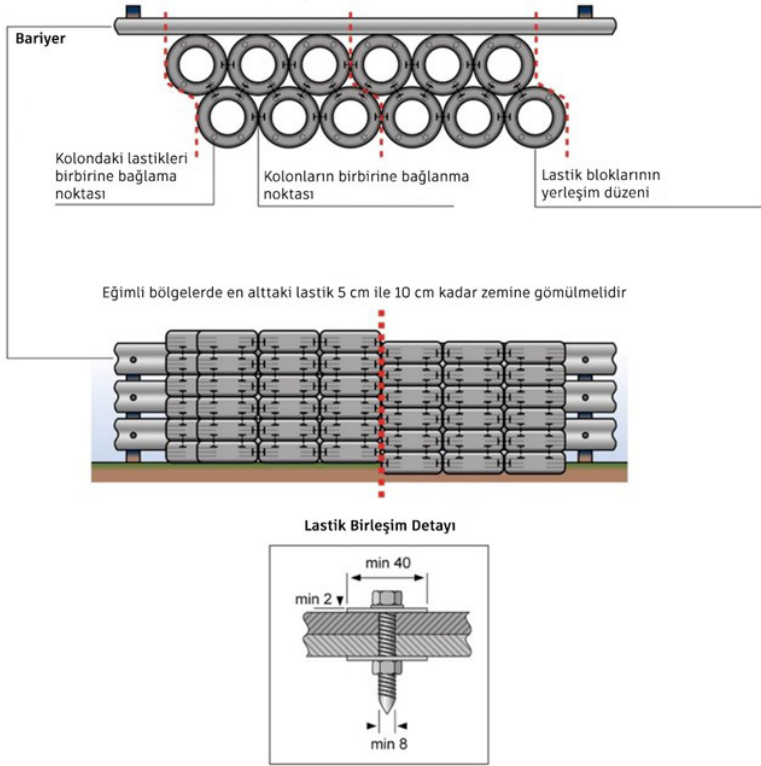


Figür 7 – Lastik Bariyerler

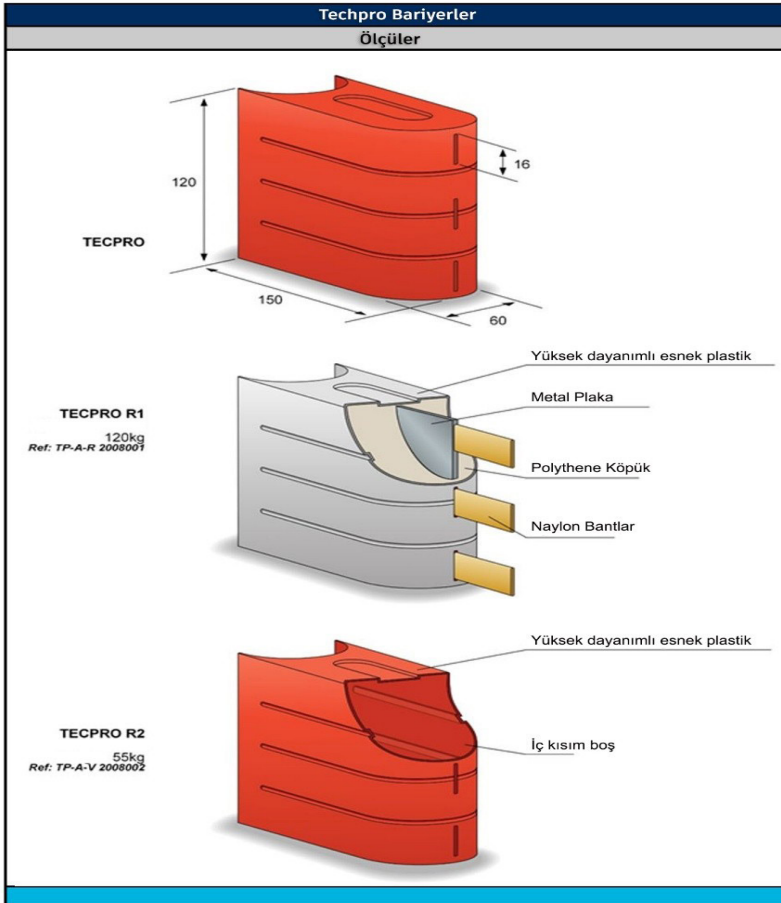
Aynı çapta olan yol otomobili lastikleri, FIA tarafından aksi onaylanmadıkça, homojen bir bariyer oluşturmak üzere, en fazla 3 sıra derinliğinde ve en az 1 m yüksekliğinde, kalıcı bir sert bariyerin önüne yerleştirilir.

Tercihen 5 veya 6 cıvatalı lastik yığını, forklift ile kolayca taşınabilen bariyer üniteleri oluşturmak için kademeli bir şekilde birbirine sabitlenir. Yerleştirildikten sonra, bu 5 veya 6 paket ünite birbirine ve duvara veya korkuluğa sabitlenerek entegre bir bariyer oluşturulmalıdır.

Arazi izin verdiği durumlarda, en alttaki lastiğin zemin seviyesinden 5 cm ile 10 cm aşağıya yerleştirilmesi önerilir.



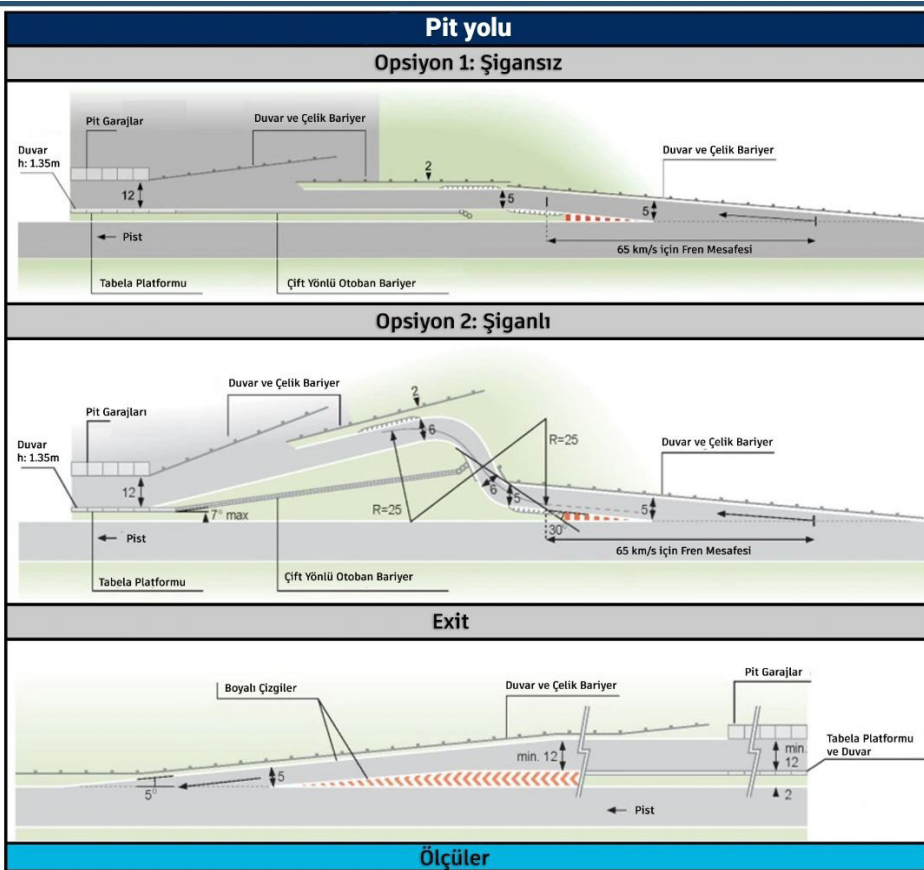
Figür 8 – Tecpro Bariyerler



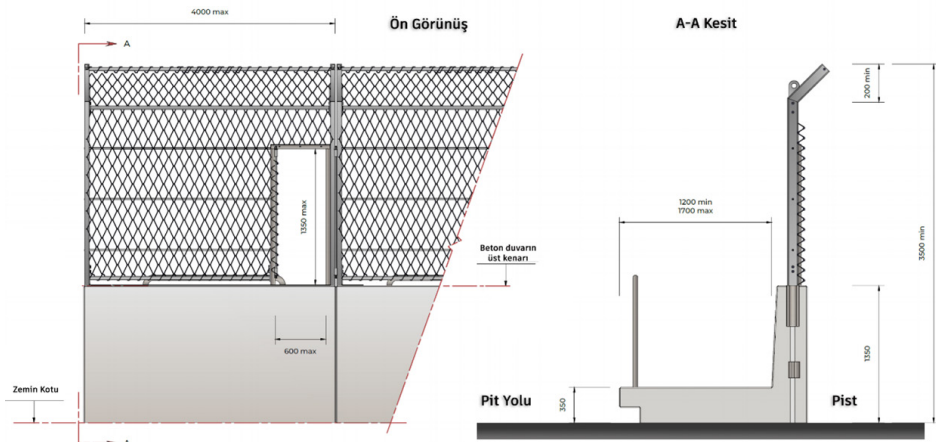
Figür 9 – Açıklıklar (Openings)



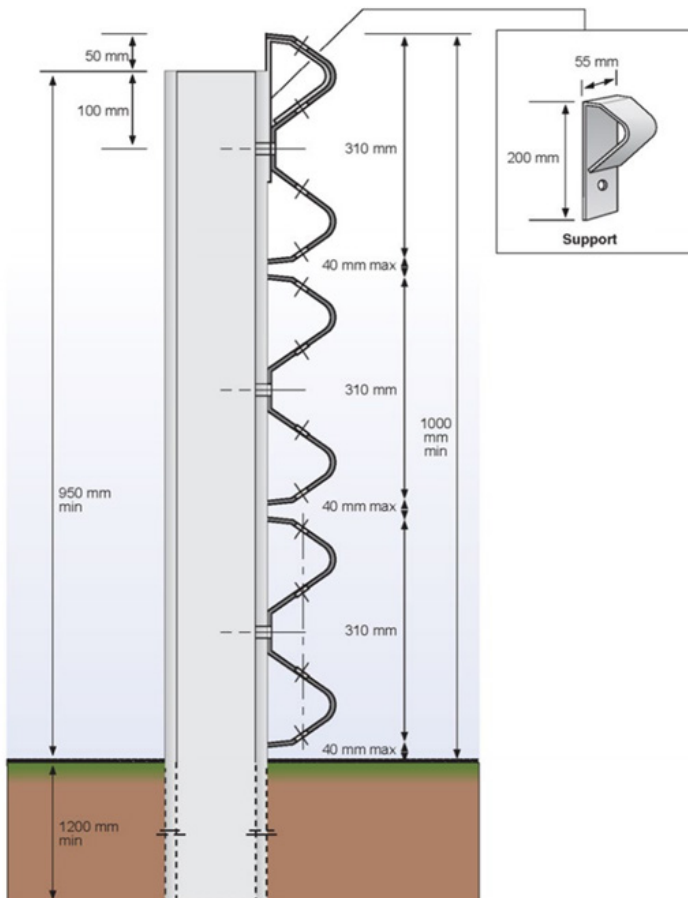
Figür 10 PİT YOLU



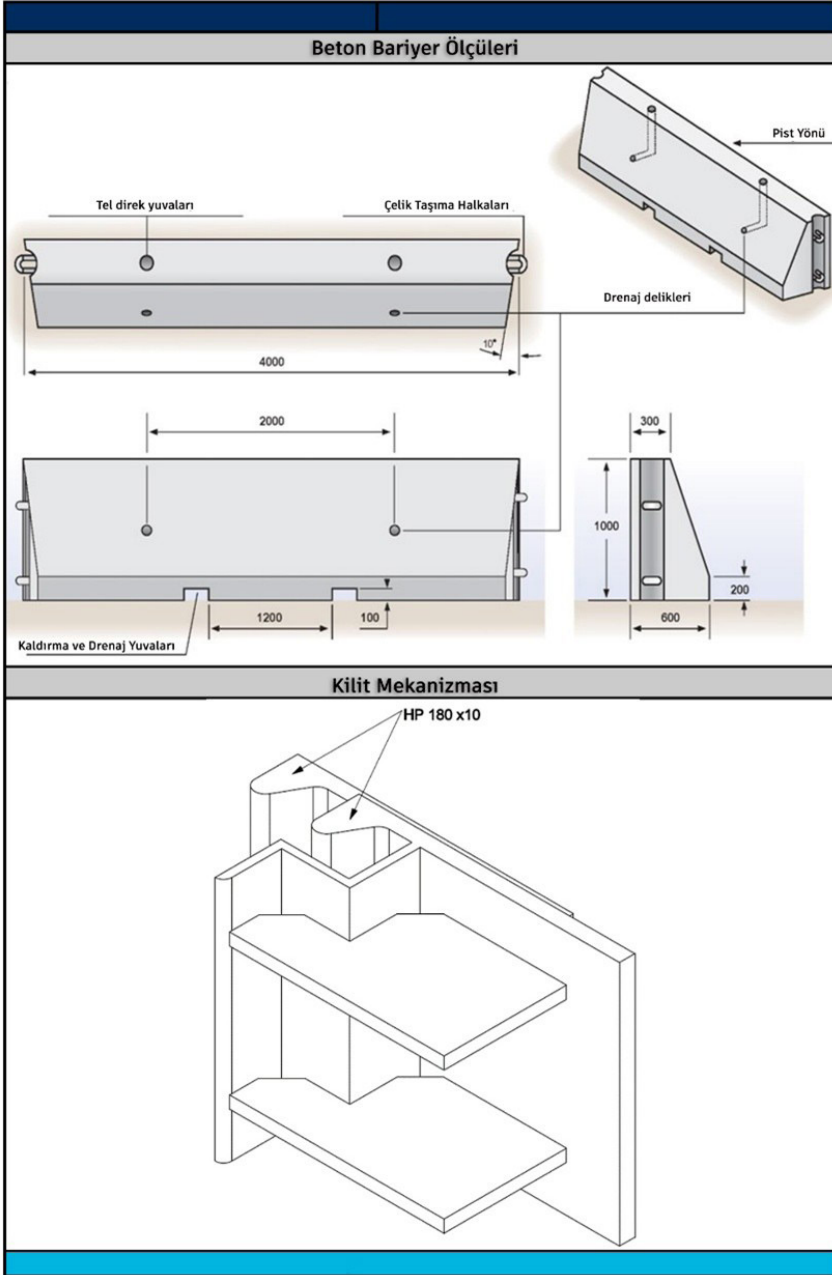
Figür 11 Pit Duvarı



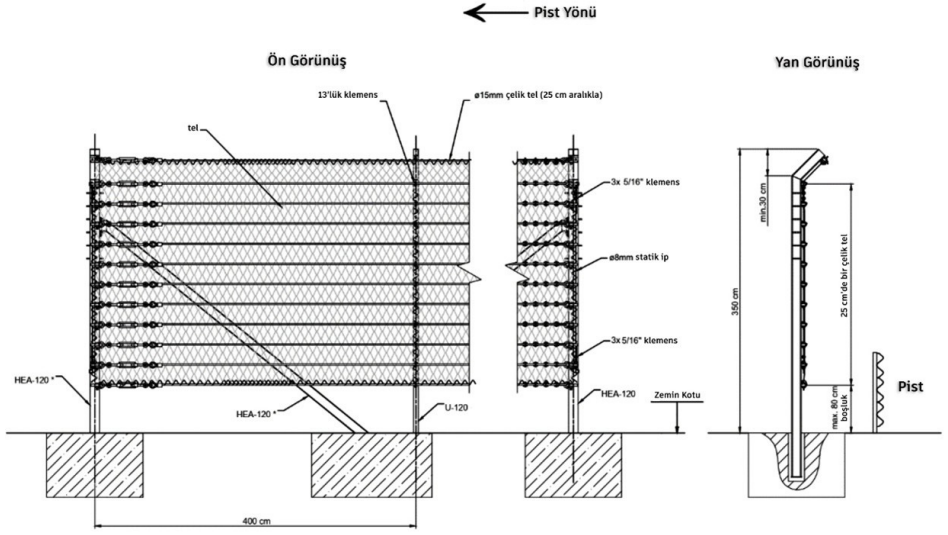
Figür 12 Üçlü Ray Bariyer



Figür 13 Beton Bariyerler



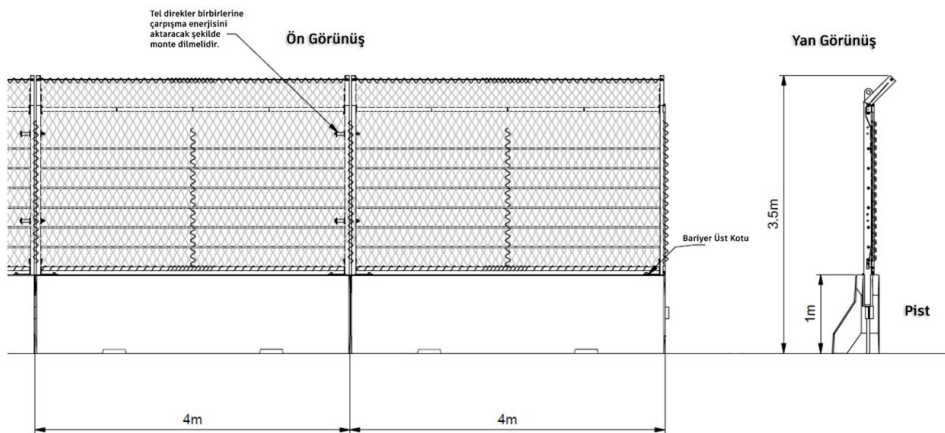
Figür 14 Kalıcı Tel Örgü (Şarapnel Önleyici)



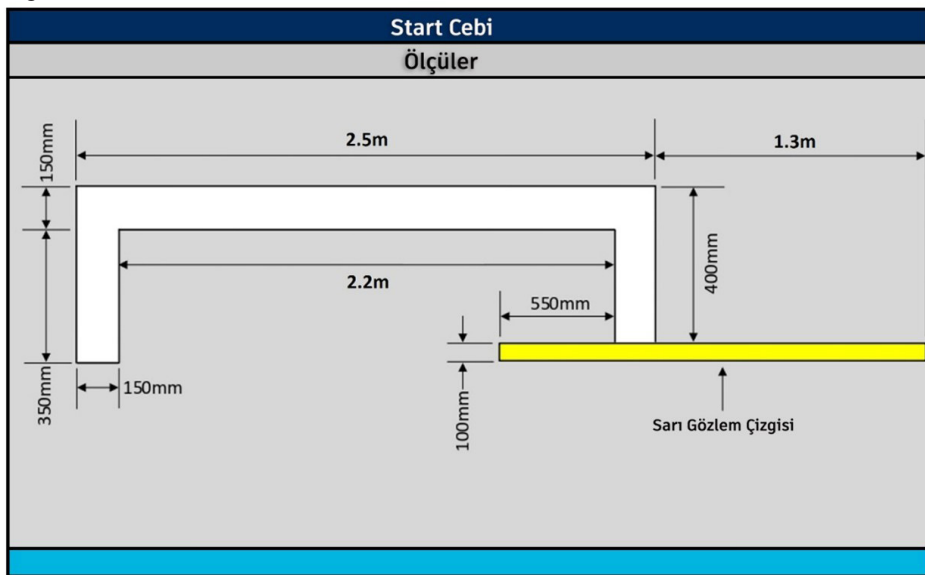
Stabilizasyon Dikmesi



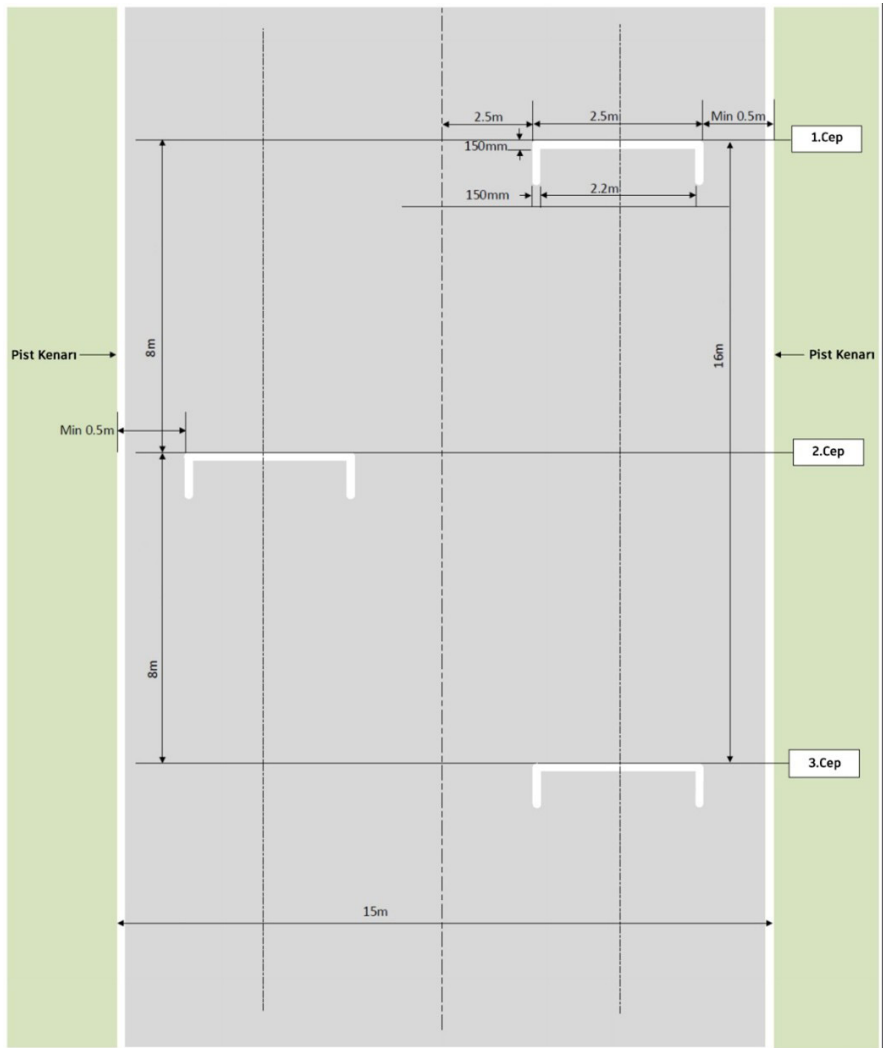
Figür 15 Taşınabilir Tel Örgü



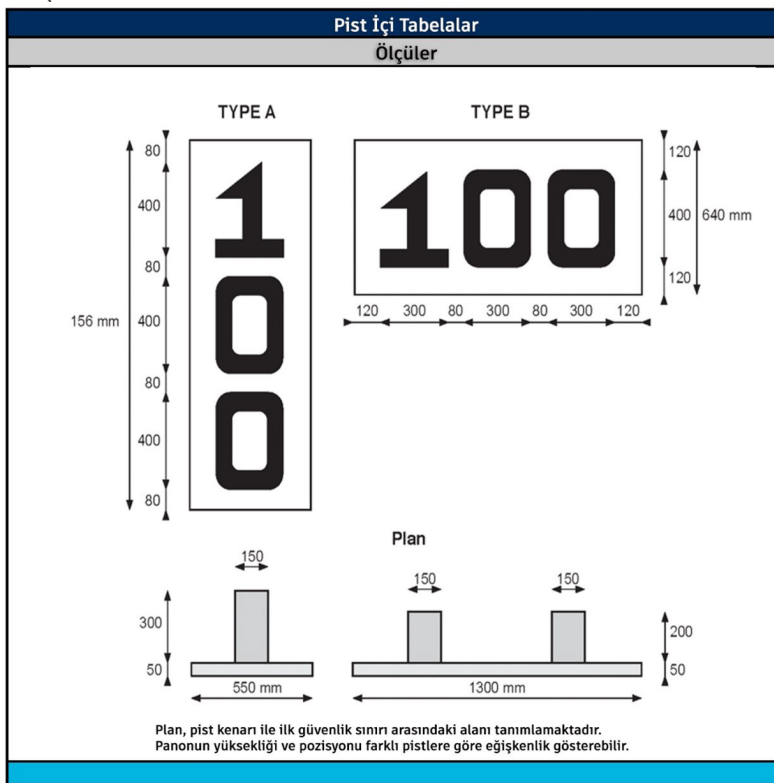
Figür 16 Start Cebi



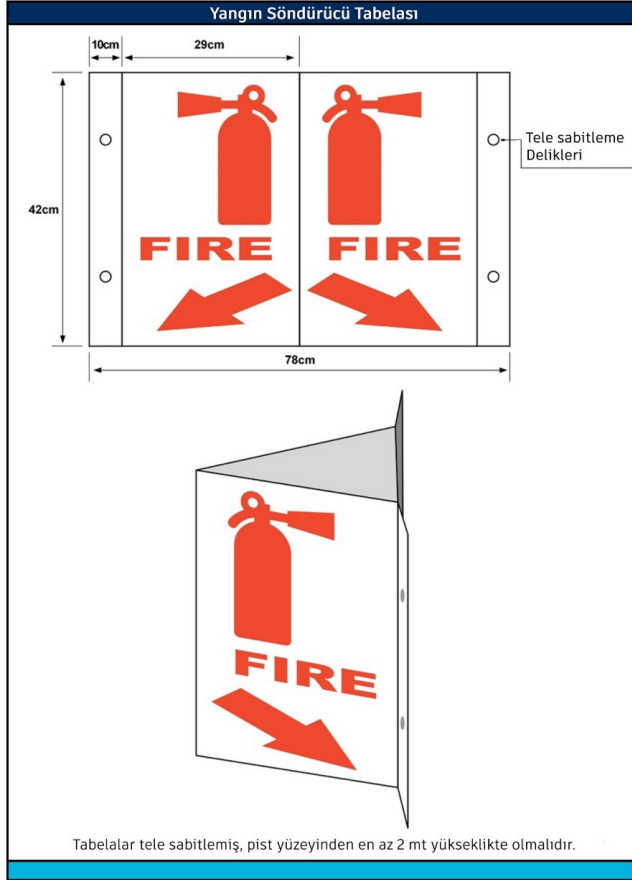
Figür 17 Start Gridi



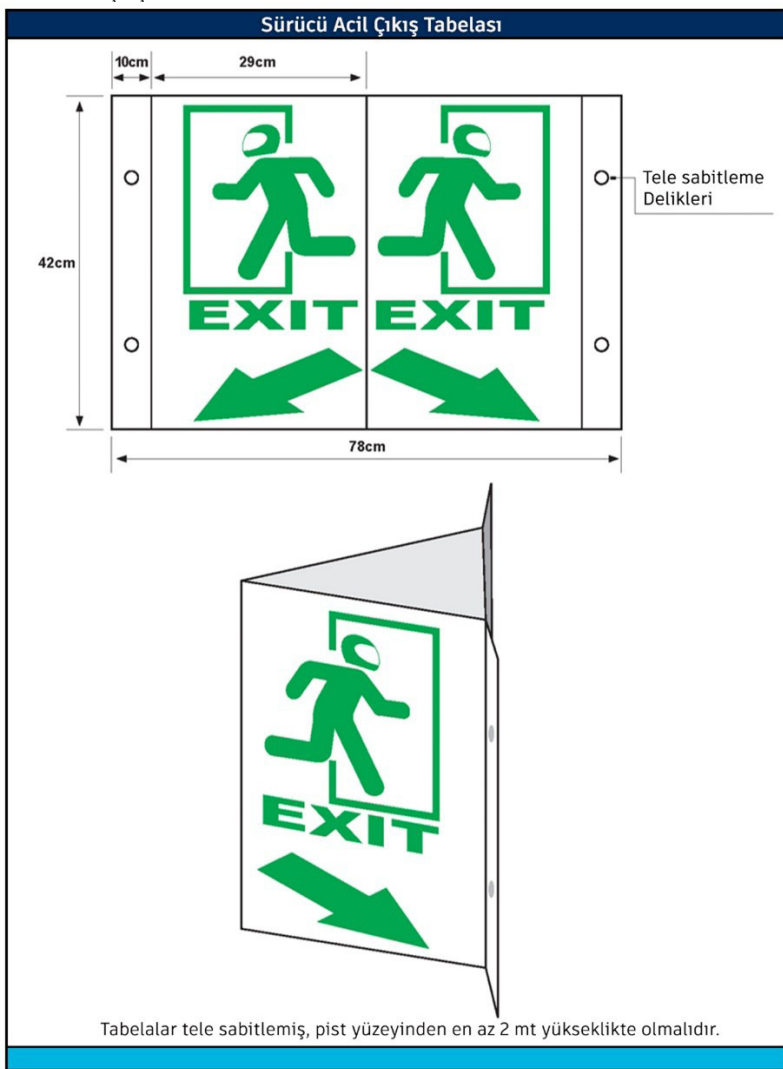
Figür 18 Pist içi Tabelalar



Figür 19 Yangın Söndürücü Tabelası



Figür 20 Sürücü Acil Çıkış Tabelası



Figür 21 FİNİŞ KONTROL SİSTEMİ

