



2019 TÜRKİYE RALLİ ŞAMPİYONASI TEKNİK DELEGE RAPORU

Yarışmanın Adı	Obel Cıvata 29.Ege Rallisi		
Tarih	13-14 Nisan 2019		
TOSFED Ulusal Ralli Şampiyonası / Kat Sayı			
Gözlemcinin Adı Soyadı	Mehmet Tamer		

Bu raporda kullanılan puanlama Sistemi

5-	Daha iyi olamaz
4-	Standartın Üstü
3-	Standarta uygun
2-	Standartın altında
1-	Kabul edilemez

	Mevcut Değerlendirme Sayısı					Puan	Katsayı	Toplam Puan
	Kazanılan Değerlendirme Sayısı							
	5	4	3	2	1			
3. Teknik Kontrol	33	33	38	38	38	108	1,5	162,0
	0	3	26	9	0			

Toplam Puanı

162,0

Olumlu Taraflar - Ortalamanın Üzerindekiler

Geliştirilmesi Gereken Konular

- * İlk teknik kontrol alanının 2 hat yapmaya uygun olması teknik kontrolün daha hızlı yapılmasını sağlayacaktır.
- * Tercihen Lift olan bir yerde yapılması veya Lift kurulması, ilk ve son teknik kontrolde daha detaylı ve farklı incelemeler yapılmasını sağlayacaktır.
- * Etap sonlarında ağırlık kontrolü için uygun bir yer olmaması ağırlık kontrollerini zora sokmuştur. Bu nedenle Finitiş noktasının seçiminde araçların durdurulup kontrol yapılacağı bir yer bulunması beklenmektedir.

Notlar ve Yorumlar

3.1. Yarışma öncesi Teknik Kontrol, İşaretleme ve Mühürleme					
	5	4	3	2	1
3.1.1. Teknik Kontrol alanının uygunluğu			3		
3.1.2. Çalışma şartlarının ve gerekli ekipmanların yeterliliği (lift, tartı)				2	
3.1.3. Zaman çizelgesine uygun müddetlerde kontrolün yapılması			3		
3.1.4. Teknik Kontrol görevlilerinin yeterliliği ve sayısı			3		
3.1.5. Tüm kontrollerin gerçekleştirilebilmesi için yeterli zamanın sağlanması			3		
3.1.6. Aynı anda birden fazla aracın kontrol edilebilmesi sağlayacak bir akışın olması				2	
3.1.7. Güvenliği alınmış ve kontrollü bir bölge yaratılması			3		
3.1.8. Ağırlık prosedürünün uygulanması			3		
3.1.9. Medya için ayrı bir izleme alanı oluşturulması				2	
Toplam	0	0	6	3	0
Düşünceler: İlk teknik Kontrol 30. dk					
3.2. Lastik İşaretleme ve Kontrol					
	5	4	3	2	1
3.2.1. Lastik işaretleme alanının Yakıt İkmal alanından hemen sonra konumlandırılmış olması			3		
3.2.2. Gecikmeyi önlemek için yeterli sayıda görevli olması		4			
3.2.3. Lastik işaret kontrol alanının Servis alanına girişte, zaman kontrol noktasının yanında konumlandırılmış olması			3		
3.2.4. Etap sonlarında belirlenen alanların uygunluğu				2	
3.2.5. Standartlara uygun tabelaların kullanılması				2	
Toplam	0	1	2	2	0
Düşünceler:					
3.3. Ağırlık Kontrolü					
	5	4	3	2	1
3.3.1. Uygun konumlandırılması ve hava şartlarına karşı önlem alınması			3		
3.3.2. Geçikmenin önlenmesi için yeterli görevli sayısı			3		
3.3.3. Zemin koşullarının uygunluğu				2	
3.3.4. Yakıt ikmal alanlarından önce ve ÖE sonlarında ağırlık kontrolünün yapılması			3		
Toplam	0	0	3	1	0
Düşünceler:					

3.4. Kapalı Park					
	5	4	3	2	1
3.4.1. Start ve Finiş podyumuna ve Servis Alanına yakın konumlandırılmış olması			3		
3.4.2. Toplama için uygun bekleme alanı olması			3		
3.4.3. Güvenliği alınmış ve kontrollü bir bölge yaratılması			3		
3.4.4. Yarışmacıların girişlerinin ve çıkışlarının kontrol edilmesi			3		
Toplam	0	0	4	0	0
Düşünceler:					
3.5. Yakıt İkmal Alanları					
	5	4	3	2	1
3.5.1. Servis alanının çıkışında konumlandırılmış olması			3		
3.5.2. Giriş ve çıkış noktalarının uygunluğu			3		
3.5.3. Yetkisiz girişin engellenmesi ve korunan bir alanda olması				2	
3.5.4. Zeminin şartları ve hava şartlarından etkilenmemesi için önlemler				2	
3.5.5. Yangın söndürme cihazların yeterliliği ve uygunluğu			3		
3.5.6. Standartlara uygun tabele kullanılması			3		
3.5.7. İkaz işaretlerinin belirgin şekilde gösterilmesi			3		
Toplam	0	0	5	2	0
Düşünceler:					
Servis çıkışındaki yakıt alanında çok fazla yetkisiz kişiler ve hatta yoldan geçen halkın bulunması olabilecek bir kazada ciddi problem çıkartabilir.					
3.6. Yarışma Sonrası Teknik Kontrol					
	5	4	3	2	1
3.6.1. Uygun konumlandırılması ve hava şartlarına karşı önlem alınması			3		
3.6.2. Finiş podyumu sonrası denetimli olarak araçların çekilmesi		4			
3.6.3. Kontrolleri tamamlanması için yeterli zamanın ayrılmış olması			3		
3.6.4. Çalışma şartlarının ve gerekli ekipmanların yeterliliği (lift, tartı)			3		
3.6.5. Güvenliği alınmış ve kontrollü bir bölge yaratılması			3		
Toplam	0	1	4	0	0
Düşünceler:					
Finiş ve son teknik kontrol alanının çok yakın oluşu ve yeterli sayıda teknik Kontrol görevlisinin bulunması nedeniyle araçların son Teknik Kontrole alınması çok kolay ve hızlı gerçekleşmiştir.					
3.7. Ağırlık Kontrolü					
	5	4	3	2	1
3.7.1. Uygun konumlandırılması ve hava şartlarına karşı önlem alınması			3		
3.7.2. Geçikmenin önlenmesi için yeterli görevli sayısı			3		
3.7.3. Zemin koşullarının uygunluğu				2	
3.7.4. Yakıt ikmal alanlarından önce ve ÖE sonlarında ağırlık kontrolünün yapılması		4			
Toplam	0	1	2	1	0
Düşünceler:					
Etap sonlarında ağırlık kontrolü için uygun bir yer olmaması ağırlık kontrollerini zora sokmuştur. Bu nedenle Finiş noktasının seçiminde araçların durdurulup kontrol yapılacağı bir yer bulunması beklenmektedir.					