

КРИТЕРІЇ ПРИЙМАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ КРОСОВИХ ТРАС

1. МЕТА

Наступні критерії, розроблені Комітетом автомобільного кросу ФАУ та затверджені Комісією Автомобільного Спорту ФАУ і, використовуються інспекторами ФАУ при вирішенні питання про можливість включення змагань на даних трасах в календар ФАУ. При необхідності проєктанти та обслуговуючий персонал траси можуть використати ці критерії в якості початкового керівного документа. Вимоги до траси із сторони інспекторів ФАУ будуть ґрунтуватися на вивченні у ФАУ креслень трас і пристосування критеріїв до кожного конкретного випадку.

2. ТЕРМІНОЛОГІЯ

Траса (кросова траса): замкнуте дорожнє полотно, постійне, або тимчасове, яке починається і закінчується в одній точці, побудоване або пристосоване спеціально для змагань з автомобільного кросу.

Комітет: у даних Критеріях під терміном "Комітет" мається на увазі "Комітет безпеки змагань і медицини ФАУ".

Інспекція: Інспекція - поїздка, інспектора (у випадку ралі - двох інспекторів), призначеного (призначених) Головою Комітету безпеки змагань і медицини ФАУ, на трасу, з метою перевірки відповідності поданого досьє фактичному стану траси та діючим вимогам ФАУ.

Ліцензія: реєстраційне свідоцтво, яке підтверджує можливість проведення змагань саме на даному об'єкті.

У ліцензії кросової траси вказується її точна довжина, а також відповідність його для проведення змагань на автомобілях окремих груп і класів. У ліцензії вказується максимальна кількість автомобілів визначених груп і класів, що можуть бути допущені до змагання, а також повний перелік вимог і правил, обов'язкових для дотримання учасниками.

3. ПРОЦЕДУРА

3.1. Будівники нової траси, на якій планується проведення змагань, повинні представити на розгляд у Комітет вичерпне досьє, яке включає плани та специфікації для затвердження проєкту з послідуочим його представленням у ФАУ (див. Вимоги до досьє у Додатку 1).

3.2. Комітет, після вивчення специфічних умов кожного запиту, подає необхідні на його думку рекомендації стосовно удосконалення проєкту і одержує інформацію про кожен крок його реалізації через місцевий осередок ФАУ, на території діяльності якого планується будівництво траси.

3.3. Інспекції на місцях здійснюються представниками Комітету за необхідністю:

для трас, остання інспекція яких повинна бути здійснена не пізніше за 60 днів до початку першого міжнародного змагання (30 днів - до початку змагання, включеного у залік Чемпіонату України), причому, всі роботи, пов'язані з вдосконаленням траси,

стаціонарними будівлями та спорудами безпеки повинні бути виконані у відповідності з вимогами ФАУ.

Для тимчасових трас дата останньої інспекції визначається Комітетом індивідуально у кожному конкретному випадку.

3.4. Вказана процедура є також обов'язковою для трас, на яких проводиться генеральна реконструкція. Будь-які зміни траси або споруд безпеки, які не були представлені до розгляду у Комітет, є підставою для анулювання ліцензії на трасу та для визнання траси непридатною для проведення на ній змагань.

4. ІНСПЕКЦІЯ

4.1. Інспекція обов'язкова для:

- нових трас, які будуть вперше використані для проведення змагань;
- тимчасових трас щорічно перед проведенням змагань.

4.2. Інспекції можуть також призначатися і в інших випадках Комітетом або його Головою, або за вимогою володаря траси через ФАУ.

4.3. Інспектори призначаються Головою Комітету із списку, затвердженого КАС ФАУ.

4.4. Інспектори, під час проведення інспекції повинні супроводжуватись представниками власника (розпорядника) траси та відповідного АК.

4.5. Інспекції не проводяться, якщо призначеному інспектору не буде представлена можливість вивчити досє на трасу і плани всіх майбутніх робіт.

4.6. Перебування на трасі підчас інспекції представників преси не дозволяється, а представники АК і власника (розпорядника) траси несуть відповідальність за це, щоби особи, присутність яких необов'язкова, у будь-якому випадку не перешкождали інспекторам виконувати їхні обов'язки; під час інспекції по трасі не дозволяється рух транспорту, за винятком її використання для руху громадського транспорту.

4.7. Стандартна оплата інспекційної поїздки, що включає відшкодування усіх видатків, у розмірі витрат на відрядження, згідно чинного законодавства України, які відразу оплачуються володарями траси або АК за кожен проінспектовану трасу, здійснюється у відповідності з наступними категоріями:

А - генеральна інспекція трас, призначених для міжнародних змагань;

В - генеральна інспекція трас і перед змаганням, включеним у залік Чемпіонату України;

С - інспекція-перевірка з метою перевірки робіт, визначених за результатами інспекцій категорій А, В.

Розмір внесків, необхідних для отримання ліцензій щорічно затверджуються ФАУ.

4.8. Звіти інспекторів представляються у Комітет на адресу Спортивного відділу Дирекції ФАУ.

5. ВИСНОВКИ ІНСПЕКЦІЇ

5.1. Після надсилання у АК виконавчого звіту інспекторів у розпорядженні АК та власників траси є не більше тижня від дати його одержання зауважень щодо висновків

цього звіту. У випадку відсутності протягом вказаного терміну будь-яких зауважень звіт вважається остаточним, а план проведення необхідних вдосконалень прийнятим.

Після тижневого терміну зауваження АК та/або власників траси, стосовно будь-якого пункту звіту особисто розглядаються та вирішуються Комітетом або його Головою.

5.2. Проведення змагань може бути заборонене у випадку невиконання володарем траси вимог, вміщених у звіті інспектора щодо приведення траси у відповідність з рекомендацій.

ФАУ уповноважена дозволити проведення будь-яких змагань на трасі, або їх заборонити у випадку невиконання вказівок Комітету.

Якщо траса має більш ніж одну конфігурацію доріжки, дозвіл на її використання стосується лише тієї з них, яка була проінспектована.

6. ГРАДАЦІЇ ЛІЦЕНЗІЙ НА ТРАСИ

ФАУ поділяє ліцензії на траси залежно від наступних категорій автомобілів:

- 1 - легкові автомобілі;
- 2 - спортивно-кросові автомобілі "багі";
- 3 - повнопривідні автомобілі.

7. КОНЦЕПЦІЯ ТРАСИ

Норма гоночної доріжки в плані у даних Критеріях не є основою для будь-яких обмежень, так як вона визначається змінними факторами: видами змагань, характером місцевості та естетичними міркуваннями. Однак, конструкція повинна відповідати усім вимогам безпеки, які можуть бути вказані ФАУ, а в тих регіонах, де цього вимагає закон, особи, відповідальні за трасу, повинні забезпечувати виконання вказівок адміністративної влади і одержувати їх офіційне схвалення.

7.1. План.

Якщо не обумовлене інше, усі рекомендації в даних Критеріях стосовно прямих ділянок трас і поворотів, відносяться до дійсної траєкторії, якою рухаються автомобілі з найвищими можливостями, і не стосуються геометричної форми доріжки (траєкторія, нанесена на план, звичайно стає коротшою на прямих ділянках і видовжується на поворотах). При проектуванні або модифікації доріжки конструктор зобов'язаний враховувати це у своїх розрахунках.

7.2. Ширина.

Допустима ширина для трас становить від 10 до 15 метрів. Якщо наявні розширення або звуження траси, то переходи повинні бути виконані якомога плавніше і у будь-якому випадку у відношенні щонайменше 1:20. Мінімальна ширина стартової прямолінійної ділянки повинна складати 12м. Траса повинна дозволити обгін протягом усієї своєї довжини.

7.3. Довжина.

Довжина вимірюється вздовж внутрішнього краю доріжки, і повинна складати щонайменше 600м і щонайбільше 2000м. Довжина будь-якої траси визначається з точністю від -0,6м до +1,2м.

7.4. Видимість.

В ідеальному випадку з будь-якої точки траси водій повинен бути забезпечений безперешкодною видимістю вздовж траси на віддаль, що дорівнює гальмівному шляху з максимальної швидкості руху, яка може бути досягнута в даній точці.

У випадку, коли в ході гонки на трасі піднімається пилюка, рівень запиленості і видимість повинні відповідати вказаним вище умовам. Траси або ділянки трас, на яких неможливо здійснити штучне поливання та знизити рівень запиленості, в зв'язку з особливостями рельєфу місцевості, або станом покриття - не допускаються.

7.5. Прямі.

Максимальна довжина прямих - 200м.

Прямі довжиною понад 150м можуть чергуватися з поворотами з максимальним радіусом до 25м і змінюють напрямок руху щонайбільше на 45 град.; виміри здійснюються від осової лінії траси.

7.6. Краї доріжки, її узбіччя.

Доріжка протягом усієї своєї довжини повинна бути оснащена земляним валом (бруствером) висотою 0,5...0,8м, який повинен мати більш пухку поверхню порівняно з самою доріжкою.

Узбіччя за земляним валом повинно бути вільним від великого каміння, дерев, стовпів, автомобілів, будівель і т.ін.* на віддалі щонайменше 6м.

Розмітка траси автомобільними шинами, натягнутими стрічками, дротом тощо - забороняється.

У місцях можливого скорочення траєкторії руху (зрізок) необхідно збільшувати висоту вала до 1,2м, або насипати додатковий вал на віддалі 2...6м від основного, або розташувати штрафні маркери, кількість яких повинна бути мінімальним, і які повинні розглядатися, як тимчасовий спосіб позначення траси.

7.7. Стартові майданчики і пряма.

Стартовий майданчик повинен розташовуватися поза трасою, а стартову пряму рекомендується влаштовувати на незначному підйомі.

Ширина доріжки на місці стартової сітки повинна бути щонайменше 14м, і ця ширина не повинна змінюватись до кінця першого повороту. Від лінії старту до першого повороту повинно бути щонайменше 80м. Перший поворот, якщо він розташований ближче, ніж 100м від стартової лінії, не повинен змінювати напрямок руху автомобіля більш ніж на 45 град.

7.8. Фінішна лінія повинна розташовуватися таким чином, щоб при русі вперед неможливо було попасти прямо на бруствер, іншу перешкоду, або заїхати на великій швидкості в закритий парк.

7.9. Покриття траси.

Траса повинна бути на природній місцевості з будь-яким типом незакріпленого покриття (без канав, ровів, траншей, водних перешкод, мостів). Якщо необхідно, можна зробити стартову зону з закріпленим покриттям не більше 20м, так щоби вона не входила в трасу.

Покриття траси повинно бути таким, щоб в процесі змагання воно не змінювалось, не здійснювалось винесення або нанесення ґрунту, щоб ґрунт не змивався або не наносився в процесі поливу, щоб не утворювались калюжі або важко проходимі місця після поливу або дощу (у цих випадках повинні бути передбачені дренажні системи або полотно траси повинно бути підняте вище).

Не допускається спорудження траси на місцях колишніх звалищ або кам'янистих ділянках, на яких можлива поява великих каменюк під дією коліс автомобілів.

8. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ

Заходи безпеки на трасах проводяться з метою захисту глядачів, водіїв, офіційних осіб та обслуговуючого персоналу змагання. При розробці заходів безпеки до уваги повинні братися характеристики траси (покриття, прилеглі території, будівлі і споруди), а також швидкості, які досягаються у будь-якій точці траси.

Рекомендований захист гоночної доріжки визначається наявністю вільного простору і вірогідним кутом зіткнення.

Глядачі повинні знаходитися на віддалі щонайменше 3м позаду бар'єру відповідної специфікації ФІА (див. "Критерії безпеки для автомобільних трас", глава 3), здатного зупинити будь-який автомобіль, який вилетів траси та/або нагорі штучного насипу або природного підвищення місцевості щонайменше 2,5м над рівнем доріжки. Якщо ці умови не виконуються, глядачі повинні знаходитись за належними огорожами щонайближче 30м від доріжки. Дана вимога повинна особливо враховуватися в місцях можливого вильоту автомобілів з траси на поворотах і спусках. Глядачам забороняється знаходитися на територіях, нахилених дотолу від доріжки, а також всередині кільця.

Всі зони розташування глядачів, а також зони, заборонені для глядачів, повинні бути огорожені неперервними бар'єрами.

Кожна споруда повинна бути затверджена Комітетом.

Вимоги безпеки так само стосуються тимчасових трас.

9. ПОСТИ СПОСТЕРЕЖЕННЯ НА ТРАСІ

Пости спостереження на трасі призначені для розташування комісарів на трасі і є достатньо надійними місцями, захищеними від спортивних автомобілів.

Пости спостереження розташовуються у відповідності з характеристиками кожної траси і відповідають наступним вимогам:

- розташовуються в місцях, які забезпечують огляд ділянок траси, невидимих для водіїв по ходу їх руху і одночасно добре видимих для водіїв (перед закритими для видимості ділянками);

- всі послідовні пости повинні розташовуватися вздовж траси у візуальному контакті між собою на віддалі, що не перевищує 200м;

- ні одна секція траси не повинна знаходитися поза сферою спостереження, а кожен другий (а при можливості - й інші пости) повинні мати радіозв'язок з Головним постом керування гонкою;

- кожен пост повинен мати порядковий номер (починаючи від першого на старті), їх розташування вказується в досьє на трасу та у Індивідуальному Регламенті змагання.

Пости спостереження повинні розташовуватися в безпечних місцях, і мати такі самі типи захисту, які передбачені для глядачів (див. п.3.2. "Критеріїв безпеки...") і лише у випадку інциденту персонал поста буде вимушений працювати незахищеним.

Якщо виконання вимог п.3.2. "Критеріїв безпеки..." пов'язане з труднощами, повинен бути забезпечений мінімальний захист, прийнятний для комісарів (суддів) з прапорами (див. п.3.4. "Критеріїв безпеки...").

10. БУДІВЛІ ТА СПОРУДИ ТРАСИ

Вимоги до споруд керування змаганнями, суддівськими постами на трасі, заправочно-ремонтними пунктами, медичними пунктами і ін., змінюються залежно від

типу планованого змагання: кожен проект повинен бути затверджений адміністрацією траси, АК зі спортивними повноваженнями і ФАУ. Розташування будь-яких будівель та споруд всередині кільця траси - не допускається.

11. СЛУЖБОВІ ДОРОГИ І МІСЦЯ ДОСТУПУ ДО НИХ

Ефективність швидкої допомоги визначається наявністю адекватної сітки службових доріг і кількістю місць виїзду на трасу, що дозволяє машинам швидкої допомоги:

- якомога швидше досягнути будь-якої точки траси;
- досягати місця аварії з мінімально можливим використанням траси;
- якнайшвидше добратися до медичного центру і з'їздів з траси.

Службова дорога резервується виключно для автомобілів швидкої допомоги і з'єднується з іншими дорогами, які ведуть до медичного центру і до з'їздів з траси в місцях, що максимально скорочують шлях. Ці ж вимоги стосуються також пожежних автомобілів і автомобілів швидкого реагування.

12. РЕКЛАМА

Рекламні споруди повинні бути міцними і безпечними. Розташування споруд і характер їх реклами повинні вибиратись таким чином, щоб виключити їх попадання в поле зору водіїв та офіційних осіб, а також створення хибних оптичних ефектів (тобто яскраве блимання контрастних афіш та їх невірне розташування, яке викликає недооцінку покриття доріжки і ін.).

Будь-яка рекламна споруда повинна розташовуватися за бруствером на віддалі щонайменше 2м, і ні в якому випадку не заважати переміщенню по трасі або службовій дорозі швидкій допомозі. Однак, в окремих випадках інспектори можуть вимагати їх віддалення і на більшу відстань. Якщо рекламна споруда розташована таким чином, що при певних обставинах може опинитися перед бар'єром безпеки, вона повинна мати з тильної сторони додаткові стійки, які запобігають її падінню.

ПЕРЕЛІК ОБОВ'ЯЗКОВИХ ДОКУМЕНТІВ, ЩО ВХОДЯТЬ У ДОСЬЄ НА ТРАСУ

Інспекція не проводиться, якщо призначеним інспекторам не буде надана можливість попередньо вивчити повне досьє на трасу, включаючи її детальні креслення та всі заплановані роботи з додатком фотографій.

Досьє повинно включати наступні документи та інформацію:

1. План траси в масштабі щонайменше 1:2000 із зазначенням її орієнтації, напрямку руху, будівель, споруд, під'їзних доріг, зон розташування глядачів, захисних бар'єрів і пристроїв, поста керування змаганням, заправочно-ремонтних пунктів, а також розташування стартової лінії, машин швидкої допомоги, медичного центра, вертолітного майданчика, протипожежних засобів, суддівських постів на трасі (із зазначенням їх номерів по черзі, починаючи від старту).

2.* План заправочно-ремонтних пунктів і медичного центру в масштабі щонайменше 1:500.

3.* Детальний план усіх будівель (з медичним центром і вертолітним майданчиком включно) у масштабі щонайменше 1:200.

4. Профіль центральної лінії доріжки в масштабі щонайменше 1:2000 - по довжині, і 1:200 - по висоті.

5. Розріз доріжки та її узбіч (щонайменше на 10м від краю доріжки по обидва її боки) по стартовій лінії, в центрах крутих поворотів, кутів, у точках мінімальної та максимальної ширини доріжки, розрізи інших неординарних точок (наприклад, перетину мостів тощо) в масштабі щонайменше 1:2000.

6. Додаткова інформація:

- характеристика і стан поверхні доріжки та її узбіч;
- системи внутрішнього та зовнішнього зв'язку;
- схема розташування і спеціалізація найближчих лікувальних закладів, схема найшвидшого під'їзду та віддалі до них;
- опис медичної і протипожежної служб (обладнання і персонал),
- розташування найближчих АЗС, СТО, АТП, місць ремонту техніки і стоянок з охороною;
- розташування найближчих готелів, місце проживання і харчування учасників;
- схема санітарно-побутового обладнання траси (пункти харчування, питна вода, душові, туалети, смітники);
- список штатного складу усього обслуговуючого персоналу;
- список необхідної кількості суддів за посадами.

Проекти нових трас або серйозні зміни в існуючих проектах повинні бути представлені в Комітет з метою їх попередньої технічної оцінки.

* - медичний центр і вертолітний майданчик до 2010 р. не обов'язкові.