

**КРИТЕРІЇ
ПРИЙМАННЯ КІЛЬЦЕВИХ ГОНОЧНИХ ТРАС****1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ**

Ці Критерії, розроблені ФАУ у відповідності до вимог Додатку "О" до Міжнародного Спортивного Кодексу ФІА з врахуванням вимог Додатку "Н" до Міжнародного Спортивного Кодексу до обладнання та будівель (п.6), процедурних питань встановлених у "Порядку видачі ліцензії спортивного об'єкту для проведення змагання з автомобільного спорту", затвердженому ФАУ.

Додатки 1 та 2 до цих Критеріїв приведені у відповідність до класів та груп автомобілів, які використовуються у національних автомобільних змаганнях на території України.

На ці Критерії будуть посылатись інспектори ФАУ при вирішенні питання про можливість видачі ліцензії на кільцеву трасу для проведення на ній національного автомобільного змагання. У випадку позитивного рішення проектувальники та обслуговуючий персонал трас можуть використовувати ці критерії як первинний керівний документ.

Специфічні вимоги до кільцевих трас з боку інспекторів ФАУ у кожному конкретному випадку базуватимуться на вивченні у ФАУ креслень цих трас та адаптації критеріїв до кожного випадку окремо.

Порядок отримання ліцензії кільцевої траси для проведення міжнародних змагань встановлені Додатком "О" до Міжнародного Спортивного Кодексу ФІА.

2. ТЕРМІНОЛОГІЯ

- Кільцева траса: замкнена траса, постійна або тимчасова, що починається і закінчується в одній точці, побудована чи пристосована спеціально для автомобільних гонок.

- Комісія: у даних Критеріях під терміном "Комісія" мається на увазі Комісія безпеки змагань та медицини ФАУ.

- Інспекція: поїздки представників Комісії з метою розробки рекомендацій у відповідності з даними Критеріями, перевірки або затвердження робіт, виконаних на базі цих рекомендацій, а також перевірки служб безпеки та умов, необхідних для безпечного проведення автомобільного змагання.

- Ліцензія: реєстраційне свідоцтво, яке видається власнику спортивного об'єкту (уповноваженій ним особі) у порядку, встановленому ФАУ.

3. ПРОЦЕДУРА

3.1. Проектувальники нової кільцевої траси, призначеної для проведення на ній національних змагань, повинні подати на розгляд в ФАУ вичерпне досье, що включає плани та специфікації, для затвердження проекту (див. вимоги до досье у Додатку 1).

3.2. Досьє проекту кожної нової кільцевої траси, що надсилається у ФАУ для розгляду або схваленого висновку повинно супроводжуватися внеском у розмірі, який встановлює ФАУ.

3.3. ФАУ, після вивчення специфічних умов кожного запиту, може рекомендувати необхідні, з її точки зору, зміни проекту, і отримуватиме інформацію про кожен крок їх здійснення.

3.4. Інспекції на місцях проводяться представниками Комісії у порядку, передбаченому “Порядком видачі ліцензії спортивного об’єкту для проведення змагання з автомобільного спорту”.

4. КОНЦЕПЦІЯ КІЛЬЦЕВОЇ ТРАСИ

Форма траси, як і її план чи профіль, вказані у даних Критеріях, не є підставою до різних обмежень, оскільки вони визначаються чинниками, що змінюються: видами змагань, для яких призначена кільцева траса, характером місцевості, традиціями, економічними та естетичними міркуваннями. Однак, конструкція повинна відповідати сім вимогам безпеки, що можуть бути вказані ФАУ і крім того особи, відповідальні за трасу, повинні забезпечити виконання вказівок адміністративних влад та отримати їх офіційне схвалення.

4.1. ПЛАН

Якщо не обумовлюється інше, то всі рекомендації у даних Критеріях, що стосуються прямих ділянок трас і поворотів, стосуються дійсної траєкторії, якою рухаються автомобілі з найвищими можливостями, і не стосуються геометричної форми плану траси (траєкторія, нанесена на план, звичайно стає коротшою на прямих ділянках та видовжується на поворотах: при проектуванні або модифікації траси проектувальник повинен враховувати це у своїх розрахунках).

4.2. ШИРИНА

При проектуванні нових кільцевих трас, у тих ширина треку повинна бути не меншою 12 метрів. Максимальна ширина для нових кільцевих трас не повинна перевищувати 15 метрів. Якщо є розширення або звуження траси, то переходи повинні виконуватися якомога плавніше і у кожному випадку у відношенні щонайменше 1:20.

4.3. ДОВЖИНА

Вимірювання довжини кільцевої траси з метою розрахунку дистанції змагання, рекордів траси та встановлення класифікації, повинно здійснюватися вздовж осьовій лінії.

Якщо кільцева траса призначена для проведення змагань Чемпіонату, Трофею або Кубка ФАУ, то її довжина розраховується таким чином, щоб задовольнити мінімум, обумовлений Додатком 2.

Рекомендується, щоб максимальна довжина будь-якої нової кільцевої траси не перевищувала 7 км.

Осьова лінія треку це лінія, що середня лінія між правим та лівим краєм асфальтового покриття треку обмеженого білими лініями, особливу увагу треба звернути на цю умову у випадку проведення змагань вулицями міст.

Довжина повинна вимірюватись у просторі (середній вимір між лівим і правим краєм) недоліком такого виміру є неможливість розрахунку. В такому випадку використовується наступний метод:

Геометрична форма кожного відрізка траси обчислюється з врахуванням його розміру в плані та його поздовжнього профілю вздовж осьової лінії треку, довжина окремих відрізків буде використовуватись при обчисленні офіційної довжини треку.

Обчислення розміру в плані враховує довжину горизонтальної осьової лінії прямих, радіусів та математично описаних перехідних кривих.

Поздовжній профіль повинен бути визначений у вигляді вертикальних кривих або горизонталіями, розташованими по осьовій лінії з інтервалом не менше 10м з точністю до 0.01м.

4.4. ПОЗДОВЖНІЙ ПРОФІЛЬ

Будь-які зміни ухилу повинні виконуватись з врахуванням мінімального вертикального радіуса, який визначається за формулою: $R = V^2 / k$,

де R - радіус в метрах, V - швидкість у км/год, k - константа, що дорівнює 20 у випадку ввігнутого профілю траси, і 15 - у випадку опуклого профілю.

Значення R повинне адекватно збільшуватись уздовж ділянок наближення та виходу з поворотів, гальмування і в самих поворотах. По можливості, слід уникати змін ухилу на всіх вказаних ділянках. Поздовжній ухил (градієнт) траси у місці старту-фінішу не повинен перевищувати 2%.

4.5. ПОПЕРЕЧНИЙ УХИЛ

Уздовж прямих ділянок поперечний ухил, виконаний з метою дренажу, не повинен перевищувати 3%, або бути меншим за 1.5% між краями треку або між осьовою лінією і його краями.

У поворотах ухил від зовнішньої сторони до внутрішньої не повинен перевищувати 10% (з можливими винятками в окремих випадках, наприклад на треках швидкісних автодромів). Протилежний ухил у цілому не допускається, якщо це не обумовлюється особливими обставинами; при цьому швидкість входження у поворот не повинна перевищувати 125 км/год.

Будь-які зміни поперечного ухилу, особливо на ділянках входження у повороти і виходу з них, повинні супроводжуватись відповідними переходами по висоті, які базуються на траєкторії та на положеннях п.4.4.

4.6. КРИВИ

Повороти чи серії поворотів, не перервані прямою. які проходять на швидкості, що не перевищує 125 км/год., повинні, як правило, мати радіус, який збільшується, або, у

крайньому випадку, залишається незмінним. Повороти, які проходяться з меншою швидкістю, можуть мати радіус, що зменшується, за умови, що на виході з повороту є зона безпеки, яка розширює його радіус за виходом з повороту.

4.7. КРАЇ ТРЕКУ, УЗБІЧЧЯ ТА ЗОНИ ВИБІГУ

Трек з обох сторін повинен мати узбіччя протягом усієї своєї довжини з рівним, але з більш пухким покриттям, ніж сам трек.

Узбіччя повинні бути вільні від каміння чи осколків, і, як правило, покриті травою; вони повинні бути продовженням профілю треку без сходинки між ними; кожен перехід повинен бути дуже плавним.

Зона вибігу - це ділянка поверхні між узбіччям і першою лінією захисту, яка, якщо це не зазначено окремо, повинна мати ті ж характеристики, що й саме узбіччя, хоча вона може бути менш стійкою. Зона вибігу повинна поступово переходити в узбіччя: якщо воно має нахил, то він не може перевищувати 25% вгору чи 3% дотолу відносно поперечного профілю самої траси. Дана вимога не стосується гравійних подушок зони вибігу.

4.9. СТАРТОВА СІТКА

При груповому старті з місця для кожного ряду автомобілів повинно бути відведено щонайменше 12 м довжини треку; для кожного автомобіля у ряді повинно бути не менше 2.5 м ширини треку.

Стартова ширина треку повинна витримуватися уздовж 250 м після лінії старту.

Між стартовою лінією і першим поворотом відстань повинна складати щонайменше 250 м.

Під терміном "поворот" (тільки для цього випадку) мається на увазі зміна напрямку руху щонайменше на 45 градусів з радіусом щонайменше 300 м.

5. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ ДЛЯ КІЛЬЦЕВИХ ТРАС

Заходи безпеки для кільцевих трас застосовуються для захисту глядачів, водіїв, офіційних осіб та обслуговуючого персоналу протягом змагань.

При розробці заходів безпеки до уваги повинні братися характеристики траси (планування треку, прилеглі площі, будівлі, споруди), а також швидкості, які досягаються у будь-якій точці треку. Рекомендований захист треку визначається наявністю вільного простору та можливим кутом зіткнення.

Згідно загального принципу, там, де кут зіткнення - невеликий (менше 30 градусів), краще встановлювати рівний довгий вертикальний бар'єр. Такий бар'єр повинен являти собою або бетонні конструкції, що мають строгу вертикальну стінку, звернену до траси або металевий гардрейль з одною, двома або трьома смугами по висоті.

Там, де кут зіткнення великий, необхідно використовувати систему пристроїв гасіння швидкості (наприклад, гравійну подушку) та зупинки (наприклад, пінопластових блоків, сіток, бар'єрів з автомобільних шин). Це необхідно враховувати на етапі планування території, щоб передбачити необхідний простір у небезпечних зонах (тобто, на зовнішніх сторонах поворотів до їх крайньої точки).

ФАУ, після перевірки плану кільцевої траси, у кожному конкретному випадку може дати рекомендації щодо цього простору.

Глядачі повинні розташовуватися на рівні треку або вище його рівня. У місцях, де передбачені для розміщення глядачів місця знаходяться на похилій поверхні, її ухил повинен бути щонайбільше 1:4, якщо ця поверхня не має терас або трибун. Місця для глядачів повинні мати металеву огорожу або іншу еквівалентну структуру висотою не менше 1,20 м, та повинні розташовуватися за однією або двома лініями захисту. Усі зони розташування глядачів, а також зони, заборонені для публіки, повинні бути огорожені неперервними бар'єрами, стрічкою або іншими засобами.

Ці рекомендації щодо безпеки поширюються також на тимчасові кільцеві траси.

6. БУДІВЛІ ТА СПОРУДИ КІЛЬЦЕВИХ ТРАС

Вимоги до будівлі Центру Керування Гонкою, постів комісарів, боксів (ремонтно-заправочних зон), Паддоку, Медичних центрів і ін., змінюються в залежності від типу запланованого змагання: кожен проект повинен затверджуватися шляхом взаємодії між адміністрацією кільцевої траси та ФАУ.

Основні вимоги до будівель та споруд наведені нижче (конкретні вимоги до штатного складу, обладнання та методів роботи наведені у Додатку "Н" МСК).

6.1. ЦЕНТР КЕРУВАННЯ ГОНКОЮ

ЦКГ є центром спостереження і керування гонкою і повинен бути обладнаний усіма засобами, необхідними для виконання Директором Гонки і його заступників їхніх службових обов'язків у належних робочих умовах. Він повинний розташовуватися в звукозахисному приміщенні, доступному тільки для персоналу.

6.1.1. РОЗТАШУВАННЯ

ЦКГ звичайно повинен знаходитися в будівлі в районі ремонтно-заправочної зони на рівні 2-го поверху і мати безпосередній вихід на трасу або в бокси.

Для найкращого огляду траси і ремонтно-заправочної зони приміщення повинно виступати за лінію боксів. Цим умовам як правило відповідає розташування приміщення на одному з торців будівель боксів.

6.1.2. УСТАТКУВАННЯ

ЦКГ повинен бути обладнаний такими засобами:

- а) телефон, з'єднаний з постами спостереження, головними аварійними постами і з загальною службовою мережею через селектор;
- б) телефон, з'єднаний з міською телефонною мережею;
- в) внутрішній телефон, що з'єднує центр керування гонкою з офіційними особами на трасі;
- г) радіостанція для зв'язку з автомобілями і постами, обладнаними радіостанціями;
- д) мікрофон, для голосової інформації для зони боксів та для глядачів;
- е) телемонітори спостереження, якщо траса має внутрішню систему телебачення.

6.1.3. ПЛАТФОРМА СТАРТЕРА

Між місцем, де знаходиться стартер гонки, автомобілями, що знаходяться на стартовій сітці повинен бути передбачений захист, за котрим стартер може укритися у випадку аварії на старті.

6.2. ПОСТИ СПОСТЕРЕЖЕННЯ

Спостереження за трасою і її безпосереднім оточенням забезпечується постами спостереження. У найпростішому виді ці пости, розташовані уздовж траси, являють собою достатньо надійне місце, призначене для персоналу й устаткування, захищене від автомобілів, що змагаються, і осколків, що можуть летіти у разі виникнення аварії.

6.2.1. КІЛЬКІСТЬ І РОЗТАШУВАННЯ

Кількість і розташування постів спостереження визначається в залежності від характеристик конкретної кільцевої траси, при цьому враховується таке :

- жодний сектор дороги не повинний знаходитися поза сферою спостереження;
- кожний пост повинен знаходитися у полі зору попереднього і наступного посту, якщо це не виконується, повинно бути розгорнуто додаткові пости з використанням додаткового персоналу для виконання цієї умови;
- дистанція між двома послідовними постами (не приймаючи в увагу додаткові пости) не повинна перевищувати 500 м;
- кожний пост, до складу персоналу якого входить більше 2 осіб, повинен мати зв'язок з ЦКГ;
- кожний пост повинен бути обладнаний табличкою-показчиком із порядковим номером, що послідовно збільшується від першого після старту поста, яку добре видно з траси;
- будь-які зміни в кількості і розташуванні постів повинні бути повідомлені ФАУ.

6.2.2. ЗАХИСТ

Пости повинні розташовуватися так, щоб тільки у випадку інциденту його персонал буде змушений працювати незахищеним.

Пости повинні мати типи захисту аналогічні тим, що передбачені для глядачів.

6.2.3. УСТАТКУВАННЯ

Кожний пост повинен бути обладнаний:

а) телефонним апаратом (польового типу, якщо він використовується на відкритому повітрі), постійно з'єднаний з ЦКГ. Радіостанція може бути використана або передбачена для аварійних випадків, але не рекомендується для використання в якості єдиного засобу зв'язку.

б) комплектом сигнальних прапорів для кожного посту:

- 2 жовтих,
- 1 блакитний,
- 1 білий,
- 1 зелений,
- 1 червоний,
- 1 жовто-червоний смугастий прапор

Будь-які додаткові пости повинні бути обладнані аналогічними наборами прапорів.

Деякі посади, на підставі розпорядження Директора Гонки, можуть бути також обладнані чорним та чорно-оранжевим прапорами.

в) одним 15-літровим і двома 4-літровими контейнерами, заповненими карбонатом кальцію або іншими речовинами, що абсорбують мастило аналогічної ваги.

г) дві жорстких мітли і лопати.

д) 3 переносні вогнегасники, еквівалентні 10 кг. ВCF вогнегаснику і супутнє устаткування, як визначено Додатком "Н" МСК ФІА.

Мінімальний розмір сигнальних прапорів - 60 см x 80 см; червоний прапор повинний мати розмір 80 см x 100 см.

6.3. СТАРТОВІ ЛІХТАРІ

У випадку, коли ліхтарі встановлені для подачі старту з місця в кільцевих гонках, установка повинна відповідати таким умовам :

6.3.1. РОЗТАШУВАННЯ:

Всі ліхтарі, які використовуються для сигналізації на старті гонки, повинні бути ясно видимі усім водіям, що сидять у нормальному положенні у своїх автомобілях на стартовій сітці.

Червоні ліхтарі повинні бути змонтовані прямо над зеленими ліхтарями; жовті миготливі ліхтарі можуть бути змонтовані вище або збоку червоних/зелених ліхтарів.

6.3.2. ВИМОГИ

Ліхтарі повинні бути настільки великими і яскравими, наскільки це можливо і практично, і, принаймні, такими ж великими й інтенсивними, як вогні світлофорів, використовуваних для регулювання вуличного руху. На випадок перегорання лампочки всі ліхтарі повинні дублюватись.

Ланцюг переключення повинна забезпечувати будь-яку з таких комбінацій :

- усі ліхтарі виключені;
- включені тільки червоні ліхтарі;
- червоні ліхтарі замінюються на зелені (одним єдиним переключенням);
- включені тільки жовті миготливі ліхтарі;
- червоні і жовті миготливі ліхтарі включені разом (окрема комутація).

6.4. ПРОТИПОЖЕЖНА СЛУЖБА

6.4.1. УСТАТКУВАННЯ ПО КРАЯХ ТРАСИ

По всій довжині траси, кваліфіковані оператори, оснащені переносними вогнегасниками, повинні розташовуватися по обидва боки траси з інтервалом 300 метрів. Це максимально припустимий інтервал. Якщо розташувати операторів з вогнегасниками по обидва боки траси неможливо або не доцільно, допускається розташування з однієї сторони. У цьому випадку максимальна дистанція між операторами - 150 метрів. Рекомендується розташовувати переносні вогнегасники (без операторів) через кожні 50 метрів.

Пости спостереження повинні бути також обладнані додатковими резервними вогнегасниками.

Також повинні бути передбачені швидкі пересувні установки, розташовані в захищених місцях уздовж траси, кожна мінімум із двома пожежниками, для забезпечення 2-го втручання. Вони повинні мати у своєму розпорядженні необхідне устаткування для повного гасіння 180 літрів бензину, що горить.

6.4.2. УСТАТКУВАННЯ У БОКСАХ

Крім переносних вогнегасників (один на бокс), принаймні в кожному шостому боксі рекомендується розташовувати установку, що складається з двох балонів, що містять 30 кг вогнегасної речовини, кожний, із шлангом довжиною, рівної двом третинам відстані до такої установки. У центрі території боксів повинно бути передбачене додаткове устаткування, як визначено в пункті 6.4.1.

6.4.3. УСТАТКУВАННЯ У ПАДДОКУ

Паддок і зони, які використовуються спортивними автомобілями або машинами сервісу, повинні бути забезпечені достатньою кількістю переносних вогнегасників, а також повинні бути легко доступні для пересувних установок.

7. СЛУЖБОВІ ШЛЯХИ І МІСЦЯ ДОСТУПУ НА ТРЕК

Ефективність аварійної служби (як описано у Додатку "Н" МСК), визначається наявністю адекватної мережі службових шляхів та кількістю місць виїзду на трек, що забезпечує можливість автомобілям аварійних служб:

- а - якнайшвидше досягати кожної точки треку;
- б - досягати місця аварії, наскільки це можливо, без використання треку;
- с - якнайшвидше досягти медичного центру та виїздів з кільцевої траси.

Мережа службових шляхів повинна включати дорогу, яка проходить за першою лінією захисту вздовж однієї сторони треку на невеликій (приблизно 5 м) віддалі від неї.

Ця мережа службових шляхів повинна бути зарезервована виключно для руху автомобілів аварійних служб і з'єднуватися з іншими шляхами, які ведуть у медичний центр і до з'їздів з траси у точках, що максимально скорочують шлях.

8. РЕКЛАМА

Рекламні споруди повинні бути міцними та безпечними. Розташування споруд та характер реклами повинні вибиратися таким чином, щоб виключити їх попадання у поле зору водіїв та офіційних осіб, і вплив оптичних ефектів, які б вводили в оману (тобто яскраве блимання або контрастні афіші та їх неправильне розташування, яке викликає невірну оцінку траєкторії, покриття треку і т. ін.).

Вся реклама між треком та першим захисним бар'єром повинна бути намальованою, або, при наявності гардрейля (металевого відбійника), може бути у формі наклеєних плакатів, які б точно відповідали його контуру. У цій зоні не повинно бути ніяких рекламних споруд.

Усі рекламні споруди за першою захисною лінією повинні розташовуватися не ближче 1 м за нею і ні в якому випадку не заважати руху по трасі, або руху аварійних служб. В окремих випадках, інспектори можуть вимагати віддалення їх і на більшу віддаль. Якщо рекламна споруда розташована таким чином, що при падінні може виявитися за бар'єром безпеки, то вона повинна мати із зворотної сторони додаткові стійки, щоб запобігати її падінню.

Будь-які рекламні споруди перед другою лінією захисту повинні бути спеціально схвалені інспектором, та мати проходи (шириною 1 м) через кожні 6 - 10 м.

ОБОВ'ЯЗКОВЕ ДОСЬЄ КІЛЬЦЕВОЇ ТРАСИ

Інспекція не проводиться у випадку, якщо призначеним інспекторам не буде надана можливість вивчити повне досьє кільцевої траси, включаючи її креслення та всі заплановані роботи з додатком фотографій характерних місць траси.

Досьє повинно включати наступні документи та інформацію:

1) План кільцевої траси у масштабі щонайменше 1:2000 (мінімум) із зазначенням її орієнтації, напрямку руху, будівель, споруд, під'їзних доріг, зон розташування глядачів, бар'єрів і пристроїв безпеки, Центру керування перегонами, боксів (заправочно-ремонтних зон, паддоку та розміщення стартової лінії, автомобілів швидкої допомоги, медичного центру, вертолітного майданчика, протипожежних автомобілів, постів комісарів на треку.

2) План боксів, паддоку і медичного центру у масштабі щонайменше 1:500 (мінімум).

3) Детальний план усіх будівель (включаючи медичний центр і вертолітний майданчик) у масштабі щонайменше 1:200 (мінімум).

4) Профіль осьової лінії треку в масштабі щонайменше 1:2000 (уздовж)/1:200 (по висоті).

5) Перерізи треку та його узбіч (щонайменше по 10 м від краю треку по обидва боки) щонайменше: по стартовій лінії, у центрах крутих поворотів, у точках мінімальної та максимальної ширини треку, перетину мостів та інших неординарних точок у масштабі щонайменше 1:200.

6) Описову інформацію такого змісту:

- адреса та власник (розпорядник траси),
- категорії та класи автомобілів, які пропонується допускати до змагань,
- розташування та, устаткування та обладнання постів спостереження,
- система внутрішнього та зовнішнього зв'язку,
- розміщення, спеціалізація госпіталів та відстань до них,
- опис медичної, рятувальної та протипожежної служб (обладнання та персонал),
- штатний склад всього обслуговуючого персоналу,
- опис заходів для забезпечення побутових умов для учасників змагання,
- система охорони ремонтно-заправочної зони та зони стоянки автомобілів.

P.S. Проекти нових кільцевих трас та серйозні зміни існуючих повинні подаватись Комісії для попередньої технічної оцінки.

**МІНІМАЛЬНА ДОВЖИНА КІЛЬЦЕВОЇ ТРАСИ І
МАКСИМАЛЬНА КІЛЬКІСТЬ АВТОМОБІЛІВ НА ТРЕНУВАННІ ТА СТАРТІ ЗМАГАНЬ**

А. Мінімальна довжина кільцевих трас, придатних для Чемпіонатів ФАУ.

Приведена нижче таблиця використовується для визначення придатності нової або існуючої кільцевої траси для проведення на ній змагань Чемпіонатів, Трофеїв та Кубків ФАУ.

АВТОМОБІЛІ	Мінімальна довжина кола у км для тривалості гонки		
	до 1 год.	2 год.	4 год.
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	2,4	2,6	3,2
Спортивні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	2,4	2,6	3,0
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	2,4	2,4	3,0
Спортивні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	2,0		

P.S.: Довжина кільцевої траси звичайно має щонайменше 2,0 км. На використання трас меншої довжини ФАУ надає спеціальний дозвіл.

В. Максимальна кількість автомобілів, що допускаються до старту.

Максимальна кількість (N) автомобілів вираховується за наступною формулою:

$$N = 0,36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N заокруглюється до наступного цілого)}$$

де:

L = коефіцієнт, що залежить від довжини кола, табл. 1.;

W = коефіцієнт, що залежить від мінімальної ширини траси, табл. 2.;

T = коефіцієнт, що залежить від тривалості змагання, табл. 3.;

G = коефіцієнт, що залежить від групи автомобілів, які беруть участь у змаганнях, табл. 4.

Інспектор ФАУ, що інспектував дану кільцеву трасу, може рекомендувати Комісії, зменшити кількість автомобілів, що допускаються до старту, порівнюючи її з цифрою, розрахованою за даною формулою.

**Таблиця 1. Коефіцієнт "L"
Фактична довжина траси "L"**

довжина траси	див. P.S.
до 2,0 км	
понад 2 км до 2,6 км	10
понад 2,6 км до 3,2 км	11
понад 3,2 км до 3,8 км	12
понад 3,8 км до 4,4 км	13
понад 4,4 км до 4,8 км	14
понад 4,8 км до 5,2 км	15
понад 5,2 км до 5,6 км	16
понад 5,6 км	17

P.S.: На траси з довжиною кола меншою за 2,0 км, коефіцієнт "L" встановлюється рішенням ФАУ.

Таблиця 2. Коефіцієнт "W"
Фактична мінімальна ширина траси (заокруглюється до наступного цілого) "W"

8 м.	9
9 м.	9
10 м.	10
11 м.	10
12 м.	10
13 м.	11,5
14 м.	14
15 м. (Максимально допустима)	15

Таблиця 3. Коефіцієнт "Т"
Тривалість гонки у годинах "Т"

до 1	1
понад 1, до 2	1,15
понад 2, до 4	1,25
понад 4, до 12	1,4
понад 12	1,5

Таблиця 4. Коефіцієнт "G"
Категорія автомобілів "G"

Спортивні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	1,00
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна до 2000 куб. См.	0,80
Спортивні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	0,70
Одномісні гоночні автомобілі об'ємом двигуна понад 2000 куб. См.	0,60

Р.С.: У випадку змагань за участю більш ніж однієї категорії автомобілів, у формулу підставляють найменше з відповідних значень.

С. Кількість автомобілів на тренуванні.

Максимальна кількість автомобілів на офіційному тренуванні не може перевищувати розраховану кількість стартуючих у змаганні більш, ніж на 20%.