

ПОЛОЖЕНИЕ
о дрэг-полосах
для проведения соревнований по дрэг-рейсингу

1. ЦЕЛЬ.

Данное положение, разработанное Комитетом дрэг-рейсинга РАФ и Комиссией по трассам и безопасности РАФ на основе нормативных документов Комиссии по дрэг-рейсингу ФИА, Приложения «О» к Международному спортивному кодексу ФИА и Приложения к Спортивному кодексу РАФ «Рекомендации по одобрению автомобильных гоночных трасс», будет использоваться Комиссией инспекторов РАФ при инспектировании автомобильных гоночных трасс для дрэг-рейсинга при решении вопроса о возможности проведения на данной трассе любых соревнований по дрэг-рейсингу. Проектировщики и организаторы соревнований обязаны использовать это Положение в качестве первоначального руководящего документа. Требования к трассе со стороны инспекторов РАФ будут основываться на изучении чертежей трасс и адаптации данного Положения к каждому конкретному случаю.

2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ.

Дрэг-полоса: закрытый для постороннего движения прямой маршрут, постоянный или временный (относительно временных трасс см. статью 7), построенный или приспособленный специально для соревнований по дрэг-рейсингу;

Новая дрэг-полоса: В данном Положении термин «новая дрэг-полоса» обозначает трассу, не использовавшуюся ранее для проведения на ней соревнований по дрэг-рейсингу. Дрэг-полоса, как постоянная, так и временная не будет считаться новой, если на ней уже проходили официальные соревнования по дрэг-рейсингу. Однако любые её модификации будут считаться как элементы новой дрэг-полосы в ней самой.

Комиссия: в данном Положении под термином "Комиссия" понимается Комитет по дрэг-рейсингу РАФ и Комиссия по трассам и безопасности РАФ;

Инспекция: выезд представителей Комиссии РАФ с целью разработки рекомендаций, проверки или одобрения работы выполненной на базе этих рекомендаций, а также, для проверки всех условий безопасности и готовности служб, необходимых для проведения соревнования;

Лицензия: сертификат, свидетельствующий о том, что дрэг-полоса проинспектирована РАФ, и что для включения в Официальный календарь РАФ на ней предусмотрены все условия, при которых на ней могут проходить соревнования по дрэг-рейсингу.

Трасса: часть дрэг-полосы, на которой проходит ускорение автомобилей, а также предстартовая и стартовая зоны.

Зона торможения: часть дрэг-полосы, на которой автомобили замедляют движение. Зона торможения делится на 2 части:

первая, «основная» зона торможения, на которой автомобили тормозят и останавливаются;

вторая, «экстренная» зона торможения, на которой автомобили тормозят при невозможности остановиться в пределах основной зоны торможения.

Область соревнований: трасса и основная зона торможения, полоса возврата, паддок, зоны выпуска, предстарта и старта.

3. ПРОЦЕДУРА

3.1. Разработчики новой дрэг-полосы, на которой планируется проведение международных или национальных соревнований должны предоставить на рассмотрение в Региональное отделение РАФ, где расположена дрэг-полоса, исчерпывающее досье, содержащее планы и спецификации для предоставления его на утверждение в РАФ (см. требования к досье в приложении 1).

3.2. Изучение досье новой дрэг-полосы сопровождается внесением в РАФ единовременного взноса за анализ и выдачу предварительных рекомендаций по проекту новой дрэг-полосы. Таковым взносом сопровождается и каждая заявка на рассмотрение изменений существующей дрэг-полосы.

3.3. РАФ, после изучения индивидуальных особенностей каждого запроса, выдает необходимые с ее точки зрения рекомендации по совершенствованию проекта и получает информацию о каждом шаге его реализации.

3.4. Инспекция проводится инспекторами Комиссии на месте. Для постоянных дрэг-полос последняя инспекция должна быть проведена не позднее, чем за 12 дней до начала первого соревнования года на данной дрэг-полосе, при этом, все работы, связанные с дрэг-полосой, стационарные сооружения и средства безопасности должны быть выполнены в соответствии с требованиями РАФ.

Для временных дрэг-полос дата последней инспекции определяется РАФ в каждом конкретном случае отдельно.

3.5. Указанная выше процедура также является обязательной для дрэг-полос, на которых проводится генеральная реконструкция. Любые изменения дрэг-полосы или средств безопасности, которые не были представлены на рассмотрение в РАФ, могут явиться основанием для того, чтобы признать дрэг-полосу непригодной для проведения соревнований.

4. ИНСПЕКЦИИ

4.1. Инспекции являются обязательными для:
новых дрэг-полос, которые будут впервые использоваться для проведения соревнований;
дрэг-полос, подвергшихся значительным изменениям в конфигурации или сооружениях безопасности, до того как они могут быть использованы для любых официальных соревнований;

в иных случаях по решению Комиссии.

Временных трасс – ежегодно перед проведением первого соревнования.

В любом случае должны быть соблюдены требования пункта 3.4.

4.2. Инспекции могут также назначаться и в других случаях:

Советом РАФ по спорту;

Комиссией;

По письменному запросу представителей дрэг-полосы при ходатайстве Регионального отделения.

4.3. Инспекторы назначаются Комиссией.

4.4. Инспекторы должны сопровождаться представителями местного органа РАФ и владельцев (арендаторов) дрэг-полосы. Без их согласия инспекция не может быть проведена.

4.5. Инспекция не может быть проведена, если назначенному инспектору не будет предоставлена возможность изучить досье на дрэг-полосу и планы всех предстоящих работ (см. Приложение 1).

4.6. Пребывание на месте во время инспекции представителей прессы не разрешается. Представители Регионального отделения РАФ и дрэг-полосы несут ответственность за то, чтобы лица, чье присутствие не является обязательным, ни в коем случае не препятствовали инспекторам выполнять свои обязанности. Во время инспекции не разрешается движение транспорта по дрэг-полосе, за исключением тех случаев, когда она используется для движения общественного транспорта.

4.7. Оплата инспекционной поездки за каждую проинспектированную трассу осуществляется по расценкам, утвержденным РАФ. В эту сумму не входят расходы на питание и проживание инспекторов на месте пребывания, которые должны быть сразу же оплачены владельцами (арендаторами) трассы или Региональным отделением РАФ.

4.8. Отчеты инспекторов предоставляются на рассмотрение Комиссии.

5. ВЫВОДЫ ИНСПЕКЦИИ

5.1. После того, как отчет об инспекции официально отсылается в Региональное отделение РАФ, где находится дрэг-полоса, Региональное отделение и разработчик или владелец трассы имеют максимум три недели для направления в РАФ комментариев по данному отчету. В случае отсутствия каких-либо возражений в установленные сроки, отчет считается окончательным, а план проведения необходимых усовершенствований – принятым. Однако, если по истечении трехнедельного периода, между инспекторами и региональной организацией РАФ остаются разногласия по любому пункту отчета, окончательное решение по проблеме принимается Комиссией.

5.2. В случае не исполнения работ в соответствии с утвержденным планом, разработанным инспектором, проведение соревнования на дрэг-полосе будет запрещено.

РАФ уполномочен разрешить проведение любых соревнований национального уровня на дрэг-полосе или запретить их, в том случае, если указания Комиссии не были выполнены.

Дрэг-полосы, принятые для проведения соревнований, включаются в Официальный календарь РАФ только в той конфигурации и с теми сооружениями, которые обозначены в плане, предоставленном в РАФ и которые одобрены инспектором РАФ. Лицензия на постоянные дрэг-полосы действительна в течение сезона с момента окончательной инспекции.

6. ПОСТОЯННЫЕ ДРЭГ-ПОЛОСЫ.

Размеры трассы для дрэг-рейсинга являются крайне важными величинами и зависят от уровня соревнований которые будут проходить на дрэг-полосе. В данной статье приводятся базовые размеры и величины необходимые для получения лицензии на трассу.

6.1. Ширина.

Ширина дрэг-полосы должна составлять не менее 14 метров, ширина каждой полосы соответственно 7 метров. Рекомендуются ширина не менее 18,5 метров.

6.2. Длина трассы.

6.2.1. Для соревнований по дрэг-рейсингу длина трассы должна составлять 402,33 метра (1/4 мили) между линией старта и линией финиша. Плюс как минимум 10 метров перед линией старта.

6.2.2. Зона торможения.

Основная зона торможения должна быть не менее 402,33 метра (1/4 мили). Рекомендуются иметь зону торможения длиной 500 метров.

За основной зоной торможения необходима зона экстренного торможения длиной не менее 50 метров.

6.3. Высотные перепады.

Продольный профиль - понижение уровня - не более 1 %, повышение - не более 2 %.

Осевой профиль - не более 2 % в каждую сторону от разделительной полосы.

6.4. Покрытие дрэг-полосы.

Трасса – плотная асфальтовая или бетонная поверхность по конструкции схожая с дорогами 1-ой категории. При наличии швов они должны быть заделаны битумом.

Зона торможения – такое же или схожее покрытие как и на трассе.

Зона экстренного торможения – твердое покрытие, трава, гравий и т.д.

6.5. Разметка.

Линии разметки - белые или желтые линии шириною не менее 100 мм.

6.6. Полоса возврата.

Проезжая часть шириною не менее 3 м соединяющая зону торможения и парк-стоянку.

7. ВРЕМЕННЫЕ ДРЭГ-ПОЛОСЫ.

Временные дрэг-полосы должны иметь те же характеристики, что и постоянные или быть максимально приближены к ним.

8. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ.

Средства и меры безопасности должны обеспечивать защиту зрителей, участников, организаторов и обслуживающего персонала в течение всех соревнований. Должен быть организован контроль доступа в различные зоны дрег-полосы. В любом случае трасса и зона торможения должны быть огорожены таким образом чтобы проход посторонних людей был невозможен.

8.1. Аварийные службы.

Работа аварийных служб должна быть организована в соответствии с общими положениями приложения к спортивному кодексу РАФ «Рекомендации по наблюдению за трассой и работе аварийных служб.

- Противопожарная служба (статья 8). Не менее 2-х автомобилей, расположенных в радиусе 30 метров от стартовой линии и в радиусе 50 метров от финишной линии.

- Медицинская служба (статья 9). Не менее 2-х автомобилей «скорой помощи» и одного реанимационного автомобиля. Расположение их на трассе такое же как и у противопожарной службы.

- Спасательная служба (статья 10). Не менее 2-х автомобилей оборудованных спец. инструментом. Один эвакуатор. Расположение схожее с противопожарной службой.

- Другие службы (статья 11).

Мероприятие не может начинаться без наличия на трассе всех перечисленных служб.

8.2. Оборудование трассы.

8.2.1. Зрительская зона должна быть отгорожена защитной сеткой таким образом, чтобы у зрителей не было возможности прохода на трассу и в **ЗН паддок**. Минимальное расстояние от трассы до места нахождения зрителей 15 метров (рекомендуется расстояние 30 метров, увеличивающееся по мере приближения к финишу). Вдоль трассы по всей длине зрительской зоны должны находиться бетонные блоки (ФБС 24-4-6). Рекомендуется наличие покрышек перед блоками (со стороны трассы). Покрышки должны быть связанными между собой в вертикальные стойки по 5-6 покрышек. Зрительская зона должна начинаться не ближе 30 метров от линии старта и заканчиваться не ближе 100 метров до линии финиша.

8.2.2. Рекомендуется наличие металлического отбойника по краям трассы. В случае его отсутствия, вдоль всей длины трассы и зон торможения должно быть не менее 30 метров зоны безопасности с ровным покрытием (грунт, песок, трава и т.д.). В данной зоне не должно находиться людей, автомобилей и других препятствий. Аварийные службы и/или посты наблюдения должны быть отгорожены от трассы бетонными блоками.

8.2.3. Предстартовая зона должна быть отгорожена таким образом, чтобы исключить проход посторонних лиц. Запрещено нахождение людей непосредственно за предстартовой зоной. Въезд и вход в предстартовую зону должен быть только со стороны паддока и должен иметь четкую систему контороля доступа.

8.2.4. Рекомендуется наличие металлического разделителя между полосами (при этом минимальная ширина каждой дорожки должна быть 6 метров).

8.2.5. Паддок должен быть отгорожен таким образом, чтобы исключить проход посторонних лиц. Вход и въезд в паддок должен иметь четкую систему контроля доступа. Обязательно наличие зоны заправки, непосредственно примыкающую к паддоку.

Приложение 1 – ОБЯЗАТЕЛЬНОЕ ДОСЬЕ дрэг-полосы

Инспекция не может быть проведена, если назначенным инспекторам не будет предоставлена возможность изучить полное досье, включающее чертежи и все предполагаемые работы с приложением фотографий и паспорта дрэг-полосы.

Досье дрэг-полосы, составляемое организатором и/или владельцем трассы должно включать следующие документы и информацию:

План дрэг-полосы в масштабе 1:2000 (минимум), с обозначением сторон света, направления движения, зданий, сооружений, подъездных дорог, зрительских зон, ограждений и устройств безопасности, пункта управления гонкой, заправочно-ремонтных пунктов, паддока и расположения стартовой линии, автомобилей скорой помощи и других служб, медицинского центра, вертолетной площадки, пожарных автомобилей, судебных постов.

План заправочно-ремонтных пунктов, паддока и медицинского центра в масштабе 1:500 (минимум).

Детальный план всех зданий (включая медицинский центр и вертолетную площадку) в масштабе 1:200 (минимум).

Профиль средней линии дорожки в масштабе не менее 1:2000 (по длине) и 1:200 (по высоте).

Сечения дорожки и ее обочин (не менее, чем в 10 м от края дорожки по обе ее стороны) на месте стартовой линии, в точках минимальной и максимальной ширины дорожки, сечения мостов и других неординарных точек в масштабе 1:200 (минимум).

Паспорт дрэг-полосы.

Досье трассы должно быть представлено как в бумажном, так и в цифровом формате.

Цифровые чертежи должны соответствовать чертежному стандарту ФИА для трасс (доступен на сайте ФИА в разделе FIA Sport – Regulations – Circuits). Эти чертежи должны исправляться и отсылаться в РАФ каждый раз, когда трасса подвергается изменениям, это необходимое условие для инспекции РАФ и выдачи лицензии на трассу.

ВАЖНО: Проекты новых дрэг-полос и значительные изменения существующих, должны быть направлены, через Региональное отделение РАФ, в Комиссию для первоначальной технической оценки.