



FIA NEMZETKÖZI SPORTKÓDEX O FÜGGELÉK

Az Appendix O to the FIA International Sporting Code 2016. április 25-i állapota szerint.

Kiadja: MNASZ Titkárság.

Jelen dokumentum eredeti változata, valamint a kapcsolódó szabályzatok angol és francia nyelven megtalálhatóak az FIA honlapján (www.fia.com).

Az FIA szabályok magyar nyelvű fordításainak értelmezése során, vitás esetekben, mindenkor a szabályok vonatkozó eredeti nyelvű változatát kell figyelembe venni.

TARTALOMJEGYZÉK

Tartalomjegyzék.....	1
1. Tárgy.....	1
2. Értelmező rendelkezések.....	1
3. Eljárás.....	2
4. Pályainspekciók.....	3
5. A pályainspekció következményei.....	5
6. Körpályalicenc-fokok.....	6
7. Körpályákra vonatkozó követelmények.....	7
8. A pálya hosszának mérése.....	10
9. Akadálymentesítés.....	10
10. Berendezési tárgyak és reklámok a versenypálya mentén.....	11
11. Balesetek jelentése.....	11
12. Pályakarbantartás.....	12
1. sz. Melléklet: Kötelező körpálya-dokumentáció.....	14
2. sz. melléklet: A körpálya minimális hossza, és verseny edzésein vagy futamának rajtján engedélyezett autók maximális száma.....	15
3. sz. melléklet: Rallycross és autocross pályákra vonatkozó speciális szabályozások.....	18

1. TÁRGY

Az FIA Körpálya Bizottsága (Circuit Commission) által kidolgozott jelen Függelék alkalmazásának az FIA pályainspektoraik akkor, amikor arról döntenek, hogy egy adott versenypályán zajló rendezvények szerepelhetnek-e az FIA nemzetközi versenynaptárában. E célból a versenypályák tervezői és üzemeltetői, a jelen függelék útmutatóként használhatják.

Az adott versenypályára vonatkozó egyedi követelményeket az FIA pályabejárói az FIA által jóváhagyott pályarajz, illetve az ajánlások adaptációjának tanulmányozását követően esetről esetre határozzák meg.

2. ÉRTELMEZŐ RENDELKEZÉSEK

- Versenypálya (Course): autóversenyek lebonyolítására használt út vagy pálya a hozzá kapcsolódó létesítményekkel együtt. A versenypálya lehet ideiglenes, részben állandó vagy állandó, a versenypályához kapcsolódó létesítmények sajátosságaitól, és a pálya versenyek számára való rendelkezésre állásától függően.

- Körpálya (Circuit): zárt versenypálya, amely lehet akár nem állandó, akár állandó jellegű, melynek kezdő és végpontja azonos, és amelyet kimondottan autóversenyek lebonyolítására építettek, vagy erre a célra alakították át.
- Pályanyomvonal (Track): kifejezetten körpályás versenyekre épített vagy erre a célra átépített út. A pálya nyomvonalát a versenyzésre szolgáló felület külső élei határozzák meg.
- Új körpálya (New circuit): Jelen függelék és minden egyéb pályaeépítéssel és biztonsággal kapcsolatos FIA kiadvány alkalmazásában, az „új körpálya” kifejezés olyan pályát jelöl, amelyen nemzetközi versenyt még nem rendeztek. Az a körpálya – állandó vagy nem állandó – attól fogva nem tekintendő újnak, hogy azon nemzetközi versenyt rendeztek, ugyanakkor az utólagosan elvégzett bárminemű módosítás önmagában minősülhet az „új körpálya” elemének.
- Bizottság (Commission): ebben a függelékben a „bizottság” kifejezés az FIA Körpálya Bizottságára vonatkozik.
- Pályaellenőrzés (inspekció) (Inspection): a Bizottság küldötteinek látogatása abból a célból, hogy ajánlásokat dolgozzanak ki jelen függelékkel összhangban; hogy ellenőrizzék vagy jóváhagyják az ezen ajánlások alapján elvégzett munkákat, illetve, hogy ellenőrizzenek valamely nemzetközi rendezvény lebonyolításához szükséges minden feltételt, valamint szolgáltatást.
- Körpálya licenc (Circuit licence): igazoló okmány, mely tanúsítja, hogy valamely körpályát az FIA felülvizsgálta, és amely meghatározza azokat a feltételeket, amelyek betartása mellett a körpálya használható, valamint azokat az autó- és versenykategóriákat, amelyek befogadhatóak ahhoz, hogy a rendezvény szerepelhessen az FIA nemzetközi versenynaptárában.

3. ELJÁRÁS

- 3.1** A nemzetközi események lebonyolítására szánt új körpálya kivitelezőinek jóváhagyás, illetve az FIA-nak történő továbbítás céljából be kell nyújtaniuk a terveket és specifikációkat tartalmazó teljes dokumentációt a pálya szerint illetékes ország ASN-jéhez. (A dokumentációra vonatkozó követelményeket lásd az 1. sz. mellékletben.)
- 3.2** Az FIA díjat számol föl minden új körpálya létesítésére vonatkozó dokumentáció tanulmányozásáért és inspekciójáért, valamint minden alkalommal, amikor egy már létező pálya módosításának engedélyezésére kérik. Ezeket a meghatározott díjakat az FIA évente rögzíti. Pótlólagos díj kerül felszámításra minden módosítás, vagy alternatív konfiguráció felülvizsgálataért, amelyet a pálya kér vagy az FIA engedély kiadásához szükséges (pótlólagos szimuláció), a tervelemzésen felül, illetve azon a 4 szimuláción túl, amelyet a felülvizsgálati díj tartalmaz.
- 3.3** Az FIA minden egyes eset sajátos jellemzőinek figyelembevételével történt vizsgálata után javaslatokat tehet módosításokra, és az ASN-en keresztül tájékoztatást kell kapnia a fejlesztés minden lépéséről.
- 3.4** A Bizottság küldöttei szükség szerint végeznek vizsgálatokat a helyszínen, de egy előzetes és egy végső felülvizsgálatot mindenképp lefolytatnak. Állandó körpálya esetében az utolsó felülvizsgálatot legkésőbb az ott lebonyolítani kívánt első nemzetközi eseményt megelőző 60 nappal kell elvégezni (FIA Formula–1 Világbajnoki versenyek esetében ez a határidő 90 nap). A felülvizsgálat idejére minden, a pálya burkolatával kapcsolatos munkálatot, a pálya állandó jellemzőit, illetve minden biztonsági berendezést az FIA előírásainak megfelelően kell elvégezni, illetve kialakítani.
- A nem állandó körpályák esetében az érintett rendezvényt megelőzően legalább 120 nappal kell az 1. sz. mellékletnek megfelelő dossziét, és a megvalósítás időtervét az FIA-nak megküldeni jóváhagyás céljából. A végső felülvizsgálat dátumát és időpontját az FIA inspektora minden esetben külön határozza meg az előzetes pályabejárás során, melyet a rendezvényt megelőző 60 napot megelőzően kell megtartani. Az előzetes pályainspekció idejére minden, a pálya felületével kapcsolatos munkát el kell végezni az FIA előírásai szerint, kivéve kisebb változtatásokat vagy javításokat.
- 3.5** A fent említett eljárások alkalmazandók azon körpályák esetében is, ahol jelentős módosításokat hajtanak végre. Minden, a nyomvonalon vagy a biztonsági berendezéseken végrehajtott olyan módosítás miatt, amelyet azok megvalósítása előtt nem terjesztettek jóváhagyás céljából az FIA elé, a körpálya alkalmatlanná válik nemzetközi események szervezésére.

- 3.6** Díjmentes előzetes konzultáció kérhető az ASN-en keresztül az FIA Biztonsági Osztályától (Safety Department) egy tervezett projektre vagy módosításra. Mindazonáltal az FIA ellenőre nem tehet eleget a konzultációra vagy helyszíni látogatásra vonatkozó meghívásnak anélkül, hogy arra felhatalmazást kapna az FIA pályainspekció keretében a jelen függelék 4.4 és 4.5 pontjaiban meghatározottak szerint.

4. PÁLYAINSPEKCIÓK

- 4.1** Kötelező a nemzeti autósport szövetség (ASN) általi pályainspekció:
- minden olyan körpálya esetében, amelyet az FIA versenynaptárba bejegyzett verseny lebonyolítására használnak, vagy amelyen olyan versenyre kerül sor, amelyen nem csak a rendező országából érkező versenyzők indulnak. A körpálya dokumentációját (amelyeket az 1. sz. melléklet szerint állítottak össze), valamint a beszámolók másolatait (amelyeket az O függelék szerinti eljárásnak megfelelően készítettek el) be kell nyújtani az FIA-hoz, és az ASN-nek írásban vissza kell igazolnia az FIA felé, hogy a körpálya minden tekintetben megfelel a jóváhagyott feltételeknek.

4.2 Az FIA által végzett kötelező pályainspekciók és azok díjkategóriái

Kötelező pályainspekció típusa	Díjkategória
Nemzetközi versenyekre szánt Grade 1 fokozatú új körpálya első pályalicenc jóváhagyása (beleértve max. 4 szimulációt és az összes szükséges inspekciónál a végső pályainspekcióig)	A
Nemzetközi versenyekre szánt Grade 2-es és 3-as fokozatú új körpálya (beleértve max. 4 szimulációt és az összes szükséges inspekciónál a végső pályainspekcióig)	B
Nemzetközi versenyekre szánt Grade 4-es, 5-ös és 6-os fokozatú új körpálya (beleértve max. 4 szimulációt és az összes szükséges inspekciónál a végső pályainspekcióig)	C
FIA pályalicenc-megújítás Grade 1-es és 2-es fokozat esetén	D
FIA pályalicenc-megújítás Grade 3-as, 4-es és 5-ös fokozat esetén (ideértve azt is, ha az ASN végzi azt a Bizottság döntése alapján)	E
FIA pályalicenc-megújítás rallycross, autocross vagy jégpályás versenyek esetén	F
A pályán a nyomvonal vagy a biztonsági felszerelések lényegesen változnak, és a pálya magasabb fokozatú licencet kér (beleértve max. 4 szimulációt), Grade 1-es és 2-es pályák esetében	D
A pályán a nyomvonal vagy a biztonsági felszerelések lényegesen változnak, és a pálya magasabb fokozatú licencet kér (beleértve max. 4 szimulációt), Grade 3-as, 4-es és 5-ös pályák esetében	E
Minden nem állandó körpálya pályainspekciója FIA bajnokságaihoz tartozó verseny lebonyolítása előtt	E
Nem állandó körpálya pályainspekciója évente a fő nemzetközi verseny lebonyolítása előtt (ideértve azt is, ha az ASN végzi azt a Bizottság döntése alapján)	E
Bármely pálya, amelyen tárgyévben az FIA Túraautó Világbajnokság versenyét tartják	E
Valamennyi Formula-1 világbajnoki futam előtt (Nagydíjat megelőző ellenőrző pályainspekció – Grand Prix Check – az FIA Biztonsági Küldöttje által)	GPC
Homologizáció vagy licencmegújítás minden egyes alternatív pályaútvonal esetében	G
Rekordkísérletek megrendezésére szolgáló pálya nemzetközi licencének kiváltása	R

Szimuláció kérhető és díjköteles az alábbi kategóriák szerint:

- „megvalósíthatósági tanulmány 1” – Grade 1-es fokozatú pályalicenccel rendelkező pályáknál, max. 4 szimulációt tartalmaz, a díj levonható az A kategóriás pályainspekciós díjból, a megállapítások a kézhezvételtől számított 2 évig érvényesek

- „megvalósíthatósági tanulmány 2” – Grade 2-es és 3-as fokozatú pályalicenccel rendelkező pályáknál, max. 4 szimulációt tartalmaz, a díj levonható a B kategóriás pályainspekciós díjból, a megállapítások a kézhezvételtől számított 2 évig érvényesek
- „megvalósíthatósági tanulmány 3” – Grade 4-es, 5-ös és 6-os fokozatú pályalicenccel rendelkező pályáknál, max. 4 szimulációt tartalmaz, a díj levonható a C kategóriás pályainspekciós díjból, a megállapítások a kézhezvételtől számított 2 évig érvényesek
- Kiegészítő szimulációk

A szimuláció eredménye az FIA tulajdona, amely az ennek következtében szükséges valamennyi ajánlásról az ASN tájékoztatja.

A díjat az FIA a kérelmező ASN-nek számlázza az alábbiak szerint: 50% a körpálya dosszié benyújtásakor, 50% a végső pályainspekciót követően, illetőleg működő pályák esetében 100% az inspekciót követően.

A díj tartalmazza az összes költséget, kivéve az adott országban szükséges ellátást és szállásdíjakat, melyeket az érintett versenypálya tulajdonosának vagy az ASN-nek kell fedeznie.

A díjkategóriákhoz tartozó összegeket az FIA évente határozza meg.

A fenti díjak függetlenek a versenypályák egészségügyi intézményeinek inspekciós díjától, melyek szervezése és számlázása az Orvosi Bizottságon keresztül valósul meg.

4.3 Pályainspekcióra sor kerülhet továbbá

- az Autósport Világtanácsa, a Körpálya Bizottság, vagy annak elnöke döntésére, továbbá a körpályák képviselőinek az ASN-eken keresztül megfogalmazott kérésére, amely pályainspekciók díja egyedileg kerül megállapításra.

4.4 Az FIA pályainspekcióra vonatkozó eljárások

4.4.1 Az inspektorokat a Bizottság, vagy annak elnöke választja ki, az Autósport Világtanácsa által jóváhagyott inspektorlistáról.

4.4.2 Az inspektorokat a körpályára el kell kísérnie az adott ASN képviselőjének. Az ASN beleegyezése nélkül semmiféle pályainspekció nem szervezhető.

4.4.3 Az inspekciót megelőzően, a kijelölt inspektor számára lehetővé kell tenni, hogy meg tudja vizsgálni a körpálya dokumentációját, valamint minden tervezett munkálatra vonatkozó tervet (lásd az 1. sz. melléklet). A már létező körpályák esetében a dokumentáció magában foglalja az FIA standard körpálya kérdőívét és minden kapcsolódó dokumentumot is. A körpálya biztonsági felszereléseinek szerkezeti megfelelőségéről szóló szerkezeti mérnöki nyilatkozat részét képezi az ASN által az FIA-nak a pályainspekciót megelőzően kötelezően eljuttatott dokumentációnak (mindez valamennyi körpályára alkalmazandó, ideértve a rallycross és autocross pályákat is). A fenti feltételek figyelmen kívül hagyása szankciókat és/vagy a pálya inspekció elmaradását vonhatja maga után.

4.4.4 A pályainspekció alatt a sajtó képviselői nem tartózkodhatnak a pályán. Az ASN, valamint a körpálya képviselői kötelesek biztosítani, hogy az inspektorokat semmilyen módon ne akadályozzák feladatuk végrehajtásában olyan személyek, akik jelenléte nem feltétlenül szükséges. A pályainspekció alatt jármű nem közlekedhet az versenypályán, kivéve, ha az a közutak használata miatt elengedhetetlen.

4.4.5 Rallycross és autocross vagy jégpályás körpályák esetében, ha a körpálya új, vagy olyan körpályáról van szó, amely első ízben pályázik valamely FIA bajnoki rendezvény lebonyolítására, a Bizottság inspektorát elkíséri az Off-Road Bizottság egyik tagja.

4.5 Az FIA pályainspekció jelentés

Az inspektorok jelentését a Bizottság Titkárságára kell benyújtani. Csak a Titkárságról származó, és az illetékes ASN-nek megküldött jelentések érvényesek.

5. A PÁLYAINSPEKCIÓ KÖVETKEZMÉNYEI

- 5.1** Ha a pályainspekcióról szóló jelentést a Titkárság hivatalosan megküldi az adott körpálya illetékes ASN-jéhez, az ASN-nek legfeljebb három hét áll rendelkezésre, hogy megküldje az említett jelentéssel kapcsolatos észrevételeit az FIA-nak. Észrevételek hiányában, a jelentést, és ha van, a meghatározott intézkedési tervet valamennyi fél által elfogadottnak kell tekinteni.

Amennyiben az előbb említett 3 hét eltelte után továbbra is nézeteltérés áll fenn az inspektorok és az érintett ASN között, a beszámoló bármely pontjával kapcsolatban, úgy a Bizottság elnöke vizsgálja meg a kérdést, és meghozza a végleges döntést.

- 5.2** Valamely nemzetközi esemény megszervezését megtilthatják, ha a megkövetelt munkákat teljesen nem fejezték be az ellenőr által kidolgozott ütemtervnek megfelelően.

Az FIA (vagy az FIA Autósport Világtanácsa) jogosult arra, hogy engedélyezze bármely körpályás nemzetközi rendezvény lebonyolítását a versenypályán, vagy megtiltsa azt, ha a Bizottság utasításait nem tartották be.

Ha valamely körpályán több mint egy nyomvonal van, a jóváhagyás csak azon nyomvonal(ak)ra vonatkozik, amelye(ke)t ellenőriztek a pályabejárás során.

Az FIA nemzetközi versenynaptárában szereplő versenyek lebonyolítására csak az FIA-nál lévő tervben foglalt és azzal egyező nyomvonalú, az FIA inspektor által jóváhagyott berendezésekkel rendelkező versenypálya szolgálhat, legfeljebb a pályabejárástól számított három éves érvényességi időn belül.

- 5.3** Abban az esetben, ha egy rallycross-, autocross-, vagy jégpályát jóváhagynak, a jóváhagyás az adott évre, és az azt követő három évre érvényes.

6. KÖRPÁLYALICENC-FOKOZATOK

Az FIA körpálya licencek Grade 1-től 6-ig terjedő fokozatban kerülnek kibocsátásra, mely fokozatok függnek attól, hogy a pályát milyen típusú és csoportú autók versenyzésére tartják alkalmasnak. A licencet abból az egyedüli célból bocsátják ki, hogy az engedélyezett járműkategóriákban versenyeket jegyezthessenek be az FIA nemzetközi versenynaptárába. Az alábbiakban jelzett járműtípusok és csoportok a J függelék 1. cikknek, az FIA Historic Szabályzatnak (K függelék), az off-road, valamint az alternatív energiaforrású járművekre vonatkozó FIA szabályzatoknak felelnek meg.

Valamennyi licencfokozat érvényes az alacsonyabb fokozatú autókategóriák mindegyikében. Az 1-es jelöli a legmagasabb fokozatú licencet.

A licenc kiállítása szükséges ahhoz, hogy az adott licenc által meghatározott kategóriához kapcsolódó valamely verseny felvételét kérelmezni lehessen az FIA nemzetközi naptárába, ideértve azon körversenyeket is, amelyek rally itinerekben szerepelnek, de magában nem elegendő ahhoz, hogy egy rendezvény bekerüljön valamely FIA Bajnokság naptárába.

Az FIA körpályalicenc-fokozatok csak a J és K függeléknek megfelelő járművekre vonatkoznak.

FOKOZATOK ÉS AUTÓK

Grade 1 D (FIA nemzetközi formula) és E (szabad formula) csoportos együléses versenyautók, melyek súly/teljesítmény aránya 1 kg/lóerőnél kevesebb. Historic autók az alábbi táblázat szerint. Historic autók – 1985 után gyártott Formula 1 autók.

Grade 2 D (FIA nemzetközi formula) és E (szabad formula) csoportos együléses versenyautók, melyek súly/teljesítmény aránya 1 kg/lóerő és 2 kg/lóerő közé esik. Historic autók az alábbi táblázat szerint.

Grade 3 II. kategóriájú versenyautók, melyek súly/teljesítmény aránya 2 kg/lóerő és 3 kg/lóerő közé esik. Historic autók az alábbi táblázat szerint.

Grade 4 I. kategóriájú versenyautók. II. kategóriájú versenyautók, melyek súly/teljesítmény aránya nagyobb, mint 3 kg/lóerő. Historic autók az alábbi táblázat szerint, valamint megfelelő a K függelék feltételeinek, amennyiben azok nem szerepelnek a Grade 1, 2 vagy 3 követelményei között.

Historic autók		
Licencszint	Periódus	Kategória-osztály
Grade 1	J	1985 utáni Formula 1 autók.
Grade 2	G/H/I/J	Együlékes versenyautók: F1/4 – F2/4 – F2/5 – F5/2A – F5/2B – F3000/1A Kétülékes versenyautók: TSRC17 – TSRC18 – TSRC51 TSRC28 – TSRC29 - TSRC30 - TSRC52 TSRC40 – TSRC41 – TSRC42 – TSRC53 TSRC46 – TSRC47 – TSRC48 – TSRC54 5. csoportos túraautók és GT autók: HST4 – HST5 G, H és I periódusú amerikai szériákban induló versenyautók: AN/1G – CAN/1H – CAN/3 További kétülékes versenyautók: GC/1A – GC/1B – GC/2A – GC/2B
Grade 3	F/G/H/I/J	Együlékes versenyautók: F1/3 – F3/4 – F5/1
Grade 4		Historic autók megfelelően a K függelék feltételeinek, melyek nem szerepelnek a Grade 1, 2 vagy 3 követelményei között.

Grade 5 Alternatív energiaforrású autók.

Grade 6 Off-Road

6A Autocross (valamennyi kategória).

6R Rallycross (valamennyi kategória).

6G Jégversenyzés (valamennyi kategória).

Óválnyalókra licencet kizárólag az FIA által az azokon versenyzésre engedélyt kapott autók részvételével rendezendő nemzetközi versenyekre adnak ki.

Jelenleg ezek: kifejezetten 1 mérföldnél hosszabb óválnyalókra tervezett autók (mint NASCAR kupa autók) és olyan sárvédő nélküli autók, melyek megfelelnek a vonatkozó szabályoknak és teljesítmény előírásoknak, különösen:

- az oldalirányú benyomódás elleni védelemre
- a vezető fejének védelmére
- a frontális energia elnyelésre
- kerékrögzítő sodronyra

Más kategóriák, formulák vagy osztályok számára megrendezett óválnyalóverseny nem kerülhet be a nemzetközi versenynaptárba, kivéve, ha az illetékes ASN a technikai szabályokat benyújtja, és az FIA jóváhagyja a körpályaverseny megrendezését.

7. KÖRPÁLYÁKRA VONATKOZÓ KÖVETELMÉNYEK

7.1 Általános előírások

Jelen cikkely célja, hogy az FIA-hoz benyújtandó versenypálya-projektek alapvető koncepciójához segítséget nyújtson a későbbi engedélyezési eljárásra tekintettel (lásd a 3.1 cikkelyt).

Jelen cikkely nem vonatkozik azon autocross és rallycross pályákra, amelyekre az FIA Autocross és Rallycross Európai Bajnokság szabályait kell alkalmazni.

Azon országokban, ahol azt jogszabály írja elő, a pályáért felelős személyeknek gondoskodniuk kell a hatóságok előírásainak betartásáról, és a megfelelő engedélyek beszerzéséről.

7.2 Terv

A tervezett pályavonal formájára vonatkozóan nincs korlátozás, mindazonáltal az FIA ajánlásokat tehet változtatásokra az érdekesebb versenyek érdekében, vagy egyéb célszerű okokból.

A pálya egyenes szakaszainak engedélyezett legnagyobb hossza 2 km.

Amennyiben a pályán FIA bajnokságot, trófeát vagy kupát szándékoznak rendezni, a pálya hosszát úgy kell meghatározni, hogy az megfeleljen a 2. sz. melléklet minimális előírásainak.

Ajánlott, hogy az új körpálya hossza ne haladja meg a 7 km-t.

A versenytáv, a versenyrekordok, illetve az értékelések szempontjából a pálya hosszának a pályaburkolat középvonalában mért érték tekintendő.

Ellenkező rendelkezés hiányában, az egyenesekre és kanyarokra vonatkozó fenti követelmények a legnagyobb teljesítményű autók által valóban leírt pályavonalra, és nem a körpálya nyomvonalának geometriai formája jelenti (a nyomvonal, amikor azt megrajzolják a tervben, általában lerövidíti az egyenes szakaszokat, és megnyújtja a kanyarokat: egy nyomvonal tervezése, vagy módosítása során, a tervezőnek erre kell alapoznia számításait).

7.3 Szélesség

Valamely új, állandó körpálya tervezésekor a pályát legalább 12 méter szélesre kell tervezni.

Azokon a helyeken, ahol a pálya szélessége változik, az átmenetnek amennyire csak lehetséges, fokozatosnak kell lennie, a változás mértéke nem haladhatja meg az 1 métert 20 méteren (a teljes szélességen).

A rajtrács szélességének legalább 15 méternek kell lennie, és ezt a szélességet meg kell tartani az első kanyar kijáratáig (ahogyan azt a versenyzési ív meghatározza).

Fentieknél keskenyebb, már működő pályák a nemzetközi felülvizsgálat során elfogadhatók, amennyiben azokon rendszeresen nemzeti eseményeket szerveznek.

7.4 Hosszirányú profil

Az emelkedő/lejtő szögének bármiféle változását, legyen az konvex vagy konkáv, olyan vertikális sugáríveknek megfelelően kell elvégezni, melyek az autók teljesítményének arányaiban megfelelnek. Általánosságban, az emelkedő/lejtő szögének változtatását el kell kerülni a nagy sebességről történő fékezési zónákban, a kanyargós szektorokban és azokon a pontokon, ahol a kigyorsítás a legnagyobb mértékű.

A célegyenes emelkedő/lejtő szöge nem haladhatja meg a 2 %-ot.

7.5 A pálya keresztirányú dőlésszöge, vízelvezetés

Az egyenes szakaszok mentén a keresztirányú dőlésszög, amely azért szükséges, hogy elvezesse a vizet a pályáról, nem haladhatja meg a 3%-ot, és nem lehet kisebb 1.5%-nál a pálya két széle között, vagy a pálya széle (ív) és a középvonala között.

A kanyarokban (emelt külső ív) a dőlésszög nem haladhatja meg a 10%-ot (kivélt képezhetnek speciális esetek, mint az oválpályák). Ellenkező irányú dőlés általában nem megengedett, kivéve, ha azt a különleges körülmények követelik meg. Ebben az esetben a kanyarba behajthatási sebesség nem haladhatja meg 125

km/h-t.

A dőlésszög változásakor, különösen a síkban fekvő kanyarok ki- és bemeneti szakasza mentén meghatározott magasságváltozású átmeneti íveket kell alkalmazni, amelyeket a pályavonal és a 7.4 pontban meghatározott előírásoknak megfelelően kell kialakítani.

A pályáról, bokszutcából, a depóból és nézői területekről történő megfelelő vízelvezetési megoldást már a tervezési szakaszban prioritásként kell kezelni.

7.6 A pálya szélei, szegélyek, bukóterek

Hacsak más jelzés – például a bokszutca be- és kijárata – nem szükséges, az állandó pályák teljes hosszán, annak mindkét szélén, folytonos, tisztán látható, csúszásmentes festékekkel festett, és legalább 10 cm széles fehér vonalat kell felfesteni. Ezen kívül az ilyen pályákat mindkét oldalon sík, egységes sávnak kell szegélyeznie, melynek szélessége általában 1 és 5 méter közötti, és amely egyenletes felületű kell, hogy legyen. A szegélyek a pálya keresztirányú meghosszabbításának feleljenek meg. Nem lehet szintkülönbség a pálya és a szegély között, az átmenetnek a lehető legegyszerűsebbnek kell lennie.

Bukótér alatt azt a területet értjük, amely a pálya melletti szegély és az első védelmi vonal között fekszik. A bukótérnek össze kell kapcsolódnia a szegéllyel. Ha a bukótér emelkedik, vagy lejt, akkor az emelkedő dőlésszöge nem haladhatja meg a 25%-ot (a kavicsagyakra nem alkalmazandó), ha lejt, akkor a lejtő dőlésszöge nem haladhatja meg a 3%-ot a pálya oldalirányú dőlésszögéhez képest, és a pálya valamint a bukótér között egyenletes átmenetnek kell lennie.

7.7 Rajt és célegyenes (lásd még a 7.3 pontot)

Állórajt esetén, autónként legalább 6 m hosszú rajthelyet kell biztosítani (Formula–1 Világversenyek esetében 8 méter).

A rajtvonal és az első kanyar között legalább 250 m távolságnak kell lennie. Csak ebben az esetben, kanyar alatt egy legalább 45 fokos irányváltozással járó, és kisebb, mint 300 méter sugarú ívet értünk.

7.8 Védelmi intézkedések

A nézők, versenyzők, hivatalos személyek és a kiszolgáló személyzet verseny közbeni védelmét szolgáló rendszabályok kialakítása során a pálya jellemzőit (pálya nyomvonala, profilja, topográfia, ideális ív, szomszédos területek, épületek és műtárgyak), és a pálya egyes pontjain elérhető sebességet kell figyelembe venni.

Ha a körülmények megengedik, célszerű kialakítani egy olyan akadályoktól és nézőktől mentes zónát, amely egy pályát elhagyó, irányíthatatlan autó energiáját teljesen elnyeli; ugyanakkor leggyakrabban a baleseteket a pálya relatív közelében célszerű (javasolt) megelőzni az autó energiájának elnyelésével és/vagy azzal, hogy lehetőséget adnak a versenyzőnek, hogy az autó felett az irányítást visszaszerezhesse. E cél elérése érdekében különböző sebességlassító rendszerek, valamint energiaelnyelő és fékező falak alkothatják az első védelmi vonalat.

A pályavédelem típusa függ a rendelkezésre álló tértől, és a valószínűsített becsapódási szögtől. Általános alapelv, hogy ott, ahol a becsült becsapódási szög kicsi, célszerű egy függőleges, sima, folytonos korlátot felállítani. Ott, ahol a becsült becsapódási szög nagy, energiaelnyelő eszközöket és/vagy megállító akadályt kell alkalmazni, kombinálva egy megfelelő méretben rendelkezésre álló bukótérrel és lassító rendszerrel – amennyiben erre elegendő és megfelelő hely áll rendelkezésre. Ennek megfelelően a pálya tervezésekor feltétlenül szükséges a pálya e pontjainál megfelelő területet biztosítani. Ilyen területek elsősorban a kanyarok külső ívén helyezkednek el, és általában 30-100 m szélesek, a pályán elérhető sebességtől függően.

Ezen kívül további, a nézőteret – amely a pályával azonos vagy annál magasabb szinten kell, hogy elhelyezkedjen – védő intézkedések is indokoltak lehetnek.

A nézők adott területre való beengedése, illetve az ott tartózkodása feltételeinek összhangban kell lenni azon ország jogszabályaival, ahol az adott körpálya található.

Az adott ország ASN-je kérésére az FIA ehhez tanácsot tud adni azt követően, hogy megvizsgálta a javasolt nyomvonalat.

7.9 A pálya épületei és létesítményei

Az versenyirányításra, a pályabírók posztjaira, a bokszokra, a depóra, az orvosi központra stb. vonatkozó előírások, a tervezett események típusától függően különböznek. Minden tervet a körpálya igazgatóságának, az ASN-nek és az FIA-nak együttműködve kell kidolgoznia (az alapkövetelményeket a H függelék rögzíti).

A legalább 12 m széles bokszutcának, a bokszokkal és a versenyirányítás felszereléseivel együtt lehetőleg a célegyenes szomszédságában kell lennie, attól legalább 4 m-re különválasztva pályaszegéllyel, bokszfallal és jelzőzónával.

Általános alapelv, hogy a bokszutca hossza versenyautóként mintegy 7 m legyen, amelyből legalább 4 métert a boksz berendezései tesznek ki.

A pályától elkülönülő, megfelelő boksz be-, és kijárat szükséges, elkerülendő a versenyzési útvonal zavarását.

A gyalogosok, gépjárművek és a mentőszolgálat részére a versenypálya belső és külső részét összekötő hidakat és/vagy alagutakat már a tervekben szerepeltetni kell, mivel azok komolyan befolyásolhatják a pálya nyomvonalát.

7.10 Szervizutak

A mentőszolgálatok számára biztosítani kell a megfelelő számú jármű tárolására alkalmas területet, illetve szervizutakat az első védelmi vonal mögött. Ezen kívül biztosítani kell megfelelő számú pályára való feljutási pontot, amelyek lehető teszik a beavatkozó járművek számára, hogy akadályoktól mentesen, gyorsan eljussanak a pálya bármelyik pontjára, az orvosi központba, valamint a kijáratokhoz.

A nézői területeken szolgálatot teljesítő mentőegységeknek meg kell felelnie a nemzeti követelményeknek.

8. A PÁLYA HOSSZÁNAK MÉRÉSE

A versenytávok, a versenyrekordok, valamint eredmények meghatározásakor a pálya középvonalának hosszúságát kell a körpálya hosszúságának tekinteni.

A pálya középvonala a szabályos fehér vonalak által meghatározott pálya jobb- és baloldali szegélyei közötti aszfaltsáv középvonala. Ezt a szabályt különösen a városi versenypályák esetén kell szem előtt tartani.

Kíváncos a hosszt a helyszínen kimérni (a pálya jobb és bal szélei hosszának átlaga), ám amennyiben ez nem lehetséges, az ki is számítható. Erre a következő módszert kell alkalmazni:

A pályavonal geometriai formáját nyomvonal-elemenként és a pálya tengelye mentén vett hosszirányú metszettel kell meghatározni, és ezt a pályavonalat kell a körpálya hivatalos hosszúságának kiszámításakor használni.

A nyomvonal meghatározásának tartalmaznia kell minden kanyar és egyenes szakasz középvonalának hosszúságát, minden kanyarív sugarát, és minden átmeneti ív matematikai leírását.

A hosszirányú profilt elemenként kell meghatározni vagy függőleges síkú körívekből, vagy egymástól legalább 10 m távolságra lévő, a középvonal szintvonalainak sorozatából, 0.01 m pontossággal.

A pálya hivatalos hosszát 1 méter pontossággal, a horizontális pályahossz és a hosszirányú profilból kell kiszámítani.

9. AKADÁLYMENTESÍTÉS

Minimális elvárásként az alábbi feltételeket minden verseny helyszínén ajánlott biztosítani a mozgássérült nézők számára:

- Kijelölt lelátó, mely alkalmas a kerekesszéket használó nézők és kísérőik elhelyezésére;
- A kijelölt lelátóhoz közel elhelyezett mellékhelyiség, mely alkalmas kerekesszékekkel rendelkező személyek fogadására;
- A kijelölt lelátóhoz kellően közel elhelyezett aszfaltozott vagy betonozott parkolóhely, mely megfelelő

méretű helyet biztosít a kerekesszékekkel közlekedő személyek mozgására;

- Orvosi helyiség, mely nem szükségképpen kizárólag mozgássérültek fogadására készült, de a mozgássérültek igényeinek figyelembe vételével lett kialakítva;
- Betonozott járda, mely lehetővé teszi a felsorolt helyek közti közlekedést kerekesszékekkel.

10. BERENDEZÉSI TÁRGYAK ÉS REKLÁMOK A VERSENYPÁLYA MENTÉN

A versenypálya mentén lévő reklámoknak, hirdetőtábláknak, kivetítőknek és egyéb szerkezeteknek stabilnak és biztonságosan rögzítettnek kell lennie. A reklám elhelyezésének és jellemzőinek semmi esetre sem szabad zavarnia a versenyzők és a hivatalos személyek, tisztségviselők láthatóságát, továbbá zavaró, vagy megtévesztő optikai hatást sem szabad kelteniük (például zavaró, fénylő, szemben lévő plakátok ismétlődése, rosszul elhelyezett, a pálya vonalát tévesen tartalmazó hirdetőtáblák, stb.).

A pálya felületén semmilyen reklám vagy dekoráció nem engedélyezett. A burkolattal ellátott bukótér felületén elhelyezett reklám vagy dekoráció nem csökkentheti a felület csúszási ellenállását.

A pálya és az első védelmi vonal között minden másfajta hirdetés elhelyezése tilos, kivéve az egy adott eseményre vonatkozó reklámtáblákat, amelyeket a) a versenyigazgató, vagy ha van, a rendezvényigazgató, és b) az ASN delegáltja hagy jóvá, egyedileg, minden egyes tábla és helyszín tekintetében. Minden ilyen szerkezetet úgy kell megtervezni, hogy ellenálljon a verseny alatti esetleges szélnek, ugyanakkor egy versenyautóval történő ütközés esetén apró, könnyű, sérülést nem okozó darabokra törjön. Ezeket úgy kell elhelyezni, hogy semmi esetre se akadályozzák a versenyzőket és a sportbírókat a látásban versenykörülmények között. Nem helyezhetők el kanyarok külső ívére, vagy a kanyar kijáratí ívének bármely oldalán, és legalább 3 m-re kell lenniük a pálya szélétől. Fém használata tilos, maximum 100 mm vastag, habosított, nem gyúlékony hungarocell, vagy ehhez hasonló anyag használható. Kikötni nem lehet a reklámhordozókat, az összekötéseket, csatlakozásokat kis tömegű anyagokkal kell biztosítani.

Az első védelmi vonal falain, illetve szalagkorlátokon kizárólag festett, vagy öntapadós reklámok helyezhetők el, amelyeknek szalagkorlát esetén pontosan illeszkednie kell annak formájához. Az első védelmi vonal előlő oldalára engedélyezhető kis tömegű mozgatható panelek vagy molinók, melyek nem nyúlnak túl az első védelmi vonalon, csak abban az esetben engedélyezettek, ha a pályától távol eső helyen vannak, és ahol minden valószínűség szerint csak merőleges irányból éri őket bármiféle hatás. A hirdetési terület hosszától függetlenül a terület részét képező egyes panelek hossza nem haladhatja meg a 150 cm-t. Tilos hirdető panelt használni a pálya nyomvonalával és az ideális ívvel párhuzamos korlátokon. Az első védelmi vonal fölötti, azon túlnyúló felfüggesztett szerkezeteknek a földtől legalább 4 méter magasan kell lenniük, illetve rendelkezniük kell, egy mérnök által kiállított tanúsítvánnyal, miszerint megfelelnek a stabilitásra, erősségre vonatkozó előírásoknak, nem szakadnak le és nem válnak el szél vagy az elsődleges védelmi vonalat ért más erő hatására.

Minden, az első védelmi vonal mögé elhelyezett felépítménynek attól legalább 1 méterre kell lennie, és nem akadályozhatja a forgalmat, illetve a mentést. Emellett a versenyigazgató, vagy a rendezvényigazgató bizonyos esetekben ennél nagyobb távolságot is megkövetelhet. Ha a felépítmény úgy helyezkedik el, hogy amennyiben leesik, keresztezné a védőkorlátot, egy mérnöki tanúsítvánnyal kell rendelkeznie arról, hogy ezt megakadályozandó, a vonatkozó stabilitási és szilárdsági előírásoknak megfelel. Minden, a második védelmi vonal előtt elhelyezett folyamatos reklámcélú építményt a versenyigazgatónak, vagy a rendezvényigazgatónak kell kimondottan jóváhagynia, és a szerkezet nem akadályozhatja a bejutási pontokat a pályára.

11. BALESETEK JELENTÉSE

Amikor teszt vagy verseny során baleset történik, és ennek következtében valakit kórházba kell szállítani, vagy az autó kabinja nagymértékben sérül, illetve ha a pálya berendezései sérülnek (vagy nagy erejű ütközés történik, amely kihat a berendezések hatékonyságára), a pálya tulajdonosa felelős azért, hogy részletes jelentés készüljön. A jelentés bemutatja a körülményeket, személyi sérüléseket, valamint az autókön és a pálya berendezésein bekövetkezett sérüléseket az ASN, és ha az ország törvényei lehetővé teszik, az FIA számára. Amennyiben az ország törvényei a jelentés átadását nem teszik lehetővé, az ASN kötelessége az FIA-t informálni. A jelentésnek lehetőség szerint tartalmaznia kell: az autóról és a helyszínről közvetlenül a balesetet követően készített videó felvételt; a csapat által készített, az autóból érkező adatokat; egy mérnök véleményét az autó állapotáról; orvosi jelentéseket; sportbírók és szemtanúk jelentéseit.

Ezen kötelesség teljesítése a pályalicenc érvényességének feltétele, megszegését az Autósport Világtanácsnak

kell jelenteni.

12. PÁLYAKARBANTARTÁS

Javasolt, hogy az ASN a licenc érvényességi ideje alatt rendszeresen ellenőrizze a pályát. A pálya és tartozékai megfelelő karbantartása a pályalicenc feltétele; a pályát nemcsak a verseny előtt, hanem a verseny után is ellenőrizni kell, hogy a sérüléseket, károkat meg lehessen állapítani, és a javítások ütemezését el lehessen készíteni. A rendszeres ellenőrzést igénylő főbb elemek közé az alábbiak tartoznak:

12.1 Pálya felülete

Tisztaság és általános állapot.

12.2 Pályaszélek és szegélyek, oldalsó területek

A szegélyeknek, éleknek és oldalsó területeknek valamint a rázókö mögötti területeknek pályaszintben kell lenni. Minden fűvel borított területet karban kell tartani, a kiszáradt fűvet és minden más növényt el kell távolítani. A növényzetet a kavicsagyakból el kell távolítani. Az oldalsó területekről egészen az első védelmi vonalig minden akadályt el kell távolítani.

12.3 Szalagkorlátok

A szalagkorlát támasztékait ellenőrizni kell, hogy azok megfelelően legyenek rögzítve a talajhoz. Minden rögzítő csavart és anyát ellenőrizni kell. A megfelelő átfedéseket biztosítani kell.

Az alsó szalag és a föld szintje között, valamint a felső szalagok között a távolság maximum 4 cm lehet. A pályamérnöknek igazolnia kell, hogy a beépítés az előírásoknak megfelelően történt. Ahol a szalagkorlát támasztékai fa oszlopok, ott rendszeresen ellenőrizni kell azok állapotát, nincsenek-e megrongálódva vagy átnedvesedve.

12.4 Gumifalak

A gumifalak megfelelő rögzítését a tartószerkezethez, valamint a gumik egymás közötti szoros rögzítését ellenőrizni kell. A gumikat a beépítés előtt oszlopként szorosan össze kell csavarni.

12.5 Nézői és repülő alkatrészek elleni kerítések

A kerítések rögzítését és ütésállóságát rendszeresen ellenőrizni kell. Ellenőrizni kell azt is, hogy nincsenek megrongálódva.

12.6 Rázókövek

A rázókövek épségét folyamatosan ellenőrizni kell. A törött köveket azonnal ki kell javítani, vagy ki kell cserélni.

12.7 Csatornák és vízelvezetők

A csatornákat és vízelvezetőket tisztítani kell, a főbb eseményeket megelőzően az ASN-nek ellenőrizni kell azok megfelelő működését.

12.8 Szervizutak

A szervizutaknak jó állapotúnak, sima felületűnek és akadálymentesnek kell lenniük.

12.9 A Pálya határvonalai

A pálya és a bokszterület határvonalait tisztán kell tartani, szükség esetén újra kell festeni a főbb eseményeket megelőzően.

12.10 Megfigyelés, láthatóság

Az egymást követő sportbírói, megfigyelői posztok stb. között tiszta látómezőt kell biztosítani. A fákat és növényzetet ennek megfelelően el kell távolítani, vagy le kell nyírni.

12.11 Kommunikáció

A telefont és egyéb kommunikációs rendszereket ellenőrizni kell.

1. SZ. MELLÉKLET: KÖTELEZŐ KÖRPÁLYA-DOKUMENTÁCIÓ

A körpálya dokumentációnak a következő információkat kell tartalmaznia:

- 1) A pálya legalább 1:2000 léptékű rajzát, beleértve a tájolást, a versenyzés irányát, az építményeket, a berendezéseket, a pályára való feljutási útvonalakat, a nézők számára fenntartott területeket, a biztonsági berendezéseket és korlátokat, a versenyirányítási posztokat, a boksztokat, a depót, a rajtvonalat, a mentők, az orvosi központ, a helikopter-felszállópálya, a tűzoltó autók, és a pályabírók posztjainak helyét.
- 2) A boksztok, az orvosi központ, a depó területének legalább 1:500 léptékű rajzát.
- 3) Valamennyi épület részletes, legalább 1:200 léptékű rajzát (beleértve az orvosi központot és a helikopter-felszállópályát).
- 4) A pálya tengelyének oldalnézetű, legalább 1:2000 (hosszúság) / 1:200 (magasság) léptékű rajzát.
- 5) A pálya és a mellette lévő tér keresztmetszeteit (mely tartalmazza a pálya szélének mindkét oldalát legalább 10 méter szélességben) a rajtvonalnál, a legjelentősebb kanyarok középpontjánál, a pálya legkeskenyebb és legszélesebb pontjánál, a hidaknál, illetve a többi jelentős pontnál, legalább 1:200 léptékben.
- 6) Kizárólag autocross és rallycross pályák esetében szakszerűen elkészített 1:500 léptékű pályarajzot kell benyújtani, ami legalább a fenti 1-es pontban foglaltakat tartalmazza.

A dokumentációt papír alapon és elektronikus másolatban is be kell nyújtani (utóbbi nem kötelező autocross és rallycross pályák esetében).

Az elektronikus tervnek meg kell felelnie az FIA pályatervek előírásainak (amely az FIA honlapon elérhető az FIA Sport> Szabályzatok> Pályák útvonalon). Ez a követelmény csak autocross és rallycross pályák esetében opcionális. A dokumentációt minden alkalommal felül kell vizsgálni, és el kell küldeni az FIA-hoz, ha a pálya módosítására kerül sor, valamint ez szolgál az FIA pályainspekciós eljárásának, és a pályalicenc kiadásának alapvető forrásaként.

Megjegyzendő: Az új körpályák, valamint a már létező körpályákon végzett jelentős módosítások rajzait az ASN közreműködésével el kell küldeni a Bizottság titkárságára, előzetes technikai észrevételezés céljából.

2. SZ. MELLÉKLET: A KÖRPÁLYA MINIMÁLIS HOSSZA, ÉS VERSENY EDZÉSEIN VAGY FUTAMÁNAK RAJTJÁN ENGEDÉLYEZETT AUTÓK MAXIMÁLIS SZÁMA

A. A körpálya minimális hossza az FIA Bajnokságok versenyein

Az alább található táblázatot kell figyelembe venni valamely új, vagy már létező olyan körpálya alkalmazhatóságának meghatározásakor, amelyen valamely FIA bajnokság, trófea, vagy kupa részét képező versenyt tartanak, amennyiben ezt megelőzően a pályán még nem rendeztek ilyet.

Autók	Minimális hossz km-ben az adott futam időtartama függvényében:		
	2 óra 45 perc	6 óra	12 óra
Sportautók	3.5	3.7	4.7
GT	3.5	3.7	4.7
F1	3.5		
Túraautók	3.0	3.2	4.0
F3	2.0		

Megjegyzendő: Az olyan körpálya minimális hossza, amelyen nemzetközi verseny rendezésére pályázik, normális esetben 2 km-es. A rövidebb körpályák esetében az ASN-nek kérvényeznie kell a hossz csökkentésének engedélyezését.

B. Valamely nemzetközi futamon indulásra engedélyezett autók maximális száma

Az autók maximális számát (N) a következő képlet szerint kell kiszámítani:

$$N = 0,36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N-t felfelé kell kerekíteni a következő egész számra)}$$

Ahol:

L = a körpálya hosszától függő tényező, amelynek mértéke az alábbi 1. táblázatban található;

W = a körpálya minimális szélességétől függő tényező, amely az alábbi 2. táblázatban található;

T = a verseny időtartamától függő tényező, amely az alábbi 3. táblázatban található;

G = a versenyen részt vevő autó csoport(ok)tól függő tényező, amely az alábbi 4. táblázatban található.

Az adott körpálya FIA ellenőre javasolhatja a Bizottságnak, hogy csökkentse a rajtnál engedélyezett autók számát, a fenti képlet alapján számított számhoz képest.

Megjegyzendő: a fentiek nem vonatkoznak az FIA Formula–1 világbajnoki versenyekre, ahol az autók számát a bajnokság szabályzatában állapítják meg.

Jelen melléklet nem alkalmazható döntött kanyarú oválpályák esetében.

1. táblázat: L tényező

A körpálya hossza = „L”

- 2 km-ig: Speciális eset: lásd alább

- 2 km-től 2,6 km-ig: 10

- 2,6 km-től 3,2 km-ig: 11

- 3,2 km-től 3,8 km-ig: 12
- 3,8 km-től 4,4 km-ig: 13
- 4,4 km-től 4,8 km-ig: 14
- 4,8 km-től 5,2 km-ig: 15
- 5,2 km-től 5,6 km-ig: 16
- 5,6 km-től 6 km-ig: 17
- 6-tól 8 km-ig: 18
- 8 km felett: 20

MEGJEGYZÉS: a 2 km-es, vagy annál rövidebb körpályák esetében a körpálya ASN-jének javaslatot kell tennie a Bizottság részére.

2. táblázat: W tényező

A körpálya mértékadó szélessége m-ben* = „W” (felkerekítve a következő egész számra)

8: 9

9: 9

10: 10

11: 10

12: 10

13: 11,5

14: 12

15 (maximum engedélyezett): 12,5

* megadva a pályalicencben

3. táblázat: T tényező

Időtartam órában: „T”

- legfeljebb 1: 1
- 1 és 2 között: 1,15
- 2 és 4 között: 1,25
- 4 és 12 között: 1,4
- több, mint 12: 1,5

4. táblázat: G tényező

Autó kategóriák = „G”

- N, A, B, GT és minden historic túra- és GT autó: 1,00
- sportautók és együléses versenyautók 2000 ccm-ig, valamint minden egyéb historic autó: 0,80
- sportautók 2000 ccm felett: 0,70

- együléses versenyautók 2000 ccm felett: 0,60

Megjegyzendő: olyan versenyek esetében, amelyen egynél több autókategória vesz részt, a legkisebb alkalmazható tényezőt kell használni.

C. Autók száma az edzéseken

Adott edzésen való részvételre engedélyezett autók darabszáma nem haladhatja meg az adott versenyen indulni engedélyezett autók darabszámának 20%-kal megnövelt értékét.

3. SZ. MELLÉKLET: RALLYCROSS ÉS AUTOCROSS PÁLYÁKRA VONATKOZÓ SPECIÁLIS SZABÁLYOZÁSOK

1.1 Jellemzők

Hossz (a pálya középvonalában mérve, célvonalról célvonalig): minimum 800 méter, maximum 1400 méter. Szélesség: minimum 10 méter, maximum 25 méter.

1.2 Felületi összetétel

Állandó rallycross pályák esetében:

Szilárd útburkolat (aszfalt, beton stb.) 35% és 60% között. A maradék nem szilárd útburkolat (rendezett / megszilárdított föld vagy murva). A locsolás mellett, a porzást elkerülő intézkedések kötelezőek.

Nem állandó rallycross pályák esetében:

Szilárd útburkolat (aszfalt, beton stb.) 30% és 60% között. A locsolás mellett, a porzást elkerülő intézkedések kötelezőek.

Autocross pályák esetében:

Sík vagy hullámzásmentes pálya természetes terepen, bármilyen nem szilárd útburkolaton (árkottól, vízmedrektől mentesen). A rajthely lehet szilárd útburkolatú. Ajánlott, hogy a szilárd útburkolat ilyen esetben a startvonalhoz képest 25 méterrel meghosszabbításra kerüljön, de az nem képezheti a pálya részét. A pályát világosan meg kell jelölni.

A locsolás mellett, a porzást elkerülő intézkedések kötelezőek.

A nem szilárd útburkolatú pályarészeket standard tesztnek kell alávetni mindkét típusú pálya esetében.

1.3 Lejtők és emelkedők

Az emelkedő/lejtő szögének változását konkáv profil esetében minimum $R = 10$ méter vertikális sugárral, konvex profil esetében $R = 15$ méter vertikális sugárral kell megvalósítani. Az R értéket elégségesen kell növelni a kanyarokban, fékezőzónákban, valamint a kanyarok megközelítési és kijárat zónáiban. Amikor csak lehetséges, az emelkedő/lejtő szögének változását ezekben a szekciókban kerülni kell.

A célegyenes emelkedési/lejtési szöge nem lehet nagyobb 2%-nál.

1.4 Rajt

Ajánlott, hogy:

- Legalább 100 méter egyenes szakasz legyen a rajtvonal és az első kanyar között.
- A rajtrács, amely a pályán kívül helyezkedik el, egyenletes aszfalt, makadám vagy beton burkolatot kapjon, és a rajtvonalról számítva legalább 30 méterrel folytatódjon.
- Az első kanyar maximum 25 méteres sugárral rendelkezzen, az irányváltoztatás pedig legalább 45 fokos legyen; mindez a pálya középvonalától számítandó.

Kötelező:

- A rajtrács szélessége feleljen meg a csatolt pályarajznak. A rajtrácson legalább 5, egymás mellett elhelyezett autónak kell elférnie ugyanazon az útfelületen.
- A startvonalnál a pálya szélessége legalább 14,5 méter legyen, ezt a szélességet az első kanyarig, és az első kanyarban egyaránt tartani kell.

1.5 Jelölések

Amennyiben a pályán irányváltoztatást jelölnek ki (pl. épített lassító a sebesség csökkentése érdekében), ezt

teljességgel világos, egyértelmű, félreérthetetlen módon kell megjelölni. A pálya szélét világosan meg kell határozni: aszfaltozott szekciókon legalább 100 milliméter szélességű felfestett fehér vonallal, nem szilárd útburkolaton rázókövek, műanyag terelőelemek vagy más határoló elemek segítségével, a pályáról történő kitérés megakadályozására.

1.6 Joker körök (csak rallycross)

Kötelező (új vagy megújított homologizációval rendelkező pályák esetében 2009. január 1-jétől alkalmazandó).

Hossz: úgy kell meghatározni, hogy a Joker szekcióval együtt teljesített kör időtartama hosszabb legyen, mint az azonos kategóriában teljesíthető leggyorsabb kör időtartama. Szélesség: minimum 10 méter, maximum 12 méter.

A bejárat és a kijárat nem helyezkedhet el a fő versenyvonalon. A Joker kör kijáratánál a fő pályán érkező autóknak van elsőbbsége.

A két útvonal elkülönítésére valamilyen biztonsági védelmet kell alkalmazni. Lehetővé kell tenni, hogy a Joker kör kijáratából érkező autók azonos sebességgel közlekedhessenek, mint a fő nyomvonalon érkező autók.

Ha biztonsági tényezők megkövetelik, sportbírói poszt kerülhet felállításra.

1.7 Rallycross és autocross pályák irányelvei

A médiaszemélyzet védelme érdekében biztonsági tervet kell készíteni.

A fotósok és televíziós stábok számára kijelölt minden területet a pályarajzon fel kell tüntetni. Ezeket a területeket a sportbírói posztokkal azonos védelemmel kell ellátni.

A rallycross és autocross pályáknak a H függelék szerint elhelyezett és ellátott sportbírói posztokkal kell rendelkezniük. A fényjelzéseket a legközelebbi, a célnak megfelelő sportbírói posztról kell irányítani.