כללי מסלול

קבוע

תוכן עניינים

פרק	תוכן	עמוד
1	מבוא	3
2	הגדרות	3
3	ביקורת	3
4	נוהל הביקורת	4
5	דרגות רישוי מסלולים	4
6	תכנון מסלולים	5
6.1	תוכניות	5
6.2	מאפיינים	5-8
7	אמצעי מיגון היקפיים	9
7.1	אזור צפיה	9
7.2	גידור היקפי	9
8	מבני ומתקני המסלול	9
9	מתקנים לנכים	9
10	מדידת אורך המסלול	10
11	מבנים בשטח המסלול	10
12	דווח על תאונות	10
13	תחזוקת מסלול	10-11
14	מרפאה	11
15	כיבוי אש	11
נספח 1	מבנה זינוק	12
נספח 2	קשירת צמיגים	12

Israel Karting Association
עמותת הקרטינג הישראלית

1. מבוא

קריטריונים אלו, אשר מבוססים על כללי ה-CIK-FIA, ישמשו את פקחי מסלולי הקרטינג של ההתאחדות והרשות במהלך קביעתם האם המסלולים הנדונים הינם מאושרים לשימוש. קריטריונים אלו עשויים לשמש כהנחיות התחלתיות עבור מתכנני מסלולים.

נוהל זה ישים עבור כל מסלול המשמש במסגרת אירוע ארצי.
כל אירוע חייב בביקורת ההתאחדות ובאישור הרשות לנהיגה ספורטיבית.

2. הגדרות

2.1 מסלול: מסלול סגור, קבוע או זמני, המתחיל והנגמר באותה נקודה, הנבנה או המותאם במיוחד עבור מסלולי קארטינג.

2.2 ביקורת: ביקור מטעם ההתאחדות והרשות במטרה לקבוע המלצות בהתאם לקריטריונים אלו, על-מנת לאמת או לאשר את העבודה המתבצעת על בסיס אותן המלצות, או במטרה לבקר אחר כל תנאי הבטיחות והשירותים הנדרשים לצורך הקיום הבטיחותי של אירוע.

2.3 רישיון מסלול: תעודה המאשרת כי המסלול עבר ביקורת מטעם הרשות לנהיגה ספורטיבית המתנה את התנאים תחתם ניתן יהיה להשתמש בו וקטגוריות הזכאות עבור רכבי קארט.

3. ביקורת

3.1 מתכנני מסלול חדש המיועד עבור אירועי קארטינג יגישו קלסר מקיף של תכניות ומפרטים לידי הרשות לנהיגה ספורטיבית למטרת אישור פרויקט.

3.2 לאחר ביצוע הבדיקה בכל מקרה בעניין מאפייניו הפרטניים, ההתאחדות רשאית להמליץ והרשות לנהיגה ספורטיבית רשאית לקבוע שינויים נדרשים.

3.3 ביקורות בשטח המסלול תתבצענה ע"י פקחים אשר מונו ע"י ההתאחדות והרשות לנהיגה ספורטיבית עבור מסלולים קבועים, הביקורת הסופית תתבצע לא יאוחר מ- 10 יוםלפני היום הראשון של האירוע. בביקורת זו כל העבודות הנוגעות למשטח המסלול, מאפייניו הקבועים והתקני הבטיחות הקבועים בו חייבות להיות מושלמות בהתאם לתקנות.

3.4 מבקש הרישוי ו/או הביקורת, ישא בכל ההוצאות הנדרשות לשם קבלת הרישוי המתאים.

3.5 הנהלים לעיל תחת סעיף 4 הינם מחייבים גם עבור מסלולים בהם מתבצעים שינויים מהותיים. כל שינוי בתכנון המסלול או בהתקני הבטיחות הקבועים בו אשר לא הוגש לאישור הרשות לנהיגה ספורטיבית טרם הביצוע צפוי לגרום לשלילת הרישיון ועל-כן לשלילת הרשות לעשות שימוש במסלול באירוע.

4. נוהל ביקורת

4.1 החייבים בביקורת:

- מסלולים חדשים המיועדים לאירועי קארטינג
- מסלולים בהם בוצעו שינויים בתכנון או בהתקני הבטיחות הקבועים בהם, בטרם ניתן יהיה להשתמש בהם למטרות אירוע .

4.2 ניתן לדרוש ביצוע ביקורות גם מסיבות אחרות בכפוף לשיקול דעת הרשות לנהיגה ספורטיבית.

4.3 נהלים לביקורות:

4.3.1 פקחי המסלול ימונו ע"י ההתאחדות.

4.3.2 על הפקחים המבצעים ביקורת במסלול להתלוות לנציג ההתאחדות ומפעיל המסלול.

4.3.3 טרם ביצוע הביקורת, הפקחים הממונים יידרשו להיות מסוגלים לעיין בקלסר המסלול ובתוכניות העבודה הרלוונטיות. למימוש יעד זה, תוגש לידי הרשות לנהיגה ספורטיבית וההתאחדות מפה דיגיטאלית בקנה מידה 1:500, אשר תכלול את המיקום היחסי במרחב, כיוון המסלול, המבנים, המתקנים, כבישי הגישה, נתיבי המסלול ותחומי הבטיחות, מיקום מתחמי ההזנקה, של האמבולנסים, של המרכז הרפואי, של רכבי כיבוי-האש ועמדות המרשלים, וכן תוכנית מגרש לפי קנה-מידה 1:500 אשר תערך ע"י אדריכל, עם כל הנתונים הרלוונטים שיוזכרו בהמשך ובהתאם לסוג הפעילות המתוכננת.

4.4 נציגי התקשורת לא יורשו להיכנס לשטח המסלול במהלך ביצוע הביקורת, ונציגי המסלול הרלוונטיים יהיו אחראיים להבטיח כי אין מפריעים לפקחים בכל דרך בביצוע עבודתם אנשים אשר נוכחותם אינה הכרחית לביקורת. לא תורשה כל תנועת רכבים במסלול במהלך ביצוע הביקורת, להוציא מקרים בהם הדבר הינו בלתי-נמנע עקב השימוש בכבישים מהירים ציבוריים.

4.5 דיווחי ביקורת מטעם ההתאחדות:
מתום 7 יום לאחר ביצוע הביקורת, הפקחים יגישו להתאחדות דוח אשר מולא על-ידם, המכיל את כל המלצות הנוגעות למדידות מתוכננות או שיפורים אותם יש להחיל.

4.6 השלכות הביקורת
מובן כי ייתכן ותימנע עריכתו של אירוע במקום שהעבודה הנדרשת לא הושלמה במלואה, בהתאם ללוח-הזמנים אשר נקבע ע"י הפקחים.

5. דרגות רישוי מסלול

<u>מסלולים לאירועים לאומיים בלבד, לאירועים בין לאומיים יש לפנות לנציג ההתאחדות הבין לאומית בישראל.</u>
ההתאחדות רשאית לקבוע אלו קטגוריות יכולות להתחרות בכל מסלול וזאת בהתאם לכללי הבטיחות הנהוגים בענף ולאופי הכלים המתחרים.

6. תכנון מסלולים

השיקולים בסעיף זה מיועדים לסייע בתכנון הרעיון הבסיסי של פרויקטי מסלול . אלו האחראיים למסלול חייבים להבטיח כי הוראות הרשויות הציבוריות מיושמות במלואן ועליהם לקבל את אישורן הרשמי.

במסגרת הגדרת האמצעים המיועדים להגנת הצופים, הנהגים, נציגי המרוץ וסגל השירות במהלך תחרויות, על מאפייני המסלול להילקח בחשבון (תצורה, אזורים סמוכים, בניינים ועצמים קבועים אחרים) וכן גם המהירות המושגת בכל נקודה ע"ג המסלול.
סוג הגנת המסלול המומלצת תלויה בחלל הפנוי ובזווית הפגיעה הצפויה. כעיקרון כללי, כאשר זווית הפגיעה הצפויה הינה קטנה, יועדף מחסום רצוף, חלק ואנכי. לעומת זאת, כאשר זווית הפגיעה הצפויה הינה גדולה, יש לעשות שימוש במערכת של התקני תאוטה (כגון: משטח חצץ) ועצירה (כגון: קיר צמיגים או מחסומי פלסטיק), שכן זו הינה הכרחית כדי להעניק רווח מספיק בנקודות אלו במהלך שלב התכנון.
יש לקבוע שלטים האוסרים על עישון באזורי השירות, במגרש (Paddock), במתחמי ההזנקה ובמסלול.

6.1 תוכנית:

צורת המסלול המתוכנן איננה כפופה למגבלות, אם כי ההתאחדות והרשות לנהיגה ספורטיביתרשאים להמליץ על ביצוע שינויים על-מנת לקדם תחרות טובה ומתוך הכרח מעשי.
בזמן התכנון רצוי להעזר בכללי מסלולים של ה-CIK.
http://www.cikfia.com/regulations/circuits.html

בקשה לרישוי חייבת להתלוות בתוכנית או תמיכה ממוחשבת (ככל שיתאפשר, בפורמאט Autocad, dwg או dxf) המייצג את המסלול ואת התשתיות.

6.2 מאפיינים:

6.2.1 אורך המסלולים הקבועים:
800 מ' לכל הפחות, מומלץ לא פחות מ-1000 מ'. אורך המסלול לא יעלה על 1,700 מ'..
לקארטים מדגם Shifter מקסימום אורך 2,500 מ'

6.2.2 רוחב מסלולים קבועים:
7 מ' לכל הפחות, 12 מ' לכל היותר.

6.2.4 שיפוע קרקע במסלולים קבועים: (<u>המלצה</u>)
אורכי: 5% לכל היותר
רוחבי: 10% לכל היותר.

6.2.6 ישורת לסיום/התחלת המרוץ:
הישורת תמדד מהנקודה שבה המסלול מתיישר מהפניה הקודמת אליו ועד נקודת ההתעקלות לפניה שאחריו.
במסלולים קבועים - 100 מ' לכל הפחות.
מסלול קבוע חייב בישורת מינימום של 50 מ' מנקודת הזינוק ועד לפניה הראשונה.
פניה זו חייבת להיות פתוחה ככל הניתן ועליה להיות בעלת רוחב של 9-12 מ'.
פניה ראשונה משמעה שינוי כיוון בן 45 מעלות לפחות.

6.2.7 מנהרה:
רוחב המסלול, פלוס 1.8 מ' של תחום בטיחות (לרבות אמצעי מיגון) בשני צידי המסלול.גובה מינימאלי 2.5 מ'.

6.2.8 גשר:
רוחב המסלול, פלוס 8.1 מ' של אזור בטיחות (אמצעי מיגון מסוג פסטוראלי) בשני צידי המסלול.

6.2.9 משטח:
אספלט לכל אורכו של המסלול.

על המשטח להיות אחיד ככל הניתן, ללא בורות או סדקים משמעותיים שעלולים לפגום בגלגלי הקארט או ברכיבים אחרים.

6.2.10 תאורה:
בכל חלקי מסלול הנסיעה תמדד עוצמת תאורה של 200 לוקס,
המדידה תתבצע בגובה הקרקע ובמרכז המסלול.
לא יהיה שינוי של יותר מ-20% בעוצמת התאורה על פני מרחק של 10 מטרים.
התאורה תתוכנן ע"י בעל מקצוע ותתוקן בצורה כזו שימנע סינוור ישיר של הנהגים או בעלי התפקיד.

6.2.11 נתיב כניסה ונתיב היציאה:
צמתים של נתיבי הכניסה ויציאה הנוגעים למסלול חייבים להיות ממוקמים באופן אשר ימנע חצייה בין קווי הקרטים המצויים ע"ג המסלול והקרטים הנכנסים לאזור התיקונים או היוצאים ממנו.
רצוי למקם עקומת S (שיקיין) ביציאה מהמסלול על מנת להוריד מהירות כניסה לרחבת הטיפולים.
זווית נתיב הכניסה ונתיב היציאה מרחבת הטיפולים ביחס למסלול לא תעלה על 30 מעלות.

6.2.12 מספר הקרטים המקסימאלי המורשים לתנועה על המסלול:
במסלולים בהם רוחב מינימלי של 7 מ' –
בקטגוריות 125-60 סמ"ק: 5 קארטים לכל 100 מטר אורך מסלול ולא יותר מ- 34 סה"כ.
בקטגורית שיפטר: 4 קארטים לכל 100 מטר אורך מסלול ולא יותר מ-30 סה"כ.

6.2.13 סימונים:
הקצוות השמאליים והימניים של המסלול חייבים להיות מתוחמים בקווים הלבנים או הצהובים הנדרשים, ברוחב מינימאלי של 90 מ"מ וברוחב מקסימאלי של 120 מ"מ.
25 מטרים לפני קו הזינוק יסמן קו צהוב/כתום את נקודת ההאצה.
מומלץ לסמן אבני שפה בצבעים שונים (כגון אדום/לבן, כחול/לבן וכו...)
הצבע חייב להיות צבע תקני לכבישים עם חומר מונע החלקה.
חייב להיות מסומן מבנה זינוק בהתאם לנספח 1.

6.2.14 אבני שפה:
אבני שפה חיצוניות יהיו ברוחב של לא פחות מ-500 מ"מ, ומחורצות באופן שיצור גלים קטנים.
אבני שפה פנימיות יהיו ברוחב של לא פחות מ-300 מ"מ, בשיפוע של 15-20 מעלות ביחס למסלול ובעלות פני שטח חלקים.
אבני השפה בחלקן האחורי ימשיכו את פני הקרקע הטבעיים ללא מדרגה.

6.2.15 קצוות, שולי מסלול ותחומי בטיחות (run-off areas):
על המסלול להיות מתוחם לכל אורכו ורוחבו משני צידיו ע"י שוליים דחוסים בעלי שטח ישר בעל רוחב מינימאלי של 1.80 מ'. שוליים אלי חייבים להיות חופשיים מפסולת או חצץ והם לרוב יכוסו בדשא בעל רוחב מינימאלי של מטר אחד. עליהם להוות המשך של הפרופיל הרוחבי של המסלול, ללא כל שיפוע בין המסלול והשול: כל- מעבר אופקי חייב להיות מאוד הדרגתי ושלבי.
תחום בטיחות משמעו השטח המצוי בין המסלול וקו ההגנה הראשון; למעט כאשר צוין אחרת, חובה להקים תחום בטיחות ומיגונים כאשר קיימים שינויי כיוון העולים על 80 מעלות.

במסלולים קבועים: חובה למקם מחיצות בטיחות או גדרות צמיגים בכל נקודה בה יש חשש שקארטים עלולים לחצות נתיבים.
חובה למקם מיגונים הולמים לפני כל עצם הקבוע למקומו ברחבי המסלול: עמודי תאורה, עמדות שיפוט וכו..
המרחק המינימאלי בין שני מקטעי מסלול סמוכים חייב להיות לכל הפחות 8 מ' .ייתכן ותידרש מחיצה מפרידה אשר תוקם במרכז תחום בטיחות זה, כאשר מימדיו נעים בין 8 ל- 15 מ', בהתאם לדרישות הבטיחות והביקורת של בקרי המסלול.

קיר הצמיגים יורכב מצמיגים שווים בגודלם, בגובה שלא יפחת מ-3 צמיגים זה על גבי זה אלא אם כן בקבע אחרת ע"י פקחי המסלול. הצמיגים יקשרו ע"י חבל סינטטי בקוטר 8 מ"מ, או חוט ברזל שזור בעובי 6 מ"מ, או יחוברו ע"י ברגיסואומים בקוטר מינימאלי של 4 מ"מ עם דיסקיות בקוטר 25 מ"מ משני הצדדים. ראה נספח 2.
ככל הניתן ובהתאם לקביעת בקרי המסלול, יש למקם את שורת הצמיגים במרחק העולה על 4 מטרים מקצה המסלול.

6.2.16 אזור שירות ו-ParcFermé

אזור שירות הינו חובה. עליו להיות מתוכנן כך שיתאים בגודלו לכל משתתפי האירוע בנוחיות.
לכל משתתף באירוע יוקצה שטח של 3 מטר על 4 מטר.
יש לתכנן פיתול (chicane) בכניסה לנתיב הכניסה, אשר מטרתו תהיה להאט את מהירות הקרטים. רוחב נתיב הכניסה יהיה בין 2 ל-3 מטרים.
עליהם להכיל באופן מובהק את הרכיבים הבאים:
- עמדה מקורה המיועדת בלעדית לבדיקות טכניות (פירוק).
- עמדה מקורה לביצוע השגחה (Scrutineering)
- עמדה מקורה עבור שקילה. גישה למאזניים תתאפשר באמצעות רמפות או באמצעות שילובן בקרקע. המאזניים חייבות להיות אלקטרוניות . על המארגן להחזיק במשקולת בקרה בת 10-20 ק"ג. משקל זה ישמש לכיוון המאזניים בטרם ובמהלך האירוע.
- ParcFermé(פארק פרמה). בהתאם לדרישות ההתאחדות ולכללי המשנה לארוע יוכרז שטח הסמוך לאזור השירות כפארק פרמה, אזור האסור לכניסת אנשי צוות ונהגים אלא למטרת הכנסת או הוצאת הקארט טרם מקצה.

במקום שנעשה שימוש בגדרות זמניות כדי לתחום את פארקי השירות, אז\י גבולותיהן תסומנה בקרקע ביום מועד הביקורת במסלול.

6.2.17 אורות הזנקה:

בכל הנוגע להזנקת מרוצי קרטינג, במידה ומותקנים אורות הזנקה קבועים, עליהם למלא אחר הדרישות הבאות:

א) על האורות להיות ממוקמים בין 10-15 מ' לפני השורה הראשונה של מתחם ההזנקה.

ב) על האורות להיות ממוקמים בגובה 2.5-3.5 מ' מעל המסלול.

ג) על האורות להיות ממוקמים לכל הפחות מעל מחצית המסלול או באופן מיטבי מעל הקו המרכזי של המסלול. פלטפורמת הבקרה תהיה בגובה 2.5 מ' ותמוקם 3 מ' לכל היותר מקצה המסלול.

האורות חייבים להיות גדולים ובוהקים ככל הניתן ועליהם להיות גדולים ועזים לפחות כמו האורות הקבועים המשמשים לבקרת תנועה בכבישים ציבוריים. על כל האורות להיות משוכפלים על-מנת לסייע במקרה של תקלה אפשרית בנורות.

6.2.18 מונה הקפות:

חובה להשתמש בהתקן למניית ההקפות. ניתן להשתמש בהתקן אלקטרוני לספירת ההקפות.
ההתקן אלקטרוני לספירת ההקפות חייב להיות ממוקמים במיקום הגלוי לעין הנהגים.
במקרה של תקלה, יש לאפשר את השימוש הידני במכשירים אלו.

6.2.19 עמדות בקרי המסלול (מרשלים):
המעקב אחר מצב המסלול וסביבתו המיידית מתבצע ע"י בקרי המסלול (מרשלים). על עמדות אלו, הממוקמות בסמוך למסלול המרוצים, להיות מתוכננות כך שאלה תענקנה אזור יציב לעמידה,המוגן מפני הקארטים המתחרים ומפני יסודות הטבע.
מספר עמדות הבקרים ומיקומם נקבעים עבור כל מסלול בהתאם למאפייני המסלול.
אין לאפשר קיומו של מקטע כלשהו מן הכביש אשר אינו נראה לעין.
כל עמדה תאויש ע"י בקר מסלול אחד לכל הפחות.
כל עמדה תהיה מסוגלת לתקשר באמצעות חוש הראייה עם העמדה שלפניה ועם זו שלאחריה ולתקשר באמצעות רדיו עם הנהלת המרוץ.
כל עמדה חייבת להיות מסומנת ע"י שלט בו מצוינים מספרים העולים באופן סדרתי החל מן העמדה הראשונה לאחר נקודת הזינוק.
על העמדות להיות ממוקמות כך שמרשל יידרש לפעול ללא-הגנה רק במקרה של תקרית.

עמדות המרשלים חייבות לכלול משטח מישורי בעל מימדים של 1.5 מ' X 1.5 מ' המוגבה 20-40 ס"מ מעל הקרקע, המוקף במחיצה מגנה כלשהי (מערום צמיגים, מזרן קצף או מחסום וכו') ועל גובהו לנוע בין 100-120 ס"מ.

יש לצייד כל עמדה בפריטים הבאים:

(א) ערכת דגלי איתות (מסוג Pantone), הכוללת:
- 2 דגלים צהובים (צהוב C),
- דגל צהוב אחד עם פסים אדומים,
- דגל לבן,
- דגל ירוק (348 C),
- דגל כחול (298 C),
- דגל אדום (186 C).

(ב) בכל עמדה יש להציב, לכל הפחות:
- מטף כיבוי-אש נייד 2 ק"ג
- 2 מטאטאים.

7. אמצעי מיגון היקפיים

7.1 אזורי צפיה:
על הציבור להיות ממוקם באותו המפלס של המסלול או מעליו. כאשר מתחם הציבור בנוי באופן הדרגתי, על שיפועו של זה האחרון לא לעלות על 25%, אלא אם כן האדמה מדורגת או כאשר ממוקמת בימת צופים קבועה (טריבונה).
בימת צופים חייבת להיות מורמת מפני הקרקע בגובה 1.50 מ' לכל הפחות.
בין הציבור והמסלול תיקבע גדר מתכתית או שווה-ערך לה, בעלת גובה מינימאלי של 2 מ'.
עליה להיות במרחק מינימאלי של מטר אחד מאחורי קו אחד או שניים של הגנות מסלול, או ממוקמת בראשסוללת עפרבגובה1.50 מ' בזווית 45 מעלות.
על כל המתחמים הציבוריים וכן כל האזורים האסורים לכניסת הציבור חייבים להיות מתוחמים באופן יעיל ע"י מחיצות רציפות.

7.2 גידור היקפי
המסלול חייב להיות מגודר כולו, מלבד הצורך בפתחים הבאים:
פתח ירידה מהמסלול לאזור השירות, מינימום רוחב 2 מטרים.
פתח עליה למסלול מאזור השירות, מינימום רוחב 2 מטרים.
2 פתחים למעבר רכבי חירום והצלה, מינימום רוחב - 3.5 מטרים. עשוי להשתנות בהתאם

לדרישות שרותי ההצלה.
ניתן להשתמש בפתחי היציאה מאזור השירות כפתחי חירום, כל עוד הם ברוחב המתאים וחופשיים מהפרעה לאורך כל המרוץ.
במסלול קבוע: אזור השירות חייב להיות מופרד מאזור הקהל בגדר בגובה מינימלי של 2 מטרים ומגודר בצורה שתמנע כניסת אנשים לא מורשים. חובה להציב שלטי אזהרה האוסרים על כניסה לא מורשית למסלול. אזור הקהל חייב להיות מופרד מהמסלול עפ"י קביעת המשטרה ובכל מקרה לא פחות מגדר בגובה מינימלי של 2 מטרים.

במידה ואזור הקהל כולו מגודר, יש לדאוג לפתחי חירום ברוחב מינימלי של 2.4 מטרים כל 30 מטר.

הגדר ההיקפית ו/או הגדר המפרידה בין אזור השירות ו/או אזור הקהל למסלול תהיה מרוחקת כמינימום 3 מטרים מהמסלול ביישורת ו8 מטרים בסיבובים ובהתאם לדרישות אחראי הבטיחות ובוחן המסלולים של ההתאחדות.

8. מבני ומתקני מסלול

דרישות הנוגעות לבקרת מרוצים, עמדות מרשלים, מגרשים, מרכזים רפואיים וכו', משתנים בהתאם לסוג האירוע המתוכנן. כל פרויקט חייב להיות מתוכנן בתאום בין הנהלת המסלול, להתאחדות המרכזת את ענף הקארטנג .
עם זאת, על המסלול להכיל לכל הפחות את המתקנים הבאים:
- חדר משקיפי מסלול (Stewards), פקחי זמן, מרשלים
- מזכירות הנהלת המרוץ
- חדר עבור מנהל המרוץ ופקיד המסלול
- מרכז רפואי
- חדר תדרוך.

9. מתקנים לנכים

על מתקני הנכים בכל מתחמי המרוצים לענות על דרישות החוק בנושא נגישות לנכים.

10. מדידת אורך מסלול

אורך המסלול מבחינת חישוב אורכי המרוצים, רישומי המרוצים וסיווגיו ייחשב על-פי הקו המרכזי החוצה את מסלול המרוצים.
הקו המרכזי של מסלול המרוצים הוא קו האמצע שבין הקצוות השמאליים והימניים של אספלט המסלול, כפי שזה האחרון תחום ע"י הקווים הלבנים או הצהובים הנדרשים;
באופן מיטבי, אורך המסלול יימדד בשטח האתר (ממוצע המדידות של הקצוות הימניים והשמאליים), אך כאשר אין מתאפשר הדבר, ניתן לחשבו. למען מטרה זו, מוצעת השיטה להלן:
הצורה הגיאומטרית של תצורת המסלול תוגדר במונחי פרופיל התוכנית והפרופיל האורכי לאורך קו המרכז של המסלול, ותצורה זו תשמש לחישוב אורך המסלול הרשמי.
הגדרת התוכנית תכלול את אורך קו המרכז האופקי של כל הקווים הישרים והעקומים, את רדיוס הפיתולים המעגליים ואת התיאור המתמטי של פיתולי המעבר.
הפרופיל האורכי יוגדר במונחים או של הפיתולים האנכיים המעגליים או של שורת מפלסי קו מרכז במרווחים שלא יפחתו מ-10 מ', ברמת דיוק של עד 0.01 מ'.

אורך המסלול הרשמי יחושב לפי רמת דיוק של מטר אחד, ע"י שילוב אורך המסלול האופקי עם הפרופיל האורכי.

11. מבנים בשטח המסלול

שלטי או מקבצי פרסומות, מסכי וידאו ומבנים אחרים בשטח המסלול חייבים להיות יציבים ומקובעים בבטיחות. מיקום ומאפייני אמצעי הפרסום לא יפריעו בשום שלב לשדה הראייה של הרוכבים ושל נציגי המסלול או יגרמו להשפעות אופטיות מזיקות או מטעות (כגון: חזרה מבלבלת של פוסטרים בעלי צבעים בוהקים ומנוגדים; מקבצי פרסומות הממוקמים באופן גרוע, המקשים על הכרת תצורת המסלול וכו'). אין למקם מבני פרסום באזור התחום בין המסלול ובין מחסום ההגנה הראשון. כל מבנה הממוקם מאחורי ההגנה הראשונה חייב להיות לכל הפחות מטר אחד מאחור, ואין עליו לחסום את התנועה או את הגישה לשירותי החירום בכל צורה. מקום שמבנה ימוקם כך שיהיה ביכולתו, עם נפילתו, לחצות מחיצת בטיחות, יהיה עליו להיות ממוקם לפני מחסומים נוספים אשר ימנעו זאת.

כל צבע ע"ג משטחי המסלול, למעט הצבע התוחם את קצוות המסלול והקובע את מתחם הזינוק, הינו אסור מטעמים בטיחותיים.

12. דיווח על תאונות

מקום שמתרחשת תאונה, במהלך בדיקות או מרוצים, הגוררת אשפוז של פלוני, פגיעה חמורה בקארט או במתקני המסלול (או כזו המדגימה את יעילותם של מתקנים אלו במקרים של תאונות עתירות-אנרגיה), בעל המסלול יהא אחראי להבטיח כי יוגש דוח מפורט על הנסיבות, הפגיעות בגוף והנזק לקארטים ולמאפייני המסלול לידי הרשות לנהיגה ספורטיבית על הדוח להכיל, ככל שיתאפשר: הקלטת וידאו של הקארט ושל האירוע מייד לאחר התאונה; הקלטות נתוני צוות מן הקארט; דוחות רפואיים; דיווחי מרשלים ועדויות-ראייה.

חובה זו מהווה תנאי לתקפות רישיון!

13. תחזוקת מסלול

מומלץ כי ההתאחדות והרשות לנהיגה ספורטיביתיקיימו ביקורות שגרתיות במהלך תקופת הרישיון. תחזוקה הולמת של המסלול ושל מתקניו מהווה תנאי להנפקת הרישיון; על המסלול להיבדק לא רק טרם קיום אירוע, אלא גם לאחריו, כך שניתן יהיה להעריך את הנזק שנגרם ולערוך תוכנית לתיקונו. הסוגיות העיקריות הדורשות התייחסות שגרתית כוללות:

13.1 משטח המסלול:
ניקיון ומצב כללי.

13.2 קצוות, שוליים ואזורים רוחביים:
כל הקצוות, השוליים והאזורים הרוחביים חייבים להיות במפלס קצה המסלול ועל כל האזורים המצויים מאחורי מדרכות להיות מלאים ובעלי אותו מפלס. בכל האזורים המכוסים-בדשא, יש לשמור על גיזום הדשא; יש להסיר כל דשא יבש או צמחייה. כלל האזורים הרוחביים, עד להגנה הראשונה, חייבים להישמר נקיים מכל מחסום.

13.3 מחסומי צמיגים:
יש לוודא כי מחסומי הצמיגים מקובעים היטב למבנים קיימים וכי הצמיגים המרכיבים אותם הינם מחוברים היטב זה לזה.

13.4 גדרות צופים ופסולת:
יש לוודא באופן שגרתי כי גדרות אלו הינן בעלות תמיכה ומתיחות תקינות. יש לעקוב אחר בלאי הגדרות.

13.5 אבני שפה:
יש לעקוב באופן שגרתי אחר הנזק הנגרם למדרכות. יש לתקן/להחליף אבני שפהשבורות לאלתר.

13.6 תעלות וניקוז:
יש לנקות את התעלות, ועל מנהל המסלול לוודא כי תעלות הניקוז פועלות כשורה טרם לקיומם של אירועים מרכזיים.

13.7 קווי תיחום מסלול:
כלל קווי התיחום של המסלול ושל אזור השירות חייבים להישאר נקיים ומסודרים.
באופן מיטבי, יש לצבוע מחדש את קווי התיחום טרם קיום אירועים מרכזיים.

13.8 תצפית ושדה ראייה:
יש לשמור על שדה ראייה נקי בכל עת בין מרשלים/עמדות תצפית/עמדות איתות עוקבים וכו'. יש לסלק או לגזום עצים וצמחייה בשטח המסלול על מנת לשמור על שדה ראייה תקין.

13.9 תקשורת:
יש לוודא תקינותם של קווי טלפון וקווי תקשורת אחרים.

14. מרפאה

בכל מסלול חייבים להיות אמצעי טיפול רפואי ראשוני בכל עת.
בזמן מרוץ אמצעים אלו יוגדלו בהתאם לכללי הארוע ולכללים המשלימים לארוע.
על הציוד הבסיסי במסלול לעמוד בתקנות הספורט (הוראות לענין כוח אדם רפואי וציוד עזרה ראשונה), תשנ"ט-1999.

http://www.patent-israel.com/MedNeg/index.php/he/2009-09-20-06-27-58/107----------q-1999?format=pdf

15. כיבוי אש

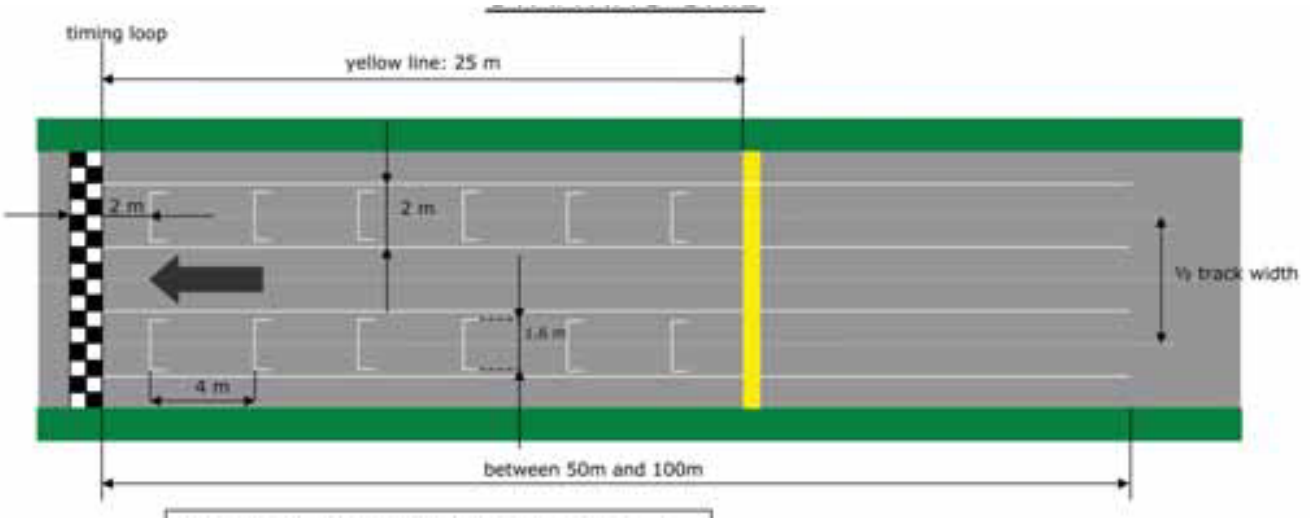
על המסלול: בכל עמדת מרשל יהיה מטף אבקה 2 ק"ג ובכל מקרה לא פחות מ-4 מטפי הפזורים לאורך המסלול.

ברחבת השירות: במרוצים בהם מתבצע התדלוק ברחבת השירות (ולא בפארק פרמה) חובה להחזיק מטף אבקה 2 ק"ג בכל אוהל.

בפארק פרמה – עפ"י קביעת מכבי האש. באין קביעה, 2 מטפי אבקה 2 ק"ג.

באיזור הקהל והמנהלה – עמדת כיבוי או מטף 5 ק"ג, אשר יכסו רדיוס של 30 מטר ממקום הצבתם.

נספח 1 – מבנה זינוק



נספח 2 – קשירת וגדר צמיגים:



Solution recommandée
par la CIK-FIA

