

ПРИНЦИПЫ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО РАЗМЕЩЕНИЯ КОЛЬЦЕВЫХ ГОНОЧНЫХ ТРАСС И АВТОСПОРТИВНЫХ КОМПЛЕКСОВ

Головач Вячеслав Евгеньевич,

магистрант,

научный руководитель: кандидат архитектуры, доцент Е.Н. Лихачев,

Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств имени А.Д. Крячкова,

Россия, Новосибирск, e-mail: vegolovach@mail.ru

Лихачев Евгений Николаевич,

кандидат архитектуры, доцент,

Новосибирский государственный университет архитектуры, дизайна и искусств имени А.Д. Крячкова,

Россия, Новосибирск, e-mail: enlixachev@nsuada.ru

УДК: 725.892

Шифр научной специальности: 2.1.13

DOI: 10.47055/19904126_2026_1(93)_17

EDN: RRXBUA

Тип статьи: RAR Научная

Аннотация

В статье представлены результаты исследования принципов градостроительного размещения профессиональных автоспортивных комплексов и кольцевых гоночных трасс. Проектирование объектов такого масштаба и технологической сложности на этапе выбора участка требует изучения множества характеристик определенной градостроительной ситуации. Для выявления принципов размещения проанализированы объекты мирового опыта с их уникальными особенностями. В качестве вывода представлены выявленные принципы размещения, способные определить перспективные тенденции для создания новых автоспортивных площадок.

Ключевые слова:

кольцевые гоночные трассы, автодромы, проектирование автоспортивных комплексов, интеграция гоночных трасс

URBAN PLANNING PRINCIPLES OF CIRCUIT RACING TRACKS AND MOTORSPORT COMPLEXES

Golovach Vyacheslav E.,

Master degree student,

Research supervisor: Associate Professor E.N. Likhachev, PhD (Architecture),

Novosibirsk State University of Architecture, Design and Art,

Russia, Novosibirsk, e-mail: vegolovach@mail.ru

Likhachev Evgeniy N.,

PhD. (Architecture), Associate Professor,

A. Kryachkov Novosibirsk State University of Architecture, Design and Arts,

Russia, Novosibirsk, e-mail: enlixachev@nsuada.ru

УДК: 725.892

Шифр научной специальности: 2.1.13

DOI: 10.47055/19904126_2026_1(93)_17

EDN: RRXBUA

Type: RAR Scientific

Abstract

The principles of urban planning of professional motorsport complexes and circuit racing tracks have been studied. Designing facilities of this scale and technological complexity at the site selection stage requires studying the many characteristics of a particular urban planning situation. To identify the principles of placement, the objects of world significance with their unique features have been analyzed. As a conclusion, the principles of placement have been identified, which can help determine promising trends for the creation of new motorsport venues.

Keywords:

motorsport, circuit racing tracks, race tracks, principles of urban planning, design of motorsport complexes, integration of race tracks

Введение

Современные автоспортивные комплексы и кольцевые гоночные трассы представляют собой сложные инженерно-архитектурные объекты, требующие тщательного градостроительного обоснования на этапе выбора участка и проектирования. Их размещение оказывает значительное влияние на транспортную инфраструктуру, экологию, экономику и социальную сферу прилегающих территорий. В связи с этим актуальным становится изучение принципов территориально-пространственной организации таких объектов с учетом мирового опыта их строительства и эксплуатации.

В статье рассматриваются ключевые принципы градостроительного размещения профессиональных автодромов и кольцевых трасс, основанные на анализе 30 объектов из разных стран, включая Россию, Европу, Азию, Америку и Австралию. Особое внимание уделено особенностям интеграции автоспортивных комплексов в городскую среду, их взаимодействию с природным ландшафтом, транспортной инфраструктурой и смежными функциональными зонами.

Исследование позволило систематизировать основные подходы к проектированию автодромов, выделить наиболее эффективные градостроительные решения и сформулировать рекомендации для создания новых автоспортивных объектов. Полученные результаты могут быть полезны архитекторам, градостроителям и девелоперам при разработке концепций и проектов крупных сооружений автоспортивной типологии.

Методы и материалы

В исследовании используется метод картографического и ситуационного анализа 30 кольцевых гоночных трасс и автоспортивных комплексов из различных регионов мира. Выборка включает как стационарные автодромы, так и уличные, трансформируемые трассы, что позволяет оценить разнообразие градостроительных решений. Особое внимание уделялось сочетанию качественных и количественных методов анализа, что обеспечило глубину и комплексность исследования. Анализ позволил выявить градостроительные особенности каждого объекта, включая расположение, транспортную доступность, функциональные связи с другими объектами, исторический контекст и этапы развития.

Полученные аналитические данные стали основой для последующего применения методов синтеза и классификации. Синтез позволил объединить закономерности и сгруппировать типологические модели, что помогло определить принципы градостроительного размещения автодромов. Метод классификации был проведен для логического структурирования принципов на две большие группы: принципы территориально-пространственного размещения и принципы размещения с функциональной привязкой к смежным зонам.

Для анализа были собраны первичные данные в виде: спутниковых снимков и картографических материалов (Google Earth, OpenStreetMap, Яндекс карты); градостроительные планы, схемы планировки и проектная документация; технические характеристики объектов. Вторичными данными являются научные публикации, связанные с тематикой статьи, и материалы с официальных сайтов автодромов. Аналитические данные представлены в статье в виде разработанных авторских демонстрационных графических планшетов.

Объекты – аналоги гоночных трасс и автодромов

Россия: 1) автодром «Moscow Raceway» (MRW). Московская обл., дер. Шелудьково; 2) гоночный комплекс «Игора Драйв». Курорт Игора (Приозерский р-н, Ленинградская обл.); 3) «Сириус автодром» («Сочи автодром»). Сириус, Краснодарский край; 4) «Нижегородское кольцо» (N-ring). Богородск, Нижегородская область.

Северная и Южная Америка: 5) автодром им. Жилия Вильнёва. Монреаль, Канада; 6) «Трасса Америк», округ Тревис (недалеко от Остина), Техас, США; 7) «Международный автодром Майами». Хард Рок Стэдиум, Майами-Гарденс, Флорида, США; 8) Автодром им. братьев Родригес, Мехико, Мексика; 9) автодром «Интерлагос». Сан-Паулу, Бразилия.

Австралия: 10) трасса «Эльберт-парк». Мельбурн.

Азия: 11) трасса «Сузука». Сузука, Япония; 12) автодром «Цукуба». Симоцума, Ибараки, Япония; 13) трасса «Яс Марина». Абу-Даби, ОАЭ; 14) «Городская трасса Джидда». Джидда, Саудовская-Аравия; 15) «Международный автодром Бахрейна». Сахир, Бахрейн; 16) «Международный автодром Сепанг». Селангор, Сепанг, Малайзия; 17) «Международный автодром Шанхая». Шанхай, Китай; 18) международный автодром Будды. Уттар-Прадеш, Индия; 19) «Уличная трасса Ханой». Ханой, Вьетнам; 20) «Уличная трасса Баку». Баку, Азербайджан. Европа: 21) трасса «Спа-Франкоршам». Город Спа. Бельгия; 22) автодром «Поль-Рикар». Ле-Кастелле, Франция; 23) гоночная трасса «Полярный круг». Мо-и-Рана, Норвегия; 24) автодром «Бикерниеки». Рига, Латвия; 25) «Национальный автодром Монцы». Монца, Италия; 26) трасса «Ред Булл ринг». Шпильберг, Австрия; 27) трасса «Сильверстон». Сильверстон, Нортгемптоншир, Великобритания; 28) автодром «Барселона-Каталунья». Барселона, Испания; 29) автодром «Хоккенхаймринг». Баден-Вюртемберг, Хоккенхайм, Германия; 30) автодром «Зандворт». Зандворт, Нидерланды. [1].

Результаты и обсуждение

Автодром (англ. *autodrome*, *motodrome*) – территория, оборудованная для проведения скоростных автомобильных соревнований и испытаний автомобилей. Сооружение специализированных площадок, изолированных от массового трафика, для автомобильных соревнований началось в XX в. после первых международных соревнований по маршруту Париж – Мадрид, где произошло множество трагичных инцидентов. В странах с развивающейся автомобильной промышленностью были построены стационарные автодромы, где главным функциональным

ядром являлась кольцевая трасса и особое внимание уделялось безопасности. Стали проводиться соревнования по кольцевым гонкам, проходящие на замкнутых асфальтированных трассах, по которым гонщики проезжают определенное количество кругов. Впоследствии это развилось в один из самых популярных и зрелищных видов спорта, о чем свидетельствуют такие соревнования, как, например, «Формула 1» [2].

Современные автоспортивные комплексы сохраняют «кольцо», как функциональную доминанту, формирующую основную структуру площади земельного участка. Помимо архитектурных объемов паддока, трибун, административных зданий и других сооружений, к этому ядру технически и композиционно вписывают малые конфигурации трасс смежных видов автоспорта: ралли кросс, дрифт, картинг и т. д. Данная планировочная тенденция универсальна и используется во многих действующих автодромах.

Появляется интерес к изучению вариативности интеграции принципов планировочной организации в географические и градостроительные условия различных локаций. Важно рассмотреть наиболее интересные гоночные комплексы с точки зрения градостроительной планировки, расположенные по всему миру. Из выбранной «тридцатки» объектов-аналогов большинство находятся или ранее находились в календаре «Формулы 1». Некоторые аналоги отбирались по уникальным критериям, которые способны разнообразить исследование.

Обзор отечественных автоспортивных комплексов

Автомобильный спорт в России появился в начале XX в., постепенно развивался, набирал популярность вплоть до начала 90-х гг. После развала СССР индустрия почти перестала существовать, так как все функционирующие автодромы остались в странах СНГ. В новом тысячелетии индустрия гонок смогла восстановиться благодаря строительству современных автодромов. В качестве примера автоспортивных площадок в Российской Федерации для исследования выбраны четыре автодрома: «Moscowraceway», Москва; «Игора драйв», Ленинградская область; «Сириус автодром», Краснодарский край; «N-ring», Нижегородская область [3].

Так как все комплексы были спроектированы и построены в XXI в., они расположены вне городской среды и имеют связь к междугородним магистралям. Часто эти автодромы привязываются к сельским населенным пунктам или курортным зонам отдыха. Уникальным же объектом для России с точки зрения градостроительства является «Сириус автодром» (старое название – «Сочи автодром»). К сочинской Олимпиаде 2014 г. был построен крупный олимпийский парк, частью которого стал новый гоночный комплекс для календаря «Формулы 1». Здесь особенностью ситуационного плана стала интеграция трассы и ее инфраструктуры в композицию ансамбля спортивного парка, который располагается в прибрежной зоне Черного моря. [4].

Обзор зарубежных автоспортивных комплексов

Азия. Анализ аналогов азиатских стран показал ряд особенностей, которые характерно делят их на локации западной и восточной Азии. Трассы, расположенные в Персидском заливе, принадлежат богатым странам, развивающимся на продаже нефти и природного газа. Пустыня и близость к морям дает проектированию автодромов свободу планировочной организации и характер курортно-рекреационных зон. В этом регионе сезоны «Формулы 1» принимали трассы в Бахрейне, Саудовской Аравии и ОАЭ. Расположенная на острове Яс в Абу-Даби (ОАЭ), трасса «Яс Марина» («Yas Marina circuit») является примером успешной интеграции спортивного объекта с многофункциональным туристическим и развлекательным комплексом. Трасса интегрирована в масштабный проект развития искусственно созданного острова Яс, который вме-

щает пристань для яхт, аквапарк, крупный торговый центр, отели и парк развлечений «Ferrari World Abu Dhabi» [5].

Восточной и южной Азии присущи высокая плотность застройки и разнообразные ландшафтные структуры. Особенно это характерно для Японии, Южной Кореи и Китая. Несмотря на это, города, имеющие гоночные комплексы, были способны размещать их в городской инфраструктуре или в контакте с городом. Из-за этого фактора некоторые трассы, такие как «Сузука» («Suzuka Circuit») в Японии, проектируются с учетом эффективного использования пространства. Данная трасса грамотно интегрируется с природным ландшафтом, который формирует сложную зрелищную конфигурацию для гонок. Рядом с объектом расположены заводы и исследовательские центры «Honda», что подчеркивает ее связь с автомобильной промышленностью. Такое соседство способствует развитию инфраструктуры, включая дороги, парковки и транспортную доступность.

Европа. Страны Европы участвовали в зарождении и развитии автоспорта. Именно по всей Европе в совокупности находится подавляющее количество автодромов. Многие трассы строились в первой половине XX в. и имеют за спиной множество этапов модернизации. Таким примером служит популярная трасса в Бельгии «Спа-Франкоршам» («Circuit de Spa-Francorchamps»), с 1925 г. онп принимает соревнования по кольцевым гонкам и неоднократно подвергалась реконструкциям. Влияние исторического контекста отразилось на трассах, расположенных в исторических кварталах городов. Это могут быть стационарные комплексы, такие как «Монца» в Италии, связанная с городским парком, или городская трасса в Монако, которая использует уличные дороги побережья во время гонки.

Анализ европейских автодромов демонстрирует популярный вариант размещения объекта, такой как природное соседство. Здесь встречаются полностью автономные трассы, расположенные в горах и гуще лесных массивов. Одна из них – «Полярный круг» – находится в Норвегии.

Гоночная трасса «Поль Рикар» («Circuit Paul Ricard») расположена недалеко от г. Ле-Кастелле во Франции. Местность вокруг трассы характеризуется холмистым рельефом и средиземноморским климатом. Рядом расположено небольшое поселение с отелями, ресторанами и другими объектами инфраструктуры, что делает ее удобной для посетителей.

Северная и Южная Америка. Данные континенты способны состязаться с Европой по количеству гоночных трасс. Только в США имеется около 90 стационарных автодромов. В Канаде, Мексике, Бразилии и Аргентине также имеются множество достойных объектов и общее географическое разнообразие Америки влияет на уникальное расположение каждой трассы и их конфигурацию. Участки в Калифорнии или Колорадо могут быть окружены горами, а трассы во Флориде или Техасе располагаться на равнинах. Многие трассы расположены в небольших городах, и проведение гонок значительно влияет на местную экономику, привлекая туристов. Интересные для анализа автодромы находятся в средах крупных мегаполисов: международный автодром Майами (Флорида, США); автодром им. братьев Родригес (Мехико, Мексика). Канадский автодром им. Жилия Вильнёва расположен в Монреале на искусственном острове Нотр-Дам, созданном в 1960-х гг. для проведения выставки Expo 67. Остров находится на р. Святого Лаврентия, недалеко от центра Монреаля, он является частью парка Жан-Драпо, популярного места отдыха горожан, что делает трассу частью рекреационной зоны.

Австралия. Гоночные трассы в Австралии имеют особенности, которые отражают географическое положение страны, климатические условия и богатую автоспортивную культуру. В Мельбурне существует уличная трасса «Albertpark» окруженная одноименным парком, который является крупной рекреационной зоной города. Трасса проложена по дорогам, которые в обычное время используются для общественного транспорта и автомобильного движения.

Во время проведения гонок Гран-при Австралии «Формулы 1» эти дороги временно закрываются и адаптируются под автоспортивную инфраструктуру.

Градостроительное размещение

Принципы территориально-пространственного размещения

Принцип интеграции в плотную городскую среду. Данный принцип размещения предполагает тесную связь с инфраструктурой города и его функциональными зонами. Он требует соблюдения взаимного комфортного существования урбанизированной среды и крупного пространственного объекта. Необходимо обеспечить грамотную проницаемую связь автодрома с общественными зонами центра города и позаботиться о безопасности жилой застройки и защитить ее от шумовых воздействий. Наиболее яркой интеграцией гоночной трассы в плотную застройку центра города стал автодром им. братьев Родригес (Autódromo Hermanos Rodríguez). Автодром находится в самом сердце Мехико, в районе Сочимилько. Центральное расположение и связь с крупными транспортными артериями города обеспечивает удобный доступ для зрителей и участников. Но это также способно создавать проблемы, связанные с перегруженностью трафика и шумовым воздействием на близлежащие жилые кварталы. Функционально автодром имеет удачное соседство со спортивными площадками, стадионом, велодромом и концертным залом. Эта совокупность объектов создает ярко выраженную спортивно-досуговую зону в Мехико, которая разряжает плотность мегаполиса своим озелененным большим пространством (рис. 1, 2). Примеры принципа интеграции в плотную городскую среду.

Принцип контакта с городской средой. Размещение гоночных трасс на периферии или на границе городов может применяться в ситуациях, где существуют крупные пустующие или деградирующие участки земли. Данный принцип способен создавать привязку участка гоночной трассы к различным функциональным зонам города. На периферии городов автодромы могут размещаться в соседстве с промышленными и сельскохозяйственными зонами, транспортными

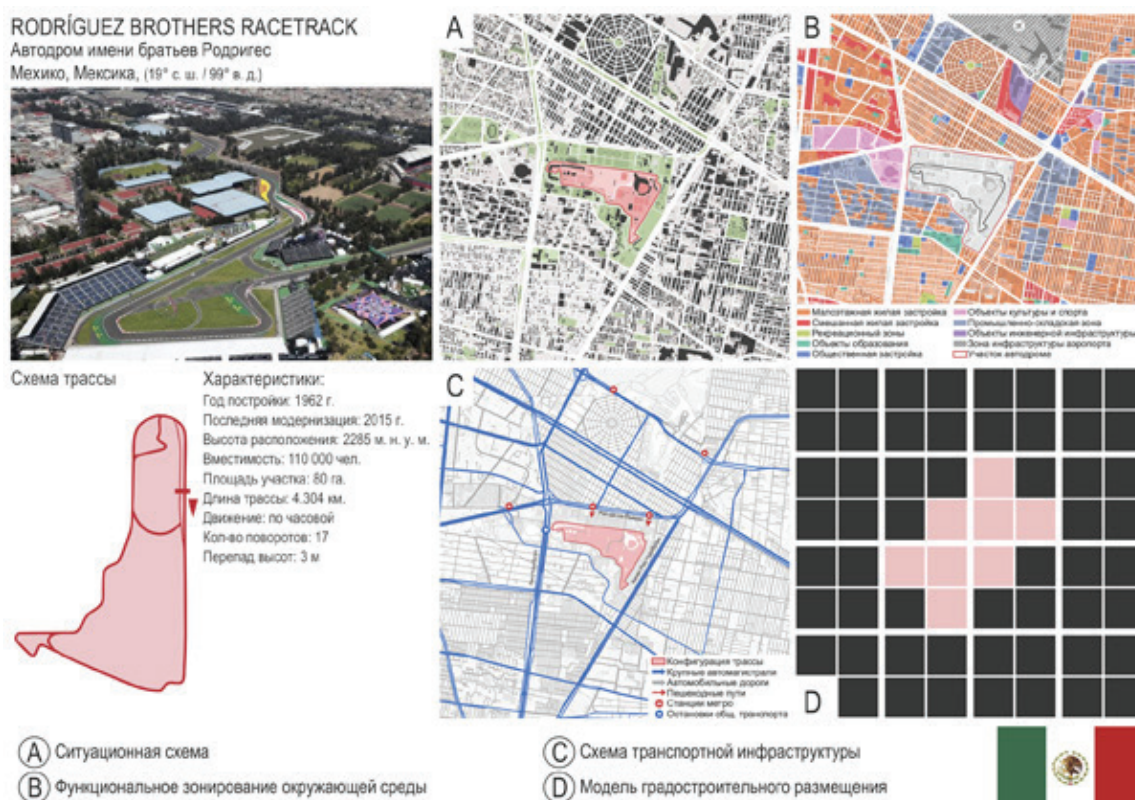


Рис.1. Автодром им. братьев Родригес, Мехико, Мексика Сост. В.Е. Головач*



Рис. 2. Трассы интегрированные в плотную городскую среду

ми узлами и крупными общественными объектами. Характеризуются присоединением участка к мощным транспортно-дорожным связям в виде магистралей разного значения.

Выявленный принцип размещения выражен в гоночной трассе «Сузука» («Suzukacircuit»). Трасса находится в г. Сузука, префектура Миэ, недалеко от побережья Тихого океана. Она была построена в 1962 г. автомобильной компанией «Honda» как частный автодром для тестирования автомобилей. Сложилась ситуация нахождения автодрома на окраине среди промышленных зон и малоэтажной застройки. Несмотря на это, трасса гармонично вписана в окружающий ландшафт, с запада окруженный зелеными холмами и лесами. С точки зрения транспортной инфраструктуры автодром имеет съезды на магистрали, ведущие в центр города и междугородние артерии. Большой участок автодрома сопряжен с тематическим парком развлечений, что создает популярную точку притяжения для японцев и гостей страны, посещающие Гранд-при Японии «Формулы 1» и другие автоспортивные соревнования. (рис. 3, 4).

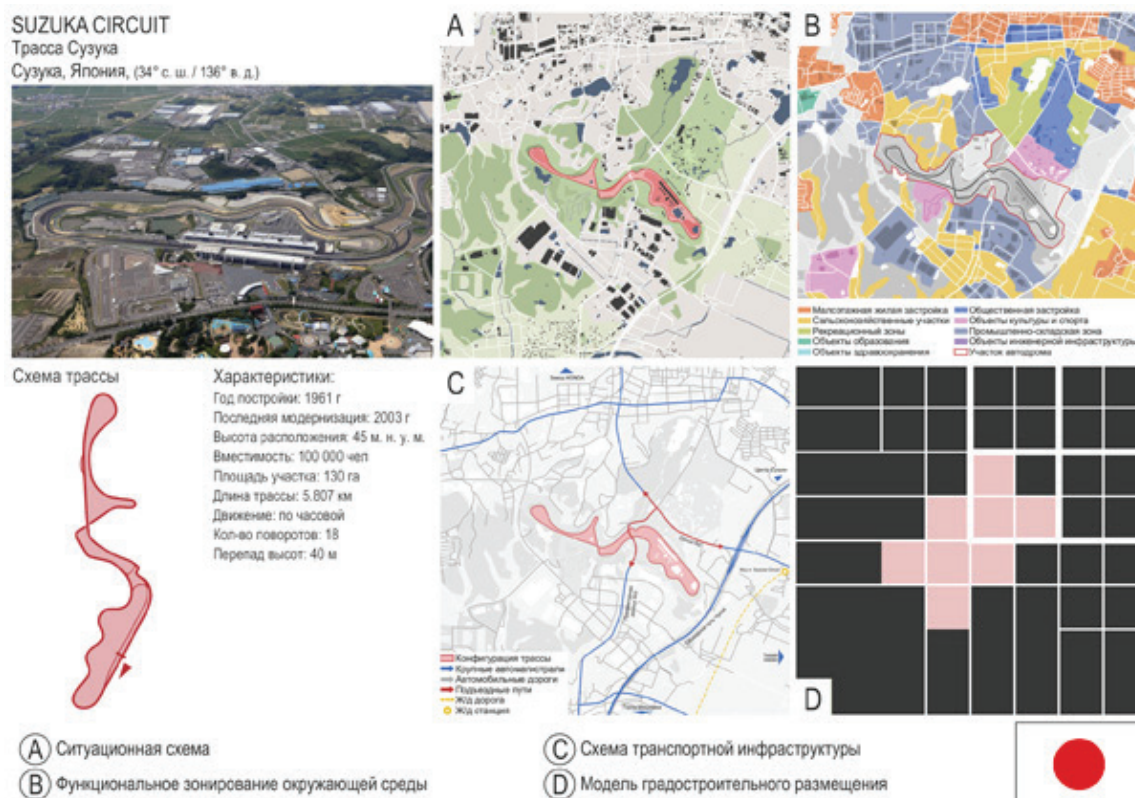


Рис. 3. Гоночная трасса «Сузука», Сузука, Япония



Рис. 4. Трассы на периферии или на границе городов

Принцип контакта с малыми населенными пунктами. Соседство автодрома с малыми поселениями в виде деревень или сел создают взаимную функциональную экономическую и туристическую связь. Необходимо соблюдать размещение участка автодрома вблизи шоссе и железнодорожных станций. Большинство автоспортивных комплексов в России размещены по данному принципу. Среди них самым новым и продвинутым автодромом является гоночный комплекс «Игора Драйв» («Igoradrive»). Он спроектирован немецким бюро Германа Тильке и открыт в 2019 г. недалеко от деревни Новожилово Ленинградской области. Трасса названа в честь рядом расположенного горнолыжного курорта «Игора», который создает взаимную досуговую функцию для посетителей обоих объектов. Транспортная ситуация хорошо поддерживается Приозерским шоссе и железнодорожной станцией «Никитино», способствующих организации трафика из Санкт-Петербурга и других городов области (рис. 5, 6).

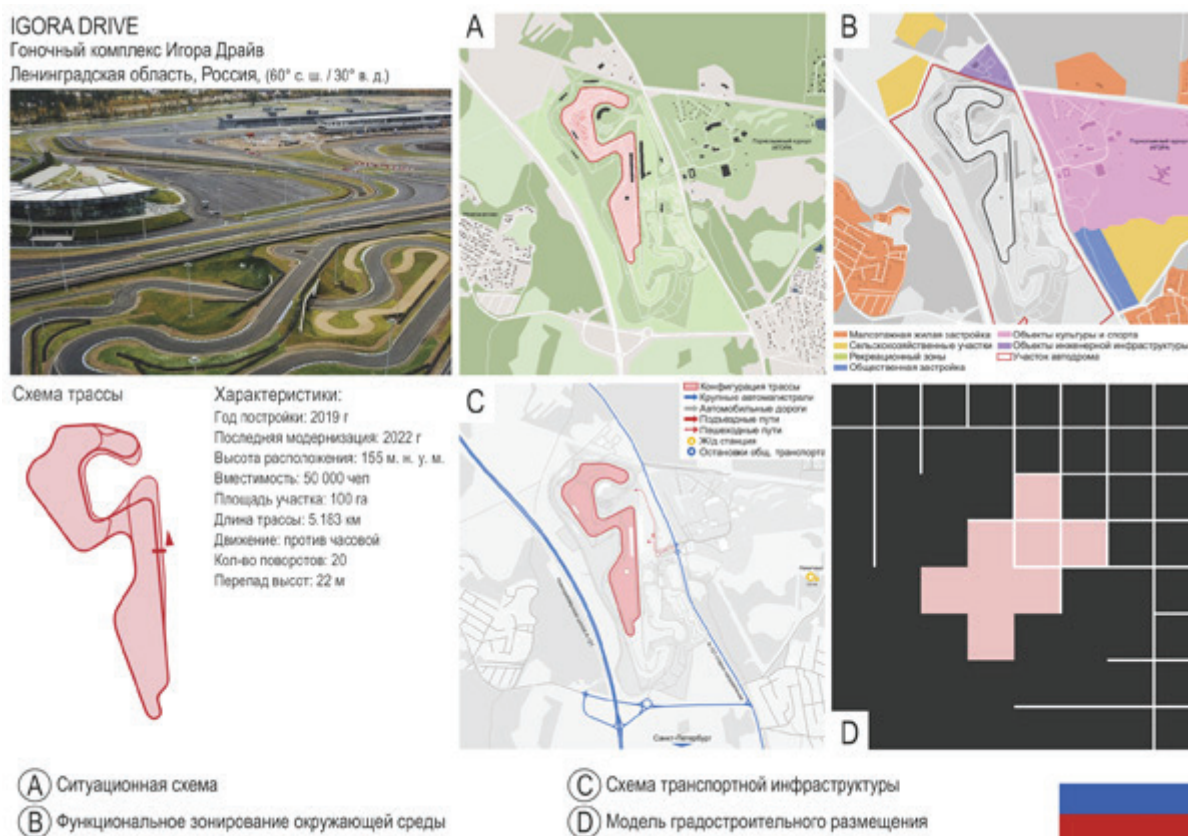


Рис. 5. Гоночный комплекс «Игора Драйв», Ленинградская область Россия



Рис.6. Автодромы рядом с малыми поселениями

Принцип автономного и природного расположения. Принцип автономии автодромов характерен для размещения в природной и дикой среде. Нередко участок выбирается с учетом живописности местности, для привлечения туристического потока и обеспечения уникального опыта для пилотов. Также как и в других принципах удаленных от городов необходимо организовать грамотную транспортную связь для посетителей и участников. В районе Северной Норвегии, чуть ниже полярного круга, находится самая северная гоночная трасса («Arctic Circle Raceway»). Она окружена норвежскими горами и лесами, что делает ее популярной площадкой для местных автолюбителей. Ближайшее крупное цивилизованное поселение – Му-и-Рана находится западнее на 25 км от трассы. Автомобильная дорога с шоссе специально проложена к гоночной трассе и тупиково приходит к участку. Конфигурация трассы сформирована по структуре естественного ландшафта, с учетом бережного вмешательства в природу и повторного использования выкопанной массы грунта (рис. 7, 8) [6].

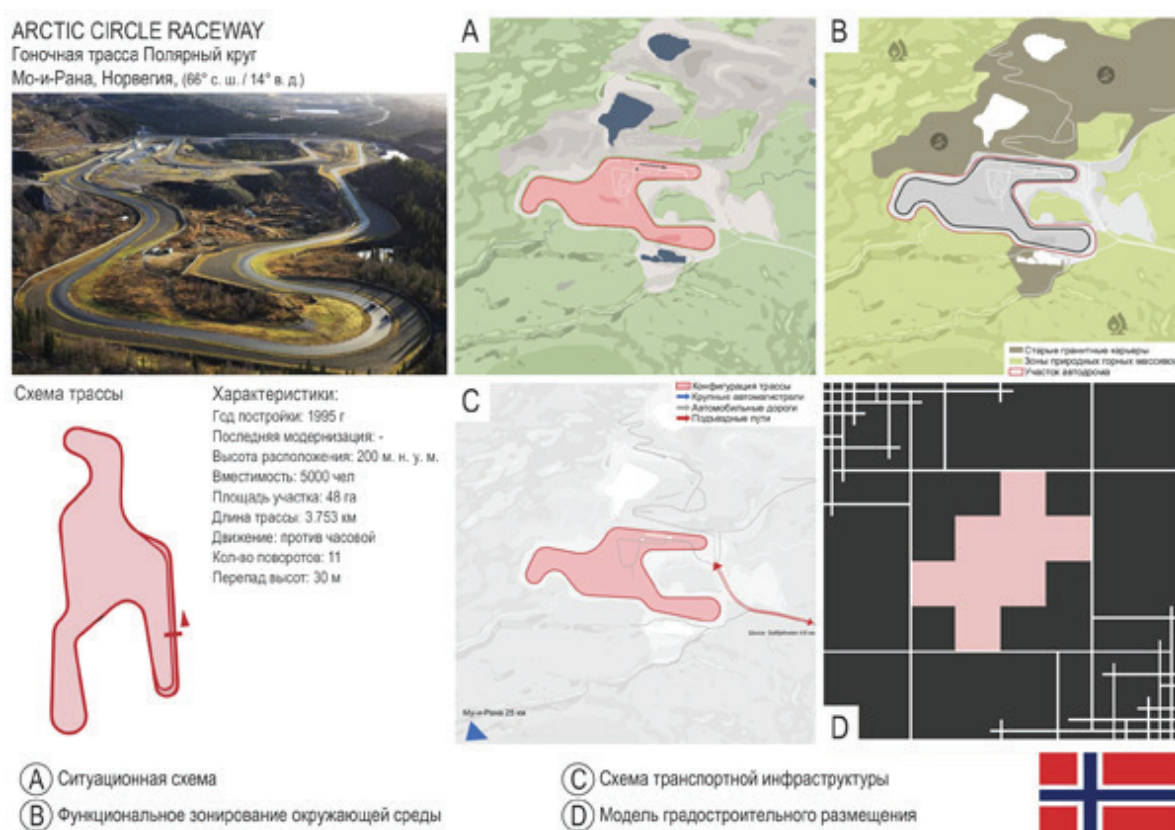


Рис.7. Гоночная трасса «Полярный круг», Му-и-Рана, Норвегия



Рис. 8. Автономные автодромы в природной среде

Принцип интеграции с акваториями. Размещение гоночных трасс у водных ресурсов создает рекреационный характер участка. Важно грамотно реализовать данный принцип путем организации инфраструктуры, которая будет способна обеспечить взаимную связь объекта с водой. Участок для проектирования может иметь варианты расположения в прибрежной зоне морей, рек и других водоемов, либо организовываться на искусственных или естественных островных структурах. Удачным примером расположения автодрома на искусственном острове является автодром Жилия Вильнёва («Circuit Gilles Villeneuve»), расположенный в Монреале, Канада. Остров Нотр-Дам сооружен на реке Святого Лаврентия, протекающей по восточным районам Монреаля. Остров – часть парка Жана-Драпо – включает зеленые зоны, пляжи, озера и пешеходные дорожки. Здесь расположено искусственное озеро и канал для гребли. Главным структурно образующим элементом данной зоны, конечно, является автодром, названный в честь легендарного канадского пилота. Конфигурация трассы описывает периметр острова с его прямыми и дугообразными формами. Такая структура оставляет большое пространство в центре трассы, где располагаются парковые и общественно-досуговые объекты. Трасса соседствует с монреальским казино и сохранившемся павильоном Ехро 67 (рис. 9, 10).

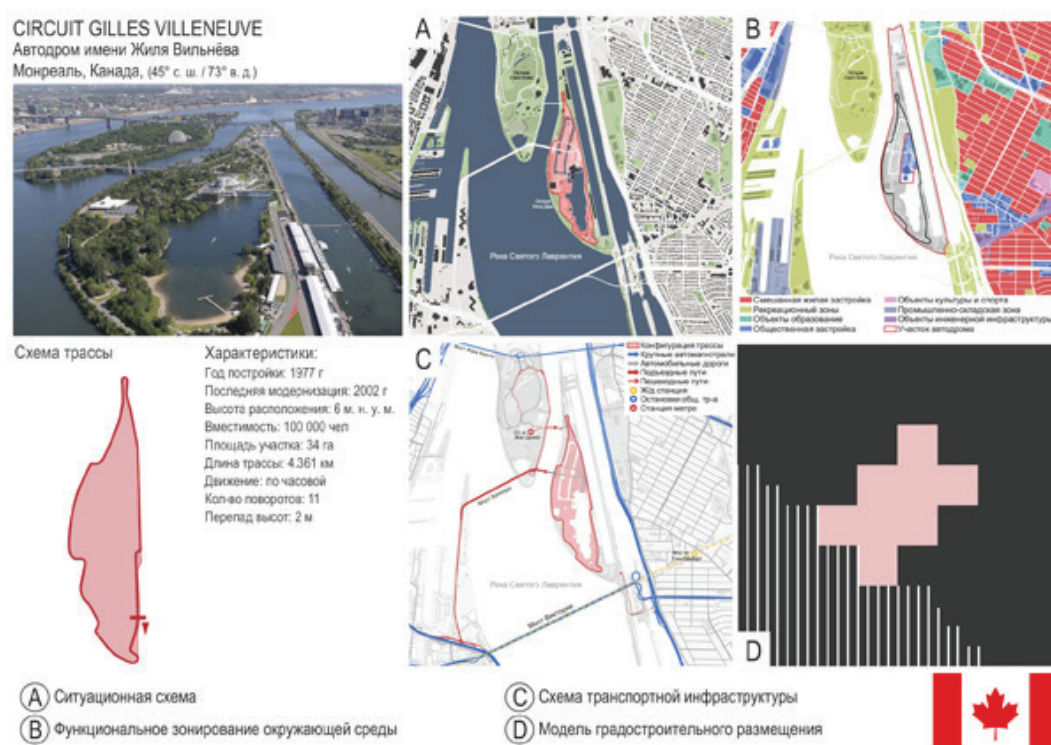


Рис. 9. Автодром Жилия Вильнёва, Монреаль, Канада

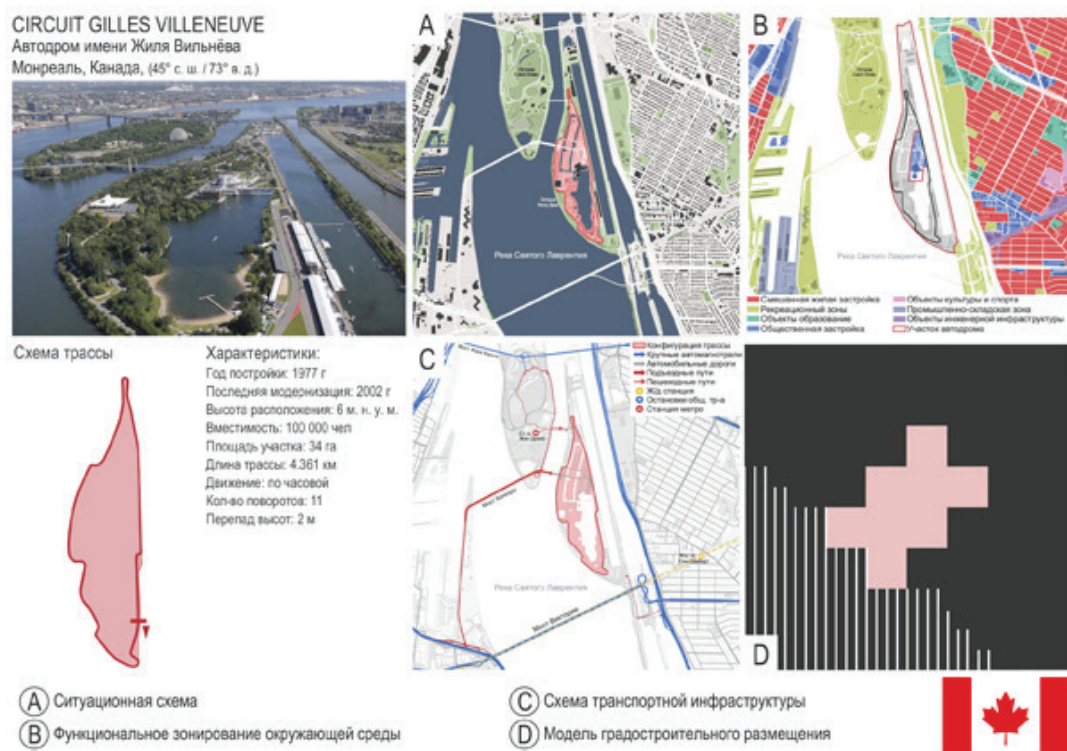


Рис.10. Гоночные трассы интегрированные с водоемами

Принцип уличной конфигурации трассы. Уличные гоночные трассы – это уникальный симбиоз спорта, инженерии и городской инфраструктуры. В отличие от стационарных автодромов, они создаются на базе обычных дорог, что накладывает серьезные требования к их проектированию и размещению. Организация таких трасс требует соблюдения баланса между безопасностью, зрелищностью, логистикой и минимальным вмешательством в городскую среду. Гоночная трасса в Баку – один из самых необычных и зрелищных уличных треков в календаре «Формулы 1». Ее конфигурация раз в год использует улицы прибрежной зоны Баку, где сочетается обширная парковая зона, современная высотная застройка и улицы «старого города» с дворцами и мечетями. Трасса проходит участок Ичери–Шехер (объект ЮНЕСКО) и расположена вплотную к Дворцу Ширваншахов (XII в.), Девичьей башне (символ города), средневековым крепостным стенам (рис. 11, 12)

Принципы размещения с функциональной привязкой к смежным зонам

Связь с рекреационными зонами. Размещение автодромов вблизи или в прямой связи с парками и скверами требует организации взаимной безопасности между объектами, но важно избегать территориального обособления. Необходимо рассмотреть варианты планировочной интеграции общественных пространств автодрома и рекреационных зон. Примером размещения автодрома в парковой структуре города является гоночная трасса «Монца» («Autodromo Nazionale di Monza») в Италии. Трасса размещена на территории большого парка на севере г. Монцы, находящегося в крупной агломерации Милана. Парк окружен жилой малоэтажной застройкой, характерной для итальянских городов, и небольшими близлежащими поселениями. Это обеспечивает успешную пешеходную и транспортную доступность для посетителей парка и автодрома (рис. 13, 14).

Связь с культурно-общественными объектами. Данное размещение автодромов подразумевает тесную взаимосвязь между автодромами и городскими общественными зонами. Зачастую это выражается в соседстве объектов и функциональном соединении. Самый логически обо-

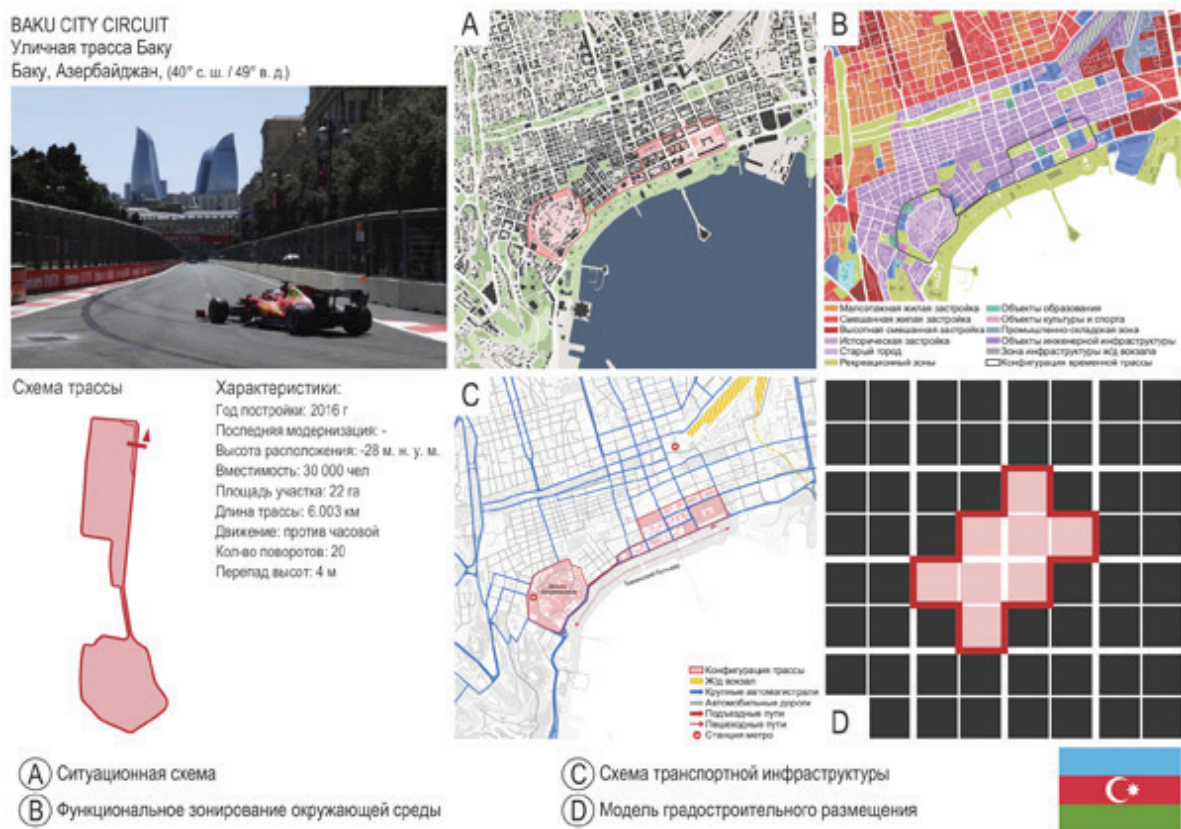


Рис.11. Гоночная трасса в Баку, Азербайджан



Рис.12. Гоночные трассы в городской инфраструктуре

снованный вариант – связь между гоночной трассой и спортивными сооружениями. Такая связь может формировать планировочный ансамбль или являться единым проектом. Ярким примером служит международный автодром Майами («Miami International Autodrome») во Флориде, США. Трасса интегрирована в существующую инфраструктуру стадиона «Hard Rock Stadium» и проложена по существующим дорогам и парковочным зонам, что снижает затраты на строительство и необходимость масштабных изменений ландшафта. Сложившийся комплекс расположен в центре городской среды Майами, вблизи жилых районов и основных транспортных артерий, что создает легкую доступность для зрителей и участников. Конфигурация трассы может быть адаптирована под разные типы соревнований и требования безопасности, что делает ее универсальной площадкой для различных автоспортивных событий (рис. 15, 16).

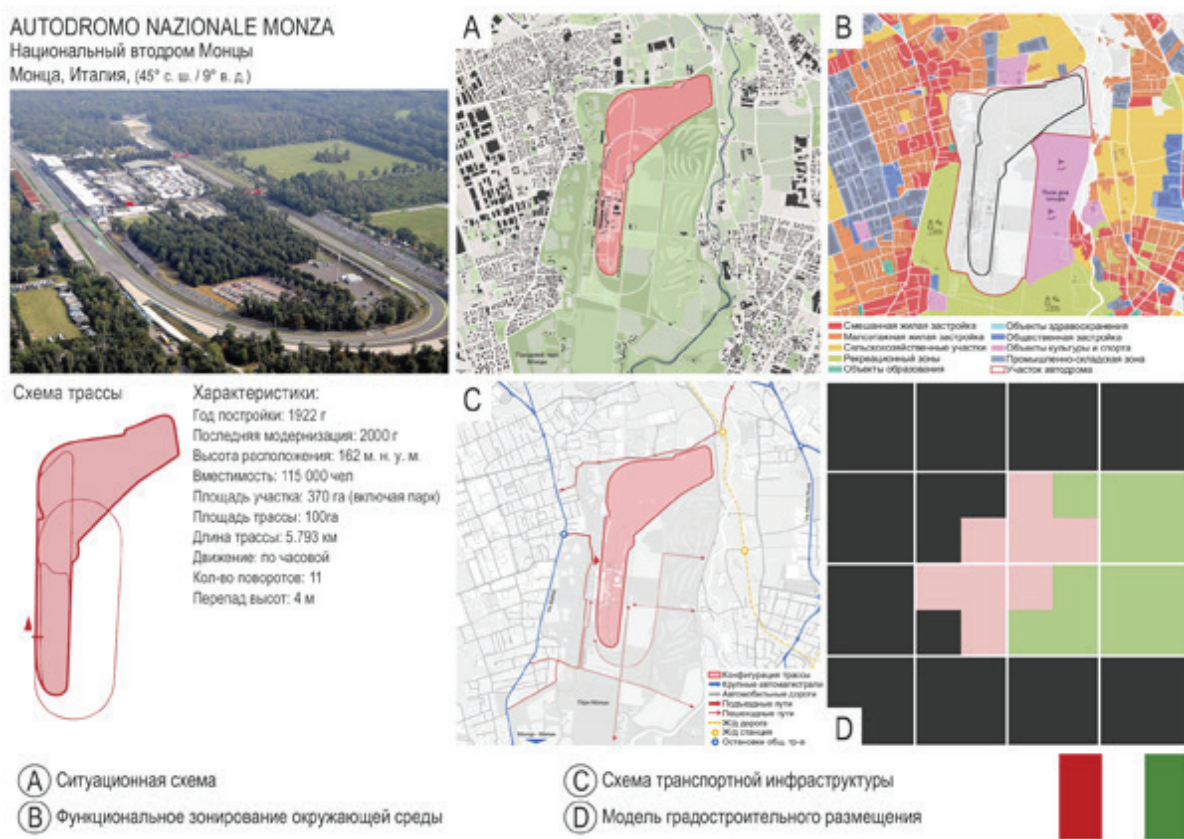


Рис.13. Национальный автодром Монцы, Монца, Италия



Рис.14. Автодромы в парковой структуре

Связь с транспортными зонами. Данный принцип размещения нацелен на ближайшую доступность к крупным сооружениям автомобильного, речного и воздушного транспорта. Такой выбор размещения обуславливается связью двух или нескольких участков больших площадей. Здесь исключается инородность размеров автодромов в среде, так как они сомасштабны участкам аэропортов, взлетно-посадочных полос, речных портов, железнодорожных вокзалов и прочих транспортно-пересадочных узлов. Автодром «Поль Рикар» («Paul Ricard Circuit») построен недалеко от деревни Ле-Кастелли, восточнее Марселя, Франция. Трасса характерна линейной формой участка и вытянутой конфигурацией. Эта структура формируется по контуру взлетно-посадочной полосы рядом стоящего небольшого аэропорта «Кастелле». Он же является одним из вариантов прибытия зрителей и пилотов на автоспортивные соревнования (рис. 17, 18).

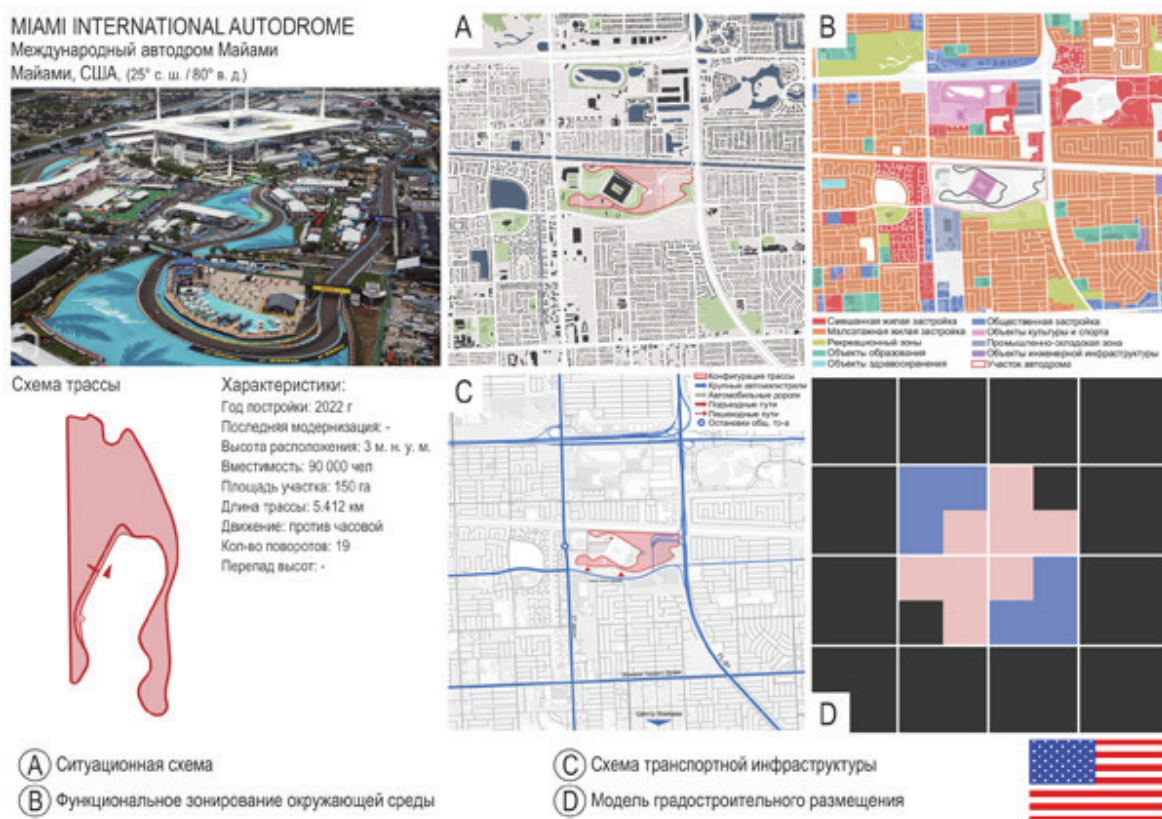


Рис.15. Международный автодром в майами, США



Рис.16. Автодромы, связанные с городскими общественными зонами

Связь с промышленными зонами опирается на возможность размещения участков гоночных трасс вне городской среды с повышенным требованием к шумовой нагрузке. Промышленные зоны обладают данной характеристикой и способны размещать объекты такого масштаба. Зачастую автодромы не имеют функциональную привязку к производственным сооружениям, за исключением автомобильных заводов, здесь автодромы служат испытательными полигонами. Данный принцип может экономически поддерживаться размещенными рядом сооружениями автомобильного сервиса и коммерции. Испанский автодром «Каталунья» («Circuit de Barcelona-Catalunya»), расположен на севере Барселоны. Он окружен большой промышленно-складской зоной, вмещающей множество разнообъемных производств, автомастерских, складских ангаров и центров переработки отходов (рис. 19, 20).

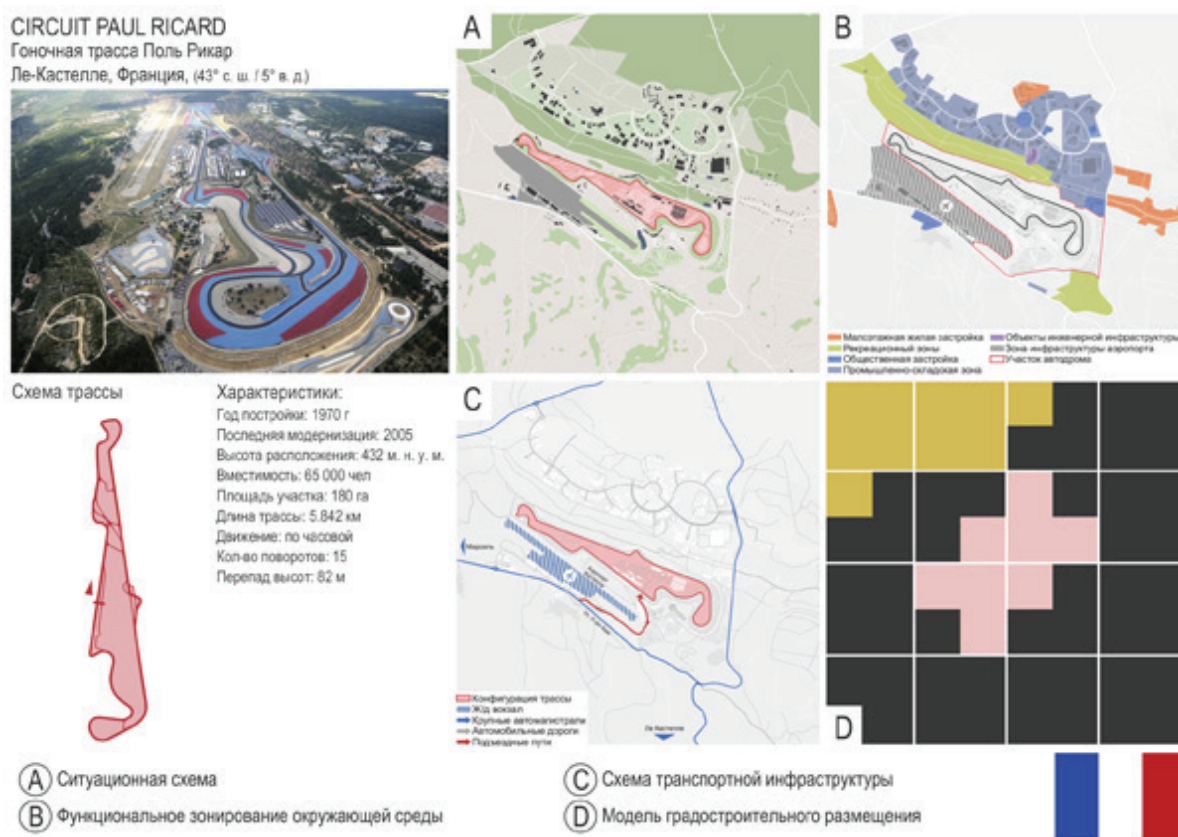


Рис.17. Автодром «Поль Рикар», д. Ле-Кастелли, Франция



Рис.18. Автодромы вблизи крупных воздушных, речных, железно-дорожных транспортных узлов

Выводы

В ходе исследования проанализированы 30 автоспортивных комплексов и кольцевых гонимых трасс из разных регионов мира, что позволило выявить десять ключевых принципов их градостроительного размещения, которые способны служить основой для проектирования современных автодромов и помогать наиболее эффективно интегрировать крупные комплексы в различные проектные и градостроительные ситуации. Первые шесть принципов основываются на территориально-пространственных характеристиках: принцип интеграции в плотную городскую среду; принцип контакта с городской средой; принцип контакта с малыми населенными пунктами; принцип автономного и природного расположения; принцип интеграции с акваториями и принцип уличной конфигурации трассы. Остальные четыре принципа выявились из анализа смежных функциональных зон и их привязки к типологии автодромов: связь с ре-

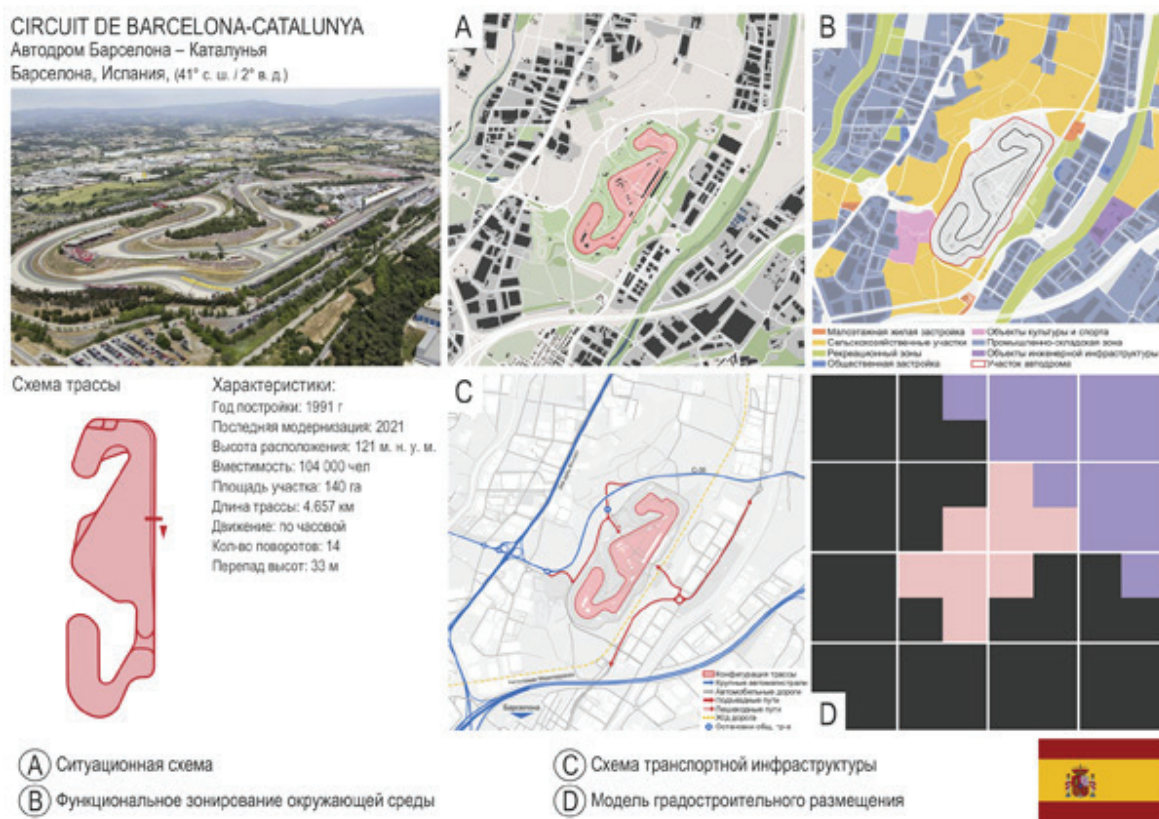


Рис.19. Автодром «Каталунья», Барселона, Испания

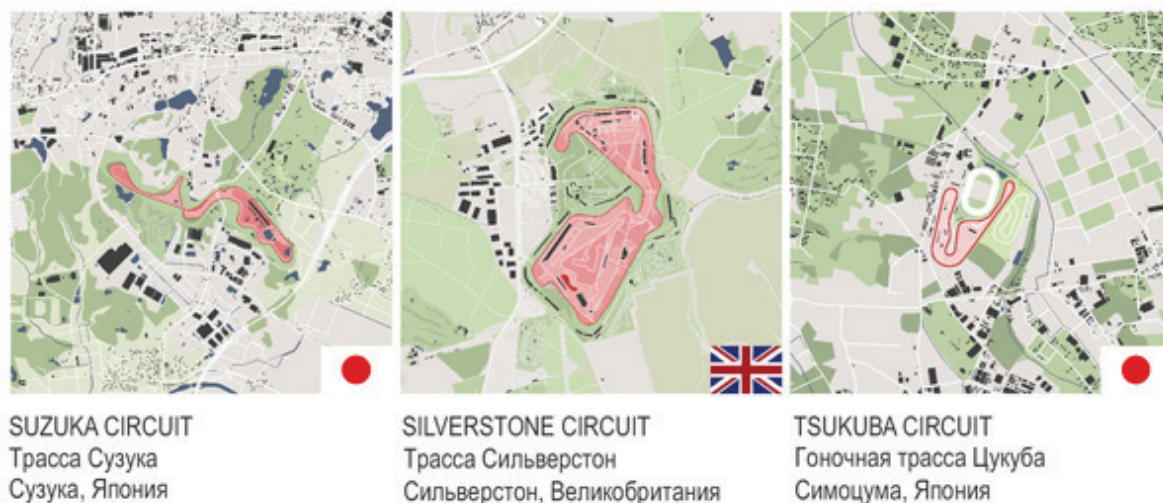


Рис. 20. Автодромы с функциональной привязкой к промышленным зонам

креационными зонами; связь с культурно-общественными объектами; связь с транспортными зонами и связь с промышленными зонами. Выводы исследования показывают разнообразие градостроительных подходов, при которых грамотное размещение автодромов возможно в любых природных и урбанизированных городских ситуациях. Данное разнообразие способно выражаться в объединении нескольких принципов, эффективно функционирующих на благо создания уникальных градостроительных примеров.

* Здесь и далее по статье автор-составитель рисунков В.Е. Головач

Библиография

1. Semmeling, R. Racing circuit factbook / Rob Semmeling – URL: <http://www.wegcircuits.nl/RacingCircuitsFactbook.pdf>
2. Лексикографические штудии 2014 / Под ред. Н. В. Пятаевой. – М. – Берлин: Директ-Медиа, 2016. – 443 с.
3. Ильин, А.Б. Концепция развития автомобильного спорта в России / А.Б. Ильин // Мир новой экономики. – 2019. – Т. 13. – № 1. – С. 48–66.
4. Комарова, А.Д., Целуйко, Д.С. Анализ планировки автоспортивных комплексов в Российской Федерации / А.Д. Комарова, Д.С. Целуйко // Новые идеи нового века: мат-лы междунар. науч. конф. Т. 1. – Томск: ФАД ТОГУ, 2021. – С. 223–229.
5. Корсун Д.Д. Новая модель трансформации позиционирования территории: территориальный ребрендинг ОАЭ / Д.Д. Корсун // Российская школа связей с общественностью. – 2024. – № 32.
6. Arctic circle raceway. – URL: <https://www.acr.no/>

References

1. Semmeling R. Racing Circuit Factbook. Retrieved from <http://www.wegcircuits.nl/RacingCircuitsFactbook.pdf>
2. Pyataeva, N.V. (ed.). (2016). Lexicographic Studies 2014: International Collective Monograph. Moscow-Berlin: Direct-Media. (in Russian)
3. Ilyin, A.B. (2019). The Concept of Motorsport Development in Russia. World of the New Economy, 13(1), pp. 48-66. (in Russian)
4. Komarova, A.D., Tseluyko, D.S. (2021). Analysis of the Layout of Motorsport Complexes in the Russian Federation. New Ideas of the New Century: Proceedings of the International Scientific Conference of FAD TOGU, 1, pp. 223-229. (in Russian)
5. Korsun, D.D. (2024). A New Model for Transforming Territorial Positioning: Territorial Rebranding of the UAE. Russian School of Public Relations, No 32. (in Russian)
6. Arctic Circle Raceway Official Website. Retrieved from <https://www.acr.no/>

Ссылка для цитирования статьи

Головач, В.Е. Принципы градостроительного размещения кольцевых гоночных трасс и автоспортивных комплексов / В.Е. Головач, Е.Н. Лихачев // Архитектон: известия вузов. – 2026. – №1(93). – URL: http://archvuz.ru/2026_1/17/ – DOI: [https://doi.org/10.47055/19904126_2026_1\(93\)_17](https://doi.org/10.47055/19904126_2026_1(93)_17)

© Головач В.Е., Лихачев Е.Н., 2026

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»).

4.0 Всемирная



Дата поступления: 02.12.2025

Дата рецензирования: 04.02.2026

Дата принятия к печати: 19.02.2026