

# ANNEXE O AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL / APPENDIX O TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

## Procédure pour l'Homologation des Circuits de Course Automobile

Nouveau texte = **ainsi**

Texte Supprimé = ~~ainsi~~

Changements durant l'année = **ainsi**

Modifications à venir (à la fin de l'Annexe) = **ainsi** ou ~~ainsi~~

## Procedures for the Recognition of Motor Racing Circuits

New text = **thus**

Deleted text = ~~thus~~

Changes during the year = **thus**

Future amendments (at the end of the Appendix) = **thus** or ~~thus~~

### SOMMAIRE

ARTICLE 1 -	OBJET
ARTICLE 2 -	DÉFINITIONS
ARTICLE 3 -	PROCÉDURE
ARTICLE 4 -	INSPECTIONS
ARTICLE 5 -	CONSÉQUENCES D'UNE INSPECTION
ARTICLE 6 -	DEGRÉS DE LICENCE DE CIRCUIT
ARTICLE 7 -	CONCEPTION DES CIRCUITS
ARTICLE 8 -	MESURE DE LA LONGUEUR D'UN CIRCUIT
ARTICLE 9 -	INSTALLATIONS POUR PERSONNES HANDICAPÉES
ARTICLE 10 -	STRUCTURES DE BORD DE PISTE
ARTICLE 11 -	RAPPORT D'ACCIDENT
ARTICLE 12 -	ENTRETIEN DU CIRCUIT
SUPPLÉMENT 1 -	DOSSIER DE CIRCUIT OBLIGATOIRE
SUPPLÉMENT 2 -	LONGUEUR MINIMALE DU CIRCUIT ET NOMBRE MAXIMAL DE VOITURES AUX ESSAIS ET AU DÉPART D'UNE COMPÉTITION
SUPPLÉMENT 3 -	RÈGLEMENTS SPÉCIFIQUES RALLYCROSS/AUTOCROSS

- 1. Objet**

Cette Annexe, établie par la Commission des Circuits de la FIA, servira de référence aux inspecteurs FIA des parcours automobiles pour décider si des compétitions se déroulant sur les parcours concernés pourront figurer au Calendrier Sportif International de la FIA. Elle pourrait ainsi être utilisée comme guide initial pour les dessinateurs et opérateurs de parcours.

Les demandes spécifiques faites au sujet d'un parcours par les inspecteurs FIA seront fondées sur l'étude des dessins du circuit par la FIA et sur l'adaptation de recommandations à chaque cas individuel.
- 2. Définitions**
  - Parcours : route ou piste utilisée pour des courses automobiles et comprenant les aménagements qui lui sont propres. Un parcours peut être non-permanent, semi-permanent ou permanent, selon son type d'installation et sa disponibilité pour les compétitions.
  - Circuit : parcours fermé, permanent ou non-permanent, commençant et finissant au même endroit, spécifiquement construit pour ou adapté à la course automobile.
  - Piste : route spécialement construite ou adaptée pour être utilisée dans les compétitions sur circuit. Une piste est délimitée par les bords externes de la surface de course.
  - Nouveau circuit : au sens de l'application de cette annexe et des textes de la FIA concernant la construction ou la sécurité des circuits, le terme « nouveau circuit » renvoie à un circuit qui n'a pas été utilisé pour une course internationale. Un circuit, permanent ou non-permanent, n'est plus considéré comme nouveau dès lors qu'une course internationale s'y est déroulée, mais toutes les modifications effectuées successivement sur ce circuit peuvent être considérées comme des éléments « nouveaux ».
  - Commission : dans cette Annexe, le terme « Commission » fait référence à la Commission des Circuits de la FIA.
  - Inspection : visite de délégués de la Commission pour établir des recommandations en accord avec cette Annexe, pour vérifier ou approuver des travaux réalisés sur la base de ces recommandations, ou pour contrôler toutes les conditions ainsi

### CONTENTS

ARTICLE 1 -	OBJECT
ARTICLE 2 -	DEFINITIONS
ARTICLE 3 -	PROCEDURE
ARTICLE 4 -	INSPECTIONS
ARTICLE 5 -	CONSEQUENCES OF AN INSPECTION
ARTICLE 6 -	CIRCUIT LICENCE GRADES
ARTICLE 7 -	CIRCUIT CONCEPTION
ARTICLE 8 -	MEASUREMENT OF CIRCUIT LENGTH
ARTICLE 9 -	FACILITIES FOR THE DISABLED
ARTICLE 10 -	TRACKSIDE STRUCTURES
ARTICLE 11 -	ACCIDENT REPORTING
ARTICLE 12 -	CIRCUIT MAINTENANCE
SUPPLEMENT 1 -	OBLIGATORY CIRCUIT DOSSIER
SUPPLEMENT 2 -	MINIMUM CIRCUIT LENGTH AND MAXIMUM NUMBER OF CARS IN PRACTICE FOR AND AT THE START OF AN COMPETITION
SUPPLEMENT 3 -	SPECIFIC REGULATIONS FOR RALLYCROSS/AUTOCROSS

- 1. Object**

This Appendix, drawn up by the FIA Circuits Commission, shall be referred to by the FIA motor racing course inspectors when deciding whether competitions held on the courses concerned may be entered on the FIA International Sporting Calendar. To this end it may be used for initial guidance by course designers and operators.

The specific requirements made of a course by the FIA inspectors will be based on the study of the circuit drawings by the FIA and the adaptation of the recommendations to each case individually.
- 2. Definitions**
  - Course: a road or track, and the inherent installations, used for automobile competitions. A course may be non-permanent, semi-permanent or permanent depending on the character of its installations and its availability for competitions.
  - Circuit: a closed course, permanent or non-permanent, beginning and ending at the same point, built or adapted specifically for automobile racing.
  - Track: a road specially built or adapted to be used for Circuit competitions. A track is defined by the outer edges of the racing surface.
  - New circuit: for the purposes of the application of this appendix and any FIA texts concerning circuit construction or safety, the term "New Circuit" denotes a circuit which has not been used for an international race. A circuit, permanent or non-permanent, is no longer considered new once it has been used for international racing, but any modifications made to it subsequently may be considered as "new circuit" elements in themselves.
  - Commission: in this Appendix, the term "Commission" refers to the Circuits Commission of the FIA.
  - Inspection: a visit by delegates of the Commission in order to establish recommendations in accordance with this Appendix, to verify or approve work performed on the basis of such recommendations, or to verify all conditions and services

que les services nécessaires au déroulement d'une compétition internationale.

- Licence de circuit : certificat attestant qu'un circuit a été inspecté par la FIA et stipulant les conditions dans lesquelles il pourra être utilisé, ainsi que les catégories de voitures et de compétitions pouvant y être admises pour les inscriptions au Calendrier Sportif International de la FIA.

### 3. Procédure

**3.1** Les créateurs d'un nouveau circuit prévu pour des compétitions internationales devront présenter un dossier complet comprenant des plans et spécifications à l'ASN du pays où est construit le circuit, qui approuvera le projet et le soumettra à la FIA (voir les exigences pour le dossier dans le Supplément 1).

**3.2** La FIA percevra un droit d'étude de projet et d'inspection pour traiter un dossier de nouveau circuit, ainsi que chaque fois qu'il lui sera demandé d'approuver une proposition de modification d'un circuit existant. Le montant de ces droits sera fixé chaque année par la FIA. Un droit supplémentaire sera perçu pour chaque étude d'une configuration autre ou modifiée demandée de la part d'un circuit ou requise pour l'approbation de la FIA (simulation supplémentaire), dans le cadre de l'analyse d'un projet au-delà des 4 simulations prévues dans les droits d'inspection de circuit.

**3.3** La FIA, après examen de chaque cas en fonction de ses caractéristiques particulières, pourra recommander les modifications et sera tenue informée de chaque étape du développement par l'ASN.

**3.4** Des inspections sur place seront effectuées par les délégués de la Commission selon les nécessités, avec au moins une inspection préliminaire et une inspection finale. Pour les circuits permanents, l'inspection finale devrait être faite au plus tard 60 jours (90 jours pour des compétitions du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA) avant la première compétition internationale devant s'y dérouler. Lors de cette inspection, tous les travaux liés au revêtement de la piste, aux caractéristiques permanentes et aux installations de sécurité devraient avoir été réalisés à la satisfaction de la FIA.

Pour les circuits non-permanents, au plus tard 120 jours avant la compétition concernée, un dossier conforme au Supplément 1 ainsi que le calendrier de réalisation des travaux devraient être soumis à la FIA pour approbation. La date et l'heure de l'inspection finale seront fixées pour chaque cas individuellement par l'inspecteur de la FIA après une inspection préliminaire sur place qui devrait avoir lieu au plus tard 60 jours avant la compétition, date à laquelle tous les travaux liés au revêtement de la piste, à l'exception éventuellement de modifications ou réparations mineures, devront avoir été réalisés à la satisfaction de la FIA.

**3.5** Les procédures mentionnées ci-dessus sont également obligatoires pour les circuits où sont effectuées d'importantes modifications. Toute modification apportée au tracé ou aux installations de sécurité et non soumise à l'acceptation de la FIA avant sa réalisation sera susceptible de rendre le circuit inacceptable pour l'organisation des compétitions internationales.

**3.6** Des consultations préliminaires sur de futurs projets ou des modifications avec le Département de la Sécurité de la FIA, à titre gratuit, peuvent être demandées via l'ASN. Toutefois, les inspecteurs de la FIA ne répondront pas aux invitations à entreprendre des consultations ou des visites sur site à moins d'avoir été mandatés pour ce faire dans le contexte d'une inspection de la FIA conformément aux Articles 4.4 et 4.5 de la présente Annexe.

### 4. Inspections

#### 4.1 L'inspection par leur ASN sera obligatoire pour

- tous les circuits devant être utilisés pour des compétitions inscrites au Calendrier de la FIA, ou avec la participation de pilotes venant de pays autres que celui de l'organisateur. Les dossiers des circuits (établis conformément au Supplément 1) ainsi que les copies de rapports (selon les procédures de l'Annexe

required for the conduct of an international competition.

- Circuit licence: a certificate testifying that a circuit has been inspected by the FIA, stipulating the conditions under which it may be used and the categories of cars and competitions which may be admitted, for entries on the International Sporting Calendar of the FIA.

### 3. Procedure

**3.1** The creators of a new circuit intended for international competitions shall submit a comprehensive dossier of plans and specifications to the ASN of the country of the circuit, for project approval and submission to the FIA (see dossier requirements in Supplement 1).

**3.2** The FIA will charge a project study and inspection fee, for processing a new circuit dossier, as well as each time the FIA is asked to approve a proposed modification to an existing circuit. These standard rates will be fixed each year by the FIA. An additional fee will be charged for each study of a modified or alternative configuration requested on behalf of a circuit or required for FIA approval (Supplementary Simulation), within a project analysis over and above the 4 Simulations allowed for in the circuit inspection fees.

**3.3** The FIA, after the examination of each case in relation to its particular circumstances, may recommend modifications and will be kept informed of each step of development, through the ASN.

**3.4** On-site inspections will be performed by the Commission's delegates as necessary, with at least one preliminary inspection and one final inspection. For permanent circuits, the final inspection should be made not later than 60 days (or 90 days for FIA Formula One World Championship competitions) before the first international competition to be held, at which inspection all work relating to the track surface, permanent features and safety installations should be completed to the FIA's satisfaction.

For non-permanent circuits, not later than 120 days before the competition concerned, a dossier in conformity with Supplement 1 and the construction timetable should be submitted to the FIA for approval. The date and time of the final inspection will be fixed for each case individually by the FIA inspector after a preliminary site inspection which should take place not later than 60 days before the competition, at which time all work relating to the track surface, with the possible exception of minor modifications or repairs, must be completed to the FIA's satisfaction.

**3.5** The above procedures are also mandatory for circuits undergoing major modifications. Any modifications to the layout or safety installations which are not submitted for FIA acceptance prior to execution are liable to render the circuit ineligible for international competitions.

**3.6** Preliminary consultations on future projects or modifications with the FIA Safety Department, at no cost, may be requested through the ASN. However, FIA inspectors will not respond to invitations to undertake consultations or site visits except when mandated to do so in the context of an FIA inspection in conformity with Articles 4.4 and 4.5 of this Appendix.

### 4. Inspections

#### 4.1 Inspections by their ASN will be mandatory for

- all circuits to be used for competitions entered on the FIA calendar, or with the participation of drivers from countries other than that of the organiser. Dossiers of the circuits (established according to Supplement 1) and copies of the reports (following Appendix O procedures) must be supplied to the FIA and the

O) doivent être fournis à la FIA, et l'ASN doit confirmer par écrit à la FIA que le circuit satisfait à tous égards aux critères appropriés.

ASN must confirm in writing to the FIA that the circuit meets the appropriate criteria in all respects.

#### 4.2 Inspections de circuits par la FIA obligatoires et catégories de droits

Type d'inspection de circuit obligatoire	Catégorie de droit
Nouveaux circuits destinés à des compétitions internationales, pour première approbation de la licence de Degré 1 : (comprend jusqu'à 4 simulations et toutes les inspections nécessaires jusqu'à l'inspection finale)	<b>A</b>
Nouveaux circuits destinés à des compétitions internationales, licences de Degrés 2 et 3 : (comprend jusqu'à 4 simulations et toutes les inspections nécessaires jusqu'à l'inspection finale)	<b>B</b>
Nouveaux circuits destinés à des compétitions internationales, licences de Degrés 4, 5 et 6 : (comprend jusqu'à 4 simulations et toutes les inspections nécessaires jusqu'à l'inspection finale)	<b>C</b>
Pour le renouvellement d'une licence de circuit FIA, Degrés 1 et 2 :	<b>D</b>
Pour le renouvellement d'une licence de circuit FIA, Degrés 3, 4 et 5 : (y compris si déléguée à l'ASN sur décision de la Commission)	<b>E</b>
Pour le renouvellement d'une licence de circuit FIA de Rallycross, d'Autocross ou de courses sur glace :	<b>F</b>
Circuits ayant subi des changements significatifs apportés à leur tracé ou aux installations de sécurité et circuits demandant un degré de licence plus élevé, Degrés 1 et 2 : (comprend jusqu'à 4 simulations)	<b>D</b>
Circuits ayant subi des changements significatifs apportés à leur tracé ou aux installations de sécurité et circuits demandant un degré de licence plus élevé, Degrés 3, 4 et 5 : (comprend jusqu'à 4 simulations)	<b>E</b>
Tous les circuits non permanents avant toute compétition de Championnat FIA :	<b>E</b>
Tous les circuits non permanents avant la compétition internationale principale de chaque année : (y compris si déléguée à l'ASN sur décision de la Commission)	<b>E</b>
Circuits devant être utilisés pour une compétition du Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA, dans l'année :	<b>E</b>
A l'occasion de chaque compétition du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA : (inspection de vérification de Grand Prix effectuée par le Délégué Sécurité de Formule Un FIA)	<b>GPC</b>
Renouvellement de la licence ou de l'homologation pour chaque configuration de circuit alternative	<b>G</b>
Licence internationale pour piste de tentatives de records	<b>R</b>

Des simulations peuvent également être effectuées sur demande et moyennant le paiement d'un droit pour les catégories suivantes :

#### 4.2 Mandatory circuit inspections by the FIA and their fee categories

Type of mandatory circuit inspection	Fee category
New circuits intended for international competitions, for first licence Grade 1 approval: (includes up to 4 Simulations and all necessary inspections up to final)	<b>A</b>
New circuits intended for international competitions, licence Grades 2 and 3: (includes up to 4 Simulations and all necessary inspections up to final)	<b>B</b>
New circuits intended for international competitions, licence Grades 4, 5 and 6: (includes up to 4 Simulations and all necessary inspections up to final)	<b>C</b>
For the renewal of an FIA circuit licence, Grades 1 and 2:	<b>D</b>
For the renewal of an FIA circuit licence, Grades 3, 4 and 5: (including if delegated to the ASN by decision of the Commission)	<b>E</b>
For the renewal of an FIA circuit licence for Rallycross, Autocross or Ice Racing Competitions:	<b>F</b>
Circuits having undergone significant changes to the layout or safety installations and circuits requesting a higher grade of licence, Grades 1 and 2: (includes up to 4 Simulations)	<b>D</b>
Circuits having undergone significant changes to the layout or safety installations and circuits requesting a higher grade of licence, Grades 3, 4 and 5: (includes up to 4 Simulations)	<b>E</b>
All non-permanent circuits before any FIA Championship competition:	<b>E</b>
All non-permanent circuits before the main international competition of each year: (including if delegated to the ASN by decision of the Commission)	<b>E</b>
Any circuit to be used for an competition of the FIA World Touring Car Championship, in that year:	<b>E</b>
On the occasion of each competition of the FIA Formula One World Championship: (Grand Prix Check inspection carried out by the FIA Formula One Safety Delegate)	<b>GPC</b>
Homologation or licence renewal of each alternative track configuration	<b>G</b>
International Licence for a Track for Record Attempts	<b>R</b>

Simulations may also be requested and charged for under the following categories:

- Etude de faisabilité 1 – pour le Degré 1, jusqu'à 4 simulations, droit déductible du coût d'inspection A, conclusions valables pendant 2 ans à compter de la date de réception.
- Etude de faisabilité 2 – pour les Degrés 2 et 3, jusqu'à 4 simulations, droit déductible du coût d'inspection B, conclusions valables pendant 2 ans à compter de la date de réception.
- Etude de faisabilité 3 – pour les Degrés 4 à 6, jusqu'à 4 simulations, droit déductible du coût d'inspection C, conclusions valables pendant 2 ans à compter de la date de réception.
- Simulations supplémentaires.

Les résultats des simulations demeurent la propriété de la FIA, qui rendra compte à l'ASN de toute recommandation qui en découlerait.

Le droit est appliqué par la FIA à l'ASN candidate : 50% à la réception du dossier et 50% après l'inspection finale pour les projets, ou 100% après l'inspection pour les circuits existants.

Le droit couvre toutes les dépenses excepté le logement et la nourriture des inspecteurs dans les pays concernés, qui doivent incomber aux propriétaires du circuit ou à l'ASN.

Le tarif appliqué à chaque catégorie sera déterminé par la FIA chaque année.

Les droits ci-dessus sont distincts des droits qui devront être versés pour l'inspection des installations médicales du Circuit, qui sera organisée et facturée séparément via la Commission Médicale.

#### 4.3 Des inspections pourront également être décidées pour d'autres raisons

- par le Conseil Mondial du Sport Automobile, la Commission ou son Président, ou encore à la demande de délégués préposés aux circuits par le truchement de leur ASN, pour lesquelles la catégorie de droit appropriée sera décidée au cas par cas.

#### 4.4 Procédures concernant les inspections de la FIA

4.4.1 Les inspecteurs seront choisis par la Commission ou son Président dans la liste d'inspecteurs approuvée par le Conseil Mondial du Sport Automobile.

4.4.2 Les inspecteurs doivent être accompagnés au circuit par un délégué de l'ASN concernée. Aucune inspection ne pourra être organisée sans le consentement de l'ASN.

4.4.3 Préalablement à l'inspection, l'inspecteur désigné devrait pouvoir examiner le dossier du circuit et les plans de tous travaux envisagés (voir le Supplément 1). Dans le cas de circuits déjà établis, cela devrait comprendre le questionnaire circuit standard de la FIA et tous les documents afférents. La conformité structurelle des installations de sécurité du circuit devra faire l'objet d'une déclaration de la part d'un ingénieur en génie civile qui sera incluse dans le dossier soumis obligatoirement par l'ASN à la FIA avant une inspection (cette règle s'applique à tous les circuits, y compris en Rallycross et en Autocross). Le non-respect de ces conditions entraînera des sanctions et/ou l'annulation de l'inspection.

4.4.4 Les représentants de la presse ne seront pas admis sur la piste pendant l'inspection, et l'ASN ainsi que les représentants du circuit seront tenus de s'assurer que les inspecteurs ne rencontrent aucune entrave dans l'exécution de leur tâche par des personnes dont la présence n'est pas essentielle à cet égard. Aucun véhicule ne devra circuler sur le parcours durant l'inspection, sauf si cela est inévitable en raison de l'utilisation de routes publiques.

4.4.5 Pour les circuits de Rallycross, d'Autocross ou de courses sur glace, l'inspecteur de la Commission des Circuits sera accompagné par un membre de la Commission Off-Road si le circuit est neuf ou s'il s'agit d'un circuit présentant pour la première fois sa candidature à une compétition de Championnat de la FIA.

#### 4.5 Rapports d'inspection de la FIA

Les rapports d'inspection devront être présentés au Secrétaire de la Commission. Seuls les rapports émanant du Secrétaire et envoyés à l'ASN concernée seront valables.

- Feasibility study 1 – for Grade 1, up to 4 Simulations, fee deductible from the A inspection charge, conclusions valid for 2 years from the date of receipt.
- Feasibility study 2 - for Grades 2 and 3, up to 4 Simulations, fee deductible from the B inspection charge, conclusions valid for 2 years from the date of receipt.
- Feasibility study 3 - for Grades 4 to 6, up to 4 simulations, fee deductible from the C inspection charge, conclusions valid for 2 years from the date of receipt.
- Supplementary Simulations.

Simulation results remain the property of the FIA, which will report to the ASN any recommendations arising from them.

The fee is charged by the FIA to the applicant ASN: 50% on receipt of the dossier and 50% after final inspection for projects, or 100% after the inspection for existing circuits.

The fee covers all expenses except for the inspectors' board and lodging in the country concerned, which must be borne directly by the circuit owners or ASN.

The rate applying to each category will be fixed by the FIA each year.

These above fees are separate from the fees which will be incurred for inspection of the Medical Facilities of the Circuit, which will be organised and invoiced separately through the Medical Commission.

#### 4.3 Inspections may also be decided for other reasons

- by the World Motor Sport Council, the Commission or its President, or at the request of circuit representatives through their ASN, for which the appropriate fee category will be decided in each case.

#### 4.4 Procedures for FIA inspections

4.4.1 Inspectors will be appointed by the Commission or its President, from the list of inspectors approved by the World Motor Sport Council.

4.4.2 Inspectors must be accompanied at the circuit by a representative of the ASN concerned. No inspection will be organised without the ASN's agreement.

4.4.3 Prior to the inspection, the inspector should have been able to study the circuit dossier and plans of any projected work (see Supplement 1). In the case of already established circuits this should include the completed standard FIA circuit questionnaire and all related documents. The structural conformity of the circuit safety installations should be the subject of a structural engineer's declaration in the dossier obligatorily supplied by the ASN to the FIA before an inspection (this applies to all circuits, including rallycross and autocross). Failure to meet these conditions may result in penalties and/or cancellation of the inspection.

4.4.4 Representatives of the press will not be admitted on the track during the inspection, and the ASN and circuit representatives will be responsible for ensuring that the inspectors are not in any way impeded in the execution of their task by persons whose presence is not essential to it. No vehicles will be circulating on the course during the inspection unless this is unavoidable due to the use of public roads.

4.4.5 For Rallycross, Autocross or Ice Racing circuits, the Circuits Commission inspector will be accompanied by a member of the Off-Road Commission in the case of a new circuit or a circuit applying for an FIA championship competition for the first time.

#### 4.5 FIA inspection reports

Inspectors' reports will be submitted to the Secretary of the Commission; only reports sent from the Secretary to the ASN concerned shall be valid.

**5. Conséquences d'une inspection**

**5.1** Chaque fois qu'un rapport d'inspection officiel sera adressé officiellement par le Secrétaire à l'ASN du circuit concerné, cette ASN aura 3 semaines au maximum pour faire connaître à la FIA tous commentaires sur ledit rapport. En l'absence de tout commentaire, le rapport et tout calendrier de travail précisé seront considérés comme acceptés par toutes les parties. Si, en revanche, après cette période de 3 semaines, un désaccord persiste entre les inspecteurs et l'ASN concernée sur quelque point que ce soit du rapport, le Président de la Commission examinera et réglera définitivement cette affaire.

**5.2** Il est entendu que l'organisation d'une compétition internationale pourra être interdite si les travaux demandés n'ont pas été intégralement exécutés, selon le programme établi par l'inspecteur. La FIA (ou son Conseil Mondial du Sport Automobile) est habilitée à autoriser le déroulement de toute compétition internationale sur un circuit, ou bien, si les instructions de la Commission n'ont pas été respectées, l'interdire.

Si un circuit possède plus d'un tracé, l'approbation n'est valide que pour la (ou les) configuration(s) qui aura (auront) été inspectée(s). Les circuits sont acceptés pour l'organisation des compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA uniquement avec la même configuration et les mêmes installations que celles indiquées sur le plan en possession de la FIA et qui auront reçu l'aval de l'Inspecteur de la FIA, dans les limites d'une période de validité maximale de trois ans à compter de la date d'inspection.

**5.3** Dans le cas où un circuit de Rallycross, d'Autocross ou de courses sur glace sera accepté, la licence sera valable pour l'année de l'inspection finale plus trois années supplémentaires.

**6. Degrés de licence de circuit**

Les licences de circuit de la FIA sont délivrées du Degré 1 au Degré 6 selon les types et groupes de voitures pour lesquels il est jugé que le circuit se prête à accueillir des courses. Elles sont délivrées dans le seul but de permettre l'inscription de courses au Calendrier International de la FIA exclusivement pour les catégories de véhicules précisées. Les types et groupes indiqués ci-dessous correspondent au classement établi à l'Article 1 de l'Annexe J et aux règlements de la FIA pour véhicules historiques (Annexe K), véhicules off-road et véhicules à énergies alternatives.

Chaque degré de licence est également valable pour toutes les catégories de voitures des degrés inférieurs, 1 étant le degré le plus élevé.

La délivrance de la licence est nécessaire pour formuler une demande d'inscription d'une compétition sur tout circuit au Calendrier Sportif International de la FIA, dans la catégorie visée par cette licence, y compris toute course sur circuit comprise dans l'itinéraire d'un rallye, mais non suffisante pour assurer à elle seule l'inscription au calendrier d'une de ces compétitions dans le cadre d'un championnat de la FIA.

Les degrés de licence de circuit de la FIA ne concernent que les véhicules conformes aux Annexes J et K.

**5. Consequences of an inspection**

**5.1** Whenever an inspection report is officially sent by the Secretary to the ASN of the circuit concerned, this ASN will have a maximum of three weeks to forward to the FIA any comment on the said report. In the absence of any comment, the report and any specified schedule of works will be considered accepted by all parties.

If, however, after this three-week period there remains a persistent disagreement between the inspectors and the ASN concerned on any point of the report, the Commission President will examine and finally settle the matter.

**5.2** It is understood that the organisation of an international competition may not be allowed if the required work has not been fully carried out according to the schedule established by the inspector.

The FIA (or its World Motor Sport Council) is entitled to allow any international competitions on a circuit or, if the directions of the Commission have not been complied with, to prohibit them.

Should a circuit combine more than one layout, the approval is only valid for the inspected configuration(s).

Circuits are accepted for the running of competitions entered on the FIA International Sporting Calendar only in the same configuration and with all the same installations as are indicated on the plan held by the FIA and which are agreed with the FIA inspector, within a maximum period of validity of three years from the date of inspection.

**5.3** When a Rallycross, Autocross or Ice Racing circuit is accepted, the licence will be valid for the year of the final inspection plus 3 further years.

**6. Circuit licence grades**

FIA circuit licences are issued in grades from 1 to 6 according to the types and groups of cars for which it is deemed that the circuit is suitable and are issued with the sole purpose of permitting the registration of races on the FIA International Calendar, for the categories of vehicles specified. The types and groups indicated below correspond to the classification established in Article 1 of Appendix J and to the FIA regulations for historic (Appendix K), off-road and alternative energy vehicles.

Each licence grade is also valid for all categories of cars in the grades below it, 1 being the highest grade.

The granting of a licence is a pre-requisite for the submission of an application to enter any circuit competition on the FIA International Sporting Calendar, in the category covered by the licence, including any circuit race included in the itinerary of a rally, but is not in itself sufficient for a competition to be entered on the calendar in the context of an FIA championship.

FIA circuit licence grades only concern vehicles complying with Appendices J and K.

DEGRÉ	CATÉGORIES DE VOITURES
1.	Automobiles monoplaces des Groupes D (Formule Internationale FIA) et E (Formule libre) d'un rapport poids/puissance inférieur à 1 kg/ch. Voitures historiques selon tableau ci-dessous. Voitures historiques – Formule 1 Post-1985.
2.	Automobiles monoplaces des Groupes D (Formule Internationale FIA) et E (Formule libre) d'un rapport poids/puissance compris entre 1 et 2 kg/ch. Voitures historiques selon tableau ci-dessous.
3.	Automobiles de Catégorie II d'un rapport poids/puissance compris entre 2 et 3 kg/ch. Voitures historiques selon tableau ci-dessous.
4.	Automobiles de Catégorie I. Automobiles de Catégorie II d'un rapport poids/puissance supérieur à 3 kg/ch. Voitures historiques selon tableau ci-dessous et conformes au règlement de l'Annexe K si non incluses dans les Degrés 1, 2 et 3.

GRADE	CATEGORIES OF CARS
1.	Automobiles of Groups D (FIA International Formula) and E (Free Formula) with a weight/power ratio of less than 1 kg/hp. Historic cars according to the table below. Historic cars – Formula One Post-1985.
2.	Automobiles of Groups D (FIA International Formula) and E (Free formula) with a weight/power ratio of between 1 and 2 kg/hp. Historic cars according to the table below.
3.	Category II Automobiles with a weight/power ratio of between 2 and 3 kg/hp. Historic cars according to the table below.
4.	Category I Automobiles. Category II Automobiles with a weight/power ratio higher than 3 kg/hp. Historic cars according to the table below and in compliance with the provisions of Appendix K if not included in Grades 1, 2 and 3.

Automobiles historiques / Historic Automobiles		
Degré Circuit / Circuit grade	Période concernée / Period concerned	Catégorie-Classe / Category-Class
Grade 1	J	Formule 1 post-1985 / Formula One post-1985.
Grade 2	G/H/I/J	Automobiles:: F1/4 – F2/4 – F2/5 – F5/2A – F5/2B – F3000/1A  Automobiles: TSRC17 – TSRC18 – TSRC51 TSRC28 – TSRC29 - TSRC30 - TSRC52 TSRC40 – TSRC41 – TSRC42 – TSRC53 TSRC46 – TSRC47 – TSRC48 – TSRC54  Automobiles de Tourisme et Grand Tourisme Groupe 5 / Touring Automobiles and Grand Touring Group 5: HST4 – HST5  Automobiles de catégorie spécifiques américaines / Period G, H and I Automobiles in specific American categories: AN/1G – CAN/1H – CAN/3  Autres Automobiles biplaces de course / Other two-seater racing Automobiles: GC/1A – GC/1B – GC/2A – GC/2B
Grade 3	F/G/H/I/J	Monoplaces / Single-seaters: F1/3 – F3/4 – F5/1
Grade 4		Automobiles historiques conformes au règlement de l'Annexe K non incluses dans les Degrés 1, 2 et 3 ci-dessus / Historic Automobiles in compliance with the provisions of Appendix K not included in Grades 1, 2 and 3 above.

5. Véhicules à Energie Alternative
6. Off-Road
  - 6A Autocross (toutes les classes)
  - 6R Rallycross (toutes les classes)
  - 6G Courses sur glace (toutes les classes)

5. Alternative Energy Vehicles
6. Off-Road
  - 6A Autocross (all classes)
  - 6R Rallycross (all classes)
  - 6G Ice Racing (all classes)

Les circuits ovales recevront une licence leur permettant d'accueillir des compétitions internationales uniquement si ces compétitions sont réservées à des voitures approuvées par la FIA pour rouler sur ce type de circuit.

Ces voitures sont actuellement des voitures spécifiquement conçues pour la course sur circuit ovale dotés d'un revêtement et d'une

Oval tracks will only be licensed for international competitions for cars approved for use on them by the FIA.

These are currently: cars specifically designed for racing on paved oval tracks over 1 mile long (such as NASCAR Cup cars) and those open-wheel cars which comply with regulations and

longueur supérieure à 1 mile (voitures « NASCAR Cup », par exemple) et des voitures à roues découvertes répondant aux règlements et critères de performance spécifiquement requis en matière de :

- protection contre la pénétration latérale
- protection de la tête du pilote
- dissipation de l'énergie en cas de choc frontal
- câbles de retenue des roues

Aucune compétition sur circuit ovale concernant toute autre catégorie, formule ou classe ne pourra être inscrite au Calendrier International à moins que son Règlement Technique n'ait été soumis à l'ASN concernée et approuvé pour circuit ovale par la FIA.

performance requirements specifically concerning :

- side intrusion protection
- driver head protection
- frontal impact energy dissipating
- wheel tethers.

No oval track competition for any other category, formula or class will be accepted on the International Calendar unless its technical regulations have been submitted by the appropriate ASN and approved for oval racing by the FIA.

## 7. Conception des circuits

### 7.1 Généralités

Les principes contenus dans cet article ont pour but d'aider à la conception générale des projets de circuits pour soumission à la FIA en vue d'une future délivrance de licence (voir Article 3.1).

Le présent article ne s'applique pas aux circuits d'autocross et de rallycross, pour lesquels les dispositions du règlement applicable aux Championnats d'Europe d'Autocross et de Rallycross FIA doivent être respectées.

Dans tous les pays où la loi l'exige, les responsables d'un parcours doivent s'assurer que les prescriptions établies par les autorités publiques soient respectées et doivent obtenir leur acceptation officielle.

### 7.2 Plan

La forme du parcours, dans son plan, n'est pas sujette à des restrictions, bien que la FIA puisse recommander des modifications favorisant la qualité des compétitions et en cas de nécessité pratique.

La longueur maximale autorisée pour les sections en ligne droite de la piste est de 2 km.

Si le circuit est prévu pour l'organisation de compétitions comptant pour les Championnats, Trophées ou Coupes FIA, la longueur devrait être calculée pour satisfaire aux minima stipulés dans le Supplément 2. Il est recommandé que la longueur de tout nouveau circuit ne dépasse pas 7 km.

Pour déterminer les distances de courses, les records de courses et les classements, la longueur d'un circuit à prendre en considération est celle de l'axe de la piste.

Sauf indication contraire, toute référence dans ces principes aux lignes droites et aux virages concerne la trajectoire réellement suivie par les voitures ayant les plus grandes performances, et non la forme géométrique du tracé du circuit (la trajectoire, lorsqu'on la trace sur le plan, aura pour effet général de réduire les lignes droites et d'allonger les virages : lorsqu'un parcours est planifié ou modifié, le concepteur doit fonder ses calculs là-dessus).

### 7.3 Largeur

Lors de la conception d'un circuit permanent nouveau, la largeur prévue devrait être d'au moins 12 m. Aux endroits où la piste s'élargit ou se rétrécit, cela devrait se faire aussi graduellement que possible, dans une proportion qui n'excède pas 1 m sur 20 m (sur largeur totale).

La largeur de la grille de départ devrait être d'au moins 15 m ; cette largeur doit être maintenue jusqu'à la sortie du premier virage (comme indiqué par la trajectoire de course).

Les circuits existants, qui demandent leur homologation internationale mais qui sont plus étroits, pourront être approuvés si des compétitions nationales y ont été régulièrement organisées.

### 7.4 Profil longitudinal

Les modifications de l'inclinaison, que celle-ci soit convexe ou concave, doivent être effectuées selon des rayons verticaux adaptés aux performances des voitures. En règle générale, il faudrait éviter d'apporter des modifications de l'inclinaison dans les zones de freinage à haute vitesse, les zones courbes ou lorsque l'accélération est très forte.

L'inclinaison de la ligne droite de départ ne devrait pas dépasser les 2 %.

## 7. Circuit conception

### 7.1 General

The considerations in this article are intended to be of assistance in the basic conception of circuit projects for submission to the FIA in view of future licensing (see Article 3.1).

This article does not apply to autocross and rallycross circuits, for which the prescriptions in the regulations of the FIA European Championships for Autocross and Rallycross should be respected.

In those countries where the law demands it, those responsible for a course must ensure that the prescriptions laid down by the public authorities are complied with and must obtain their official approval.

### 7.2 Plan

The shape of the course in plan is not subject to restrictions, although the FIA may recommend changes in the interests of good competition and from practical necessity.

The maximum permitted length for straight sections of track is 2 km.

If the circuit is intended for FIA Championship, Trophy or Cup competitions, the length should be calculated to satisfy the minima stipulated in Supplement 2. It is recommended that the length of any new circuit should not exceed 7 km.

The length of a circuit for the calculation of race distances, race records and classifications is considered to be that of the centreline of the track.

Unless otherwise stated, all references to straights and curves in these criteria concern the actual trajectory followed by the cars with the highest performance and not the geometrical form of the layout (the trajectory, when traced on the plan, will generally have the effect of reducing the straights and elongating the curves: when planning or modifying a course, the designer must base his calculations upon it).

### 7.3 Width

When planning new permanent circuits, the track width foreseen should be at least 12 m. Where the track width changes, the transition should be made as gradually as possible, at a rate not greater than 1 m in 20 m total width.

The width of the starting grid should be at least 15 m; this width must be maintained through to the exit of the first corner (as indicated by the racing line).

Existing circuits requesting international recognition but which are narrower, may be approved if national competitions have regularly been organised on them.

### 7.4 Longitudinal profile

Changes in gradient, either convex or concave, must be made using vertical radii adequate for the performance of the cars. In general, changes in gradient should be avoided in high speed braking or curved sectors or where acceleration is strongest.

The gradient of the start/finish straight should not exceed 2%.

### 7.5 Inclinaison transversale, drainage

Tout au long des lignes droites, l'inclinaison transversale, pour des raisons d'écoulement des eaux, ne devrait pas être supérieure à 3 % ni inférieure à 1,5 % entre les deux bords de la piste ou entre l'axe et le bord de la piste.

Dans les courbes dont le côté extérieur de la piste est relevé par rapport au côté inférieur, l'inclinaison transversale ne devrait pas être supérieure à 10 % (avec éventuellement des exceptions dans des cas particuliers tels que les circuits ovales). Une inclinaison contraire n'est pas, en général, acceptable, sauf si elle est imposée par des circonstances spéciales. Dans ce cas, la vitesse d'entrée ne devrait pas excéder 125 km/h.

Toute variation de l'inclinaison transversale, particulièrement le long des zones d'entrée et de sortie d'une courbe planimétrique, devrait avoir des transitions allométriques appropriées, basées sur la trajectoire et sur les prescriptions définies au point 7.4.

Des systèmes appropriés de drainage de l'eau présente sur la piste, sur la voie des stands, dans le paddock et dans les zones réservées aux spectateurs devraient être envisagés en priorité au moment de l'élaboration du plan.

### 7.6 Bords et accotements latéraux de la piste et zones de dégagement

Sauf indication contraire en raison d'éléments tels que des voies d'entrée et de sortie des stands, une piste permanente devrait être bordée des deux côtés, sur toute sa longueur, de lignes blanches continues clairement indiquées à l'aide d'une peinture antidérapante, d'une largeur minimale de 10 cm, et d'accotements compacts, en règle générale d'une largeur comprise entre 1 m et 5 m, avec une surface plane. Ces accotements devraient prolonger l'alignement de la piste, sans dénivellation entre la piste et l'accotement : toute transition horizontale devrait être très graduelle.

Par aire de dégagement, on comprend l'étendue de terrain comprise entre l'accotement et la 1<sup>ère</sup> ligne de protection. Une aire de dégagement devrait se raccorder avec la berme, sans dénivellation par rapport à celle-ci ; si l'aire est en pente, celle-ci ne devrait pas dépasser 25 % en montant (ne s'applique pas aux aires de graviers) ou 3 % en descendant, avec une transition progressive entre la piste et l'aire de dégagement, par rapport à la projection latérale de la surface de la piste.

### 7.7 Ligne droite de départ (voir également le point 7.3)

Pour les départs arrêtés, il devrait y avoir une longueur sur la grille d'au moins 6 m par voiture (8 m pour le Championnat du Monde de Formule Un).

De préférence, il devrait y avoir au moins 250 m entre la ligne de départ et le premier virage.

Par virage, et uniquement dans ce cas, on entend un changement de direction d'au moins 45°, avec un rayon inférieur à 300 m.

### 7.8 Mesures de protection

Lors de l'établissement des mesures destinées à la protection des spectateurs, des pilotes, des officiels de course et du personnel d'assistance pendant les compétitions, il faudrait tenir compte des caractéristiques du parcours (tracé et profil de la piste, topographie, trajectoires de course, aires adjacentes, bâtiments et ouvrages d'art) et de la vitesse atteinte en chaque point de la piste. Bien qu'il puisse être indiqué, lorsque les conditions le permettent, de prévoir suffisamment d'endroits dépourvus d'obstacles et sans spectateurs afin que l'énergie des voitures quittant la piste et dont le contrôle a été perdu puisse se libérer complètement, il est très souvent nécessaire ou préférable de contenir un accident à une proximité relative du bord de la piste, en absorbant l'énergie de la voiture et/ou en offrant aux pilotes les conditions nécessaires pour reprendre le contrôle du véhicule. A cette fin, différents systèmes de décélération, des dispositifs de dissipation d'énergie ainsi que des barrières d'arrêt pourront être installés pour constituer une première ligne de protection.

Le type d'installation à prendre en considération dépend de l'espace disponible et de l'angle d'impact supposé. Comme principe général, là où l'angle estimé d'impact est faible, une barrière verticale, lisse et continue est préférable. Là où il est grand, des dispositifs de dissipation d'énergie et/ou des barrières

### 7.5 Transversal inclination, drainage

Along straights, the transversal incline, for drainage purposes, between the two edges of the track or between the centreline and the edge (camber), should not exceed 3%, or be less than 1.5%.

In curves, the banking (downwards from the outside to the inside of the track) should not exceed 10% (with possible exceptions in special cases, such as speedways). An adverse incline is not generally acceptable unless dictated by special circumstances, in which case the entry speed should not exceed 125 kph.

Any variation in transversal incline, particularly along the entry and exit sections of a planimetric curve, should have adequate allometrical transitions, based on the trajectory and on consideration of point 7.4.

Systems for adequate drainage of water from the track, pit lane, paddock and public areas should be treated as a priority in the planning stage.

### 7.6 Track edges, verges and run-off areas

Unless otherwise indicated because of features such as pit exit and entry roads, a permanent track should be bordered along its entire length on both sides by continuous white lines clearly marked in anti-skid paint, minimum 10 cm wide, and compact verges, usually between 1 m and 5 m wide, having an even surface. These verges should be a continuation of the transversal profile of the track, with no step between track and verge: any transition should be very gradual.

A run-off area is an area of ground between the verge and the first line of protection. A run-off area should be graded to the verge. If the area has a slope, this should not exceed 25% upwards (does not apply to gravel beds) or 3% downwards, with a smooth transition from track to run-off area, in relation to the lateral projection of the track surface.

### 7.7 Starting straight (see also point 7.3)

For standing starts, there should be at least 6 m length of grid per car (8 m for the Formula One World Championship).

There should preferably be at least 250 m between the start line and the first corner.

By corner, in these cases only, is understood a change of direction of at least 45°, with a radius of less than 300 m.

### 7.8 Protective measures

When determining measures intended for the protection of spectators, drivers, race officials and service personnel during competitions, the characteristics of the course should be taken into consideration (track layout and profile; topography; racing trajectories; adjacent areas, buildings and constructions) as well as the speed attained at any point of the track.

Although when circumstances permit it may be appropriate to provide sufficient obstacle- and spectator-free spaces for the energy of a car leaving the track out of control to be completely expended, it is most frequently necessary or preferable to contain an accident in relative proximity to the trackside, by absorbing the car's energy and/or providing conditions for the driver to regain control. In order to achieve this, various deceleration systems and energy-dissipating and stopping barriers may be installed to constitute a first line of protection.

The type of installation to be considered is dependent on the available space and the likely impact angle. As a general principle, where the estimated impact angle is low a continuous, smooth, vertical barrier is preferable, and where it is high energy-dissipating devices and/or stopping barriers should be used,

d'arrêt devraient être utilisés, en plus d'une aire de dégagement et d'un système de décélération si l'on dispose d'un espace approprié suffisant. Il est par conséquent indispensable de prévoir suffisamment d'espace à de tels endroits au moment de la conception du tracé. Ces aires seront principalement situées à l'extérieur des virages et pourront avoir en règle générale une étendue maximale d'environ 30 m à 100 m, en fonction des vitesses d'approche et des vitesses en virage attendues sur la piste. En outre, des mesures supplémentaires pour la protection des zones réservées au public, qui devraient être placées au même niveau que, ou plus haut que, le bord de la piste, pourront être exigées.

L'accès du public aux différentes zones ainsi que les conditions en vigueur dans ces zones doivent être conformes à la législation du pays du circuit.

La FIA peut fournir des conseils à ce sujet, après étude du tracé proposé dans chaque cas sur demande de l'ASN du pays du circuit en projet.

### 7.9 Bâtiments et installations appartenant au circuit

Les exigences concernant la Tour de Contrôle, les Postes de Commissaires de Piste, les Stands, la zone du Paddock, les Centres Médicaux, etc. diffèrent selon le type de compétition prévu ; chaque projet devrait être établi en collaboration entre la direction du circuit, l'ASN et la FIA (les exigences de base sont spécifiées dans l'Annexe H).

Une voie des stands d'au moins 12 m de large, dotée de garages et d'installations pour la direction de course, devrait être prévue adjacente à la ligne droite de départ, séparée de celle-ci d'au moins 4 m afin d'aménager un accotement, un mur des stands et une plate-forme de signalisation.

En règle générale, la longueur de la voie des stands par voiture de compétition devrait être d'environ 7 m, 4 m étant le minimum pour les installations des stands. Des voies d'entrée et de sortie des stands appropriées devraient permettre de quitter et de rejoindre la piste en des points n'interférant pas avec la trajectoire de course. Des ponts et/ou des tunnels pour le personnel, les camions et les services de secours permettant de passer de l'intérieur à l'extérieur du circuit devront être prévus au moment de l'élaboration du plan car ils peuvent avoir une grande incidence sur le tracé.

### 7.10 Voies de service

Les services de secours dépendent d'un nombre suffisant de zones d'attente pour les véhicules, de voies de service derrière la première ligne de protection et de points d'accès à la piste, cela devant permettre aux véhicules de secours d'atteindre n'importe quel point de la piste, le centre médical et les sorties du circuit, sans entraves et rapidement.

Les installations pour les services d'urgence destinés aux zones réservées aux spectateurs devraient respecter les exigences nationales en vigueur dans le pays du circuit.

### 8. Mesure de la longueur d'un circuit

Pour déterminer les distances de courses, les records de courses et les classements, la longueur d'un circuit à prendre en considération est celle de l'axe de la piste.

L'axe de la piste est la ligne médiane comprise entre les bords du bitume gauche et droit de la piste matérialisés par les lignes blanches réglementaires; une attention particulière devrait être portée aux circuits en ville.

La longueur devra préférentiellement être mesurée sur le terrain sur site (moyenne entre les longueurs des bords droit et gauche de la piste) mais à défaut, elle pourra être calculée. A cet effet, la méthode suivante est proposée :

La forme géométrique du tracé sera définie en termes de plan et de profil longitudinal le long de la ligne médiane de la piste, et ce tracé sera utilisé dans le calcul de la longueur officielle du circuit.

La définition du plan comprendra la longueur horizontale de la ligne médiane de tous les virages et lignes droites, le rayon de toutes les courbes circulaires et la description mathématique de toutes les courbes de transition.

Le profil longitudinal sera défini en termes, soit de courbes circulaires verticales, soit d'une série de niveaux de ligne médiane

combined with a run-off area and deceleration system if there is sufficient suitable ground available. It is therefore indispensable to provide for sufficient space at such points in the planning stage. Such areas will be principally situated on the exterior of the corners and may typically have depths from around 30 m to 100 m, according to the approach and cornering speeds expected on the track.

In addition, supplementary measures for the protection of public areas, which should be placed at the same level as or higher than the track edge, may be required.

The admission of the public to any areas and the conditions existing in those areas must be in conformity with the laws of the country of the circuit.

The FIA can provide advice on the above, after examination of the proposed layout in each case on request from the ASN of the country of the projected circuit.

### 7.9 Circuit buildings and installations

Requirements regarding Race Control, Marshal Posts, Pits, Paddock area, Medical Centres, etc. vary according to the types of competition planned; each project should be established by collaboration between the circuit management, the ASN and the FIA (basic requirements are specified in Appendix H).

A pit lane at least 12 m wide, with pit garages and race control facilities, should be foreseen adjacent to the starting straight, separated from it by at least 4 m to provide for a verge, pit wall and signalling platform.

As a general guide, the length of pit lane per competing car should be approximately 7 m, with 4 m being the minimum for the pit installations. Adequate pit entry and pit exit lanes should leave and join the track at points avoiding interference with the racing line.

Bridges and/or tunnels for personnel, trucks and emergency services to pass from the inside to the outside of the circuit must be foreseen in the planning stage as they may seriously influence the layout.

### 7.10 Service roads

The emergency service requires an adequate number of vehicle holding areas and service roads behind the first line of protection and access points to the track, to enable the emergency vehicles to reach, unimpeded, any point of the track and the medical centre and the exits from the circuit quickly.

Facilities for emergency services destined for public areas should respect the national requirements in the country of the circuit.

### 8. Measurement of circuit length

The length of a circuit for the calculation of race distances, race records and classifications is considered to be that of the centreline of the track.

The centreline of the track is the median line between the left and right edges of the asphalt of the track as delimited by the required white lines; particular attention should be paid to this in the case of circuits on city streets.

The length should preferably be measured in the field on site (average of the measurements of the left and right edges), but failing that it may be calculated. To this end, the following method is proposed:

The geometrical form of the layout shall be defined in terms of plan and longitudinal profile along the track centreline, and this layout shall be used in the calculation of the official circuit length.

The plan definition shall include the horizontal centreline length of all straights and curves, the radius of all circular curves and the mathematical description of all transition curves.

The longitudinal profile shall be defined in terms of either vertical circular curves or a series of centreline levels at intervals of not less

à des intervalles de 10 m minimum, avec une précision de 0,01 m. La longueur officielle de la piste sera calculée avec une précision de 1 m en combinant la longueur horizontale de la piste et le profil longitudinal.

#### 9. Installations pour personnes handicapées

Il est recommandé que, dans l'intérêt des spectateurs présentant un handicap, les installations suivantes (au minimum) soient prévues sur tous les circuits où se déroule une compétition :

- Une zone réservée aux spectateurs handicapés leur permettant de voir la course et pouvant accueillir des personnes en fauteuil roulant ainsi que leurs accompagnateurs ;
- Des toilettes pour handicapés accessibles aux fauteuils roulants et situées près de la zone réservée aux spectateurs handicapés ;
- Des places de parking réservées, sur béton ou sur asphalte, avec suffisamment d'espace pour permettre le déplacement des fauteuils roulants et situées à une distance raisonnable de la zone réservée aux spectateurs handicapés ;
- Des installations médicales d'un accès facile et adapté qui, bien que non réservées à l'usage exclusif des personnes handicapées, ont été conçues en tenant compte de leurs besoins ;
- Des allées en dur permettant le déplacement des fauteuils roulants entre les installations ci-dessus mentionnées.

#### 10. Structures et publicité de bord de piste

Les panneaux publicitaires et d'affichage, les écrans vidéo et autres structures de bord de piste doivent être stables et bien fixées. L'emplacement et les caractéristiques de la publicité ne doivent en aucun cas gêner la visibilité des pilotes et des officiels ni produire d'effet d'optique gênant ou trompeur (par exemple, répétition d'affiches de couleurs brillantes et contrastées, panneaux/réclames mal placés induisant en erreur quant au tracé réel de la piste, etc.).

Aucune forme de publicité ou de décoration n'est autorisée sur le revêtement de la piste. Toute publicité ou décoration sur le revêtement d'une zone de dégagement pavée doit être réalisée de sorte que sa valeur de résistance aux dérapages ne soit pas diminuée.

Toute autre publicité placée entre la piste et la première barrière de protection est interdite à l'exception des panneaux publicitaires temporaires ajoutés pour une compétition qui devront être approuvés a) par le directeur de course, ou de la compétition s'il y en a un, et b) par un délégué de l'ASN, pour chaque construction et emplacement donnés. Tous ces panneaux devront être conçus de manière à se briser en morceaux légers et non contondants s'ils sont heurtés par une voiture mais également à résister aux conditions de vent dans lesquelles les courses pourront se dérouler. Ils devront être positionnés de sorte qu'ils n'obstruent en aucune manière la vision des commissaires de piste ou des pilotes en conditions de course. Ils ne devront pas être placés sur le côté extérieur, ou sur l'un ou l'autre côté de la sortie, des virages et ne devront pas être situés à moins de 3 m du bord de la piste. Tout matériau métallique est interdit ; le polystyrène expansé ininflammable ou tout matériau semblable, d'une épaisseur maximale de 100 mm, est acceptable. L'utilisation de fils de retenue est interdite ; les articulations et les attaches devraient être en tissu léger.

Toute publicité sur les murs ou glissières de la première ligne de protection devrait être peinte ou être constituée d'affiches adhésives. Dans le cas des glissières de sécurité, ces affiches devraient épouser rigoureusement la forme du rail. L'utilisation de panneaux légers, flexibles ou de bannières fixés sur l'avant de la première ligne de protection mais ne s'étendant pas au-dessus d'elle ne peut être autorisée que dans les zones éloignées de la piste et où les impacts seront en toute probabilité perpendiculaire à ces structures. Quelle que soit la longueur de la zone publicitaire, les panneaux individuels qui la composent ne doivent pas mesurer plus de 150 cm de long. L'utilisation de panneaux publicitaires est interdite sur les barrières parallèles à la piste et à la trajectoire de la voiture en course.

Les structures surélevées s'étendant au-devant de la première ligne

than 10 m, accurate to 0.01 m.

The official track length will be calculated to an accuracy of 1 m by combining the horizontal track length with the longitudinal profile.

#### 9. Facilities for the disabled

It is recommended that, as a minimum, the following facilities be provided at all race venues for the benefit of spectators with disabilities:

- A designated viewing area, capable of accommodating disabled spectators in wheelchairs and their attendants;
- Toilet facilities for the disabled, with wheelchair access, located close to the designated viewing area ;
- Reserved parking places on asphalt or concrete, with sufficient space to permit the movement of wheelchairs, located reasonably close to the designated viewing area;
- Medical facilities which, although not necessarily for the exclusive use of the disabled, have been designed with them in mind, with appropriate ease of access;
- Paved pathways permitting wheelchair movement between the above facilities.

#### 10. Trackside advertising and structures

Advertisement signs and hoardings, video screens and other trackside structures must be stable and secure. Location and characteristics of advertising should be such as not to interfere with drivers' and officials' visibility and not to produce an adverse or misleading optical effect (e.g. bewildering repetition of brightly contrasting posters, badly placed hoarding inducing misjudgement of the road layout, etc.).

No form of advertising or decoration is permitted on the track surface. Any advertising on or decoration of the surface of a paved run-off area must be effected such that there is no lessening of its skid resistance value.

All other advertising between the track and the first protection barrier is prohibited, with the exception of advertising panels added for a competition which must be approved a) by the clerk of the course, or the race director if there is one, and b) by an ASN delegate, for each specific construction and location. All such signs must be designed to break if impacted by a car into lightweight, harmless pieces but also to withstand the wind conditions in which racing may take place. They must be positioned so as to in no way obstruct the vision of marshals or drivers in race conditions. They must not be positioned on the exterior, or on either side of the exit, of corners and must not be situated less than 3 m from the track edge. Metallic materials are prohibited; non-flammable expanded polystyrene or similar, maximum 100 mm thick, is acceptable. Tethers must not be used; articulations and ties should be in lightweight fabric.

Any advertising on the walls or guardrails of the first line of protection should be either painted on or in the form of adhesive posters which, in the case of guardrails, should follow exactly the contours of the rail. The use of lightweight, flexible panels or banners fixed to the front of the first line of protection but not extending above it may be authorised only in areas that are far from the track and where impacts will in all probability be perpendicular to these structures. Irrespective of the length of the advertising area, the individual panels from which it is made may not be more than 150 cm in length. The use of advertising panels is prohibited on barriers parallel to the track and to the trajectory of the racing vehicles.

Overhead structures extending in front of the first line of protection

de protection doivent être suffisamment hautes pour permettre un dégagement minimal de 4 mètres par rapport au sol. Elles doivent être certifiées conformes, par un ingénieur, aux critères appropriés en matière de résistance et de stabilité permettant d'éviter leur effondrement ou leur détachement en cas de vents forts ou d'impacts contre la première ligne de protection, comme doivent l'être les structures s'étendant au-dessus de celle-ci.

Toute structure placée en arrière de la première ligne de protection devrait s'en trouver éloignée d'au moins 1 mètre, et en aucun cas ne devra constituer une entrave à la circulation ou aux services de secours. Toutefois, le directeur de course, ou le directeur de la compétition s'il y en a un, pourra demander une plus grande distance dans certains cas. Si une structure est positionnée de telle sorte qu'en tombant elle risque de traverser une barrière de protection, elle devrait être certifiée conforme, par un ingénieur, aux critères appropriés de résistance et de stabilité permettant d'éviter cela. Toute structure publicitaire continue se trouvant devant la seconde ligne de protection devrait avoir été spécifiquement approuvée par le directeur de course, ou de l'épreuve s'il y en a un, et ne devrait pas obstruer les points d'accès.

Toute structure publicitaire continue fixée à la deuxième ligne de protection doit être fabriquée dans un matériau non métallique, léger, capable de résister aux conditions de vent prévues. En outre, toutes ces structures doivent être expressément approuvées par le directeur d'épreuve ou le directeur de course.

#### 11. Rapport d'accident

Lorsque, en cours d'essai ou de compétition, un accident nécessite l'hospitalisation d'une personne, ou cause une déformation significative de l'habitacle de la voiture ou des installations du circuit (ou prouve l'efficacité de telles installations en cas d'accident à fort impact), il incombe au responsable du circuit de soumettre un rapport détaillé sur les circonstances, les blessures physiques, les dommages matériels encourus par les voitures, ainsi que sur les installations du circuit à l'ASN et, lorsque les lois du pays le permettent, à la FIA. Si les lois du pays ne le permettent pas, l'ASN devrait tenir la FIA informée. Ledit rapport doit, dans la mesure du possible, inclure : un enregistrement vidéo de la voiture et du lieu de l'accident réalisé immédiatement après les événements ; les données enregistrées par l'équipe de la voiture ; un rapport de l'ingénieur portant sur l'état de la voiture ; des rapports médicaux ; les rapports des témoins et du commissaire de piste.

Cette disposition est une condition nécessaire à la validité de la licence de circuit. Toute dérogation à la règle sera rapportée au Conseil Mondial du Sport Automobile.

#### 12. Entretien du circuit

Il est recommandé que l'ASN effectue régulièrement des inspections pendant la période de la licence.

Un entretien adéquat du circuit et de ses installations est une condition de la licence ; le circuit devrait être vérifié non seulement avant une compétition mais également après, de sorte que les dommages puissent être évalués et un programme de réparation établi. Les principaux points qui requièrent une attention régulière sont :

##### 12.1 Revêtement de la piste

Propreté et condition générale.

##### 12.2 Bords, accotements et zones latérales

Tous les bords, accotements et zones latérales devraient être au niveau du bord de la piste et toutes les zones situées derrière les bordures devraient être remblayées et nivelées. Le gazon devrait être bien taillé et toutes herbes et végétation sèches enlevées. La végétation doit être enlevée des bacs à gravier. Toutes les zones latérales jusqu'à la première protection doivent être débarrassées de toute obstruction.

##### 12.3 Glissières

La solidité de l'implantation dans le sol de tous les supports des glissières de sécurité doit être contrôlée, ainsi que le serrage de tous les écrous et boulons. Les chevauchements doivent être faits dans le bon sens.

L'espace maximal entre la glissière inférieure et le sol et entre

must be sufficiently high so as to provide a minimum clearance of 4 metres above the ground. They must be certified, by an engineer, as complying with the relevant standards of strength and stability for avoiding collapse or detachment, due to high winds or an impact against the first line of protection, as must structures extending above it.

Any structure behind the first line of protection should be at least 1 m behind and not obstruct circulation or emergency services in any way. However, the clerk of the course, or the race director if there is one, may require a greater distance in particular cases. Should a structure be positioned so that it could, if it fell, cross a safety barrier, it should be certified by an engineer as complying with the relevant standards of strength and stability for avoiding this. Any continuous advertising structure in front of the second line of protection should have been specifically approved by the clerk of the course, or the race director if there is one, and should not obstruct access points.

Any continuous advertising structure secured to the second line of protection must be made of lightweight non-metallic material capable of withstanding the expected wind conditions and, in addition, all such structures must be specifically approved by the race director or clerk of the course.

#### 11. Accident reporting

Whenever an accident occurs, in testing or racing, which causes the hospitalisation of any person, significant distortion of the car's cockpit or of track installations (or demonstrates the efficiency of such installations in a high-energy accident), the circuit owner will be responsible for ensuring that a detailed report on the circumstances, the injuries and any damage to cars and circuit features is submitted to the ASN and, where the laws of the country allow, to the FIA. If the laws of the country do not allow this, the ASN should keep the FIA informed. The report should as far as possible include: video recording of the car and scene made immediately after the accident; team data recordings from the car; an engineer's report on the condition of the car; medical reports; marshals' and eye witness reports.

This obligation is a condition of validity of the circuit licence and failure to comply with it will be reported to the World Motor Sport Council.

#### 12. Circuit maintenance

It is recommended that the ASN should make regular inspections during the period of the licence.

Proper maintenance of the circuit and its installations is a condition of the licence; the circuit should be checked not only before a competition, but also afterwards, so that the damage can be assessed and a repair programme established. The main items which need regular attention include:

##### 12.1 Track surface

Cleanliness and general condition.

##### 12.2 Edges, verges and lateral areas

All edges, verges and lateral areas should be level with the edge of the track and all areas behind kerbs filled in and level. In all grass-covered areas, the grass should be kept trimmed; dry grass and all vegetation should be removed. Vegetation should be removed from gravel beds. All lateral areas, up to the first protection, should be kept clear of any obstruction.

##### 12.3 Guardrails

All guardrail supports should be checked for firm location in the ground. All nuts and bolts should be checked for tightness. Correct overlaps must be maintained.

The maximum spacing between the bottom rail and the ground

les glissières supérieures devrait être de 4 cm. L'ingénieur du circuit devrait certifier les spécifications de l'installation. Si les glissières de sécurité sont maintenues par des poteaux en bois, ceux-ci doivent être vérifiés régulièrement afin de détecter toute détérioration ou imprégnation d'humidité.

**12.4 Barrières de pneus**

La solidité des fixations de ces barrières entre elles ainsi qu'aux structures existantes doit être contrôlée. Les pneus devraient être solidement boulonnés ensemble en piles avant d'être installés.

**12.5 Clôtures pour le public et grillages renforcés**

Les supports et la tension de ces clôtures doivent être régulièrement contrôlés. Les clôtures devraient être contrôlées pour détecter toute détérioration.

**12.6 Bordures**

Les bordures doivent être contrôlées de façon permanente pour détecter des dégâts éventuels. Les bordures endommagées doivent être remises en état/remplacées immédiatement. Au moment de repeindre les bordures, il convient d'éviter d'accumuler les épaisseurs de peinture.

**12.7 Egouts et conduites d'eau**

Les écoulements d'eau devraient être nettoyés et inspectés par l'ASN, qui vérifiera leur bon fonctionnement avant les compétitions importantes.

**12.8 Voies de service**

Les voies de service doivent être maintenues en bon état, avec un revêtement lisse. Toute obstruction devrait être enlevée.

**12.9 Lignes de délimitation du circuit**

Toutes les lignes de délimitation de la Piste, des Stands et des marquages de la grille devraient toujours être maintenues propres et intactes, et de préférence repeintes avant les compétitions importantes en prenant soin d'éviter d'accumuler les épaisseurs de peinture.

**12.10 Observation et visibilité**

Une bonne visibilité doit être maintenue à tout moment entre des Postes consécutifs de Commissaires/de Signalisation, etc. Les arbres et la végétation doivent être dégagés ou taillés afin de maintenir une bonne visibilité.

**12.11 Communications**

Le bon fonctionnement du téléphone et autres moyens de communication doit être contrôlé.

**12.12 Lits d'arrêt**

Tous les bacs à gravier doivent être conçus pour permettre de récupérer rapidement les véhicules s'y étant égarés. Toute végétation doit être enlevée, le matériau de remplissage retourné régulièrement afin d'éviter tout compactage et du matériau ajouté selon les besoins pour veiller à ce que la surface soit sur le même plan que le terrain environnant.

and between the upper rails should be 4 cm. The circuit engineer should certify the specifications of the installation. Where guardrails are supported by wooden posts, these should be regularly inspected for deterioration and moisture impregnation.

**12.4 Tyre barriers**

Tyre barriers should be checked for firm location to existing structures and tight attachment together. Tyres should be bolted tightly in piles before installation.

**12.5 Spectator and debris fencing**

These fences should be checked regularly for support and tensioning. The fences should be checked for deterioration.

**12.6 Kerbs**

Kerbs should be continually checked for damage. Broken kerbs should be repaired/replaced immediately. When repainting kerbs, avoid building up an accumulation of paint thickness.

**12.7 Drains and drainage**

Drains should be cleaned, and inspected by the ASN for correct operation prior to major competitions.

**12.8 Service roads**

Service roads should be kept in good condition, with smooth surfaces; they should be kept clear of all obstructions.

**12.9 Circuit demarcation lines**

All demarcation lines for Track, Pits and grid markings should be kept clear and clean and preferably repainted prior to major competitions.

**12.10 Observation and vision**

Clear vision should be maintained at all times between consecutive Marshal Posts/Signalling locations, etc. Trees and vegetation should be cleared or trimmed to maintain good vision.

**12.11 Communications**

Telephone and other communications should be checked.

**12.12 Arrestor Beds**

All gravel beds are to be designed to enable the rapid recovery of stranded vehicles from them. Any vegetation is to be removed, the infill material regularly turned over to avoid compaction and material added as necessary to ensure the surface is on the same plane as the surrounding land.

## SUPPLÉMENT 1

## DOSSIER DE CIRCUIT OBLIGATOIRE

Le dossier du circuit doit comprendre les informations suivantes :

- 1) Plan du circuit à une échelle minimale de 1:2000, y compris l'orientation, la direction de la course, les constructions, les installations, les voies d'accès, les zones réservés aux spectateurs, les dispositifs et barrières de sécurité, (murs/glissières de sécurité), des grillages anti-débris, des dispositifs d'atténuation, le poste de direction de course, les stands, le paddock et l'emplacement de la ligne de départ, et de la ligne de contrôle, des ambulances, du centre médical, de l'héliport, des véhicules de lutte contre l'incendie et des postes des commissaires de piste, et du Parc Fermé.
- 2) Plan des stands de ravitaillement, du centre médical et de la zone du paddock à une échelle minimale de 1:500.
- 3) Plan détaillé de tous les bâtiments (y compris le centre médical et l'héliport) à l'échelle minimale de 1:200.
- 4) Profil de l'axe de la piste, à une échelle minimale de 1:2000 (longueur)/1:200 (altitude).
- 5) Sections transversales de la piste et des zones latérales (sur au moins 10 m de chaque côté du bord de la piste), au niveau de la ligne de départ, du centre des virages les plus importants, des points de largeur minimale et maximale de la piste des ponts et des autres points particuliers, à une échelle minimale de 1:200.
- 6) Pour les circuits d'autocross et de rallycross uniquement, le plan du Circuit doit être conçu de manière professionnelle, à une échelle de 1:500, indiquant au minimum les spécifications requises au point 1 ci-dessus.

Le dossier du circuit devrait être fourni à la fois sur support papier et au format numérique.

Les plans au format numérique devront être conformes à la norme sur les dessins des circuits (disponible sur le site Web de la FIA, sous la rubrique FIA Sport - Règlements - Circuits). Cette exigence est facultative pour les circuits d'autocross et de rallycross uniquement. Ces plans devraient être révisés et envoyés à la FIA chaque fois que le parcours est modifié et constitueront la référence essentielle pour chaque inspection de la FIA et la délivrance de la licence de circuit.

NB : Les projets des nouveaux circuits ou les modifications importantes sur les circuits déjà existants devraient être envoyés par voie de l'ASN, au Secrétaire de la Commission pour les premiers commentaires techniques.

## SUPPLEMENT 1

## OBLIGATORY CIRCUIT DOSSIER

The circuit dossier should include information as follows:

- 1) Circuit layout to scale 1:2000 (minimum), with indication of orientation, race direction, buildings, installations, access roads, spectator areas, safety barriers, (walls/guardrails), debris fencing, attenuation devices, race control post, pits, paddock and location of start line, and control line, ambulances, medical centre, helicopter pad, firefighting vehicles, marshal posts and Parc Fermé.
- 2) Plan of pits and paddock area and medical centre to scale 1:500 minimum.
- 3) Detailed plan of all buildings (including medical centre and helipad), to scale 1:200 minimum.
- 4) Profile of track centreline, to scale 1:2000 (length)/1:200 (altitude) minimum.
- 5) Cross-sections of track and lateral space (for at least 10m, on each side from the track edge), at the start line, centre of principal corners, points of minimum and maximum width of the track, bridges and other singular points, to scale 1:200 minimum.
- 6) For autocross and rallycross circuits only, the drawing of the circuit must be made professionally to scale 1:500, showing at least the features required under point 1 above.

The circuit dossier should be supplied both in hard copy and in electronic format.

The electronic plans shall comply with the FIA circuit drawing standard (available from the FIA web site, under the heading FIA Sport - Regulations - Circuits). This requirement is optional for autocross and rallycross circuits only. These plans should be revised and sent to the FIA each time the course is modified and will be the essential reference for each FIA inspection and the issuing of the circuit licence.

NB: Projects for new circuits or major alterations to existing circuits should be forwarded, through the ASN, to the Secretary of the Commission for initial technical comment.

SUPPLÉMENT 2

LONGUEUR MINIMALE DU CIRCUIT ET NOMBRE MAXIMAL DE VOITURES AUX ESSAIS ET AU DÉPART D'UNE COMPÉTITION

**A. Longueur minimale du circuit pour les compétitions de Championnat de la FIA**

La table donnée ci-dessous pourra être prise en considération pour déterminer l'éligibilité d'un circuit nouveau ou déjà existant qui demande l'organisation d'une compétition comptant pour un Championnat, Trophée ou Coupe FIA et qui n'a pas antérieurement compté de compétition sur ce circuit.

Voitures	Longueur min. en km pour 1 durée max. de :		
	2h45 mn	6h	12h
Voitures de Sport	3,5	3,7	4,7
GT	3,5	3,7	4,7
F1	3,5		
Voitures de Tourisme	3,0	3,2	4,0
F3	2,0		

NB : La longueur minimale de circuits demandant l'organisation de toute compétition internationale sera normalement de 2 km. Pour les circuits plus courts, l'ASN doit faire une demande de dérogation.

**B. Nombre maximal de voitures autorisé à prendre le départ d'une course internationale**

Le nombre maximal (N) est calculé à partir de la formule suivante :

$$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N étant arrondi au chiffre supérieur).}$$

Où :

L = coefficient dépendant de la longueur du circuit, donné dans le tableau 1) ci-dessous ;

W = coefficient dépendant de la largeur minimale du circuit, donné dans le tableau 2) ci-dessous ;

T = coefficient dépendant de la durée de la course, donné dans le tableau 3) ci-dessous ;

G = coefficient dépendant du/des groupe(s) de voitures participant à la course, donné dans le tableau 4) ci-dessous.

L'inspecteur FIA du circuit concerné peut recommander à la Commission une réduction du nombre de voitures autorisé à prendre le départ, par rapport au chiffre donné par la formule.

NOTE : ce qui précède ne s'applique pas aux courses du Championnat du Monde de Formule Un, où les nombres seront ceux précisés dans le règlement du championnat.

Les conditions de ce supplément ne sont pas destinées à être appliquées aux circuits ovales (type anneau de vitesse).

**Tableau 1) - Coefficient «L»**

Longueur du circuit	«L»
- jusqu'à 2 km	Cas particulier : voir note ci-dessous
- de 2 km à 2,6 km	10
- de 2,6 km à 3,2 km	11
- de 3,2 km à 3,8 km	12
- de 3,8 km à 4,4 km	13
- de 4,4 km à 4,8 km	14
- de 4,8 km à 5,2 km	15
- de 5,2 km à 5,6 km	16
- de 5,6 km à 6 km	17
- de 6 km à 8 km	18
- plus de 8 km à 10 km	20
- plus de 10 km	22

NOTE : pour les circuits jusqu'à 2 km, l'ASN du circuit doit faire une recommandation pour considération par la Commission.

SUPPLEMENT 2

MINIMUM CIRCUIT LENGTH AND MAXIMUM NUMBER OF CARS IN PRACTICE FOR AND AT THE START OF A COMPETITION

**A. Minimum circuit length for FIA Championship competitions**

The following table may be taken into consideration when determining the eligibility of a new or established circuit applying for a competition counting towards an FIA Championship, Trophy or Cup which has not previously included a competition on the circuit.

Cars	Minimum length in km for a duration up to:		
	2h45mn	6h	12h
Sports cars	3.5	3.7	4.7
GT	3.5	3.7	4.7
F1	3.5		
Touring Cars	3.0	3.2	4.0
F3	2.0		

NB : The minimum length for circuits applying for any international competition will normally be 2 km. For shorter circuits, the ASN must apply for a dispensation.

**B. Maximum number of cars allowed to start in an international race**

The maximum number (N) is calculated using the following formula:

$$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N to be rounded up to the next whole number).}$$

Where:

L = a coefficient depending on the length of the circuit, given in table 1) hereinafter;

W = a coefficient depending on the minimum width of the circuit, given in table 2) hereinafter;

T = a coefficient depending on the duration of the race, given in table 3) hereinafter;

G = a coefficient depending on the group(s) of cars competing in the race, given in table 4) hereinafter.

The FIA inspector of the circuit concerned may recommend to the Commission a reduction in the number of cars allowed to start, compared to the figure given by the formula.

NOTE: the above does not apply to Formula One World Championship races, where the numbers will be as stipulated in the championship regulations.

The conditions of this supplement are not for application to oval (speedway-type) circuits.

**Table 1) - Coefficient "L"**

Length of the circuit	"L"
- up to 2 km	Special case: see note below
- from 2 km up to 2.6 km	10
- over 2.6 km up to 3.2 km	11
- over 3.2 km up to 3.8 km	12
- over 3.8 km up to 4.4 km	13
- over 4.4 km up to 4.8 km	14
- over 4.8 km up to 5.2 km	15
- over 5.2 km up to 5.6 km	16
- over 5.6 km up to 6 km	17
- over 6 km up to 8 km	18
- over 8 km up to 10 km	20
- over 10 km	22

NOTE: For circuits up to 2 km, the ASN of the circuit must make a recommendation for the consideration of the Commission.

**Tableau 2) - Coefficient «W»**

Largeur de référence*, en mètres (arrondi au chiffre supérieur)	«W»
8	9
9	9
10	10
11	10
12	10
13	11,5
14	12
15 (Max. autorisé)	12,5

\*Indiquée sur la licence du circuit

**Tableau 3) - Coefficient «T»**

Durée en heures	«T»
- 1 maximum	1
- Entre 1 et 2	1,15
- Entre 2 et 4	1,25
- Entre 4 et 12	1,4
- Plus de 12	1,5

**Tableau 4) - Coefficient «G»**

Catégories de voitures	«G»
- Groupes N, A, B, GT et toutes voitures historiques de Tourisme et GT	1,00
- Voitures de sport biplaces et monoplaces jusqu'à 2000 cm3 et toutes autres voitures historiques	0,80
- Voitures de sport biplaces de plus de 2000 cm3	0,70
- Monoplaces de plus de 2000 cm3	0,60

NB : En cas de course avec plus d'une seule catégorie de voitures, c'est le plus bas coefficient applicable qui sera utilisé.

**Table 2) - Coefficient "W"**

Reference width*, in metres (rounded up to the nearest whole number)	"W"
8	9
9	9
10	10
11	10
12	10
13	11.5
14	12
15 (Max. permitted)	12.5

\* Indicated on the circuit licence

**Table 3) - Coefficient "T"**

Duration in hours	"T"
- up to 1	1
- over 1, up to 2	1.15
- over 2, up to 4	1.25
- over 4, up to 12	1.4
- over 12	1.5

**Table 4) - Coefficient "G"**

Categories of cars	"G"
- Groups N, A, B, GT and all Historic Touring and GT cars	1.00
- Sports cars and single-seaters up to 2000 cm3 and all other historic cars	0.80
- Sports cars over 2000 cm3	0.70
- Single-seaters over 2000 cm3	0.60

NB: In the case of a race with more than one category of cars, the lowest applicable coefficient must be used.

**C. Nombre de voitures aux essais**

Le nombre maximal de voitures admises à participer à une séance d'essais ne sera pas supérieur au nombre autorisé à prendre le départ de la course, augmenté de 20 %.

**C. Number of cars in practice**

The maximum number of cars admitted to participate in the same practice session shall not be greater than the number authorised to start in the race, increased by 20%.

## SUPPLÉMENT 3

### RÈGLEMENTS SPÉCIFIQUES RALLYCROSS/AUTOCROSS

- 1.1 Caractéristiques**  
Longueur (mesurée sur l'axe du parcours de la ligne d'arrivée à la ligne d'arrivée) : minimum 800 m ; maximum 1400 m.  
Largeur : minimum 10 m ; maximum 25 m.
- 1.2 Composition**  
**Pour les circuits permanents de Rallycross :**  
Surface avec revêtement (asphalte, béton, etc.) : entre 35 % et 60 %. Le restant non revêtu (terre consolidée / stabilisée ou gravier). En plus d'un arrosage par de l'eau, un traitement anti-poussière est obligatoire.  
**Pour les circuits non-permanents de Rallycross :**  
Surface avec revêtement (asphalte, béton, etc.) : entre 30 % et 60 %. Le restant non revêtu (terre consolidée / stabilisée ou gravier). En plus d'un arrosage par de l'eau, un traitement anti-poussière est obligatoire.  
**Pour les circuits d'Autocross :**  
Un circuit plat ou ondulé sur terrain naturel composé de tout type de surface non stabilisée (pas de fossé ni de cours d'eau). Une zone de départ stabilisée peut être prévue. Il est conseillé que cette zone stabilisée soit prolongée sur une longueur de 25 m après la ligne de départ à la condition que cette zone ne fasse pas partie du parcours. La piste doit être clairement délimitée.  
En plus d'un arrosage par de l'eau, un traitement anti-poussière est obligatoire.  
Pour les deux types de circuits, il doit y avoir un test standard pour les surfaces non stabilisées.
- 1.3 Pentes**  
Toute modification de l'inclinaison devrait être effectuée selon un rayon minimum vertical :  $R = 10$  m dans le cas d'un profil concave ; 15 m dans le cas d'un profil convexe. La valeur  $R$  devrait être suffisamment augmentée dans les zones de courbes, de freinage, d'approche et de sortie des virages. Il faudrait toujours éviter, là où c'est possible, d'apporter toute modification à l'inclinaison dans ces zones.  
L'inclinaison de la ligne droite de départ ne devrait pas dépasser les 2 %.
- 1.4 Départ**  
Il est recommandé :  
  - Qu'il y ait au moins 100 m de ligne droite entre la ligne de départ et le premier virage.
  - Que la grille de départ, située en dehors du circuit, ait une surface uniforme d'asphalte, de goudron ou de béton sur une longueur minimum de 30 m après la ligne de départ.
  - Que la première courbe ait un rayon maximum de 25 m et forme un changement de direction d'au moins 45°, ces mesures devant être effectuées à partir de l'axe du parcours.Il est obligatoire :  
  - Que la largeur de la grille de départ soit conforme aux dessins ci-après et il doit être possible de placer cinq voitures sur la même surface d'une ligne de la grille de départ.
  - Que la largeur de la piste sur la ligne de départ (14,5 m minimum) soit maintenue jusqu'à la première courbe et durant toute cette courbe.
- 1.5 Signalisation**  
Au cas où le parcours comporterait une déviation (par exemple, une chicane artificielle mise en place pour réduire la vitesse), elle devra être signalée à l'aide d'un dispositif évident ne pouvant donner lieu à une erreur. Les limites extérieures de la piste doivent être clairement définies. Sur les sections en asphalte, elles doivent l'être à l'aide d'une ligne peinte en blanc d'une largeur minimale de 100 mm. Sur les sections meubles, des bordures, bornes flexibles (floppees par exemple) ou autres barrières doivent être utilisées pour décourager tout écart.

## SUPPLEMENT 3

### SPECIFIC REGULATIONS FOR RALLYCROSS/AUTOCROSS

- 1.1 Characteristics**  
Length (measured along the centreline of the course from finish line to finish line): minimum 800 m; maximum 1400 m.  
Width: minimum 10 m; maximum 25 m.
- 1.2 Composition**  
**For permanent Rallycross circuits:**  
Sealed surface (asphalt, concrete, etc.): between 35% and 60%. The remainder unsurfaced (consolidated / stabilised earth or gravel). In addition to watering, anti-dust treatment is obligatory.  
**For non-permanent Rallycross circuits:**  
Sealed surface (asphalt, concrete, etc.): between 30% and 60%. The remainder unsurfaced (consolidated / stabilised earth or gravel). In addition to watering, anti-dust treatment is obligatory.  
**For Autocross circuits:**  
A flat or undulating circuit on natural terrain with any kind of unsealed surface (no ditches or water crossings). A sealed starting area may be constructed. It is recommended that this sealed area be extended for 25 m after the start line, provided that it does not form part of the course. The course must be clearly marked.  
In addition to watering, anti-dust treatment is obligatory.  
For both types of circuits there shall be a standard test for the unsealed surfaces.
- 1.3 Gradients**  
Any change in gradient should be effected using a minimum vertical radius  $R = 10$  m in the case of a concave profile or 15 m in the case of a convex profile. The value of  $R$  must be adequately increased in bends, in braking zones, and on the approach and exit of corners. Wherever possible, changes in gradient should be avoided altogether in these sections.  
The gradient of the starting straight should not exceed 2%.
- 1.4 Start**  
It is recommended that:  
  - There is at least 100 m of straight from the start line to the first bend.
  - The starting grid, situated outside of the track, will have a uniform surface of asphalt, tarmac, or concrete, continuing for at least 30 m after the start line.
  - The first bend has a maximum radius of 25 m and results in a change of direction of at least 45°, these measurements being taken from the centreline of the course.It is mandatory that:  
  - The width of the starting grid complies with the drawings attached, and it must be possible to accommodate five cars on the starting grid in one row on the same surface.
  - The width of the track at the start line (minimum 14.5 m) is maintained up to and through the first bend.
- 1.5 Marking**  
Should there be a deviation in the course (e.g. an artificial chicane included to reduce speeds), this must be marked in an obvious and entirely unmistakable way. The external limits of the track must be clearly defined: on asphalt sections by a painted white line with a minimum width of 100 mm, and on unsealed sections by the use of kerbs, floppies or other barriers to deter excursion.

#### 1.6 Tour Joker (en Rallycross seulement)

Obligatoire (applicable aux nouvelles homologations ou renouvelées à partir du 1.1.2009).

Longueur : elle doit être telle que le temps nécessaire pour parcourir un tour, section Joker incluse, soit supérieur au meilleur temps au tour accompli dans la même catégorie. Largeur : minimum 10 m, maximum 12 m.

L'entrée et la sortie ne peuvent pas se trouver sur la trajectoire de course. À la sortie du Tour Joker, les voitures sur la piste principale auront la priorité.

Une protection de sécurité pour séparer les deux routes doit être en place. À la sortie, il doit être possible pour les voitures d'avoir la même vitesse que sur le circuit traditionnel.

Un poste de commissaires sera mis en place si cela est jugé nécessaire pour des raisons de sécurité.

#### 1.7 Lignes directrices pour circuits de Rallycross et d'Autocross

Un Plan de Sécurité doit être en place pour la protection du personnel des médias.

Tous les endroits réservés aux photographes et aux équipes TV devraient être indiqués sur le dessin du circuit et être correctement protégés des dangers de la piste à l'instar d'un poste de commissaires.

Les circuits de Rallycross et d'Autocross comporteront des postes de commissaires qui seront positionnés, dotés en personnel et équipés conformément à l'Annexe H. Les feux de signalisation seront commandés par le personnel se trouvant dans le poste de commissaires approprié le plus proche.

#### 1.6 Joker lap (Rallycross only)

Obligatoire (applicable to new or renewed homologated circuits from 1.1.2009).

Length: must be such that the time needed to cover a lap including the Joker section is longer than the best lap time achieved in the same category. Width: minimum 10 m, maximum 12 m.

The entry and the exit cannot be on the racing line. At the exit of the Joker Lap, the cars on the main track have priority.

Safety protection, to separate the two roads, must be in place. At the exit it must be possible for the cars to be driving at the same speed as on the main track.

A marshal post will be installed if judged necessary for safety reasons.

#### 1.7 Circuit Guidelines for Rallycross and Autocross circuits

There shall be a Safety Plan in place for the protection of Media personnel.

All areas reserved for photographers and TV crews should be indicated on the drawing of the circuit and be properly protected from the dangers of the track in the same way as a marshal post.

Rallycross and Autocross circuits shall have marshal posts, positioned, manned and equipped in accordance with Appendix H. Signal lights shall be operated by personnel at the nearest appropriate marshal post.