



ANEXO O AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

ANNEXE O AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Novo Texto = **assim**

Texto suprimido = ~~assim~~

Trocas durante o ano = **assim**

Modificações futuras (no final do anexo) = **assim** ou ~~assim~~

Nouveau texte = **ainsi**

Texte Supprimé = ~~ainsi~~

Changements durant l'année = **ainsi**

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

INDICE

SOMMAIRE

ARTIGO 1	OBJETO
ARTIGO 2	DEFINIÇÕES
ARTIGO 3	PROCEDIMENTOS
ARTIGO 4	INSPECÇÕES
ARTIGO 5	CONSEQUÊNCIAS DE UMA INSPECÇÃO
ARTIGO 6	GRAUS DE LICENÇA DE CIRCUITO
ARTIGO 7	CONCEPÇÃO DOS CIRCUITOS
ARTIGO 8	MEDIÇÃO DO COMPRIMENTO DE UM CIRCUITO
ARTIGO 9	INSTALAÇÕES PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA
ARTIGO 10	ESTRUTURAS LATERAIS DA PISTA
ARTIGO 11	RELATÓRIO DE ACIDENTE
ARTIGO 12	MANUTENÇÃO DO CIRCUITO
SUPLEMENTO 1	DOSSIER DO CIRCUITO OBRIGATÓRIO
SUPLEMENTO 2	COMPRIMENTO MÍNIMO DO CIRCUITO E NÚMERO MÁXIMO DE VIATURAS NOS TREINOS E NA PARTIDA DE UMA COMPETIÇÃO
SUPLEMENTO 3	REGULAMENTOS ESPECIFICOS RALLICROSS / AUTOCROSS

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 - Objecto

Este Anexo estabelecido pela Comissão de Circuitos da FIA, servirá de referência aos inspectores FIA sobre os traçados para automóveis para decidir se esses traçados poderão figurar no Calendário Desportivo Internacional da FIA. Ele poderá ainda ser utilizado como guia inicial para os desenhadores e construtores do traçado.

Os pedidos específicos feitos sobre um traçado pelos inspectores FIA serão fundamentados em estudos dos desenhos do circuito pela FIA e sobre a adaptação das recomendações em cada caso individual.

2 - Definições

- Traçado: estrada ou pista utilizada para corridas de automóveis e que inclui o desenvolvimento que lhe são próprios. Um traçado poderá ser não-permanente, semi-permanente ou permanente, segundo seu tipo de instalação e sua disponibilização para as competições.
- Circuito: percurso fechado, incluindo todas as instalações que fazem parte integrante, que começa e termina no mesmo local, especificamente construído ou adaptado às corridas de automóveis. Um circuito pode ser temporário, semi-permanente ou permanente, dependendo da natureza das suas instalações e da sua disponibilidade para competições.
- Pista: estrada especialmente construída ou adaptada para ser utilizada nas competições em circuito. Uma pista é delimitada pelos bordos externos da superfície da pista.
- Novo circuito: no âmbito da aplicação do presente anexo, o texto da FIA sobre a construção ou a segurança dos circuitos, o termo «novo circuito» refere - se a um circuito que não tenha sido utilizado por uma corrida internacional. Um circuito permanente ou não permanente será considerado um novo circuito se uma corrida internacional aí se desenrolar, mas todas as modificações efectuadas sucessivamente sobre esse circuito, podem ser consideradas como elementos «novos».
- Comissão: neste Anexo, o termo «Comissão» faz referência à Comissão de Circuitos FIA.

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, comprenant l'ensemble des installations qui en font partie intégrante, qui commence et prend fin au même endroit, spécifiquement construit pour ou adapté à la course automobile. Un circuit peut être temporaire, semi-permanent ou permanent, selon la nature de ses installations et sa disponibilité pour les compétitions.
- 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.

- Inspeção: visita do delegado da Comissão para estabelecer as recomendações, de acordo com este Anexo, para verificar ou aprovar os trabalhos realizados na base destas recomendações, ou para controlar todas as condições assim como os serviços necessários ao desenrolar duma competição internacional.
- Licença do circuito: certificado atestando que um circuito foi inspeccionado pela FIA e que estipula as condições nas quais poderá ser utilizado, assim como as categorias de viaturas e de competições que podem aí ser admitidas para as inscrições no Calendário Desportivo Internacional da FIA.

3 - Procedimentos

- 3.1** - Os criadores dum novo circuito previsto para competições internacionais deverão apresentar um dossier completo contendo os planos e especificações à ADN do país onde o circuito é construído, que aprovará o projecto e o submeterá à FIA (ver requisitos para o dossier no Suplemento 1).

O prazo para envio para análise de um dossiê preliminar é de três semanas antes de cada reunião da Comissão de Circuitos da FIA

- 3.2** - A FIA cobrará uma taxa para estudo do projeto para analisar o dossier do novo circuito, assim como em cada vez que lhe seja pedido para aprovar uma proposta de modificação de um circuito existente. O montante destes direitos será determinado anualmente pela FIA. Uma taxa suplementar será devida por cada estudo de uma configuração diferente ou modificada solicitada por um circuito ou requerida para aprovação da FIA (simulação suplementar), no quadro da análise de um projeto para além das quatro simulações previstas nas taxas de inspeção do circuito.
- 3.3** - A FIA após exame de cada caso, em função das suas características particulares, poderá recomendar as modificações e tendo conhecimento de cada fase do seu desenvolvimento pela ADN.

- 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 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).

Le délai de soumission pour examen d'un projet de dossier est de trois semaines avant chaque réunion de la Commission des Circuits de la FIA.

- 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 - As inspeções no local serão efectuadas pelos delegados da Comissão segundo as necessidades, com pelo menos uma inspeção preliminar e uma inspeção final. Para os circuitos permanentes a inspeção final deverá ser feita o mais tardar 60 dias (90 dias para as competições do Campeonato do Mundo de Fórmula Un da FIA) antes da primeira competição internacional aí a desenrolar-se. No momento desta inspeção, todos os trabalhos ligados ao revestimento da pista, às características permanentes e às instalações de segurança devem estar realizadas de acordo com a FIA.

Para os circuitos não permanentes, o mais tardar 120 dias antes de respectiva competição, um dossier conforme o Suplemento 1, assim como o calendário de realização dos trabalhos deverá ser submetido à FIA para aprovação. A data e hora da inspeção final serão fixadas individualmente para cada caso pelo inspector da FIA após uma inspeção preliminar no local que deverá ter lugar o mais tardar 60 dias antes da competição, data na qual todos os trabalhos ligados ao revestimento da pista, à excepção de eventuais modificações ou reparações menores deverão estar realizadas de acordo com a FIA.

3.5 - Os procedimentos mencionados acima são igualmente obrigatórios para os circuitos onde são efectuadas importantes modificações. Todas as modificações referentes ao traçado ou às instalações de segurança e não submetidas à aceitação da FIA, antes da sua realização, serão susceptíveis de tornar o circuito inaceitável para a organização de competições internacionais.

3.6 - Consultas preliminares sobre projetos futuros ou modificações com o Departamento de Segurança da FIA a título gratuito, poderão ser solicitadas através da ADN. Todavia, os inspectores da FIA não responderão a convites para proceder a consultas ou visitas aos locais, a menos que tenham sido mandatados para o fazer no contexto de uma inspeção FIA, de acordo com os Artigos 4.4 e 4.5 do presente Anexo.

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 - Inspeções

4.1 - Inspeção pelas ADN são obrigatórias para:

- todos os circuitos antes de serem utilizados para as competições inscritas no Calendário da FIA, ou com a participação de condutores que venham de outros países que não o dos Organizadores. Os dossiers dos circuitos serão estabelecidos conforme o suplemento 1) assim como as cópias dos relatórios (segundo os procedimentos do Anexo O) devem ser fornecidos à FIA e a ADN deve confirmar por escrito à FIA que o circuito contempla todos os aspectos sobre os critérios apropriados.

4.2 - Inspeções obrigatórias de circuitos pela FIA e categoria das taxas

Tipo de inspeção obrigatória de circuitos	Categoria da Taxa
Novos circuitos destinados a competições internacionais, para primeira aprovação da licença de Grau (inclui até 4 simulações e todas as inspeções necessárias até à inspeção final).	A
Novos circuitos destinados a competições internacionais, para primeira aprovação das licenças de Grau 1T, 2, 3 e 3E (inclui até 4 simulações e todas as inspeções necessárias até à inspeção final)	B
Novos circuitos destinados a competições internacionais, licenças de Grau 4, 5 e 6 (inclui até 4 simulações e todas as inspeções necessárias até à inspeção final)	C
Para renovação de uma licença de circuito FIA Graus 1, 1T e 2	D
Para renovação de uma licença de circuito FIA Graus 3, 3E, 4 e 5 (inclui se delegada na ADN por decisão da Comissão)	E
Para renovação de uma licença de circuito FIA de Ralycross, Autocross ou corridas sobre gelo	F
Circuitos que receberam modificações significativas em relação ao seu traçado ou às instalações de segurança e circuitos requerendo um Grau de licença mais elevado Graus 1, 1T e 2 (inclui até 4 simulações).	D

4 - Inspections

4.1- L'inspection par leur ASN sera obligatoire pour:

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

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).	A
Nouveaux circuits destinés à des compétitions internationales, licences de Degrés 1T, 2, 3 et 3E (comprend jusqu'à 4 simulations et toutes les inspections nécessaires jusqu'à l'inspection finale)	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)	C
Pour le renouvellement d'une licence de circuit FIA, Degrés 1, 1T et 2	D
Pour le renouvellement d'une licence de circuit FIA, Degrés 3, 3E, 4 et 5 (y compris si déléguée à l'ASN sur décision de la Commission)	E
Pour le renouvellement d'une licence de circuit FIA de Ralycross, d'Autocross ou de courses sur glace	F
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, 1T et 2 (comprend jusqu'à 4 simulations).	D

Circuitos que receberam modificações significativas em relação ao seu traçado ou às instalações de segurança e circuitos requerendo um Grau de licença mais elevado: Graus 3, 3E, 4 e 5 (inclui até 4 simulações).	E
Todos os circuitos não permanentes antes de qualquer competição de Campeonatos FIA:	E
Todos os circuitos não permanentes antes de qualquer competição internacional principal de cada ano: (inclui se delegada na ADN por decisão da Comissão).	E
Circuitos a serem usados para uma competição do Campeonato do Mundo ou da Taça do Mundo de Viaturas de Turismo da FIA dentro do ano	E
Circuitos a serem usados para uma competição do Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA, dentro do ano:	F
Por ocasião de cada competição do Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA (inspecção de verificação de Grande Prémio efectuada pelo Delegado de Segurança de Fórmula Um da FIA).	GPC
Renovação da licença ou de homologação para cada configuração alternativa do circuito.	G
Licença internacional para pista de tentativa de records	R

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, 3E, 4 et 5 (comprend jusqu'à 4 simulations).	E
Tous les circuits non permanents avant toute compétition de Championnat FIA:	E
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).	E
Circuits devant être utilisés pour une compétition du Championnat du Monde ou de la Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA, dans l'année	E
Circuits devant être utilisés pour une compétition du Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, dans l'année:	F
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).	GPC
Renouvellement de la licence ou de l'homologation pour chaque configuration de circuit alternative.	G
Licence internationale pour piste de tentatives de records	R

Simulações podem igualmente ser efectuadas após solicitação e implicando o pagamento de uma taxa para as seguintes categorias:

- Estudo de viabilidade - consultas preliminares sobre projetos futuros ou modificações em circuitos existentes, incluindo uma inspeção e uma simulação.
- Simulações suplementares.

Os resultados das simulações mantêm-se como propriedade da FIA, que transmitirá à ADN todas as recomendações que dela resultem.

A Taxa é aplicada pela FIA à ADN candidata: 50% à recepção do dossier e 50% após a inspeção final para os projectos, ou 100% após a inspeção para os circuitos já

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

- Etude de faisabilité - consultations préliminaires sur des projets futurs ou des modifications à apporter aux circuits existants, y compris 1 inspection et 1 simulation.
- 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

existentes. A Taxa cobre todas as despesas excepto o alojamento e a alimentação dos inspectores nos respectivos países, as quais incumbem aos proprietários do circuito ou à ADN.

A tabela aplicável em cada ano a cada categoria será determinada pela FIA anualmente

As taxas acima são distintas das taxas que deverão ser pagas pela inspeção das instalações médicas do Circuito, que serão organizadas e faturadas separadamente pela Comissão Médica.

4.3 - As inspecções poderão igualmente ser decididas por outras razões.

- pelo Conselho Mundial do Desporto Automóvel, a Comissão ou o seu Presidente ou ainda a pedido dos delegados propostos aos circuitos em representação da sua ADN, para os quais a categoria de taxas apropriadas será decidida caso a caso

4.4 - Procedimentos respeitantes às inspecções da FIA

4.4.1 - Os inspectores serão escolhidos pela Comissão ou seu Presidente, pela lista dos inspectores aprovada pelo Conselho Mundial do desporto Automóvel.

4.4.2 - Os inspectores devem ser acompanhados ao circuito por um delegado da ADN respectiva. Nenhuma inspecção poderá ser realizada sem o consentimento da ADN.

4.4.3 - Previamente à inspecção, o inspector designado deverá poder examinar o dossier do circuito e os planos de todos os trabalhos considerados (ver suplemento 1). No caso de circuitos já criados, isso deverá compreender o questionário de circuito standard da FIA e todos os documentos respectivos. A conformidade estrutural das instalações de segurança do circuito deverá ser objecto duma declaração por parte dum engenheiro de engenharia civil que será incluído no dossier submetido obrigatoriamente pela ADN à FIA antes da inspecção (esta regra se aplica a todos, incluídos no Ralicross e no Autocross). O não respeito destas condições levará a sanções e/ou à anulação da inspecção.

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 civil 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 - Os representantes da imprensa não serão admitidos na pista durante a inspeção, e a ADN assim como os representantes do circuito terão que assegurar que os inspectores não encontram nenhum entrave na execução do seu trabalho por pessoas cuja sua presença não é essencial a esta inspeção. Nenhum veículo deverá circular no percurso durante a inspeção, salvo se for inevitável por razões de utilização em estradas públicas.

4.4.5 - Para os circuitos Rallycross, Autocross ou de corridas no gelo, o inspector da Comissão de Circuitos será acompanhado por um membro da Comissão Off-Road se o circuito for novo ou se for um circuito que pela primeira vez apresenta sua candidatura para uma competição de um Campeonato da FIA.

4.5 - Relatórios da inspeção FIA

Os relatórios da inspeção deverão ser apresentados ao Secretário da Comissão. Somente os relatórios recebidos do Secretário e enviados pela ADN respectiva serão válidos.

5 - Consequências de uma inspeção

5.1 - Cada vez que um relatório de inspeção oficial seja dirigido oficialmente pelo Secretário à ADN do circuito respectivo, esta ADN terá seis semanas no máximo para fazer conhecer à FIA todos os comentários sobre o dito relatório. A falta de qualquer comentário, o relatório e todo o calendário de trabalhos marcados serão considerados como aceites por todas as partes.

Se pelo contrário, após este período de seis semanas, um desacordo persiste entre os inspectores e a ADN respectiva sobre qualquer ponto que seja do relatório, o Presidente da Comissão examinará e regulamentará definitivamente este assunto.

5.2 - Fica entendido que a organização de uma competição internacional poderá ser proibida se os trabalhos pedidos não estejam integralmente executados segundo o programa estabelecido pelo inspector. A FIA (ou o seu Conselho Mundial do Desporto Automóvel) está habilitado a autorizar o desenrolar de qualquer competição internacional num circuito, ou, se as instruções da Comissão não foram respeitadas, será interdito.

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.

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 six 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 six 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.

Se um circuito possui mais do que um traçado, a aprovação apenas é válida para a (ou as) configuração (ões) que tenha (tenham) sido inspeccionada (s). Os circuitos são aceites para a organização de competições inscritas no calendário Desportivo Internacional da FIA, unicamente com a mesma configuração e as mesmas instalações que foram indicadas no plano na posse da FIA e que tenham recebido o aval do inspector FIA, no período de validade máxima de três anos a contar da data da inspecção.

- 5.3** - No caso onde um circuito de Ralicross, de Autocross ou corridas no gelo seja aceite, a licença, será válida para o ano da inspecção final mais três anos suplementares.

6 - Graus de licença de circuito

As licenças de circuito da FIA são passadas do Grau 1 ao Grau 6, segundo os tipos e grupos de viaturas para as quais se considera que o circuito é adequado acolher as corridas. Elas são passadas com o objectivo de permitir a inscrição de corridas no Calendário Internacional da FIA exclusivamente para as categorias de veículos especificados. Os tipos de grupos indicados abaixo correspondem à classificação estabelecida no Artigo 1 do Anexo J e aos regulamentos da FIA para veículos históricos (Anexo K), veículos de OffRoad e veículos a energias alternativas.

Com excepção do Grau 1, cada grau de licença é igualmente válido para todas as categorias de viaturas dos graus inferiores, 1 será o grau mais elevado.

A entrega da licença é necessária para formular um pedido de inscrição numa competição em qualquer circuito do Calendário Desportivo internacional da FIA, na categoria visada para essa licença e compreende toda a corrida em circuito que faça parte dum itinerário dum rali, mas não é suficiente para garantir a si mesmo no calendário numa dessas competições, no quadro dum campeonato FIA.

Os graus de licença de circuito da FIA apenas são válidos para os veículos que estejam conforme os Anexos J e K.

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.

GRAUS	CATEGORIAS DE VIATURAS
1	Automóveis monolugares dos Grupos D (Fórmula Internacional FIA) e E (Fórmula Livre) com uma relação peso / potência 1 Kg / hp. Viaturas históricas de acordo com a tabela abaixo. Viaturas históricas - Fórmula 1 Pós 1985.
1T.	Ensaio efetuado com viaturas anteriores (TPC) tais como definidas no Regulamento Desportivo da Fórmula Um da FIA em vigor
2	Automóveis monolugares dos Grupos D (Fórmula Internacional FIA) e E (Fórmula Livre) com uma relação peso / potência compreendida entre 1 e 2 Kg / hp. Viaturas históricas de acordo com a tabela abaixo.
3	Automóveis da Categoria II com uma relação peso / potência compreendida entre 2 e 3 Kg / hp. Viaturas históricas de acordo com a tabela abaixo.
3E	Automóveis elétricos em que a relação peso / potência é superior a 2 e 3 Kg /hp ou tal como definido no Regulamento Desportivo da Fórmula E da FIA em vigor
4	Automóveis da Categoria I. Automóveis da Categoria II com uma relação peso / potência superior a 3 Kg / hp. Viaturas históricas de acordo com a tabela abaixo e em conformidade com o regulamento do Anexo K se não incluídas nos Graus 1, 2 e 3

* Peso = peso do veículo em kg na condição de corrida, incluindo piloto sem combustível, conforme definido nas regulamentações técnicas aplicáveis

** Potência = potência máxima do veículo em CV medida na cambota

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.
1T.	Essais effectués avec des voitures antérieures (TPC) tels que définis dans le Règlement Sportif de Formule Un de la FIA en vigueur.
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.
3E	Automobiles électriques dont le rapport poids/puissance est supérieur à 2 e 3 kg/ch. ou telles que définies dans le Règlement Sportif de Formule E de la FIA en vigueur.
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.

*Poids = poids du véhicule en kg en condition de course, pilote compris sans carburant comme défini dans les règlements techniques y relatif.

**Puissance = puissance maximale du véhicule en cv mesurée au vilebrequin.

Automóveis Históricos / Automobiles historiques		
Grau do Circuito / Degré Circuit	Período em causa / Période concernée	Categoria - Classe / Catégorie-Classe
Grau 1 / Grade 1	J	Formula 1 - Pós 1985 / Formule 1 post-1985
Grau 2 / Grade 2	G / H / I / J	Automóveis / Automobiles: F1/4 - F2/4 - F2/5 - F5/2A - F5/2B - F3000/1A Automóveis / Automobiles: TSRC17 - TSRC18 - TSRC51 TSRC28 - TSRC29 - TSRC30 - TSRC52 TSRC40 - TSRC41 - TSRC42 - TSRC53 TSRC46 - TSRC47 - TSRC48 - TSRC54 Automóveis de Turismo e Grande Turismo Grupo 5: HST4 - HST5 /Automobiles de Tourisme et Grand Tourisme Groupe 5: HST4 - HST5 Automóveis de categorias específicas americanas Period G, H e I / Automobiles de catégorie spécifiques américaines / Period G, H e I e Automóveis em categorias americanas específicas: AN/1G - CAN/1H - CAN/3 / Automobiles in specific American categories: AN/1G - CAN/1H - CAN/3 Outros Automóveis de corrida de dois lugares / Autres Automobiles biplaces de course: GC/1A - GC/1B - GC/2A - GC/2B
Grau 3 / Grade 3	F / G / H / I / J	Monolugares / Monoplaces: F1/3 - F3/4 - F5/1
Grau 4 / Grade 4		Automóveis históricos conforme o regulamento do Anexo K não incluídos nos Graus 1, 2 e 3 acima / Automobiles historiques conformes au règlement de l'Annexe K non incluses dans les Degrés 1, 2 e 3 ci-dessus.

5 - Veículos a Energia Alternativa

6 - OffRoad

6A - Autocross (todas as classes)

6 R - Ralicross (todas as classes)

6 G - Corridas sobre gelo (todas as classes)

Os circuitos ovais receberão uma licença para permitir receber competições internacionais unicamente se estas competições são reservadas às viaturas aprovadas pela FIA para participar nesse tipo de circuitos.

Essas viaturas são actualmente viaturas especificamente concebidas para a corrida em circuitos ovais dotadas um revestimento e de um comprimento superior a 1 milha (viaturas «NASCAR Cup» por exemplo) e de viaturas com rodas descobertas correspondendo aos regulamentos e critérios de performance especificamente exigidos no que diz respeito a:

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)

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 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:

- protecção contra penetrações laterais
- protecção da cabeça do condutor
- dissipação de energia em caso de choque frontal
- cabos de retenção das rodas

Nenhuma competição em circuito oval relativo a qualquer outra categoria, fórmula ou classe não poderá ser inscrita ao Calendário Internacional a menos que o seu Regulamento Técnico não tenha sido submetido à ADN respectiva e aprovada para circuito oval pela FIA.

7 - Concepção dos circuitos

7.1 - Generalidades

Os princípios contidos neste artigo têm por base ajudar na concepção geral dos projectos dos circuitos para submeter à FIA com vista duma futura entrega de licença (ver Artigo 3.1)

O presente artigo não se aplica aos circuitos de autocross e de ralicross para os quais as disposições do regulamento se aplicam aos Campeonatos da Europa de Autocross e de Ralicross FIA deverão ser respeitados.

Em todos os países onde a lei exija, os responsáveis do traçado devem assegurar que as prescrições estabelecidas pelas autoridades públicas sejam respeitadas e devem obter a sua aceitação oficial.

7.2 - Planos

A forma do traçado, no projecto não é sujeito a restrições, contudo a FIA poderá recomendar modificações para favorecer a qualidade das competições e em caso de necessidade prática.

O comprimento máximo autorizado para secções em linha recta da pista é de 2 km.

Se o circuito estiver previsto para a organização de competições contando para os Campeonatos, Troféus ou Taças FIA, o comprimento deverá ser calculado para satisfazer o mínimo estipulado no Suplemento 2. É recomendado que o comprimento de um circuito novo não ultrapasse os 7 km.

Para determinar as distâncias das corridas, os records das corridas e as classificações, o comprimento dum circuito deverá ser tomado em consideração o eixo da pista.

Salvo indicação contrária, toda a referência

- 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

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

sobre estes princípios nas linhas rectas e nas curvas e respectiva a trajectória realmente seguida pelas viaturas para terem as maiores performances e não a forma geométrica do traçado do circuito (a trajectória quando traçada no projecto, terá como efeito geral de reduzir as linhas rectas e alongar as curvas quando o traçado é planificado ou modificado o projectista deve fundamentar os seus cálculos no acima descrito).

7.3 - Largura

Aquando da concepção dum circuito permanente novo, a largura prevista deverá ser de pelo menos 12 m. Nos locais onde a pista se alarga ou se estreita, esta deverá ser feita também gradualmente dentro do possível, numa proporção que não exceda 1 m em 20 m (sobre a largura total).

A largura da grelha de partida deverá ter pelo menos 15 m; esta largura deverá ser mantida até à saída da primeira curva (como indicado pela trajectória da corrida).

Os circuitos existentes que solicitem a sua homologação internacional mas que sejam mais estreitos, poderão ser aprovados se as competições nacionais forem regularmente organizadas.

7.4 - Perfil longitudinal

As modificações da inclinação, seja convexa ou côncava, devem ser feitas de acordo com os raios verticais adaptados ao desempenho das viaturas. Como regra geral, as mudanças na inclinação não devem ser feitas em zonas de travagem de alta velocidade, as zonas curvas ou quando a aceleração seja muito forte.

A inclinação na linha recta de partida não deverá ultrapassar os 2%.

7.5 - Inclinação transversal, drenagem

Ao longo das linhas rectas, a inclinação transversal por razões de escoamento das águas não deverá ser superior a 3% (1,7°) nem inferior a 1,5% (0,9°) entre os dois lados da pista ou entre o eixo e o lado da pista.

Nas curvas onde a cota exterior da pista é levantada em relação à cota inferior, a inclinação transversal não deverá ser superior a 10% (5,7°) (com eventuais excepções nos

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'exède 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 %.

7.5 - 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% (1,7°) ni inférieure à 1,5% (0,9°) 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% (5,7°) (avec éventuellement

casos particulares, tais como os **aneis de velocidade ou circuitos ovais**). Uma inclinação contrária não é na generalidade, aceitável, salvo se ela é imposta por circunstâncias especiais. ~~Nesse caso a velocidade de entrada não deverá exceder 125 km/h.~~

Toda a variação da inclinação transversal, particularmente ao longo das zonas de entrada e saída duma curva em planimetria deverá ter transições altimétricas apropriadas, apoiadas sobre a trajectória e sobre as prescrições definidas no ponto 7.4.

Sistemas apropriados de drenagem de água presentes na pista, na via das boxes, no paddock e nas zonas reservadas aos espectadores deverão ser consideradas como prioritárias na altura da elaboração do projecto.

Em locais onde se sabe que a água acumula na pista, uma série de ranhuras transversais podem ser cortadas no asfalto, a fim de direccionar a água para fora da pista na direção da berma.

Um projetista deve fornecer evidências para a FIA de que a questão do fluxo de água superficial foi devidamente tratada, particularmente para novos circuitos, especialmente quando há seções de ligação de asfalto.

7.6 - Limites e bermas laterais da pista e zonas de escape

Salvo indicação contrária por razões de elementos tais que as vias de entrada e de saída das boxes, uma pista permanente deverá ser bordada dos dois lados, em todo o seu comprimento, de linhas brancas contínuas claramente indicadas com a ajuda duma tinta antiderrapante, com uma largura mínima de 10 cm, e as bermas compactas, geralmente de uma largura compreendida entre 1 m a 5 m, com uma superfície plana. Estas bermas deverão prolongar o alinhamento da pista, sem desnível entre a pista e a berma; qualquer transição horizontal deverá ser gradual.

Por área de escapatória compreende-se o terreno compreendido entre as bermas e a primeira linha de protecção. Uma área de escapatória deverá ligar-se com a berma,

des exceptions dans des cas particuliers tels que les **anneaux de vitesse ou 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 altimétriques 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.

Aux endroits où il est connu que l'eau s'accumule sur la piste, une série de rainures transversales peut être creusée dans l'asphalte afin de diriger l'eau hors de la piste en direction de l'accotement.

Un concepteur doit fournir à la FIA la preuve que la question de l'écoulement des eaux de surface a été correctement prise en compte, plus particulièrement pour les nouveaux circuits, notamment lorsqu'il existe des sections de liaison en asphalte.

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 1ère ligne de protection. Une aire de dégagement devrait se raccorder avec la berme,

sem desnivelamento em relação a esta; se a área é em declive esta não deverá ultrapassar 25% a montante (não se aplica às áreas em gravilha) ou 3% em descendente, com uma transição progressiva entre a pista e a área de escape, em relação à projecção lateral da superfície da pista.

7.7 - Linha recta da partida (ver igualmente o ponto 7.3)

Para as partidas paradas, deverá haver um comprimento na grelha de pelo menos 6 m por viatura (8 m para o Campeonato do Mundo de Fórmula Um).

De preferência deverá ter pelo menos 250 m entre a linha de partida e a primeira curva.

Por curva, e unicamente nesse caso, entende-se uma mudança de direcção de pelo menos 45°, com um raio inferior a 300 m.

7.8 - Medidas de protecção

Aquando do estabelecimento das medidas destinadas à protecção dos espectadores, dos condutores, dos oficiais da corrida e do pessoal de assistência durante as competições, é necessário ter em conta as características do percurso (traçado e perfil da pista, topografia, trajectórias da corrida, áreas adjacentes e obras de arte) e a velocidade alcançada em cada ponto da pista. Embora possa ser indicada quando as condições o permitam antever com antecedência locais sem barreiras e sem espectadores afim que a energia das viaturas que saem da pista sem controle que foi perdido possa libertar completamente, é absolutamente necessário e preferível de conter o acidente numa proximidade relativa ao bordo da pista, absorvendo a energia da viatura e/ou oferecendo aos condutores as condições necessárias para retomarem o controle do veículo. Com esse fim, diferentes sistemas de desaceleração, disposições de dissipação de energia assim como barreiras de paragem poderão ser instaladas para constituir uma primeira linha de protecção.

O tipo de instalação terá de ter em consideração e estar subordinado ao espaço disponível e do ângulo de impacto imaginário. Como princípio geral onde o ângulo de impacto estimado é fraco, uma barreira vertical, lisa e continua é preferível. Onde o

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

impacto for grande, dispositivos de dissipação de energia e/ou barreiras de paragem deverão ser utilizadas em mais do que uma área de escape e um sistema de desaceleração se não tiverem um espaço suficientemente apropriado. Por esse motivo é indispensável prever-se espaços suficientes, em tais locais na altura de concepção do traçado. Estas áreas estarão principalmente situadas no exterior das curvas e podendo ter, regra geral uma extensão máxima de aproximadamente de 30 m a 100 m, em função da velocidade em curva alcançada em pista. Por outro lado, as medidas suplementares para a protecção das zonas reservadas ao público, que deverão ser colocadas ao mesmo nível que os pontos mais altos, do bordo da pista, poderão ser exigidas.

Os acessos do público às diferentes zonas assim como as condições em vigor nessas zonas devem estar conformes a legislação do país do circuito.

A FIA poderá fornecer conselhos a este respeito, após estudo do traçado proposto em cada caso sobre pedido da ADN do país do circuito em projecto.

7.9 - Edifícios e instalações pertencentes ao circuito

As exigências respeitantes à Torre de Controlo, à Sala de Cronometragem, aos Postos dos Comissários de Pista, às Boxes, à zona do Paddock, aos centros Médicos, etc., diferem segundo o tipo de competições previstas; cada projecto deverá ser estabelecido em colaboração entre a direcção do circuito, a ADN e a FIA (as exigências de base estão especificadas no Anexo H).

Uma via das boxes de pelo menos 12 m de largura, dotadas de garagem e instalações para a direcção da corrida deverá ser previsto adjacente à linha recta da partida, separada desta em pelo menos 4 m afim de criar uma berma, um muro das boxes e uma plataforma de sinalização.

Por regra geral, o comprimento da via das boxes para viaturas de competição deverá ser aproximadamente de 7 m, 4 m como mínimo para as instalações das boxes. As vias de entrada e saída das boxes devem ser apropriadas para permitir sair e entrar na pista em locais que não interfiram com as

dispositifs de dissipation d'énergie et/ou des barrières 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 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, la Salle de Chronométrage, 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

trajectórias da corrida. Pontes e/ou túneis para o pessoal, os camiões e os serviços de segurança que permitam passar do interior ao exterior do circuito deverão ser previstas na altura da elaboração do plano pois eles podem ter uma grande incidência sobre o traçado.

7.10 - Vias de serviço

Os serviços de segurança dependem dum número suficiente de zonas de estacionamento para os veículos, de vias de serviço atrás de primeira linha de protecção e de pontos de acesso à pista, de modo a permitir aos veículos de segurança de alcançar não importa em que local da pista, o centro médico e as saídas do circuito, sem entraves e rapidamente.

As instalações para os serviços de urgência destinados às zonas reservadas ao público deverão respeitar as exigências nacionais em vigor no país do circuito.

8 - Medidas de comprimento do circuito

Para determinar as distâncias das corridas, os records de corrida e as classificações, o comprimento do circuito deve ser tomado em consideração a do eixo da pista.

O eixo da pista é a linha compreendida entre os bordos de betume esquerdo e direito da pista materializada pelas linhas brancas regulamentares; uma atenção especial deve ser tomada para os circuitos de cidade.

O comprimento deverá de preferência ser medido no local (média entre o comprimento dos bordos direito e esquerdo da pista) mas na sua impossibilidade ela poderá ser calculada. Nesse caso, o método seguinte é proposto:

A forma geométrica do traçado será definida nos termos do plano e do perfil longitudinal ao longo da linha mediana da pista e este traçado será utilizado para o cálculo do comprimento oficial do circuito. A definição do plano compreenderá o comprimento horizontal da linha média de todas as curvas e linhas direitas, o raio de todas as curvas circulares e a descrição matemática de todas as curvas de transição.

O perfil longitudinal será definido, no limite, seja nas curvas circulares verticais, seja numa série de níveis de linhas medianas com intervalos de 10 m mínimo, com uma precisão de 0,01 m. O comprimento oficial da pista será

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 à des intervalles de 10 m minimum, avec une précision de 0,01 m. La longueur officielle de

calculado com uma precisão de 1 m combinando o comprimento horizontal da pista e o perfil longitudinal.

9 - Instalações para pessoas com deficiência

As zonas públicas do circuito devem cumprir a legislação local no que diz respeito ao acesso para pessoas com deficiência

É recomendado que para o interesse dos espectadores que apresentem uma deficiência, as instalações seguintes (no mínimo) estejam previstas em todos os locais do circuito onde se desenrola uma competição;

- Uma zona reservada aos espectadores portadores de deficiência física permitindo-lhes ver a corrida e podendo receber pessoas em cadeiras de rodas assim como os seus acompanhantes;
- Sanitários para deficientes acessíveis a cadeiras rolantes e situadas perto das zonas reservadas aos espectadores com deficiência;
- Locais de estacionamento reservado, em cimento ou asfalto com suficiente espaço para permitir o deslocamento das cadeiras e situados a uma distância razoável da zona reservada aos espectadores deficientes;
- Instalações médicas com um acesso fácil e adaptadas que não sendo apenas reservadas ao uso exclusivo de pessoas com deficiência, estejam preparadas tendo em conta as suas necessidades;
- Áreas em piso rijo permitindo a deslocação de cadeiras de rodas entre as instalações acima mencionadas.
- Devem ser disponibilizadas instalações adequadas para concorrentes com deficiências na zona das boxes, no paddock, na via das boxes (pit lane), no edifício da direção de corrida, nas salas de briefing e para permitir o acesso ao pódio.

10 - Estruturas e publicidade nas extremidades da pista

Os painéis publicitários e de afixação, os ecrãs de vídeo e outras estruturas nas extremidades da pista devem ser estáveis e bem fixas. A colocação e as características de publicidade não devem em nenhum caso retirar a visibilidade aos condutores e aos oficiais, nem produzir um efeito óptico

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

Les zones publiques du circuit doivent être conformes à la législation locale concernant l'accès pour les 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.
- Des installations appropriées doivent être mises à la disposition des concurrents handicapés dans la zone des garages, le paddock, la voie des stands, le bâtiment de la direction de course, les salles de briefing et pour permettre l'accès au podium.

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

incomodando ou enganando (por exemplo repetição de afixações de cores brilhantes e contrastadas painéis/reclames mal colocados induzindo em erro quanto ao traçado real da pista, etc.)

Nenhuma forma de publicidade ou de decoração será autorizada no revestimento da pista. Toda a publicidade ou decoração sobre o revestimento numa zona de escape pavimentada deve ser realizada de maneira que a sua resistência às derrapagens não seja diminuída.

Qualquer outra publicidade colocada na pista e a primeira barreira de protecção é proibida com excepção dos painéis publicitários temporários colocados para uma competição que deverão ser autorizados: a) pelo director da prova ou de corrida se houver e b) por um delegado da ADN para cada construção e sua colocação autorizada. Todos estes painéis deverão ser construídos de maneira a serem quebrados em bocados leves e não contundentes se eles forem sujeitos a uma colisão por uma viatura, mas igualmente devem resistir a condições de vento nas quais as corridas poderão desenrolar-se. Eles deverão ser posicionados de maneira que não obstruam de qualquer maneira a visão dos comissários de pista ou dos condutores em condições de corrida. Eles não deverão ser colocados no lado exterior ou sobre um ou outro lado das saídas, das curvas e não deverão estar situados a menos de 3 m do bordo da pista. Todo o material metálico é proibido; o poliéster expandido, ininflamável ou qualquer material semelhante dum espessura máxima de 100 mm é aceite. A utilização de fios de retenção é proibida; as articulações e as fixações devem ser dum tecido leve.

Toda a publicidade nos muros ou nos rails da primeira linha de protecção deverá ser pintada ou ser constituída de afixações adesivas. No caso das zonas de rails de segurança, estas afixações deverão abraçar rigorosamente a forma do rail. A utilização de painéis leves, flexíveis ou de bandeiras fixas, sobre a frente da primeira linha de protecção, mas que não esteja colocado acima dela, não poderão ser autorizadas a não ser nas zonas mais afastadas da pista e

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

onde os impactos terão a probabilidade de serem perpendiculares a essas estruturas. Independentemente do comprimento da área publicitária, os painéis individuais da área publicitária não devem exceder 150 cm de comprimento. A utilização de painéis publicitários é proibida nas barreiras paralelas à pista e na trajetória dos veículos em corrida.

As estruturas elevadas ao longo da primeira linha de protecção devem ter uma altura mínima de 4 metros acima do solo. Elas devem ser certificadas como estando conformes por um engenheiro, com conhecimentos apropriados na matéria de resistência e de estabilidade, para evitar o seu colapso ou seu deslocamento no caso de ventos fortes ou impacto contra a primeira linha de protecção, como devem ser as estruturas que se estendam acima delas.

Todas as estruturas colocadas atrás da primeira linha de protecção deverão encontrar-se afastadas em pelo menos 1 metro e em nenhum caso deverá constituir um entrave à circulação a aos serviços de segurança. Todavia, o director de corrida ou o director de prova poderão solicitar uma maior distância em certos casos. Se uma estrutura estiver posicionada de tal maneira que corra o risco de em caso de queda atravessar uma barreira de protecção, ela deverá ser certificada como estando conforme por um engenheiro, no que diz respeito a critérios apropriados de resistência e de estabilidade permitindo evitar qualquer risco. Toda a estrutura publicitária continua que se encontre na segunda linha de protecção deverá ser especificamente aprovada pelo director de corrida ou de prova e não deverá obstruir os pontos de acesso.

Qualquer estrutura de publicidade contínua anexada à segunda linha de protecção deve ser feita de um material não metálico e leve capaz de suportar as condições de vento esperadas. Além disso, todas essas estruturas devem ser expressamente aprovadas pelo director de corrida ou o director de prova

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 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 - Relatório de acidente

Aquando no decorrer dum treino ou de uma competição, ocorrer um acidente em que haja necessidade de hospitalização duma pessoa, ou provoque uma deformação significativa do habitáculo da viatura ou das instalações do circuito (ou prove a ineficácia de tais instalações em caso de acidente por forte impacto), incumbe ao responsável do circuito de fazer um relatório detalhado sobre as circunstâncias, os feridos físicos, os estragos materiais ocorridos pelas viaturas, assim como sobre as instalações do circuito à ADN, e quando a lei do país o permita à FIA. Se a lei do país não o permitir, a ADN deverá ter a FIA informada. O referido relatório deve, na medida do possível, incluir, um registo vídeo da viatura e do lugar do acidente realizado imediatamente após os eventos; os dados registados pela equipa da viatura; os relatórios do engenheiro referente ao estado da viatura; os relatórios médicos; os relatórios das testemunhas e do comissário de pista.

Esta disposição é uma condição necessária para a validade de licença do circuito. Qualquer derrogação a esta regra será reportada ao Conselho Mundial do Desporto Automóvel.

12 - Manutenção do circuito

É recomendado que a ADN, efectue regularmente inspecções durante o período da licença.

Uma manutenção adequada do circuito e das suas instalações é uma condição da licença; o circuito deverá ser verificado não somente antes de uma competição, mas igualmente após, de maneira que os estragos possam ser avaliados e um programa de reparação estabelecido. Os principais pontos que requerem uma atenção regular são:

12.1 - Revestimento da pista

Limpeza e condições gerais

12.2 - Bordos, bermas e zonas laterais

Todos os bordos, bermas e zonas laterais deverão estar ao nível do bordo da pista e todas as zonas situadas atrás dos lancis devem ser enchidas e niveladas. O relvado deverá ser em aparado e todas as ervas e vegetação secas retiradas. A vegetação deve ser retirada nos bancos de gravilha.

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

Todas as zonas laterais até à primeira protecção devem ser libertas de qualquer obstrução.

12.3 - Rails

A solidez da implantação ao solo de todos os suportes dos rails de segurança deve ser controlada, assim como o aperto das porcas e dos parafusos. As sobreposições devem ser com bom senso.

O espaço máximo entre o rail inferior e o solo e entre os rails superiores deverá ser de 4 cm. O engenheiro do circuito deverá certificar - se das especificações de instalação. Se os rails de segurança são mantidos em postes de madeira, estes devem ser verificados regularmente afim de verificar qualquer deterioração ou impregnação de humidade.

12.4 - Barreiras de pneus

A solidez das fixações destas barreiras entre eles assim como a estrutura existente deve ser controlada. Os pneus deverão ser solidamente aparafusados entre eles em pilhas antes de serem instalados.

12.5 - Vedações para o público e cercas reforçadas

Os suportes e a tensão destas vedações devem ser regularmente controlados. As vedações devem ser verificadas quanto à deterioração.

12.6 - Lancis

Os lancis devem ser controlados continuamente para verificar eventuais desgastes. Os lancis estragados devem ser reabilitados/substituídos imediatamente. Ao repintar os lancis, é conveniente evitar o acumular as espessuras de tinta.

12.7 - Esgotos e condutas de água

Os fluxos da água devem estar limpos e serem inspeccionados pela ADN, que verificará o seu bom funcionamento antes das competições importantes.

12.8 - Vias de serviço

As vias de serviço devem ser mantidas em bom estado, com um revestimento liso. Qualquer obstrução deve ser retirada.

12.9 - Linhas de delimitação do circuito

Todas as linhas de delimitação da Pista e

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 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 déceler 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 déceler toute détérioration.

12.6 - Bordures

Les bordures doivent être contrôlées de façon permanente pour déceler 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,

das Boxes e as marcas da grelha deverão estar sempre mantidas limpas e intactas, e de preferência repintadas antes das competições importantes, evitando o acumular espessuras de tinta.

12.10 - Observação e visibilidade

Uma boa observação deve ser mantida a qualquer momento entre os Postos consecutivos de Comissários/ de Sinalização, etc. As árvores e a vegetação devem ser retiradas ou cortadas afim de manter uma boa visibilidade.

12.11 - Comunicações

O bom funcionamento do telefone e outros meios de comunicação deve ser controlado.

12.12 - Locais de paragem

Todos os compartimentos de cascalho devem ser projetados para permitir a recuperação rápida de veículos que ficaram presos. Qualquer vegetação deve ser removida, o material de enchimento regularmente colocado para evitar compactação e material adicionado conforme necessário para garantir que a superfície esteja no mesmo plano que o terreno circundante

12.13 - Reparação de barreiras

Toda a reparação efectuada numa barreira ou outro elemento de segurança de um circuito deve ser tal que a barreira reparada tenha o mesmo desempenho de segurança que antes da sua degradação. Quando isso não for possível, a barreira deve ser substituída por uma barreira com um nível equivalente ou melhor de desempenho de segurança.

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.

12.13 - Réparation des barrières

Toute réparation effectuée sur une barrière ou sur un autre élément de sécurité d'un circuit devrait être telle que la barrière réparée présente les mêmes performances de sécurité qu'avant sa dégradation. Lorsque ce n'est pas possible, la barrière devrait être remplacée par une barrière dont les performances de sécurité sont d'un niveau équivalent ou supérieur.

SUPLEMENTO 1**DOSSIER DO CIRCUITO OBRIGATÓRIO**

O dossier do circuito deve compreender as seguintes informações:

- 1)** Carta de apresentação do projecto do circuito
- 2)** Mapa do circuito a uma escala mínima de 1:2000, incluindo orientação, as vias de entrada e saída, das boxes, números de curva, a direção da corrida, as construções, as instalações, as vias acesso, zonas reservadas aos espectadores, dispositivos de segurança e barreiras, (paredes / guardrails), as grelhas anti-detrimentos, dispositivos de atenuação, o edifício da direção de corrida, a sala de cronometragem, o edifício das boxes e área da garagem, o paddock e a localização da linha de partida, e a linha de controle, ambulâncias, centro médico, heliponto, veículos de combate a incêndio, veículos intervenção médica e dos postos dos comissários de pista, dos painéis luminosos (se aplicável) e do Parque Fechado.
- 3)** As coordenadas precisas de latitude e longitude do GPS em graus decimais do ponto de interseção entre a linha de centro da pista e a linha de controle
- 4)** Plano das boxes de reabastecimento, do centro médico e da zona do Paddock a uma escala de 1/500.
- 5)** Plano detalhado de todos os edifícios (aí compreendendo o centro médico e o heliporto) a uma escala mínima de 1:200.
- 6)** Perfil do eixo da pista em 3D, as bordas da pista e a primeira linha de proteção, a uma escala mínima de 1:200 (comprimento) /1:200 (altitude).
- 7)** Secções transversais da pista e das zonas laterais (em pelo menos 10 m de cada lado do bordo da pista), ao nível da linha de partida, do centro das curvas mais importantes, dos pontos de largura mínima e máxima da pista nas pontes e de outros pontos particulares, a uma escala mínima de 1/200.
- 8)** Questionário fornecido pela FIA sobre o centro médico completo e o hospital / os hospitais de referência. Este questionário está disponível em www.fia.com/circuit-safety.

SUPPLÉMENT 1**DOSSIER DE CIRCUIT OBLIGATOIRE**

Le dossier du circuit doit comprendre les informations suivantes:

- 1)** Lettre de présentation du projet de circuit.
- 2)** Plan du circuit à une échelle minimale de 1:2000, y compris l'orientation, les voies d'entrée et de sortie des stands, les numéros de virage 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-détriments, des dispositifs d'atténuation, le poste de direction de course, la salle de chronométrage, le bâtiment des stands et la zone des garages, 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 des véhicules d'intervention médicale et des postes des commissaires de piste, des panneaux lumineux (s'il y a lieu), et du Parc Fermé.
- 3)** Les coordonnées GPS précises de latitude et de longitude en degrés décimaux du point d'intersection entre l'axe de la voie et la ligne de contrôle.
- 4)** Plan des stands de ravitaillement, du centre médical et de la zone du paddock à une échelle minimale de 1:500.
- 5)** Plan détaillé de tous les bâtiments (y compris le centre médical et l'héliport) à l'échelle minimale de 1:200.
- 6)** Profil de l'axe de la piste en 3D, des bords de la piste et de la première ligne de protection, à une échelle minimale de 1:2000 (longueur)/1:200 (altitude).
- 7)** 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.
- 8)** Questionnaire fourni par la FIA concernant le centre médical et l'hôpital/ les hôpitaux de référence dûment complété. Ce questionnaire est disponible sur www.fia.com/circuit-safety.

O dossier do circuito deverá ser fornecido no formato digital

Os planos do formato numérico serão conforme a norma sobre os desenhos dos circuitos (disponíveis no site Web da FIA, sob a rubrica www.fia.com/circuit-safety). Esta exigência é facultativa unicamente para os circuitos de autocross e ralicross. Estes planos deverão ser revisitados e enviados à FIA cada vez que o percurso for modificado e constituirão a referência essencial para cada inspeção de FIA e o certificado de licença do circuito.

NB: Os projectos de novos circuitos ou as modificações importantes nos circuitos já existentes devem ser enviados por via da ADN, ao Secretário da Comissão para os primeiros comentários técnicos.

Le dossier du circuit devrait être fourni 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 www.fia.com/circuit-safety). 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

SUPLEMENTO 2

COMPRIMENTO MÍNIMO DO CIRCUITO E NÚMERO MÁXIMO DE VIATURAS NOS TREINOS E À PARTIDA DE UMA COMPETIÇÃO**A - Comprimento do circuito para as competições de Campeonato da FIA**

A tabela dada abaixo poderá ser tomada em consideração para determinar a elegibilidade dum circuito novo ou já existente que peça a organização duma competição contando para um Campeonato, Troféu ou Taça FIA e que não tenha anteriormente contado com uma competição nesse circuito:

Viaturas	Comprimento min em Km para 1 duração max de:		
	2h45m	6h	12h
Viaturas de Sport	3,5	3,7	4,7
GT	3,5	3,7	4,7
F1	3,5		
Viaturas Turismo	3,0	3,2	4,0
F3	2,0		

NB: O comprimento dos circuitos que solicitem a organização de toda a competição internacional será normalmente de 2 Km. Para os circuitos mais curtos, a ADN deve fazer um pedido de derrogação.

B - Número máximo de viaturas autorizadas a tomar a partida de uma corrida internacional.

O número máximo (N) é calculado a partir da seguinte fórmula:

$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G$ (N será arredondado ao número superior)

Onde:

L = coeficiente dependendo do comprimento do circuito, dados do quadro 1 abaixo;

W = coeficiente dependendo da largura mínima do circuito, dados no quadro 2) abaixo;

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:		
	2h45m	6h	12h
Voitures de Sport	3,5	3,7	4,7
GT	3,5	3,7	4,7
F1	3,5		
Voitures de Turismo	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:

$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G$ (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 = coeficiente dependendo da duração da corrida, dados no quadro 3) abaixo;

G = coeficiente dependendo do/dos grupo (s) de viaturas participantes na corrida, dados no quadro 4) abaixo.

O inspector FIA do circuito respectivo pode recomendar à Comissão uma redução do número de viaturas autorizadas a tomar a partida, em relação do número dado pela fórmula.

NOTA: O acima descrito não se aplica às corridas do Campeonato do Mundo de Fórmula Um, onde os números serão os estipulados nos regulamentos do campeonato.

As condições deste suplemento não são para aplicação em circuitos oval (tipo de anel de velocidade).

Quadro 1) - Coeficiente «L»

Comprimento do Circuito «L»

- até 2 Km Caso particular: ver nota abaixo

- de 2 Km a 2,6 Km	10
- de 2,6 Km a 3,2 Km	11
- de 3,2 Km a 3,8 Km	12
- de 3,8 Km a 4,4 Km	13
- de 4,4 Km a 4,8 Km	14
- de 4,8 Km a 5,2 Km	15
- de 5,2 Km a 5,6 Km	16
- de 5,6 Km a 6 Km	17
- de 6 Km a 8 Km	18
- mais de 8 Km a 10 Km	20
- mais de 10 Km	22

Nota: para os circuitos até 2 Km, a ADN do circuito deve fazer uma recomendação por consideração para a Comissão.

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	11
- 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 a 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.

Quadro 2) - Coeficiente «W»

Largura de referência* em metros «W»
(arredondado ao número superior)

8	9
9	9
10	10
11	10
12	10
13	11,5
14	12
15 (Máximo autorizado)	12,5

* Indicado na licença do circuito

Tableau 2) - Coefficient «W»

Largeur de référence*, en mètres «W»
(arrondie au chiffre supérieur)

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

Quadro 3) - Coeficiente «T»

Duração em horas	«T»
- 1 máximo	1
- Entre 1 e 2	1,15
- Entre 2 e 4	1,25
- Entre 4 e 12	1,4
- Mais de 12	1,5

Tableau 3) - Coefficient «T»

Duration in hours	«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

Quadro 4) - Coeficiente «G»

Categoria das viaturas	«G»
- Grupos N, A, B, GT e todas as viaturas históricas de Turismo e GT	1,00
- Viaturas de Sport bi-lugares ou monolugares até 2000 cm ³ e todas as outras viaturas históricas	0,80
- Viaturas de Sport bi-lugares com mais de 2000 cm ³	0,70
- Monolugares com mais de 2000 cm ³	0,60

NB: No caso de corridas com mais do que uma só categoria de viaturas, é o mais baixo coeficiente aplicado que será utilizado.

C - Número de viaturas nos treinos

O número máximo de viaturas admitidas a participar numa sessão de treinos não poderá ser superior ao número autorizado a tomar a partida da corrida, aumentada de 20%

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 cm ³ et toutes autres voitures historiques	0,80
- Voitures de sport biplaces de plus de 2000 cm ³	0,70
- Monoplaces de plus de 2000 cm ³	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.

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 %.

SUPLEMENTO 3**SUPPLÉMENT 3****REGULAMENTO ESPECÍFICO RALICROSS / AUTOCROSS****RÈGLEMENTS SPÉCIFIQUES RALLYCROSS/AUTOCROSS****1.1 - Características**

Comprimento (medido no eixo do percurso desde a linha de chegada até a linha de chegada): mínimo 800 m; máximo de 1400 m

Largura: mínimo 10 m; Máximo 25 m

1.2 - Composição**Para os circuitos permanentes e não permanentes de Ralicross**

Superfície com revestimento (de preferência asfalto, ou material impermeável similar); entre 30 % e 60% do comprimento do circuito. Essa taxa pode ser aumentada, sujeita à aprovação da FIA e à recomendação do inspetor, dependendo das características do traçado da pista. O restante não revestido (terreno consolidado / estabilizado ou cascalho). O resto da área consolidada com menor aderência (por exemplo, terra ou cascalho). Um método de estabilização apropriado é obrigatório. Além de regar com água, um tratamento anti-pó é obrigatório.

Apenas para circuitos não permanentes de Ralicross

Dois tipos distintos de superfície com uma diferença significativa no nível de aderência podem ser usados, mesmo que as duas superfícies possam ser definidas como "estabilizadas" de acordo com os critérios mencionados acima. Isso estará sujeito à aprovação da FIA e à recomendação do inspetor, dependendo das características do traçado da pista.

Para os circuitos de Autocross:

Um circuito plano ou ondulado em terreno natural composto de qualquer tipo de superfície não estabilizada (sem valas ou corrente de água). Pode estar prevista uma zona de partida estabilizada, no entanto, será obrigatório acolher uma manche do Campeonato da Europa da FIA a partir de 2024 apenas para as pistas permanentes. Recomenda-se que esta zona estabilizada seja prolongada por um comprimento de 25

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 et non permanents de Rallycross:**

Surface avec revêtement (de préférence asphalte ou matériau imperméable similaire); entre 30 % et 60 % de la longueur du circuit. Ce taux peut être augmenté sous réserve de l'approbation de la FIA et de la recommandation de l'inspecteur, en fonction des caractéristiques du tracé de la piste. Le restant non revêtu (terre consolidée / stabilisée ou gravier). Le reste de la surface consolidée avec une adhérence plus faible (par exemple terre ou gravier). Une méthode de stabilisation appropriée est obligatoire. En plus d'un arrosage par de l'eau, un traitement antipoussière est obligatoire.

Pour les circuits de Rallycross non-permanents uniquement:

Deux types de surface distincts avec une différence significative de niveau d'adhérence peuvent être utilisés même si les deux surfaces peuvent être définies comme "stabilisées" selon les critères mentionnés ci-dessus. Ceci sera sous réserve de l'approbation de la FIA et de la recommandation de l'inspecteur, en fonction des caractéristiques du tracé de la piste.

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 sera toutefois obligatoire d'accueillir une manche du Championnat d'Europe de la FIA à compter de 2024 pour les pistes permanentes uniquement. Il est conseillé que cette zone stabilisée soit prolongée sur une longueur de 25 m après

m após a linha de partida, desde que essa zona não faça parte do curso. A pista deve estar claramente delimitada.

Além da pulverização com água, é obrigatório um tratamento anti-poeira.

Para ambos os tipos de circuitos, deve haver um teste padrão para superfícies não estabilizadas.

1.3 - Inclinações

Qualquer modificação da inclinação deve ser feita de acordo com um raio vertical mínimo: R = 10 m no caso de um perfil côncavo; 15 m no caso de um perfil convexo. O valor R deve ser aumentado o suficiente nas zonas de curvas, de travagem, de aproximação e saída das curvas. Sempre que possível, evitar qualquer alteração na inclinação dessas zonas.

A inclinação da linha recta de partida não deve exceder 2%.

1.4 - Partida

É recomendado:

- Que deve haver pelo menos 100 m de linha reta entre a linha de partida e a primeira curva.
- Que a grelha de partida, localizada fora do circuito, possui uma superfície uniforme de asfalto, alcatrão ou de cimento num comprimento mínimo de 30 m após a linha de partida.
- Que a primeira curva tem um raio máximo de 25 m e forma uma mudança de direção de pelo menos 45°, essas medidas devem ser efectuadas a partir do eixo do percurso.

É obrigatório:

- Que a largura da grelha de partida esteja em conformidade com os desenhos abaixo e deve ser possível colocar cinco viaturas na mesma superfície de uma linha da grelha de partida.
- Que a largura da pista na linha de partida (14,5 m mínimo) seja mantida até e durante toda a primeira curva.

1.5 - Sinalização

Se houver um desvio no percurso (por exemplo, uma chicane artificial incluída para reduzir as velocidades), isso deve ser marcado de forma óbvia e totalmente

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

inconfundível. Os limites exteriores da pista devem ser claramente definidos. Nas seções de asfalto por uma linha branca pintada com uma largura mínima de 100 mm. Nas seções móveis, pelo uso de guias, cones flexíveis (por exemplo floppies) ou outras barreiras devem ser usados para desencorajar qualquer atalho.

1.6 - Joker Lap (somente no Ralicross)

Obrigatório (aplicável às novas homologações ou rehomologações a partir de 1.1.2009).

Comprimento: deve ser tal que o tempo necessário para completar uma volta, incluindo a seção Joker, seja superior que o melhor tempo de volta na mesma categoria. Largura: mínima 10 m, máximo 12 m.

A entrada e saída não podem estar na trajetória de corrida. À saída da Joker Lap, as viaturas na pista principal terão prioridade.

Uma protecção de segurança para separar as duas estradas deve estar no lugar. Na saída, deve ser possível que as viaturas tenham a mesma velocidade que no circuito tradicional.

Por razões de segurança poderá ser necessário criar um posto de comissários.

1.7 - Diretrizes para circuitos Rallycross e Autocross

Um plano de segurança deve estar no lugar da protecção do pessoal dos média.

Todas as áreas reservadas para fotógrafos e equipes de TV devem ser indicadas no desenho do circuito e estar devidamente protegidas contra os perigos da pista da mesma maneira que os postos de comissários.

Os circuitos Ralicross e Autocross devem ter postos de comissários que devem ser posicionados, dotados em pessoal e equipas de acordo com o Anexo H. As luzes de sinalização devem ser comandadas pelo pessoal que se encontra no posto de comissários apropriado mais próximo.

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 (floppies par exemple) ou autres barrières doivent être utilisées pour décourager tout écart.

1.6 - Tour Joker (en Rallycross seulement)

Obligatoire (applicable aux nouvelles homologations ou renouvelées à partir de 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.