

PŘÍLOHA O

Mezinárodního sportovního řádu

2021

Postup homologace okruhů pro automobilové závody

Jakákoli změna po tomto datu bude zveřejněna v bulletinu FIA.
Překlad neprošel jazykovou úpravou a je považován pouze za orientační.

Nový text = takto

Odstraněný text = ~~takto~~

Změny během roku = takto

Budoucí změny (na konci přílohy) = takto nebo ~~takto~~

OBSAH:

Článek 1 - CÍL

Článek 2 - DEFINICE

Článek 3 - POSTUP

Článek 4 - INSPEKCE

Článek 5 - DŮSLEDKY INSPEKCE

Článek 6 - STUPNĚ OKRUHOVÝCH LICENCÍ

Článek 7 - KONCEPCE OKRUHŮ

Článek 8 - MĚŘENÍ DÉLKY OKRUHU

Článek 9 - ZAŘÍZENÍ PRO HANDICAPOVANÉ OSOBY

Článek 10 - STRUKTURY NA OKRAJI TRATI

Článek 11 - ZPRÁVA O NEHODĚ

Článek 12 - ÚDRŽBA OKRUHU

Dodatek 1: POVINNÁ DOKUMENTACE OKRUHU

Dodatek 2: MINIMÁLNÍ DÉLKA OKRUHU A MAXIMÁLNÍ POČET VOZŮ PŘI TRÉNINKU A NA STARTU ZÁVODU

Dodatek 3: SPECIFICKÉ PŘEDPISY RALLYCROSS/AUTOCROSS

1. CÍL

Tato příloha, vytvořená komisí FIA pro okruhy, slouží inspektorům FIA pro automobilové okruhy jako reference pro rozhodnutí, zda soutěže, probíhající na určitém okruhu, mohou být zařazeny do Mezinárodního sportovního kalendáře FIA. Tato kritéria mohou být také použita jako úvodní pro projektanty a tvůrce trati.

Speciální žádosti ohledně trati ze strany inspektorů FIA musí být založeny na prostudování nákresu trati a přizpůsobení kritérií pro každý jednotlivý případ.

2. DEFINICE

- **Dráha:** silnice nebo trať používaná pro automobilové závody a zahrnující příslušné vybavení. Dráha může být dočasná, polopermanentní nebo permanentní, podle typu její instalace a dostupnosti pro soutěže.
- **Okruh:** uzavřená dráha zahrnující všechna zařízení, která jsou její součástí, která začíná a končí na stejném místě, je specificky postavená pro automobilové závody nebo pro ně upravená. Okruh může být dočasný, polopermanentní nebo permanentní, podle typu jeho zařízení a jeho dostupnosti pro soutěže.
- **Trat':** dráha speciálně postavená nebo přizpůsobená pro použití pro závody na okruhu. Trať je vymezena vnějšími okraji závodní plochy.
- **Nový okruh:** ve smyslu použití této přílohy a textů FIA, týkajících se stavby nebo bezpečnosti okruhů, znamená termín „nový okruh“ okruh, který nebyl použit pro mezinárodní závod. Okruh, trvalý nebo dočasný, již není pokládán za nový, jakmile byl jednou použit pro mezinárodní závody, ale všechny změny provedené následně na tomto okruhu mohou být pokládány za „nové“ prvky.
- **Komise:** v této příloze se pod pojmem „komise“ rozumí komise FIA pro okruhy.
- **Inspekce:** Návštěva zástupců komise pro vypracování doporučení podle této přílohy, pro prověření nebo schválení prací, provedených na základě doporučení nebo pro kontrolu všech podmínek a služeb, nezbytných pro průběh mezinárodních soutěží.
- **Okruhová licence:** osvědčení potvrzující, že okruh byl prověřen FIA a stanovující podmínky, za kterých může být použit, a kategorie vozů a závodů, které se zde mohou konat pro zapsání do Mezinárodního sportovního kalendáře FIA.

3. POSTUP

3.1 Tvůrci nového okruhu určeného pro mezinárodní závody musí předložit kompletní dokumentaci, obsahující plány a specifikace, ASN země, kde bude okruh postaven. Ta projekt schválí a předloží jej FIA (viz požadavky na dokumentaci v dodatku 1).

Lhůta na předložení návrhu dokumentace k posouzení činí tři týdny před každým zasedáním Komise FIA pro okruhy.

3.2 FIA vybere poplatek za prostudování projektu a inspekci za zpracování dokumentace nového okruhu, jakož i pokaždé, když bude požádána o schválení návrhu na změnu existujícího okruhu. Výši těchto poplatků stanoví každoročně FIA. Dodatečný poplatek bude vybírán za každou studii jiné nebo změněné konfigurace, požadovanou okruhem nebo vyžadovanou pro schválení FIA (dodatečná simulace) v rámci analýzy projektu nad 4 simulace zahrnuté do poplatků za inspekci okruhu.

3.3 FIA po přezkoumání všech charakteristik může doporučit změny, které pokládá za nezbytné a bude ASN informovat o každé etapě vývoje.

3.4 Inspekce zástupců komise přímo na místě budou prováděny podle potřeby, minimálně s jednou předběžnou inspekcí a jednou inspekcí závěrečnou. Pro stálé okruhy se musí závěrečná inspekce konat maximálně 60 dní (90 dní pro soutěže Mistrovství světa Formule 1 FIA) před první mezinárodní soutěží, která se zde má konat. Při této inspekci musí být všechny práce, spojené s povrchovou úpravou dráhy, stálými charakteristikami a bezpečnostním vybavením, provedeny ke spokojenosti FIA.

Pro dočasné okruhy, nejpozději 120 dní před příslušnou soutěží, má být FIA předložena ke schválení dokumentace odpovídající dodatku 1, jakož i kalendář provádění prací. Datum a čas závěrečné inspekce budou pro každý případ stanoveny individuálně inspektorem FIA po předběžné inspekci na místě, která by se měla konat nejpozději 60 dní před soutěží. K tomuto datu musí být všechny práce spojené s povrchem trati, s výjimkou případných úprav a drobných oprav, provedeny ke spokojenosti FIA.

3.5 Výše uvedené postupy jsou povinné také pro okruhy, kde jsou prováděny podstatné změny. Jakákoli změna provedená na profilu trati nebo bezpečnostním zařízení, která před svým provedením nebyla schválena FIA, činí okruh nepřijatelným pro organizaci mezinárodních závodů.

3.6 Prostřednictvím ASN je možné požádat o bezplatné předběžné konzultace k budoucím projektům nebo změnám s Oddělením pro bezpečnost FIA. Ovšem inspektoři FIA nevyhoví žádostem o konzultaci nebo návštěvu v místě, pokud k tomu nebyli zmocněni v rámci inspekce FIA v souladu s články 4.4 a 4.5 této Přílohy.

4. INSPEKCE

4.1 Inspekce ASN jsou povinné pro:

- všechny okruhy, které mají být použity pro soutěže zapsané do kalendáře FIA nebo za účasti jezdců z jiných zemí než pořadající země. Dokumenty pro okruhy (vypracované v souladu s Dodatkem 1) a kopie zpráv (podle postupu Přílohy O) musí být předloženy FIA a ASN musí písemně potvrdit FIA, že okruh ve všech směrech odpovídá příslušným kritériím.

4.2 Povinné inspekce okruhů ze strany FIA a kategorie poplatků

| Typ povinné inspekce okruhu | Kategorie poplatku |
|--|--------------------|
| Nové okruhy určené pro mezinárodní soutěže, pro první schválení licence stupně 1 (zahrnuje až 4 simulace a všechny nezbytné inspekce až do konečné inspekce) | A |

PŘÍLOHA O

| | |
|---|-----|
| Nové okruhy určené pro mezinárodní soutěže, licence stupňů: 1T, 2, 3 a 3E (zahrnuje až 4 simulace a všechny nezbytné inspekce až do konečné inspekce) | B |
| Nové okruhy určené pro mezinárodní soutěže, licence stupňů 4, 5 a 6 (zahrnuje až 4 simulace a všechny nezbytné inspekce až do konečné inspekce) | C |
| Za obnovení okruhové licence FIA, stupně 1, 1T a 2 | D |
| Za obnovení okruhové licence FIA, stupně 3, 3E, 4 a 5 (včetně případů, kdy je na základě rozhodnutí Komise delegována ASN) | E |
| Za obnovení okruhové licence FIA pro rallycross, autocross nebo závody na ledu | F |
| Okruhy, které prošly podstatnými změnami týkajícími se jejich profilu nebo jejich bezpečnostních zařízení a okruhy požadující vyšší stupeň licence, stupně 1, 1T a 2 (zahrnuje až 4 simulace) | D |
| Okruhy, které prošly podstatnými změnami týkajícími se jejich profilu nebo jejich bezpečnostních zařízení a okruhy požadující vyšší stupeň licence, stupně 3, 3E, 4 a 5 (zahrnuje až 4 simulace) | E |
| Všechny dočasné okruhy před každou soutěží mistrovství FIA: | E |
| Všechny dočasné okruhy před hlavní mezinárodní soutěží každého roku: (včetně případů, kdy je na základě rozhodnutí Komise delegována na ASN) | E |
| Okruhy, které mají být použity pro soutěž mistrovství světa nebo Světového poháru cestovních vozů FIA, v daném roce | E |
| Okruhy, které mají být použity pro soutěž Mistrovství světa FIA v rallycrossu v daném roce | F |
| Při každé soutěži mistrovství světa formule 1 FIA (ověřovací inspekce Grand Prix prováděná bezpečnostním delegátem formule 1 FIA) | GPC |
| Obnovení licence nebo homologace pro každou konfiguraci alternativního okruhu | G |
| Mezinárodní licence pro trať pro pokusy o rekord | R |

Simulace je rovněž možné provádět na požádání a za úhradu poplatku pro následující kategorie:

- Studie proveditelnosti: předběžné konzultace k budoucím návrhům nebo změnám, které mají být provedeny na existujících okruzích, včetně 1 inspekce a 1 simulace.

- Dodatečné simulace.

Výsledky simulací zůstávají vlastnictvím FIA, která sdělí ASN veškerá z nich plynoucí doporučení.

Poplatek stanoví FIA kandidátské ASN: 50 % při přijetí dokumentace a 50 % po závěrečné inspekci u projektů, nebo 100 % po inspekci u existujících okruhů.

Poplatek pokrývá veškeré výdaje, kromě ubytování a stravování inspektorů v příslušné zemi, které musí uhradit vlastník okruhu nebo ASN.

Ceník pro každou kategorii stanoví FIA každý rok.

Výše uvedené poplatky se liší od poplatků, které musí být zaplacený za inspekci lékařských zařízení okruhu, která je organizována a fakturována zvlášť prostřednictvím lékařské komise.

4.3 O inspekcích může také rozhodnout z jiného důvodu:

- Světová rada automobilového sportu, Komise nebo její předseda, nebo může být provedena na žádost delegátů okruhu prostřednictvím jejich ASN, kdy bude o kategorii příslušného poplatku rozhodnuto případ od případu.

4.4 Postupy týkající se inspekcí FIA

4.4.1 Inspektoři jsou vybráni komisí nebo jejím předsedou ze seznamu inspektorů schválených Světovou radou automobilového sportu.

4.4.2 Na okruhu musí být inspektoři doprovázeni delegátem příslušné ASN. Žádná inspekce nesmí být organizována bez vědomí ASN.

4.4.3 Žádná inspekce nemá být provedena bez toho, že by pověřený inspektor neměl možnost předem prostudovat dokumentaci okruhu a plány plánovaných prací (viz dodatek 1). V případě již existujících okruhů by to mělo zahrnovat standardní dotazník pro okruhy FIA a všechny příslušné dokumenty. Strukturální shodnost bezpečnostních zařízení okruhu musí být předmětem prohlášení ze strany odborníka (inženýra) na inženýrské stavitelství, které bude zařazeno do dokumentace, předložené povinně ASN FIA před inspekcí (toto pravidlo platí pro všechny okruhy, včetně rallycrossu a autocrossu). Nedodržení této podmínky může být potrestáno sankcemi a/nebo může vést ke zrušení inspekce.

4.4.4 Během inspekce nesmí na trať zástupci tisku a ASN a zástupci okruhu musí zajistit, že inspektorům při výkonu jejich úkolu nebude bránit žádná osoba, jejíž přítomnost zde není nutná. Během inspekce nesmí po okruhu jezdit žádný vůz, s výjimkou případů, kdy jde o použití veřejných komunikací.

4.4.5 Pro okruhy rallycrossu, autocrossu nebo pro závody na ledu je inspektor okruhové komise doprovázen členem komise off-road, pokud je okruh nový nebo pokud se jedná o okruh, předkládající poprvé svou kandidaturu na soutěž mistrovství FIA.

4.5 Inspekční zprávy FIA

Inspekční zprávy musí být předkládány sekretáři komise. Pouze zprávy, zaslané sekretářem k rukám příslušné ASN, jsou platné.

5. DŮSLEDKY INSPEKCE

5.1 Pokaždé, když je oficiální zpráva o inspekci oficiálně zaslána Sekretářem ASN příslušného okruhu, má tato ASN maximálně šest týdnů na to, aby sdělila FIA své připomínky ke zprávě. V případě, že nejsou žádné připomínky, je tato zpráva pokládána za definitivní a program provedení prací je pokládán za schválený.

Pokud naopak i po tomto období šesti týdnů stále panují rozpory mezi inspektory a ASN ohledně jakéhokoli bodu zprávy, předseda komise případ přezkoumá a definitivně rozhodne.

5.2 Je jasné, že lze zakázat konání mezinárodní soutěže, pokud požadované práce nebyly kompletně provedeny podle programu určeného inspektory.

FIA (nebo její Světová rada automobilového sportu) je zmocněna povolit konání jakékoli mezinárodní soutěže na okruhu nebo, pokud nejsou dodrženy instrukce komise, ji zakázat. Pokud má okruh více drah, povolení platí pouze pro kombinaci (kombinace), která byla prověřena/y. Okruhy jsou schváleny pro automobilové soutěže zapsané do Mezinárodního sportovního kalendáře FIA pouze se stejnou konfigurací a stejnými zařízeními, které jsou uvedeny v plánu, který má FIA a které byly schváleny inspektorem FIA, a to pro maximální období platnosti tří let od data inspekce.

5.3 V případě, že je schválen okruh rallycrossu, autocrossu nebo pro závod na ledu, schválení je platné pro daný rok plus tři dodatečné roky.

6. STUPNĚ OKRUHOVÝCH LICENCÍ

Okruhové licence FIA jsou vydávány od stupně 1 po stupeň 6, podle typů a skupin vozů, které mají na okruhu závodit. Jsou vydávány pouze s cílem umožnit zápis závodů do Mezinárodního kalendáře FIA výhradně pro specifikované kategorie vozů. Dále uvedené typy a skupiny odpovídají klasifikaci uvedené v článku 1 Přílohy J a předpisům FIA pro historické vozy (Příloha K), vozy off-road a vozy s alternativními pohony.

Každý stupeň licence je také platný pro všechny kategorie vozů nižších stupňů, 1 je nejvyšší stupeň.

Vydání licence je nezbytné pro předložení žádosti o zapsání podniku do Mezinárodního sportovního kalendáře FIA v kategorii dané touto licencí, včetně všech závodů na okruhu zahrnutých do itineráře rally, ale není dostatečné k tomu, aby samo zajistilo zapsání některé z těchto soutěží do kalendáře v rámci mistrovství FIA.

Stupně okruhové licence FIA se týkají pouze vozů odpovídajících přílohám J a K.

STUPEŇ - KATEGORIE VOZŮ

- 1** Automobily skupin D (mezinárodní formule FIA) a E (volná formule) s poměrem hmotnost/výkon nižším než 1 kg/HP. Historické vozy podle tabulky dále. Historické vozy – formule 1 Post-1985.
- 1T** Testy provedené s dřívějšími vozy (TPC), jak jsou definovány v platných Sportovních předpisech formule 1 FIA.
- 2** Automobily skupin D (mezinárodní formule FIA) a formule E (volná formule) s poměrem hmotnost/výkon mezi 1 a 2 kg/HP. Historické vozy podle tabulky dále.
- 3** Automobily kategorie II s poměrem hmotnost/výkon mezi 2 a 3 kg/HP. Historické vozy podle tabulky dále.
- 3E** Elektromobily, jejichž poměr hmotnost/výkon je vyšší než 2 kg/HP nebo jak jsou definovány v platných Sportovních předpisech formule E FIA.
- 4** Automobily kategorie I. Automobily kategorie II s poměrem hmotnost/výkon vyšším než 3 kg/HP. Historické vozy podle tabulky dále a odpovídající předpisům přílohy K, pokud nejsou zařazeny do stupňů 1, 2 a 3.

*Hmotnost = hmotnost vozidla v kg v podmínkách pro závod, včetně jezdce a bez paliva, jak je to definováno v příslušných technických předpisech.

**Výkon = maximální výkon vozidla v HP, měřený na klikovém hřídeli.

| Historické automobily | | |
|-----------------------|----------------|--|
| Stupeň okruhu | Dotčené období | Kategorie - třída |
| Stupeň 1 | J | Formule 1 Post-1985 |
| Stupeň 2 | G/H/I/J | Automobily: F1/4-F2/4 – F2/5 – F5/2A – F5/2B – F3000/1A Automobily: TSRC 17 – TSRC18 – TSRC51 TSRC28 – TSRC29 – TSRC30 – TSRC52 TSRC40 – TSRC41 – TSRC42 – TSRC53 TSRC46 – TSRC47 – TSRC48 – TSRC54 Cestovní automobily a automobily GT skupiny 5: HST4 – HST5 Automobily specifických amerických kategorií období G, H a I: AN/1G – CAN/1H – CAN/3 Ostatní dvoumístné závodní automobily: GC/1A – GC/1B – GC/2A – GC/2B |

| | | |
|----------|-----------|--|
| Stupeň 3 | F/G/H/I/J | Monoposty: F1/3 – F3/4 – F5/1 |
| Stupeň 4 | | Historické automobily odpovídající předpisům přílohy K, nezahrnuté do stupňů 1, 2 a 3 výše |

5 - alternativní pohony

6 - off-road

6A - autocross (všechny třídy)

6R - rallycross (všechny třídy)

6G - závody na ledu (všechny třídy)

Oválné okruhy dostanou licenci, která jim umožňuje uspořádat mezinárodní soutěže pouze tehdy, pokud jsou tyto soutěže vyhrazeny pro vozy schválené FIA pro závody na tomto typu okruhu.

Těmito vozy jsou v současnosti speciálně koncipované vozy pro závod na oválném okruhu s upraveným povrchem a o délce větší než 1 míle (např. vozy „NASCAR Cup“) a vozy se zakrytými koly, odpovídající předpisům a výkonnostním kritériím, speciálně požadovaným v oblasti:

- ochrany proti bočnímu proniknutí,
- ochrany hlavy jezdce,
- pohlcování energie v případě čelního nárazu,
- kabelů pro držení kol.

Žádná soutěž na oválném okruhu týkající se jiné kategorie, formule nebo třídy nemůže být zapsána do Mezinárodního kalendáře, pokud její technické předpisy nebyly předloženy příslušné ASN a schváleny FIA pro oválný okruh.

7. KONCEPCE OKRUHŮ

7.1 Obecně

Principy obsažené v tomto článku mají za cíl pomoci při celkovém koncipování návrhu okruhů, které budou předloženy FIA s cílem pozdějšího vydání licence (viz čl. 3.1).

Tento článek se nevztahuje na okruhy autocrossu a rallycrossu, pro které musí být dodržena ustanovení předpisů pro mistrovství Evropy v autocrossu a rallycrossu FIA.

Ve všech zemích, kde to zákon vyžaduje, se činovníci trati musí přesvědčit, že jsou dodržovány předpisy státních orgánů a musí mít oficiální souhlas těchto orgánů.

7.2 Půdorys

Tvar trati v jejím půdorysu není předmětem žádných omezení, ačkoli FIA může doporučit změny v zájmu kvalitních soutěží, pokud to praxe vyžaduje.

Maximální povolená délka rovných úseků trati je 2 km.

Je-li okruh plánován pro pořádání soutěží započítávaných do mistrovství, trofejí nebo pohárů FIA, délka by měla být vypočtena tak, aby splňovala minima stanovená v dodatku 2. Doporučuje se, aby délka nového okruhu nepřesáhla 7 km.

Aby se určila délka závodů, rekordy závodů a klasifikace, bere se v úvahu délka okruhu rovnající se délce osy trati.

Kromě opačných ustanovení se veškeré odkazy v těchto kritériích na přímky a zatáčky týkají reálně projeté dráhy vozy s největším výkonem, a nikoli geometrického tvaru trati okruhu (pokud se tato dráha zanesou do půdorysu, dochází ke zkrácení přímek a prodloužení zatáček. Při projektování nebo změnách trati je třeba vycházet z tohoto předpokladu).

7.3 Šířka

Při koncipování nového permanentního okruhu musí být šířka nejméně 12 metrů. V místech, kde se trať rozšiřuje nebo zužuje, to musí být uděláno co nejpostupněji, každopádně rozdíl nesmí být větší než 1 metr na 20 metrech (v celé šířce).

Šířka startovního roštu má být minimálně 15 m; tato šířka musí zůstat zachována až k výjezdu z první zatáčky (jako to udává optimální linie trati).

Stávající okruhy, které žádají o mezinárodní homologaci, ale jsou užší, mohou být schváleny, pokud se zde pravidelně konají národní soutěže.

7.4 Podélný profil

Jakákoli změna sklonu, ať je konvexní nebo konkávní, musí být provedena podle svislých poloměrů upravených podle výkonnosti vozů. Obecně je třeba zabránit tomu, aby byly prováděny změny sklonu v zónách brzdění s vysokou rychlostí, v zónách zatáček nebo tam, kde dochází k silnému zrychlení.

Sklon startovní čáry nemá přesáhnout 2 %.

7.5 Příčný sklon, odvodňování

Podél přímých úseků nemá být příčný sklon, kvůli odtoku vody, vyšší než 3 % (1,7°) a menší než 1,5 % (0,9°) mezi dvěma okraji trati nebo mezi osou a okrajem trati.

V zatáčkách, kde je vnější okraj trati výše než vnitřní, nemá být příčný sklon větší než 10 % (5,7°) (s případnými výjimkami ve zvláštních případech jako rychlostní okruhy nebo oválné okruhy). Opačný sklon není možný, pokud si ho nevynutí zvláštní okolnosti.

~~Potom nájezdová rychlost nesmí překročit 125 km/h.~~

Jakákoli varianta příčného sklonu, především podél nájezdu a výjezdu ze zatáčky, má mít odpovídající výškové změny podle předpisů v bodě 7.4.

Při vypracování plánu mají být přednostně naplánovány vhodné systémy pro odvod vody z trati, boxové cesty, paddocku a ze zón vyhrazených pro diváky.

Na místech, kde je známo, že se na trati hromadí voda, je možné do asfaltu navrtat sérii příčných drážek, aby se voda svedla mimo trať směrem ke krajnici.

Projektant musí FIA předložit důkaz, že otázka odvodu povrchové vody byla odpovídajícím způsobem zohledněna, zejména u nových okruhů, kde existují asfaltové spojovací úseky.

7.6 Boční okraje a krajnice trati a uvolňovací zóny

Kromě opačného ustanovení kvůli takovým prvkům jako je vjezd do boxů a výjezd z nich má být stálá trať po obou stranách v celé délce olemovaná bílými čarami, jasně vyznačenými protiotěrovou barvou, o minimální šířce 10 cm a kompaktní krajnicí, zpravidla o šířce mezi 1 m a 5 m, s rovnou plochou. Tyto krajnice mají být prodloužením dráhy bez oddělení mezi dráhou a krajnicí. Jakékoli vodorovné výškové změny musí být velmi postupné.

Uvolňovací zónou se rozumí prostor mezi pásem a 1. ochrannou linií. Uvolňovací zóna má být spojena s krajnicí, bez jakéhokoli snížení vůči ní. Pokud je ve svahu, nesmí přesáhnout 25 % ve stoupání (neplatí pro šterkové zóny) nebo 3 % v klesání, s postupným přechodem mezi tratí a uvolňovací zónou, vzhledem k bočnímu průmětu plochy trati.

7.7 Startovní rovina (viz též bod 7.3)

Pro pevné starty má být na roštu šířka minimálně 6 m pro každý vůz (8 m pro mistrovství světa formule 1).

Je žádoucí, aby mezi startovní čarou a první zatáčkou bylo alespoň 250 metrů.

Zatáčkou se, pouze v tomto případě, rozumí změna směru o méně než 45° s poloměrem menším než 300 metrů.

7.8 Ochranná opatření

Při vytváření opatření určených pro zajištění ochrany diváků, jezdců, činovníků a personálu během soutěží je třeba brát v úvahu charakteristiky trati (průběh a profil trati, topografie, závodní dráhy, přilehlé plochy a stavby) a rychlost dosahovanou v kterémkoli bodě trati.

Pro zachycení energie vozu a/nebo pro vytvoření podmínek nezbytných pro to, aby jezdci mohli znovu získat kontrolu nad vozidlem, je možné instalovat různé zpomalovací systémy, zařízení pohlcující energii a zastavovací bariéry tvořící první linii ochrany.

Zařízení může zahrnovat zpomalovací zóny na trávě nebo se stabilizovaným povrchem, zpomalovací zálivy naplněné vhodným kamenivem, zastavovací bariéry, bariéry pohlcující energii nebo kombinaci těchto opatření.

Jako obecné pravidlo platí, že tam, kde je úhel nárazu malý, se dává přednost spojitě vertikální bariéře. Tam, kde je úhel nárazu velký, je obecně vhodné instalovat zařízení na pohlcování energie a/nebo bariéry. Pokud jsou plánovány, jsou zpomalovací zóny umístěny zejména vně zatáček a mohou mít zpravidla maximální šířku 30 m až 100 m, podle rychlosti přiblížení a rychlostí v zatáčce, kterou na trati dosahovány.

Kromě toho mohou být požadována dodatečná opatření na ochranu zón vyhrazených pro diváky, které mohou být umístěny na stejné úrovni nebo výše než je okraj trati.

Přístup diváků k různým zónám, stejně jako podmínky platné v těchto zónách musí být v souladu s předpisy v zemi, kde se okruh nachází.

FIA může po prostudování návrhu trati poskytnout na žádost ASN země, kde je okruh projektován, rady v tomto směru.

7.9 Budovy a zařízení patřící k okruhu

Požadavky na kontrolní věž, místnost časoměřičů, stanoviště traťových komisařů, boxy, zónu paddocku, lékařská střediska atd. se liší podle typu závodu. Každý projekt musí být vypracován ve spolupráci s vedením okruhu, s ASN a FIA (základní požadavky jsou uvedeny v Příloze H).

Má být naplánována cesta do boxů o šířce minimálně 12 m, vybavená garážemi a zařízeními pro řízení závodu, která sousedí se startovní rovinou, je oddělena boxovou zdí a signalizační plošinou.

Vhodné příjezdové a výjezdové cesty mají umožňovat opuštění trati a návrat na ni v místech, kde nedochází ke křížení s dráhou závodu.

Při vypracování plánu je třeba naplánovat mosty a/nebo tunely pro personál, kamióny a záchranné služby, které umožní přechod zevnitř okruhu vně, neboť mohou mít velký dopad na projekt.

7.10 Obslužné silnice

Záchranné služby jsou závislé na dostatečném počtu zón pro čekání vozidel, obslužných silnic za první ochrannou linií a přístupových bodů na trať, což má umožnit záchranným vozům dosáhnout kteréhokoli bodu na trati, lékařského střediska a výjezdů z trati bez problémů a co možná nejrychleji.

Zařízení pro první pomoc, určená pro zóny vyhrazené divákům, mají respektovat platné požadavky v zemi, kde se okruh nachází.

8. MĚŘENÍ DÉLKY OKRUHU

Aby se určila délka závodů, rekordy závodů a klasifikace, bere se v úvahu délka okruhu rovnající se délce osy trati.

Osa trati je středová čára mezi pravým a levým okrajem trati, které jsou vyznačeny pravidelnou bílou čarou. Zvláštní pozornost je třeba věnovat okruhům ve městech.

Délka má být přednostně měřena v terénu (průměr délky pravého a levého okraje trati), ale případně ji lze vypočítat. Za tímto účelem je navržena následující metoda:

Geometrický tvar trati je definován podle půdorysu a podélného profilu podél středové čáry trati a tento náčrt je použit pro výpočet oficiální délky okruhu.

Definice půdorysu zahrnuje horizontální délku středové čáry všech zatáček a přímek, poloměr všech kruhových zatáček a matematický popis všech přechodových křivek.

Podélný profil je definován buď podle svislých kruhových zatáček, nebo jako série úrovní středové čáry v minimálních intervalech 10 m s přesností 0,01 m.

Oficiální délka trati je vypočtena s přesností na 1 m kombinací vodorovné délky trati a podélného profilu.

9. ZAŘÍZENÍ PRO HANDICAPOVANÉ OSOBY

Veřejné zóny okruhu musí být v souladu s místní legislativou ohledně přístupu pro handicapované osoby.

Doporučuje se, aby v zájmu handicapovaných diváků byla na všech okruzích, kde se koná soutěž, (minimálně) následující vybavení:

- Zóna vyhrazená pro handicapované diváky, odkud mohou vidět závod a kam se mohou dostat osoby na vozíčku a jejich průvodci;
- Toalety pro handicapované, přístupné pro vozíčkáře a umístěné vedle zóny vyhrazené pro handicapované diváky;
- Vyhrazená parkovací místa, na betonu nebo asfaltu, s dostatkem prostoru, aby zde byl umožněn pohyb vozíčků a umístěná v rozumné vzdálenosti od zóny vyhrazené pro handicapované diváky.
- Lékařská zařízení s bezbariérovým přístupem a přizpůsobená pro handicapované osoby, i když ne výlučně vyhrazená pro tyto osoby, koncipovaná s ohledem na potřeby těchto osob.
- Pevné cesty umožňující přesun vozíčků mezi výše uvedenými zařízeními.

Handicapované osoby musejí mít k dispozici vhodná zařízení v zóně garáží, paddocku, boxové uličce, v budově vedení závodu, místnostech pro brífink a musí jim být umožněn přístup na pódium.

10. STRUKTURY A REKLAMA NA OKRAJI TRATI

Reklamní panely a plakátovací plochy, videoobrazovky a ostatní struktury na okraji trati musí být stabilní a dobře upevněné. Umístění a charakteristiky reklam nesmějí v žádném případě bránit viditelnosti jezdců a činovníků, ani nesmí vyvolávat klamný optický efekt (např. opakováním plakátů v zářivých kontrastních barvách, špatně umístěné panely/reklamy, měnící obrys trati atd.).

Žádná forma reklamy či výzdoby není povolena na povrchu trati. Jakákoli reklama nebo výzdoba na povrchu únikové zóny musí být provedena tak, aby nebyla snížena hodnota jeho odolnosti vůči smyku.

Jakákoli jiná reklama umístěná mezi dráhou a první ochrannou linií je zakázána s výjimkou dočasných reklamních panelů přidaných pro soutěž, které musí být schváleny a) ředitelem závodu nebo soutěže, pokud existuje,

a

b) delegátem ASN pro každou konstrukci a každé místo.

Všechny tyto panely musí být vyrobeny tak, aby se v případě nárazu vozu rozbily na lehké kousky, které nezpůsobí poranění, ale musí rovněž odolat povětrnostním podmínkám, které mohou během závodu nastat. Musí být umístěny tak, aby v žádném případě nebránily ve výhledu traťovým komisařům nebo jezdcům za podmínek závodu a nesmí být umístěny méně než 3 m od okraje trati. Jakýkoli kovový materiál je zakázán; přijatelný je nehořlavý expandovaný polystyren nebo jakákoli podobný materiál o maximální tloušťce 100 mm. Použití zádržných lan je zakázáno; klouby a upevnění mají být z lehké tkaniny.

Jakákoli reklama na stěnách nebo svodidlech první ochranné linie by měla být natřena nebo tvořena lepicími fóliemi. V případě bezpečnostních svodidel by tyto fólie měly přesně kopírovat tvar kolejnice. Použití lehkých, pružných panelů nebo pásů připevněných na první ochrannou linii může být povoleno pouze v zónách vzdálených od trati a tam, kde nárazy budou s největší pravděpodobností kolmé na tuto strukturu. Ať je délka reklamní zóny jakákoli, individuální panely, které ji tvoří, nesmějí na délku měřit

více než 150 cm. Použití reklamních panelů je zakázáno na bariérách rovnoběžných s tratí a dráhou vozu na trati.

Vyvýšené struktury umístěné naproti první ochranné linii musí být dostatečně vysoké, aby skýtaly volný prostor minimálně 4 metry vzhledem k zemi. Musí být schváleny inženýrem podle kritérií, která platí v oblasti odolnosti a stability a umožňují zabránit jejich zřícení nebo jejich uvolnění při silném větru nebo v případě nárazů do první ochranné linie, jak tomu musí být u struktur nad nimi.

Jakákoli struktura za první ochrannou linií má být ve vzdálenosti alespoň 1 metr a v žádném případě nesmí narušovat provoz nebo překážet záchranným službám. Ředitel závodu nebo soutěže, pokud existuje, může ovšem v určitých případech požadovat větší vzdálenost. Pokud hrozí riziko, že při pádu by panel mohl přesáhnout ochrannou bariéru, musí mít certifikát od inženýra, že odpovídá kritériím odolnosti a stability, které pro ni platí. Jakákoli souvislá reklama před druhou ochrannou linií má být výslovně schválena ředitelem závodu nebo soutěže, pokud existuje a nesmí překážet v přístupových bodech.

Jakákoli souvislá reklama, připevněná k druhé ochranné linii, musí být vyrobena z lehkého nekovového materiálu, který je schopen odolat plánovaným povětrnostním podmínkám, mimo jiné musejí být všechny tyto struktury schváleny Race directorem nebo ředitelem závodu.

11. ZPRÁVA O NEHODĚ

Pokud si během tréninku nebo závodu vyžádá nehoda hospitalizaci nějaké osoby, nebo dojde ke značné deformaci prostoru pro posádku nebo bezpečnostních zařízení okruhu (nebo důkazu účinnosti takových zařízení v případě nehody se silným nárazem), odpovědná osoba okruhu musí předložit podrobnou zprávu o okolnostech, fyzických zraněních, materiálních škodách na vozech a zařízeních okruhu ASN, a pokud to zákony země povolují, také FIA. Pokud to zákony země nepovolují, ASN musí FIA informovat. Tato zpráva musí podle možností zahrnovat: videozáznam vozu a místa nehody, pořízený bezprostředně po události; údaje zaznamenané týmem vozu; zprávu inženýra týkající se stavu vozu; lékařské zprávy; zprávy svědků a traťových komisařů.

Toto ustanovení je nezbytnou podmínkou pro platnost okruhové licence. Jakákoli výjimka z tohoto pravidla bude předložena Světové radě automobilového sportu.

12. ÚDRŽBA OKRUHU

Doporučuje se, aby ASN pravidelně prováděla po dobu platnosti licence inspekce.

Vhodná údržba okruhu a jeho zařízení je jednou z podmínek licence; okruh má být prověřen nejen před soutěží, ale také po ní, aby bylo možné zhodnotit škody a vypracovat program oprav. Hlavní body, které vyžadují zvláštní pozornost, jsou následující:

12.1 Povrch trati

Čistota a celkový stav.

12.2 Okraje, krajnice a boční zóny

Všechny okraje, krajnice a boční zóny mají být na úrovni okraje trati a všechny zóny, umístěné za obrubníky, mají být zasypány a vyrovnány. Trávník má být dobře posekán a zbaven všech suchých rostlin. Ze štěrkových jam musí být odstraněna veškerá vegetace. Všechny boční zóny až k první ochraně musí být zbaveny jakýchkoli překážek.

12.3 Svodidla

Musí být kontrolována pevnost umístění všech držáků svodidel v zemi, jakož i utažení všech šroubů a matic. Překrývání musí být provedeno správným směrem.

PŘÍLOHA O

Maximální vzdálenost mezi dolním svodidlem a zemí a mezi horními svodidly má být 4 cm.

Pro nově postavené okruhy, které dostanou licenci počínaje rokem 2019, se použijí výhradně kovové držáky.

12.4 Bariéry z pneumatik

Musí být kontrolována pevnost upevnění těchto bariér mezi sebou, jakož i k existujícím strukturám. Pneumatiky by měly být před instalací vzájemně pevně spojeny šrouby do sloupců.

12.5 Ploty pro diváky a zesílené mříže

Pravidelně musí být kontrolovány držáky a napětí těchto plotů. Ploty by měly být kontrolovány, aby se předešlo jejich poškození.

12.6 Obrubníky

Obrubníky musí být trvale kontrolovány, aby se předešlo případnému poškození. Poškozené obrubníky musí být okamžitě opraveny / vyměněny. Při nátěru obrubníků je třeba předcházet akumulaci vrstev nátěru.

12.7 Kanály a vodovodní potrubí

Odtoky vody mají být čištěny a kontrolovány ASN, která prověří jejich správné fungování před důležitými soutěžemi.

12.8 Obslužné silnice

Obslužné silnice musí být udržovány v dobrém stavu, s hladkým povrchem. Jakákoli překážka má být odstraněna.

12.9 Čáry vymežující okruh

Všechny čáry vymežující trať, boxy a značení roštu musí být udržovány a čisté a nedotčené, před důležitými soutěžemi by měly být znovu natřeny a přitom je třeba dbát na to, aby se nehromadily vrstvy nátěru.

12.10 Pozorování a viditelnost

Dobrá viditelnost musí zůstat stále zachována mezi dvěma po sobě jdoucími stanovišti traťových komisařů/ lokací signalizace atd. Stromy a vegetace musí být odstraněny nebo seřezány tak, aby byla zachována dobrá viditelnost.

12.11 Komunikace

Musí být kontrolováno správné fungování telefonu a jiných komunikačních prostředků.

12.12 Zastavovací plochy

Všechny šterkové plochy musí být koncipovány tak, aby umožňovaly rychle zachytit vozidla, která tam sjedou. Veškerá vegetace musí být odstraněna, výplňový materiál se musí pravidelně obracet, aby se předešlo stlačení, a podle potřeby se musí přidávat materiál, aby plocha byla ve stejné rovině jako okolní terén.

12.13 Oprava bariér

Jakákoli oprava provedená na bariéře nebo jiném bezpečnostním prvku okruhu musí být taková, aby opravená bariéra měla stejnou bezpečnostní výkonnost jako před svým poškozením. Pokud to není možné, bariéra musí být nahrazena bariérou, jejíž bezpečnostní výkonnost má ekvivalentní nebo vyšší úroveň.

DODATEK 1: POVINNÁ DOKUMENTACE OKRUHU

Dokumentace okruhu musí obsahovat následující informace:

- 1) Průvodní dopis k návrhu okruhu.
- 2) Plán okruhu v měřítku minimálně 1:2000 s označením orientace, vjezdu do boxů a výjezdu z nich, s čísly zatáček, směru závodu, staveb, zařízení, přístupových cest, zón vyhrazených pro diváky, bezpečnostních zařízení a bariér (bezpečnostní stěny/svodidla), mříží proti úlomkům, zpomalovacích zařízení, stanoviště vedení závodu, místnosti časoměřičů, budovy boxů a zóny garáží, paddocku a umístění startovní čáry, kontrolní čáry, ambulancí, lékařského střediska, heliportu, požárních vozů a stanovišť traťových komisařů, světelných panelů (pokud se použijí) a uzavřeného parkoviště.
- 3) Přesné GPS souřadnice zeměpisné šířky a délky v desetinných stupních pro bod křížení mezi osou dráhy a kontrolní čarou.
- 4) Plán čerpacích stanic, lékařského střediska a zóny parkoviště v měřítku alespoň 1:500.
- 5) Podrobný plán všech budov (včetně lékařského střediska a heliportu) v měřítku alespoň 1:200.
- 6) Profil osy trati ve 3D, okrajů trati a první ochranné linie v měřítku alespoň 1:2000 (délka)/1:200 (nadmořská výška).
- 7) Příčné řezy tratí a bočními zónami (nejméně 10 m na každé straně okraje trati) na úrovni startovní čáry, středu nejdůležitějších zatáček, bodů s minimální a maximální šířkou a dalších zvláštních bodů v měřítku alespoň 1:200.
- 8) Řádně vyplněný dotazník dodaný FIA a týkající se lékařského střediska a referenční nemocnice/nemocnic. Tento dotazník je k dispozici na www.fia.com/circuit-safety.

Dokumentace okruhu má být dodána v digitálním formátu.

Plány v digitálním formátu odpovídají normě pro výkresy okruhů (k dispozici na stránkách FIA, v rubrice www.fia.com/circuit-safety). Tento požadavek je volitelný pouze pro okruhy autocrossu a rallycrossu. Tyto plány mají být revidovány a zaslány FIA pokaždé, když je okruh změněn a tvoří základní referenci pro každou inspekci FIA a pro vydání okruhové licence.

Pozn.: Projekty nových okruhů nebo podstatných změn již existujících okruhů musí být prostřednictvím ASN zaslány sekretáři komise k prvním technickým připomínkám.

DODATEK 2: MINIMÁLNÍ DÉLKA OKRUHU A MAXIMÁLNÍ POČET VOZŮ PŘI TRÉNINKU A NA STARTU ZÁVODU**A. Minimální délka okruhu pro soutěže mistrovství FIA**

Dále uvedenou tabulku je třeba brát v úvahu při určování možností nového nebo již existujícího okruhu, který požádal o uspořádání soutěže, započítávané do mistrovství, trofeje nebo poháru FIA a na kterém se předtím taková soutěž nekonala.

| VOZY | minimální délka v km pro maximální dobu trvání: | | |
|----------------|---|--------|---------|
| | 2 hod. 45 min | 6 hod. | 12 hod. |
| sportovní vozy | 3,5 | 3,7 | 4,7 |
| GT | 3,5 | 3,7 | 4,7 |
| F 1 | 3,5 | | |
| cestovní vozy | 3,0 | 3,2 | 4,0 |
| F 3 | 2,0 | | |

Pozn.: Minimální délka okruhů, které se ucházejí o pořádání mezinárodních závodů, je normálně 2 km. U kratších okruhů musí ASN požádat o výjimku.

B. Maximální počet vozů, které mohou startovat v mezinárodním závodě

Maximální počet vozů (N) se vypočítá podle následujícího vzorce:

$$N = 0,36 \times L \times W \times T \times G \text{ (N se zaokrouhlí nahoru na celé číslo)}$$

kde:

L = koeficient závisící na délce okruhu, uvedený dále v tabulce č. 1

W = koeficient závisící na minimální šířce okruhu, uvedený dále v tabulce č. 2

T = koeficient závisící na délce závodu, uvedený dále v tabulce č. 3

G = koeficient závisící na skupině/skupinách vozů, účastnících se závodu, uvedený dále v tabulce č. 4.

Okruhový inspektor FIA může doporučit Komisi pro okruhy snížení počtu startujících vozů podle výsledku výpočtu.

Pozn.: Předcházející ustanovení se nevztahují na mistrovství světa formule 1, kde jsou počty upřesněny v předpisech mistrovství.

Podmínky tohoto dodatku nejsou určeny pro oválné okruhy (typu speedway).

Tabulka 1: Koeficient „L“

| Délka okruhu | „L“ |
|-----------------------|---------------------------------|
| - do 2 km | zvláštní případ: viz pozn. níže |
| - od 2 km do 2,6 km | 10 |
| - od 2,6 km do 3,2 km | 11 |
| - od 3,2 km do 3,8 km | 12 |
| - od 3,8 km do 4,4 km | 13 |
| - od 4,4 km do 4,8 km | 14 |
| - od 4,8 km do 5,2 km | 15 |
| - od 5,2 km do 5,6 km | 16 |
| - od 5,6 km do 6 km | 17 |
| - od 6 km do 8 km | 18 |
| - od 8 km do 10 km | 20 |
| - více než 10 km | 22 |

Pozn.: Pro okruhy do 2 km musí ASN okruhu předložit doporučení ke zvážení Komisi.

Tabulka 2: Koeficient „W“

| Referenční šířka* v metrech (zaokrouhleno nahoru na celé číslo) | „W“ |
|--|------|
| 8 | 9 |
| 9 | 9 |
| 10 | 10 |
| 11 | 10 |
| 12 | 10 |
| 13 | 11,5 |
| 14 | 12 |
| 15 (max. povolená) | 12,5 |

* Uvedena v okružové licenci.

Tabulka 3: Koeficient „T“

| doba trvání v hodinách | „T“ |
|------------------------|------|
| - max. 1 | 1 |
| - mezi 1 a 2 | 1,15 |
| - mezi 2 a 4 | 1,25 |
| - mezi 4 a 12 | 1,4 |
| - více než 12 | 1,5 |

Tabulka 4: Koeficient „G“

| kategorie vozů | „G“ |
|--|------|
| - skupiny N, A, B, GT a všechny historické cestovní a GT vozy | 1,00 |
| - sportovní dvou- a jednomístné vozy do 2000 cm ³ a všechny ostatní historické vozy | 0,80 |
| - dvoumístné sportovní vozy nad 2000 cm ³ | 0,70 |
| - monoposty nad 2000 cm ³ | 0,60 |

Pozn.: V případě závodu s více než jednou kategorií vozů se použije nejnižší možný koeficient.

C. Počet vozů v tréninku

Maximální počet vozů, účastnících se jedné tréninkové jízdy nesmí být vyšší než počet vozů povolených ke startu závodu, zvýšený o 20 %.

DODATEK 3 ZVLÁŠTNÍ PŘEDPISY PRO RALLYCROSS/AUTOCROSS

1.1 Charakteristiky

Délka (měřeno v ose trati od cílové čáry k cílové čáře): minimálně 800 m; maximálně 1 400 m.

Šířka: minimálně 10 m; maximálně 25 m.

1.2 Složení

Pro stálé a nestálé okruhy rallycrossu:

Plocha s povrchem (přednostně asfalt nebo podobný nepropustný materiál): mezi 30 % a 60 % délky okruhu. Tento podíl je možné zvýšit s výhradou schválení FIA a doporučení inspektora podle charakteristik trati. Zbytek bez povrchu (konsolidovaná / stabilizovaná zemina nebo šotolina). Zbytek konsolidovaného povrchu s menší přilnavostí (například zemina nebo šotolina). Je povinná vhodná metoda stabilizace. Kromě kropení vodou je povinné ošetření proti prachu.

Pouze pro nestálé okruhy rallycrossu:

Je možné použít dva různé typy povrchu s podstatným rozdílem úrovně přilnavosti, i když oba povrchy mohou být podle výše uvedených kritérií definovány jako „stabilizované“. Toto musí být s výhradou schválení FIA a doporučení inspektora, podle charakteristik trati.

Pro okruhy autocrossu:

Plochy nebo zvlněný okruh v přírodním terénu tvořený všemi typy nestabilizované plochy (žádné příkopy nebo vodní toky). Může být vytvořena stabilizovaná zóna startu, ale pouze pro trvalé tratě je od r. 2024 povinné konání jednoho závodu Mistrovství Evropy FIA. Doporučuje se, aby tato stabilizovaná zóna byla prodloužena v délce 25 m za startovní čárou pod podmínkou, že tato zóna není součástí trati. Trať musí být jasně vymezena.

Navíc ke kropení vodou je povinné ošetření proti prachu.

Pro oba typy okruhů musí být standardní test pro nestabilizované plochy.

1.3 Svahy

Jakákoli změna sklonu má být provedena podle minimálního svislého poloměru: $R = 10$ m v případě konkávního profilu; 15 m v případě konvexního profilu. Hodnota R by měla být dostatečně zvýšena v zónách zatáček, brzdění, vjezdu do zatáček a výjezdu z nich. Vždy je třeba zabránit tomu, tam, kde je to možné, aby byla provedena jakákoli změna sklonu těchto zón.

Sklon startovní rovinky by neměl překročit 2 %.

1.4 Start

Doporučuje se:

- Aby byla minimálně 100 m rovinka mezi startovní čárou a první zatáčkou.
- Aby startovní rošt, umístěný mimo okruh, měl jednotný povrch z asfaltu, makadamu nebo betonu v minimální délce 30 m za startovní čárou.
- Aby první zatáčka měla maximální poloměr 25 m a tvořila změnu směru minimálně 45°, tato měření se provádějí od osy trati.

Je povinné:

- Aby šířka startovního roštu odpovídala dále uvedeným obrázkům, a musí být možné umístit pět vozů na stejný povrch v jedné řadě startovního roštu.
- Aby šířka trati na startovní čáře (minimálně 14,5 m) byla zachována až k první zatáčce a v jejím průběhu.

1.5 Signalizace

V případě, že by trať vykazovala odbočku (např. umělou šikanu vytvořenou pro snížení rychlosti), musí tato být označena naprosto jasným způsobem neumožňujícím omyl. Vnější okraje trati musí být jasně definovány. Na asfaltových úsecích tak musí být učiněno za pomoci bílé čáry o minimální šířce 100 mm. V nezpevněných úsecích musí být použity obrubníky, pružné obrubníky (např. floppies) nebo jiné bariéry, aby se zabránilo jakékoli odchylce.

1.6 Joker lap (pouze v rallycrossu)

Povinné (použije se pro nové nebo obnovené homologace od 1. 1. 2009).

Délka: musí být taková, aby čas nezbytný na ujetí jednoho kola, včetně Joker lap, byl vyšší než nejlepší čas na kolo dosažený ve stejné kategorii. Šířka: minimálně 10 m, maximálně 12 m.

Vjezd a výjezd nemůže být v „ideální stopě“ trati. Na výjezdu z Joker lap mají přednost vozy na hlavní trati.

Na místě musí být bezpečnostní ochrana pro oddělení obou cest. Na výjezdu musí být možné, aby vozy měly stejnou rychlost jako na tradičním okruhu.

Bude zřízeno stanoviště komisařů, pokud to bude nutné z bezpečnostních důvodů.

1.7 Směrnice pro okruhy rallycrossu a autocrossu

Musí být zpracován bezpečnostní plán na ochranu pracovníků z médií.

Všechna místa vyhrazená pro fotografy a televizní týmy mají být vyznačena na nákresu okruhu a musí být řádně chráněna před nebezpečími z trati, stejně jako stanoviště komisařů.

Okruhy rallycrossu a autocrossu mají stanoviště komisařů, která budou umístěna, vybavená personálem a vybavením podle přílohy H. Signalizační světla ovládá personál na nejbližším vhodném stanovišti komisařů.