

国際モータースポーツ競技規則付則〇項

－ モーターレーシングサーキット公認の手続き －

今回の改正箇所＝下線赤字

今回の削除箇所＝~~赤字二重取り消し線~~

※本規定は日本自動車連盟（JAF）が便宜上訳定したものであり、規定の解釈に関して拘束力を有するものではない。本規定の正本はフランス語版であり、この訳定文の解釈に疑義または相違が生じた場合は、フランス語版に拠って解釈すること。また、FIAにおける本規則の改正、および訳語の修正による変更は予告なく行われる。

項 目

1. 目的
 2. 定義
 3. 手続き
 4. 査察
 5. 査察の結果
 6. サーキットライセンスグレード
 7. サーキットの構成要素
 8. サーキット全長の測定
 9. 身体障害者のための設備
 10. トラック脇の広告と構造物
 11. 事故報告
 12. サーキットメンテナンス
- 補則1： 必要なサーキット関係書類
- 補則2： サーキットの最小全長距離と、競技会決勝のプラクティスおよび決勝スタート時における最大出走台数

1. 目的

FIAサーキット委員会が作成した本付則は、当該コースで開催される競技会がFIA国際スポーツカレンダーに登録され得るか否かを決定する際に、FIAのモーターレーシングコース査察員が参照すべきものである。従って本基準は、コース設計者やコース経営者にとっても当面の指針となり得る。

FIAの査察員がコースに対して行う詳細な要求は、FIAによる図面審査の結果および個々の場合における推奨事項の適用に基づいて行われる。

2. 定義

- － コー ス：固有の設備を含め、自動車競技に使用する走路あるいはトラックをいう。コースはその施設の特性及び競技に対する適応性に応じて、非常設、準常設及び常設に区分する。
- －サーキット：自動車レースのために特別に建設あるいは転用された、始点および終点が同一地点となる常設または非常設のクローズドコースをいう。
- － トラ ッ ク：サーキット競技のために特別に建設あるいは転用された走路をいう。トラックは

レーシング表面の外側の縁によって区画される。

- ー新規サーキット：サーキットの建設、安全に関する本付則および他のF I A条文を適用する目的において、「新規サーキット」という用語は、国際レースに使用されたことのないサーキットを意味する。一度でも国際レースに使用されれば、常設であれ非常設であれ、そのサーキットは新規とは見なされない。しかし、その後に行われた改修は、「新規サーキット」の要素と見なされる。
- ー委員会：本付則における「委員会」という用語は、F I Aサーキット委員会を指す。
- ー査察：本付則に沿って勧告を行い、その勧告に基づいて行われた作業を確認または承認し、あるいは国際競技会の遂行にあたり必要な全ての条件および役務について確認するために行われる委員会派遣の委員による視察をいう。
- ーサーキットライセンス：F I A国際スポーツカレンダーへの登録のためにF I Aによる査察を受けたことを証明し、当該サーキットの使用条件および許容される車両の種類と競技の格式について明記した証明書をいう。

3. 手続き

- 3.1 国際競技会を意図する新規サーキットの建設者は、計画や仕様について把握できる書類を、計画の承認とF I Aへの回付のために、サーキットが建設される国のASNに提出しなければならない（必要書類は補則1を参照）。
- 3.2 F I Aは、新規サーキットの書類の解析にあたり計画の検証および査察費用を請求する。これは、既存サーキットの改修についてF I Aの了承を求める場合も同様で、その度ごとに請求される。これらの標準料金は、以下のカテゴリーに従って、F I Aによって毎年設定される。
サーキット査察費用に見込まれている4回のシミュレーション以外の計画分析の範囲内にて、サーキット側の要請による、またはF I A承認に必要な改修または形状変更の検討（補足的なシミュレーション）の1回ごとについて追加の費用が請求される。
- 3.3 F I Aは、当該サーキット固有の状況を個々に審査したうえで改修を勧告することができ、当該ASNを通じて逐次その進捗について通知がされる。
- 3.4 現地査察は必要に応じて、F I Aサーキット委員会派遣の委員により、少なくとも1回の予備査察および1回の最終査察が行われる。
常設サーキットについては、最終査察は開催される最初の国際競技会の60日前までに行われ（F1世界選手権競技会は90日前まで）、その査察の際にはトラック面、常設主要部分および安全施設に関連する全ての作業が、F I Aの了承を得られるように完了していること。
非常設サーキットについては、当該競技会の120日前までにF I Aの承認を得るため、補足1に従った必要書類および工期の予定表をF I Aに提出すること。当該競技会の60日前までに実施される予備の現地査察後、最終査察の日時がF I A査察員によって個々に定められる。なお、予備の現地査察の時点では、トラック表面に関連する全ての作業が、F I Aの了承を得られるように完了していること。（重要度の低い改修や補修については除外可）
- 3.5 以上の手続きは、大規模な改修を行うサーキットに対しても同様に必須である。実施に先立ってF I Aの承認を求めずにコースレイアウトや安全施設改修を行えば、そのサーキットの国際競技会に関する資格は失われる。
- 3.6 将来的計画あるいは改修についてのF I A安全部門への事前相談は、無料でASNを通じ

て要請できる。しかしながら、F I A査察員は、本付則 4.4 項および 4.5 項に合致した F I A査察の範囲にてその実施の権限を委託される場合を除き、相談あるいは現場訪問を請け負う要請には応じない。

4. 査察

4.1 以下のサーキットは各ASNによる査察が義務付けられる。

ー F I Aカレンダーに登録された競技会が開催される全てのサーキット、もしくは競技会オーガナイザーが所属する国とは異なる国籍を持ったドライバーの参加する競技会が開催される全てのサーキット。

サーキット関係書類（補則 1 に従って準備されるもの）および報告書（O項の「3.手続き」に従ったもの）の写しは F I Aに提出しなければならない。また、各ASNは当該サーキットが全ての点において適切な基準を満たしていることを F I Aに書面をもって確約しなければならない。

4.2 F I Aにより義務付けられるサーキット査察およびその費用分類

| 義務付けられるサーキット査察の種類 | 費用分類 |
|---|-------|
| 国際競技会の利用を意図した新設サーキットの、初回グレード 1 ライセンス承認： （最大 4 回のシミュレーションと最終査察までに必要なすべての査察を含む） | A |
| 国際競技会の利用を意図した新設サーキットの、グレード 1 T、2 および 3 ライセンス： （最大 4 回のシミュレーションと最終査察までに必要なすべての査察を含む） | B |
| 国際競技会の利用を意図した新設サーキットの、グレード 4 および 5 ライセンス： （最大 4 回のシミュレーションと最終査察までに必要なすべての査察を含む） | C |
| F I Aグレード 1、1 T および 2 サーキットライセンスの更新 | C |
| F I Aグレード 3、4 および 5 ライセンスの更新： （F I Aサーキット委員会の決定によりASNが代理任命された場合を含む） | D |
| レイアウトあるいは安全設備に大規模な変更を実施したサーキット、およびグレード 1、1 T および 2 の上位グレード取得を要請しているサーキット： （最大 4 回のシミュレーションを含む） | C |
| レイアウトあるいは安全設備に大規模な変更を実施したサーキット、およびグレード 3、4 および 5 の上位グレード取得を要請しているサーキット： （最大 4 回のシミュレーションを含む） | D |
| F I A選手権競技会開催前の、すべての非常設サーキット | D |
| 毎年実施される主要国際競技会開催前の、すべての非常設サーキット： （F I Aサーキット委員会の決定によりASNが代理任命された場合を含む） | D |
| F I Aフォーミュラ 1 世界選手権競技会の機会ごと： （F I Aフォーミュラ 1 セイフティーデリゲートによって実施されるグランプリ検査査察） | G P C |
| F I A G T 1 世界選手権あるいは F I A 世界ツーリングカー選手権の競技会にその年に使用されることになっているサーキット | D |

| | |
|--|---|
| F I Aラリークロスあるいはオートクロス選手権競技会に使用されることになっているサーキット | E |
|--|---|

シミュレーションは以下の分類を受ける場合にも要請され費用請求される：

- －実効性調査1－ グレート1について。最大4回までのシミュレーション、費用はA査察費用から差し引くことが可能。検査結果は受領日より2年間有効。
- －実効性調査2－ グレード1 T、2および3について。最大4回までのシミュレーション、費用はB査察費用から差し引くことが可能。検査結果は受領日より2年間有効。
- －補足的シミュレーション

シミュレーションの結果はF I Aの所有に留まるものであり、その結果により生じる一切の推奨事項がASNに報告される。

F I Aにより申請ASNに請求される費用：書類一式の受領につき50%、および計画の最終査察後に50%。あるいは既存のサーキット査察後に100%。

費用は査察員の当該国における食費および宿泊費を除くすべての出費をまかなうものであり、それらはサーキットオーナーあるいはASNにより直接負担されなければならない。

各分類に適用される料金は毎年F I Aによって設定される。

4.3 査察は他の理由によっても同様に行うことができる。

- －世界モータースポーツ評議会、F I Aサーキット委員会またはその委員長による決定、あるいはASNを通じサーキットの代表から要請があった場合、それらについては、適正な費用分類がそれぞれの場合において決定される。

4.4 F I A査察の手続き

4.4.1 査察員は、世界モータースポーツ評議会によって認められた査察員リストの中からF I Aサーキット委員会もしくはその委員長によって指名される。

4.4.2 査察員は、サーキットにおいて当該ASNの代表を随伴しなければならない。査察はASNの同意なしに行われることはない。

4.4.3 査察に先立ち、査察員はサーキット関係書類および計画されているあらゆる作業の図面を検証できる状態であること（補則1参照）。

既設のサーキットの場合には、記入した標準F I Aサーキット調査表および全ての関係書類をこれに含めることとする。

査察前にASNからF I Aに提出が義務付けられている書類の中で、建設エンジニアはサーキット安全設備の構造的な整合性があることを宣言すること（このことは、ラリークロスおよびオートクロスを含む全てのサーキットに適用される）。これらの条件を満足しなければ、罰則および／または査察の中止を受ける可能性がある。

4.4.4 査察が実施される間、報道関係者のトラックへの立入は認められない。また、ASNおよびサーキット関係者は、査察員の業務の遂行が関係者以外の立入によって、決して妨害されないよう保証する責任を有する。やむを得ずコースを公道として使用している場合を除き、コース上に車両を走行させてはならない。

4.4.5 ラリークロス、もしくはオートクロスあるいはアイスレーシングサーキットについて、新規または初めてF I A選手権競技会を申請したサーキットの場合は、F I Aサーキット委員会の査察員は、オフロード委員会の委員を随伴する。

4.5 F I A査察報告書

査察員の報告書は、F I Aサーキット委員会事務局に提出される。報告書は委員会事務局から当該ASNに送付されたもののみが効力を有する。

5. 査察の結果

5.1 査察報告書は、事務局からそのサーキットの属する当該ASNへ公式に送付される。ASNは報告書に関して、その送付の度に最長3週間の猶予をもってFIAに意見を申し立てることができる。意見の申し立てがない場合は、当該報告書および明記された作業スケジュールは全ての関係者に受け入れられたものとする。しかしながら万一、3週間が過ぎても依然として報告書の内容に関し査察員と当該ASNとの間に見解の相違が見られる場合は、FIAサーキット委員会の委員長が調査をし、最終的に事態を収拾するものとする。

5.2 当然ながら要求された作業が、査察員により既定された予定に従って完全に行われなかった場合は、国際競技会を組織することは認められない。

FIA（もしくは世界モータースポーツ評議会）は、サーキットにおけるすべての国際競技会の開催を認め、あるいはFIAサーキット委員会の指示が遵守されなかった場合はそれらを禁止する権限を有する。

サーキットが複数のレイアウトを持つ場合は、公認は査察を受けたコースの形状に対してのみ有効とする。

サーキットは、FIA国際カレンダーに登録された競技会の開催のために承認され、FIAが保管する図面に示され、かつFIA査察員によって承認されたものと同じコース形状および設備状態のみが有効であり、その有効期間は査察日から最大3年である。

5.3 ラリークロス、オートクロスまたはアイスレーシングのサーキットが承認された場合、ライセンスは最終査察の年に加え、さらに3年間有効となる。

6. サーキットライセンスのグレード

FIAサーキットライセンスは、そのサーキットに適切と思われる車両のタイプとグループに従って1～6までのグレードで発給される。そしてこれは、記載された車両カテゴリーのレースをFIA国際スポーツカレンダーに登録することを許可することを唯一の目的として発給される。

タイプおよびグループは、付則J項第1項に規定される分類、およびヒストリック（付則K項）、オフロード、代替エネルギー車両についての各FIA規則の該当項目に示されている。

グレード1Tを除き、各ライセンスのグレードは、下位グレードのあらゆる車両カテゴリーにも有効である。1が最上位グレードである。

ライセンスの交付は、ライセンスで網羅されるカテゴリーにおいてFIA国際スポーツカレンダーのイベントとして登録申請の提出のために必要要件となる。なお、このイベントはラリーの行程に組み込まれたサーキットレースも含むものとする。しかし、ライセンスの交付がFIA選手権競技会としてカレンダー登録を行うこと条件を満たしているものではない。

FIAサーキットライセンスのグレードは付則J項とK項に従った車両によってのみ区分する。

GRADE CATEGORIES OF CARS

1 フォーミュラ1

1T フォーミュラ1プライベートテスト

2 フォーミュラ1を除く、換算後の気筒容積が2500 cm³を超える、グループD（FIA国際フォーミュラ）とグループE（フリーフォーミュラ）のシングルシーターレーシングカー。

換算後の気筒容積が2500 cm³を超える、グループCNとグループE (SR1、SR2、LMP1、LMP2) のスポーツカー。

グループF1/4 (付則K項付則Iに定めるピリオドG、H、IのF1) のヒストリックカー、TSRC17、18、29、30、41、42、47、48 (ピリオドG以降のピリオドの2000 cm³を超える2シーターレーシングカー)、およびグループBとWRCを除くピリオドZのすべての車両。

- 3 上記グレード「1」と「2」の車両を除く、換算後の気筒容積が2500 cm³以下のグループDとグループEのシングルシーターレーシングカー；。

上記グレード「2」の車両を除く、グループCNおよびグループEのスポーツカー。

グループGT1、GT2およびGT3のカテゴリーII車両。

- 4 換算後の気筒容積が1600 cm³以下のグループDとグループEのシングルシーターレーシングカー。

換算後の気筒容積が1600 cm³以下のグループCNとグループEのスポーツカー。

グループN、R、A、SP (ツーリングカー)、BのカテゴリーI車両。

上記グレード「2」に含まれない付則K項に従ったヒストリックカー。

- 5 代替エネルギー車両。

- 6 オフロード

- 6A オートクロス (全てのクラス)
- 6R ラリークロス (全てのクラス)
- 6G アイスレーシング (全てのクラス)

オーバルトラックが国際競技会に対しライセンス付与されるのは、FIAによりオーバルでの使用を許可された車両を使用する場合にのみである。

近年の車両としては：1マイルを超える舗装されたオーバルトラックでのレース用に特別に設計された車両 (例えばNASCARカップ車両)、と、オープンホイール車両規定および下記の特別な仕様要件を満たすオープンホイール車両。

- ーサイドの貫通防護
- ードライバーの頭部保護
- ー前部衝撃吸収
- ーホイールテザー

~~オープンホイール車両は次を含むものとする：~~

~~インディカー (IRL)、フォーミュラ1及びGP2と同様の安全規定の車両、
2002年以降仕様のフォーミュラ3。~~

その他のカテゴリー、フォーミュラ、クラスのオーバルトラックでの競技会は、その技術規則が当該ASNによって提出され、FIAによりオーバル走行の承認が得られない限り、国際カレンダーへの登録が認められない。

7. サーキットの構成要素

7.1 総則

本項で述べることは、将来的にライセンスを取得する目的で、F I Aに申請を行うためのサーキット計画の基本概念を補助するものの1つとして示すものである。(3.1 参照)

本項は、オートクロスおよびラリークロスのサーキットには適用されない。これらについてはF I Aヨーロッパ選手権オートクロス規定およびF I Aヨーロッパ選手権ラリークロス規則の規定が尊重される。

これに関しての法規制のある国においては、コースの責任として、公的機関によって定められた規定を確実に遵守し、当該機関の正式な承認を得なくてはならない。

7.2 計画

計画時のコース形状は、制限を加えることを主たる目的とはしていないが、適切な競技と現実的な必要性のために変更を勧告することができる。

トラックの直線部として認められる長さは、最大2 kmである。

もしサーキットがF I A選手権、トロフィーまたはカップのために計画される場合、その長さは補則2に規定される最小値を満たすように算定されなければならない。新規のサーキットに関しては全長7 km未満が推奨される。

レース距離、レース記録および順位認定におけるサーキット全長の算出は、トラックのセンターラインの全長とみなされる。

他に言及されたものがない限り、本基準における直線部および曲線部に関するすべての記述は、最高の性能をもつ車両が示す実際の軌跡に関するものであり、コースレイアウトの幾何学的形態によるものではない（この軌跡は、図面に描かれる場合、概して直線部を短くし、曲線部を長くすることになる。コースを計画または修正する際には、設計者はこのことを計算に加味したものをベースとしなくてはならない。）。

7.3 幅員

新規にサーキットが計画される場合、予定されるトラック幅員は少なくとも12 mなくてはならない。トラック幅を変更する際は、改幅はできるだけ段階的に行わなければならない、かついかなる場合もその比率は1 : 20を超えてはならない。

スターティング・グリッドの幅員は少なくとも15 mなくてはならない。;この幅員は、(レーシングラインにより示された)第1コーナー出口まで保たれなくてはならない。

国際承認の基準よりも幅員の狭いにもかかわらず国際承認を要請するサーキットがあった場合、そのサーキットで定期的に国内競技が行われていれば、承認することができる。

7.4 長さ方向の断面

勾配の変化は以下の公式で算出される最小鉛直半径を用いるものとする。

$$R = V^2 / K$$

ここでRはメートルで表した半径、Vは時速で表した速度、Kは定数で凹断面では20、凸断面では15とする。Rの値は、勾配部分への進入箇所、離脱箇所、制動を必要とする箇所、カーブする箇所では適切な増加をさせなければならない。可能なかぎり、勾配の変化はこれらの箇所全体において避けるべきである。

スタート/フィニッシュの直線部分の勾配は2%を超えてはならない。

7.5 横方向の勾配、排水

直線部における排水の目的のための、トラックの両端の間または中央線と端の間（キャンバー）の横方向の傾斜は3%以下または1.5%以上としなくてはならない。

カーブでの傾斜、バンク（トラックの外側から内側にかけての下り勾配）は10%を超えてはならない（スピードウェイのような特別な場合には例外もありうる）。

特別な状況により決定した指示なしには、進入速度が時速125kmを超えない場合、逆方向の傾斜は一般的には認められない。

横方向の勾配におけるいかなる変化（特に面積測定術的方法を用いる上でのカーブの進入と出口に沿った箇所において）も、軌跡と7.4の要旨を踏まえた上で適切な高度測量術的变化を有するものとする。

トラック、ピットレーン、パドックおよび公共エリアからの適切な排水システムは、コースの企画段階における優先事項として扱われなくてはならない。

7.6 トラックエッジ、バージおよびランオフエリア

他にピット出口と走路進入口のような特徴のために表示されているものがない限り、常設トラックは、その両内側の全長に沿って、滑り止め塗料によって明確に示された不断で最低10cm幅の白線と、通常1m～5mの幅で均一な表面のしっかりとしたバージによって縁取られなければならない。これらバージは、トラックの横方向の側面の連続した延長線上でなくてはならず、トラックとバージとの間には段差がないものとする。また、その変り目部分は極めてなだらかなものでなくてはならない。

ランオフエリアは、バージと第1防護体との間の地表区域である。ランオフエリアはバージに向かって緩く傾いていなければならない。傾斜面を有する場合は、トラックの表面の延長線についてトラックからランオフエリアへの移行部は滑らかであり、上方には25%（グラベルベッドには適用されない）、また、下方には3%を超えてはならない。

7.7 スタートに使用されるストレート

スタンディングスタートにおいて、車両1台あたりのグリッドの長さは少なくとも6mなくてはならない（フォーミュラ1世界選手権においては8m）。

スタートラインと第1コーナーとの間は少なくとも250mあることが望ましい。

この場合に限りコーナーとは、300m未満の半径で少なくとも45度の方向転換を行う性質のものとする。

7.8 防護区画

競技中に、観客、ドライバー、レースオフィシャルおよびサービス要員の防護を目的とした区画を決定する際は、各ポイントにおける到達スピード同様、コースの特性（トラックレイアウトや縦断面、地形、車両走行軌跡、隣接するエリアや建造物や構造物）を考慮しなければならない。

状況が許せば、制御を失いトラックから逸脱した車両のエネルギーがそこで使い果たされるための障害物がなく観客のいないスペースを十分に設けることが適切である。しかしながら、車両のエネルギーを吸収すること、および／またはドライバーがコントロールを回復できるような状況をつくりだすことによって、比較的トラックサイドに近接したところで事故を収めるようにすることが多くの場合に必要とされ、また、そうすることが望ましい。これを達成するため、種々の減速システムや、エネルギーを散逸させ、かつ車両を停止させるバリアを設置して、第1防護体の一部として構成してよい。

考慮される設備は、利用し得る空間や見込まれる衝突角度によって異なる。原則として、推定される衝突角度が小さい場合は連続して平滑な垂直の障壁が望ましく、また見込まれる衝突角度が大きい場合には、エネルギー散逸対策および／または停止バリアを使用すべきであり、十分な空間を確保できる場合には、ランオフエリアと減速システムとをこれに併用する。従って、このような箇所には設計段階で十分な空間を確保することが不可欠である。そのような空間は主にコーナーの外側に位置し、トラック上で予想されるアプローチスピードとコーナリングスピードに従った、おおむね30mから100m前後の奥行きを有することができる。

これに加え、トラックエッジと同じ高さか、それよりも高い位置に設置される公衆エリアの防護のための補助的防護が必要となる場合がある。

公衆が入場を認められたエリアとそのエリア内の状態は、サーキットの国の法律に適合してはならない。

FIAは、提案されたレイアウトの検証後、計画されたサーキットのASNから要請があった場合において、前記内容について助言することが可能である。

7.9 サーキット建造物および設備

レースコントロール、監視ポスト、ピット、パドック、メディカルセンター等について必要とされる事項は、計画される競技会の種類によって異なる。それぞれの計画は、サーキット経営者、ASNおよびFIA間での共同作業によって立案される（基本的な必要事項は付則H項に定められている）。

最小幅12mのピットレーンには、ピットガレージおよびレース管制施設が備えられ、スタートに使用される直線に隣接されるが、そこから最低でも4mは、バージ、ピットウォールおよびシグナリングプラットホームによって分離されていること。

一般的な指針として、競技車両1台あたりのピットレーンの幅は、最狭4mのピット施設を伴い、およそ7mとすべきである。適切なピット進入口とピット出口は距離が保たれており、トラックに合流する地点ではレーシングラインを妨げる事を避け合流しなくてはならない。

トラックおよび救急サービス要員がサーキットの外側から内側へ移動するための橋架および／またはトンネルは、サーキットのレイアウトに重大な影響を与えるものとして、計画段階で見通しを立てていなければならない。

7.10 サービスロード

緊急役務には、第1防護体後方に十分な数の車両を保持できるエリアとサービスロードが必要であり、緊急車両がトラック上のいかなる場所にも支障なくたどり着けるとともに、メディカルセンターやサーキット出口にも支障なく即座にたどり着けるトラックへのアクセスポイントが必要である。

公衆エリアのための緊急役務の施設は、サーキットのある国の必要要件に従うものとする。

8. サーキット全長の測定

レース距離、レース記録および順位認定を計算する際のサーキットの全長は、トラックのセンターラインの全長と見なされる。

トラックのセンターラインは、トラック舗装面の左端と右端の中央である。そのセンターラインは必須となっている白線によって定められる。特に市街地サーキットの場合には注意しなくてはならない。

全長は実際に計測することが望ましい（トラックの左端と右端の計測結果の平均値）が、不可能な場合は算出することも認められる。この算出を行うために、以下の方法が提示されている：

幾何学的に表されたレイアウトは、平面図とトラックのセンターラインに沿った縦断面図によって定義され、このレイアウトが公式なサーキットの全長の算出に用いられることとなる。

平面図の定義として、全ての直線部および曲線部の平面上のセンターラインの長さ、円曲線部の半径、全ての緩和曲線の数理的な記述を含んだものとする。

縦断面図は、縦断曲線、あるいは0.01mmの精度で測定したセンターラインの高さを10m間隔で系統立てて示したものによって定義される。

公式のトラック全長は、平面図上でのトラックの長さに縦断面図をあわせて1m単位まで算出される。

9. 身体障害者のための設備

身体に障害をもつ観客のため、全てのレース開催場所に最低限下記の設備を備え付けることが推奨される。

- －車椅子の身体障害者およびその付添い人を収容できる指定観戦エリア。
- －指定観戦エリアの近くに位置し、車椅子でもアクセスできる身体障害者用トイレ設備。
- －指定観戦エリアのほど近くに位置し、車椅子で動けるよう十分なスペースを備えたアスファルトもしくはコンクリートの指定駐車場。
- －身体障害者専用である必要はないが、それを念頭においたアクセスしやすい医療設備。
- －上記諸施設間を車椅子で移動できるような舗装された通路。

10. トラック脇の広告と構造物

広告表示や、看板、ビデオスクリーンおよびその他のトラック側面の構造物は、堅固で安全でなければならない。設置場所や広告の特性としてドライバーや競技役員の視界を妨げたり、また視覚の混乱や誤認を生じさせるものであってはならない。（例えば、混乱を生じさせるような明暗のコントラストの強いポスターの繰り返しや、コース判断を誤らせるような不適切な位置に置かれた看板等）。

舗装したトラック表面に広告や装飾を行うような形態は認められない。ランオフエリアの表面上の広告および装飾は、対滑性の低下をもたらしてはならない。

トラックと第1防護体との間のすべての広告物の設置は禁止される。ただし、a) 競技長または、レースディレクターがいればレースディレクター、またはb) ASN派遣員によって各々の構造および位置について承認を受け、競技会時に追加設置される臨時の広告パネルを除く。

そのような表示は全て、車両が衝突した場合、壊れて、軽量で他に影響のない破片になるように設計されていなくてはならないが、競技が行われる場所の強風条件に耐えられるものでもなければならない。それらは、レース状況におけるマーシャルやドライバーの視程を妨げるような位置にあってはならない。それらはコーナーの外側またはコーナー出口の両側、およびトラック端から3m以内に設置することは認められない。金属素材は禁止される

；難燃性拡張ポリエチレンもしくは同類のもので、最大100mmの厚さまでが許容される。ロープは使用してはならない；接合および連結は軽い布地のもので行われるものとする。

第1防護体の防護壁やガードレールにある広告は、ペンキ塗りされたものか、あるいはガードレールの場合、正確にレールの輪郭に沿った糊張りのポスター形式のものとする。

第1防護体前面に固定し、かつその防護体からはみ出さない軽量で柔軟なパネルやバナーの使用については、単独で、トラックから離れていて、そこで受ける衝撃は、いかなる場合においてもこれらの構造物に対し垂直的なものであるエリアにおいて認められうる。

広告パネルの使用は、トラックおよびレース車両の軌道と並行する防壁上では禁じられる。

第1防護体の前面に拡張された高架式の構造物は、地上から最低4mの高さになくなくてはならない。それらは、強風や第1防護体への衝撃によって倒壊や分壊することのないよう、第1防護体を超えて拡張されることが必要不可欠な要素を持つ構造物として強度と安定性についての関連基準を満たしている旨エンジニアによって証明されたものでなくてはならない。

第1防護体後方に構造物を設ける場合は、防護体から少なくとも1mは離し、往来や救急活動を妨げないようにしなければならない。しかしながら、競技長または、レースディレクターがいればレースディレクターは、特別な場合にはより大きな間隔を要求することができる。構造物が、もし倒れた場合に安全防護体を跨いでしまうような位置にある場合、それが安全防護体を跨がないような強度と安定性についての関連基準を満たしている旨エンジニアによって証明されなくてはならない。

第2防護体前方に連続した広告建造物を設置する場合は、特に競技長または、レースディレクターがいればレースディレクターの承認を得なければならず、アクセスポイントを妨げてはならない。

11. 事故報告

テストおよび競技会に関わらず、関係した人間が入院することとなったり、車両のコクピットやトラックの設備が著しく歪められたりするような事故（もしくは、高エネルギー衝突においてそのような設備の効果が示された事例）の場合には、サーキット所有者は常に、事故の状況、負傷者、車両の損傷具合および当該国の法律に認められASNに提出されているサーキットの施設について、FIAに詳細な報告を提出する責務を負う。万一、国の法律で施設が認められないことになった場合、ASNは引き続きFIAに情報提供を行うものとする。事故報告には、出来る限り以下のものを含めること：事故直後の車両および状況のビデオ映像、車両から得たチームのデータ記録、車両の状況に関するエンジニアの報告書、医療報告、オフィシャルおよび目撃者の報告。

この義務は、サーキットライセンスの有効性に関わる条件であり、これを怠った場合には、世界モータースポーツ評議会に報告されることとなる。

12. サークットメンテナンス

ライセンス期間中、ASNは定期査察を行うことが推奨される。

サーキットおよびその設備の適切な保守は、ライセンスの条件である。サーキットは、競技前のみならず、その後においても点検し、損傷箇所を確認し、修復計画を確立すること。定期的な注意が必要な主要項目には以下が含まれる。

12.1 トラック路面

清掃度と全体状況。

12.2 縁部、バージおよび側面部

全ての縁部、バージおよび側面部は、トラックエッジと同一平面に位置するものとし、縁石後方の区域は全て埋土し、平坦にすること。芝生で覆われている地域では、芝生を常に刈り

込み、枯れ草やその他の植物は全て除去すること。植物はグラベルベッドからは全て除去しなくてはならない。第1防護体までの全ての側面部は、常にいかなる障害物もない状態にしておくものとする。

12.3 ガードレール

全てのガードレールの支柱が地中に固定されているかどうか、および全てのボルトおよびナットが堅く締められているかどうか確認すること。これらが重複する箇所は、両方の要件が維持されなくてはならない。

地面と下部のガードレールの間および上部のガードレール間の間隔は最大4cmとする。サーキットのエンジニアは、設備の仕様を保証すること。ガードレールに木製支柱を使用する場合には、定期的に劣化度および湿気浸透状況を点検すること。

12.4 タイヤバリア

タイヤバリアは、堅固に既存構造物に固定され、確実に相互結束されていることを点検すること。タイヤは、設置前に、パイル状態に堅くボルト締結しておくこと。

12.5 観客およびデブリ（破片）のフェンス

これらのフェンスについては、定期的に支柱および張り具合が点検されなくてはならない。通常フェンスは劣化度の点検を行われなくてはならない。

12.6 縁石

縁石は、損傷を受けていないかどうか絶えず点検すること。損壊した縁石は、直ちに修復／交換すること。

12.7 排水溝および排水

排水溝は清潔にし、主要競技会に先立ち、適切に機能しているかどうかASNによって確認されること。

12.8 サービスロード

サービスロードは、平滑な表面を保った良好な状態を維持しなくてはならず、全ての障害物および妨害物が除去されていること。

12.9 サーキット境界線

トラックおよびピットの全ての境界線は、常に明確で汚れのない状態を保つこと。主要競技会に先立ち再塗装しておくことが望ましい。

12.10 監視および視程

隣接するマーシャルポスト／シグナル提示箇所等間の相互の見通しは、常に良好な状態を保つものとする。樹木および植物は、除去または剪定し、良好な視程を確保すること。

12.11 通信

電話、その他の通信手段となる設備を点検すること。

補則1：必要なサーキット関係書類

サーキットに関係書類は以下の情報を含むものとする。

- 1) 縮尺1：2000（最小）のサーキットレイアウト図面。
これには、方位、周回方向、建物、設備、アクセスロード、観戦エリア、防護体や安全設備、レースコントロールポスト、ピット、パドックやスタートラインの位置、救急車、メディカルセンター、ヘリポート、消火用車両、監視ポストが図示される。
- 2) 縮尺1：500（最小）のピットやパドックエリア、およびメディカルセンターの平面図
- 3) 縮尺1：200（最小）のすべての建物（メディカルセンターおよびヘリポートを含む）の詳細平面図。
- 4) 縮尺最小1：2000（長さ）／1：200（標高）のトラック中心線の縦断面図。
- 5) 縮尺1：200（最小）のトラックおよび周辺場所の横断面図（トラック端部から両側に少なくとも10mについて）。
対象となるのは、スタートライン、主要コーナーの中心部、トラック幅員が最大および最小になる地点、橋架およびその他特別な場所である。
- 6) オートクロスおよびラリークロスについてのみ、サーキットの図面は、1：500の縮尺で専門的に作成されなければならない。図面には、上記1）に定める要素を記載すること。

サーキットの資料は、印刷したものと電子媒体の両方を提出しなくてはならない。（オートクロスまたはラリークロスのサーキットにおいては、後者（電子媒体）の提出は義務付けられない。）

電子図面はFIAサーキット製図基準（FIAのウェブサイトから入手可能：「FIA Sport」－「Regulations」－「Circuits」）に従っていなくてはならない。これらの図面は、コース改修が行われるごとにまた、FIAコース査察の度に行う主要箇所の確認のためやサーキットライセンス発給のため改定し、FIAへ提出しなくてはならない。

注意：新規サーキットの計画、または既存サーキットに大規模な改修を行う計画は、初期の技術的助言を求めるためにASNを通じて、FIAサーキット委員会事務局に事前に通告されねばならない。

補則2：サーキットの最小全長距離と、競技会決勝のプラクティスおよび決勝スタート時における最大出走台数

A. F I A選手権競技会を開催するサーキットの最小全長距離

下表は、新規あるいは既存のサーキットがこれまで当該サーキットで開催したことがないF I A選手権、トロフィーまたはカップのかかった競技会の開催申請を行った場合、その適否を決定する際に考慮されるものである。

| 車 両 | 競技時間でみた最小全長距離 (k m) | | |
|---------|---------------------|-------|--------|
| | 2時間45分まで | 6時間まで | 12時間まで |
| スポーツカー | 3.5 | 3.7 | 4.7 |
| GT | 3.5 | 3.7 | 4.7 |
| F1 | 3.5 | — | — |
| ツーリングカー | 3.0 | 3.2 | 4.0 |
| F3 | 2.0 | — | — |

注意：国際競技会に適合するサーキットの最小全長距離は通常2 k mである。ASNはこれより短いサーキットについては適用除外の申請を行わなければならない。

B：国際レースにおいてスタートが認められる最大車両台数

最大車両台数 (N) は次の計算式を用いて算出される。

$N = 0.36 \times L \times W \times T \times G$ (Nは整数になるように小数点以下を切り上げる) ここで、

L = サーキットの全長に応じた係数 (表1参照)

W = サーキットの最小幅員に応じた係数 (表2参照)

T = 競技時間に応じた係数 (表3参照)

G = 競技車両のグループに応じた係数 (表4参照)

F I A査察員は自分が担当したサーキットに関し、スタートが認められる車両台数を計算式で求められる値よりも少なくするようF I Aサーキット委員会に勧告することがある。

注意：上記事項はフォーミュラ1世界選手権には適用されない。これらの競技の車両台数はそれぞれの選手権規定に定められているとおりでである。

表1：係数L

| サーキットの実測上の全長距離 | “L” |
|----------------------|---------|
| —2.0 k mまで | 特例：下記参照 |
| —2.0 k mを超え2.6 k mまで | 10 |
| —2.6 k mを超え3.2 k mまで | 11 |
| —3.2 k mを超え3.8 k mまで | 12 |
| —3.8 k mを超え4.4 k mまで | 13 |
| —4.4 k mを超え4.8 k mまで | 14 |
| —4.8 k mを超え5.2 k mまで | 15 |
| —5.2 k mを超え5.6 k mまで | 16 |
| —5.6 k mを超え6.0 k mまで | 17 |
| —6.0 k mを超え8.0 k mまで | 18 |
| —8.0 k mを超えるもの | 20 |

注意：2 k mまでのサーキットについては、当該サーキットが属するASNによりF I Aサーキット委員会の斟酌を求める推薦が行われなければならない。

表2：係数W

| 実測上の最小幅員 (m) | “W” |
|---------------------------|------|
| (小数点以下は最も近い整数になるように切り捨てる) | |
| —8 | 9 |
| —9 | 9 |
| —10 | 10 |
| —11 | 10 |
| —12 | 10 |
| —13 | 11.5 |
| —14 | 12 |
| —15 (許容最大値) | 12.5 |

表3：係数T

| 競技の長さ (時間) | “T” |
|-----------------|------|
| — 1時間まで | 1 |
| — 1時間を超え 2時間まで | 1.15 |
| — 2時間を超え 4時間まで | 1.25 |
| — 4時間を超え 12時間まで | 1.4 |
| — 12時間を超えるもの | 1.5 |

表4：係数G

| 車両カテゴリー | “G” |
|--|------|
| —グループN、グループA、グループB、GTおよび すべてのヒストリックツーリングカーとヒストリックGT | 1.00 |
| —2000cm ³ までのスポーツカーおよび単座席車両ならびに他のすべてのヒストリックカー | 0.80 |
| —2000cm ³ を超えるスポーツカー | 0.70 |
| —2000cm ³ を超える単座席車両 | 0.60 |

注意：2つ以上の車両カテゴリーが混走する場合は、あてはまる係数の中で最も低いものを用いなければならない。

C. プラクティスにおける車両台数

同一のプラクティスセッションへの参加を認められる最大車両台数は、決勝スタートが認められる台数の20%増までとされる。