ANNEXE O AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL
APPENDIX O TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE
2026

Nouveau texte = ***ainsi***
Texte supprimé = ~~***ainsi***~~
Changements durant l'année = ainsi
Modifications à venir (à la fin de l'Annexe) = **ainsi** ou ~~ainsi~~

New text = ***thus***
Deleted text = ~~***thus***~~
Changes during the year = thus
Future amendments (at the end of the Appendix) = **thus** or ~~thus~~

Procédure pour l'Homologation des Circuits de Course Automobile

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET
ARTICLE 2 - DÉFINITIONS
ARTICLE 3 - PROCÉDURE
ARTICLE 4 - INSPECTIONS
ARTICLE 5 - CONSÉQUENCES D'UNE INSPECTION
ARTICLE 6 - DEGRÉS DE LICENCE DE CIRCUIT
ARTICLE 7 - CONCEPTION DES CIRCUITS
ARTICLE 8 - MESURE DE LA LONGUEUR D'UN CIRCUIT

ARTICLE 9 - INSTALLATIONS POUR PERSONNES HANDICAPÉES
ARTICLE 10 - STRUCTURES DE BORD DE PISTE
ARTICLE 11 - RAPPORT D'ACCIDENT
ARTICLE 12 - ENTRETIEN DU CIRCUIT

SUPPLÉMENT 1 - DOSSIER DE CIRCUIT OBLIGATOIRE

SUPPLÉMENT 2 - LONGUEUR MINIMALE DU CIRCUIT ET NOMBRE MAXIMAL DE VOITURES AUX ESSAIS ET AU DÉPART D'UNE COMPÉTITION

SUPPLÉMENT 3 - REGLEMENTS SPECIFIQUES RALLYCROSS / AUTOCROSS

MODIFICATIONS POUR 2027

Procedures for the Recognition of Motor Racing Circuits

CONTENTS

ARTICLE 1 - OBJECT
ARTICLE 2 - DEFINITIONS
ARTICLE 3 - PROCEDURE
ARTICLE 4 - INSPECTIONS
ARTICLE 5 - CONSEQUENCES OF AN INSPECTION
ARTICLE 6 - CIRCUIT LICENCE GRADES
ARTICLE 7 - CIRCUIT CONCEPTION
ARTICLE 8 - MEASUREMENT OF CIRCUIT LENGTH

ARTICLE 9 - FACILITIES FOR THE DISABLED

ARTICLE 10 - TRACKSIDE STRUCTURES
ARTICLE 11 - ACCIDENT REPORTING
ARTICLE 12 - CIRCUIT MAINTENANCE

SUPPLEMENT 1 - OBLIGATORY CIRCUIT DOSSIER

SUPPLEMENT 2 - MINIMUM CIRCUIT LENGTH AND MAXIMUM NUMBER OF CARS IN PRACTICE FOR AND AT THE START OF AN COMPETITION
SUPPLEMENT 3 - SPECIFIC REGULATIONS FOR RALLYCROSS / AUTOCROSS

MODIFICATIONS FOR 2027

1. Objet

Cette Annexe, établie par la Commission des Circuits de la FIA, servira de référence aux inspecteurs FIA des circuits automobiles pour décider de l'octroi d'une Licence de Circuit FIA pour un parcours donné. Seuls les circuits disposant d'une Licence de Circuit FIA en cours de validité pourront accueillir des compétitions 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 non permanent, semi-permanent ou permanent, selon la nature de ses installations et sa disponibilité pour les compétitions.
- Parcours ou circuit permanent : un parcours/circuit dont la piste et toutes les installations sont permanentes et toujours disponibles pour les compétitions automobiles.
- Parcours ou circuit semi-permanent : un parcours/circuit dont une partie de la piste et les installations sont permanentes, le reste étant aménagé temporairement pour une compétition spécifique.
- Parcours ou circuit non permanent : un parcours/circuit qui est aménagé temporairement pour une compétition spécifique.
- 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

1. Object

This Appendix, drawn up by the FIA Circuits Commission, shall be referred to by the FIA motor racing circuit inspectors when deciding whether the course concerned shall be granted an FIA Circuit Licence. Only circuits with a valid FIA Circuit Licence can host competitions entered on the FIA International Sporting Calendar. To this end it may be used for initial guidance by course designers and operators.

The specific requirements made of a course by the FIA inspectors will be based on the study of the circuit drawings by the FIA and the adaptation of the recommendations to each case individually.

2. Definitions

- Course: a road or track, and the inherent installations, used for automobile competitions. A course may be non-permanent, semi-permanent or permanent depending on the character of its installations and its availability for competitions.
- Circuit: closed course, including the inherent installations, beginning and ending at the same point, built or adapted specifically for automobile racing. A Circuit may be non-permanent, semi-permanent or permanent, depending on the character of its installations and its availability for competitions.
- Permanent Course or Circuit: a course/circuit of which the track and all installations are permanent and always available for automobile competitions.
- Semi-Permanent Course or Circuit: a course/circuit of which part of the track and installations are permanent, and the remainder is temporarily set up for a specific competition.
- Non-Permanent Course or Circuit: a course/circuit which is temporarily set up for a specific competition.
- New Circuit: for the purposes of the application of this appendix and any FIA texts concerning circuit construction or safety, the term "New Circuit" denotes a circuit which has not been used for an international race. A circuit, permanent or non-permanent, is no longer considered new once it has been used for international racing, but any modifications made to it subsequently may be considered as "new circuit" elements in themselves.

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

peuvent être considérées comme des éléments « nouveaux ».

- Piste : la partie d'un parcours qui peut avoir une surface stabilisée ou non, qui est destinée à être utilisée par les concurrents pour les compétitions sur circuit et dont la limite peut être le bord entre sa surface et le sol adjacent ou une ligne peinte en pointillés ou continue sur une surface stabilisée, ou telle qu'indiquée par des marqueurs sur une surface non stabilisée.
- Site : zone réservée, permanente ou temporaire, utilisée pour les compétitions automobiles.
- Commission : dans cette Annexe, le terme « Commission » fait référence à la Commission des Circuits de la FIA.
- Inspection : visite de délégués de la Commission pour établir des recommandations en accord avec cette Annexe, pour vérifier ou approuver des travaux réalisés sur la base de ces recommandations, ou pour contrôler toutes les conditions ainsi 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.
- Plan de référence : un plan daté montrant la configuration du circuit et de ses installations au moment de l'inspection de la FIA, détenu à la fois par la FIA et par la direction du circuit, qui fera partie intégrante de la licence du circuit et que la direction mettra à la disposition, sur demande, du directeur d'épreuve (s'il est désigné), du directeur de course ou des commissaires sportifs de toute épreuve internationale. Le plan de référence sera mis à jour par la direction du circuit et communiqué à la FIA par l'ASN chaque fois qu'un changement est effectué pour se conformer à une demande de la FIA ou en accord avec elle.

- Track: that part of a course that may have a sealed or unsealed surface, that is designated to be used by competitors for circuit competitions and its boundary may be the edge between its surface and the adjoining ground or a dotted or continuous painted line on a sealed surface, or as indicated by markers on an unsealed surface.

- Venue: a permanent or temporary reserved area used for automobile competitions.

- Commission: in this Appendix, the term "Commission" refers to the Circuits Commission of the FIA.
- Inspection: a visit by delegates of the Commission in order to establish recommendations in accordance with this Appendix, to verify or approve work performed on the basis of such recommendations, or to verify all conditions and services required for the conduct of an international competition.

- Circuit licence: a certificate testifying that a circuit has been inspected by the FIA, stipulating the conditions under which it may be used and the categories of cars and competitions which may be admitted, for entries on the International Sporting Calendar of the FIA.
- Reference Plan: a dated plan showing the configuration of the circuit and its installations at the time of the FIA inspection, held by both the FIA and the circuit management, which will form an integral part of the circuit licence and which the management will make available, on request, to the race director (if appointed), the clerk of the course or stewards of any international event. The reference plan will be updated by the circuit management and communicated to the FIA by the ASN every time a change is made in agreement with or to conform to a request from the 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 le soumettra à son tour à la FIA pour approbation de principe par la Commission des Circuits de la FIA (voir les exigences pour le dossier dans le Supplément 1).

Le délai de soumission pour examen d'un nouveau projet de dossier est de six semaines avant chaque réunion de la Commission des Circuits de la FIA, ***ou au moins 120 jours avant la date de début prévue de toute compétition internationale planifiée.***

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.

Un droit proportionnel au pourcentage supplémentaire de piste ajouté à la configuration primaire sera perçu pour la soumission d'un nouveau projet avec une configuration de circuit supplémentaire.

Si la FIA n'est pas informée de l'avancement d'un projet nouveau ou modifié pendant trois ans ou plus, ce dernier sera considéré comme caduc et fera l'objet d'une nouvelle étude de projet, sauf cas de force majeure déterminé comme tel par la Commission des Circuits de la FIA.

La première licence d'un projet de nouveau circuit sera délivrée une fois que l'inspection finale aura été effectuée à la satisfaction de la FIA et que toutes les conditions et exigences spécifiques énoncées dans la réglementation applicable auront été respectées.

Les licences de circuit de la FIA ont une durée de validité maximale de trois ans.

En général, une licence de circuit devrait être renouvelée à son expiration après une inspection de renouvellement de licence

3. Procedure

3.1 The creators of a new circuit intended for international competitions shall submit a comprehensive dossier of plans and specifications to the ASN of the country of the circuit, who shall in turn submit it to the FIA for approval in principle by the FIA Circuits Commission (see dossier requirements in Supplement 1).

The deadline for submission of a new project dossier for consideration is six weeks before each FIA Circuits Commission, ***or at least 120 days before the proposed start date of any planned International Competition.***

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

A fee proportional to the additional percentage of track added to the primary configuration will be charged for a new project submission of a supplementary configuration of a circuit.

If the FIA is not made aware of progress of a new or modified project for 3 years or more, it shall be considered as a lapsed application and treated as a new project study except in cases of force majeure determined as such by the FIA Circuits Commission.

The first licence of a new circuit project shall be issued from the date that the final inspection has been completed to the FIA's satisfaction and all conditions and specific requirements set out in the relevant regulations are complied with.

FIA circuit licences have a maximum validity period of 3 years.

In general, a circuit licence should be renewed on expiry following a satisfactory licence renewal inspection. Should more than 3 years

satisfaisante. Si plus de 3 ans s'écoulent avant le renouvellement, toute nouvelle demande pourra être traitée comme une nouvelle étude de projet, sauf cas de force majeure déterminé comme tel par la Commission des Circuits de la FIA.

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

3.4 Des inspections sur place seront effectuées par l'inspecteur désigné par la Commission des Circuits de la FIA selon les nécessités, avec au moins une inspection préliminaire et une inspection finale.

Pour les circuits permanents, tous les travaux liés au revêtement de la piste, aux caractéristiques permanentes et aux installations de sécurité devront avoir été réalisés à la satisfaction de la FIA au plus tard 60 jours avant la date proposée pour le début de la première compétition internationale (ou 90 jours pour les compétitions du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA).

L'inspection finale d'un nouveau circuit permanent devra normalement avoir lieu au plus tard 30 jours avant la date proposée pour le début de la première compétition internationale (ou 60 jours pour les compétitions du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA) afin de s'assurer que le circuit est présenté à la satisfaction de la FIA et que toutes les conditions et exigences spécifiques énoncées dans la réglementation applicable sont respectées avant que la licence de circuit ne puisse être délivrée.

Tout nouveau circuit permanent qui n'est pas présenté dans un état satisfaisant lors de l'inspection finale, à l'exception éventuelle : i) de travaux mineurs restant à achever, ii) de modifications demandées par l'inspecteur de la FIA ou iii) de raisons de force majeure reconnues comme telles par la FIA, fera l'objet d'un droit supplémentaire pouvant aller jusqu'à 100 % du droit pour un nouveau projet.

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 devront être soumis à la FIA pour approbation. La date et l'heure de l'inspection finale seront fixées pour chaque cas individuellement par

elapse before reissue, any further application may be treated as a new project study except in cases of force majeure determined as such by the FIA Circuits Commission.

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

3.4 On-site inspections will be performed by the inspector appointed by the FIA Circuits Commission as necessary, with at least one preliminary inspection and one final inspection.

For permanent circuits, all work relating to the track surface, permanent features and safety installations shall be completed to the FIA's satisfaction not later than 60 days prior to the proposed start date of the first international competition to be held (or 90 days for FIA Formula One World Championship competitions).

The final inspection of a new permanent circuit shall normally take place not later than 30 days before the proposed start date of the first international competition (or 60 days for FIA Formula One World Championship competitions) to ensure the circuit is presented to the FIA's satisfaction, and that all conditions and specific requirements set out in the relevant regulations are complied with before the circuit licence can be issued.

Any new permanent circuit that is not presented in a satisfactory condition at the final inspection with the possible exception of: i) minor works still to be completed, ii) modifications requested by the FIA inspector or iii) for reasons of force majeure accepted as such by the FIA, shall incur an additional fee of up to 100% of a new project fee.

For non-permanent circuits, not later than 120 days before the competition concerned, a dossier in conformity with Supplement 1 and the construction timetable shall be submitted to the FIA for approval. The date and time of the final inspection will be fixed for each case individually by the FIA inspector after a preliminary site inspection which shall take place not later than 60 days before the

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

l'inspecteur de la FIA après une inspection préliminaire sur place qui devra avoir lieu au plus tard 60 jours avant la compétition, sauf accord contraire de la FIA, 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.

Au plus tard 30 jours avant la date proposée pour le début de toute compétition internationale se déroulant sur un circuit non permanent, l'ASN devra confirmer par écrit à la FIA que le calendrier de construction du circuit est respecté et que ce dernier sera achevé dans la même configuration et avec les mêmes installations que celles indiquées sur le plan de référence détenu par la FIA, et informer la FIA de tout motif d'inquiétude susceptible d'entraîner le report ou l'annulation de ladite compétition.

Si le plan de référence n'est pas reçu ou s'il est modifié sans l'accord préalable de la FIA au cours des 30 derniers jours précédant la date prévue pour le début de la compétition, un droit supplémentaire pouvant aller jusqu'à 100 % du droit pour un nouveau projet sera perçu.

Tous les circuits non permanents devront être présentés pour une inspection finale 48 heures avant la première activité compétitive en piste de la première compétition internationale et, par la suite, 24 heures avant la première activité compétitive en piste de toute compétition internationale, sauf accord contraire de la FIA. Cette inspection finale devra être effectuée à la satisfaction de la FIA. Toutes les conditions et exigences spécifiques énoncées dans la réglementation applicable devront être respectées avant que la licence de circuit ne puisse être délivrée.

Le report ou l'annulation de toute compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA en raison de l'inéligibilité du circuit à la compétition internationale sera soumis au Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA. En outre, la FIA est autorisée à réclamer les frais supplémentaires encourus à la suite du report ou de l'annulation d'une compétition en raison de l'inéligibilité d'un circuit à la compétition internationale.

3.5 Les procédures mentionnées ci-dessus sont également obligatoires pour les circuits où sont effectuées d'importantes modifications. Toute modification apportée

competition, unless agreed otherwise by the FIA, at which time all work relating to the track surface, with the possible exception of minor modifications or repairs, must be completed to the FIA's satisfaction.

Not later than 30 days before the proposed start date of any international competition held on a non-permanent circuit, the ASN must confirm in writing to the FIA that the circuit construction timetable is on schedule to be completed in the same configuration and with all the same installations as are indicated on the reference plan held by the FIA and inform the FIA of any causes for concern that may lead to the postponement or cancellation of said competition.

Should the reference plan not be received or become subject to change without the prior approval of the FIA during the final 30 days before the proposed start date of the intended competition, an additional fee of up to 100% of a new project fee shall be incurred.

All non-permanent circuits must be presented for a final inspection 48 hours prior to the ~~of~~ first competitive track activity of the first international competition, and subsequently 24 hours prior to the first competitive track activity of any international competition unless agreed otherwise by the FIA. This final inspection must be completed to the FIA's satisfaction and all conditions and specific requirements set out in the relevant regulations must be complied with before the circuit licence can be issued.

The postponement or cancellation of any competition registered on the FIA International Sporting Calendar due to the circuit being deemed ineligible for international competition will be referred to the FIA World Motor Sport Council. In addition, the FIA is entitled to pursue any additional costs incurred as a result of a competition being postponed or cancelled due to a circuit being ineligible for international competition.

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

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

au tracé ou aux installations de sécurité et non soumise à l'acceptation de la FIA avant sa réalisation sera susceptible de rendre la licence du circuit invalide et donc le circuit inacceptable pour l'organisation des compétitions internationales.

Il est fortement recommandé d'organiser une activité en piste représentative sur tout circuit nouveau ou modifié afin de tester l'état de préparation de la piste, et en particulier son revêtement, avant la première compétition internationale. La FIA doit être informée par l'intermédiaire de l'ASN de tout motif d'inquiétude susceptible d'entraîner le report ou l'annulation de ladite compétition.

3.6 Des consultations préliminaires sur de futurs projets ou des modifications avec le Département de la Sécurité de la FIA peuvent être demandées via l'ASN moyennant la soumission d'un dossier spécifique. 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.

licence invalid and therefore the circuit ineligible for international competitions.

It is highly recommended to host representative track activity on any new or modified circuit in order to test the readiness of the track, and in particular the track surface, prior to the first international competition. The FIA must be informed via the ASN of any causes for concern that may lead to the postponement or cancellation of said competition.

3.6 Preliminary consultations on future projects or modifications with the FIA Safety Department may be requested through the ASN by way of a relevant dossier submission. However, FIA inspectors will not respond to invitations to undertake consultations or site visits except when mandated to do so in the context of an FIA inspection in conformity with Articles 4.4 and 4.5 of this Appendix.

4. Inspections

4.1 L'inspection par leur ASN ou par la FIA à la demande de l'ASN sera obligatoire pour tous les circuits avec une licence FIA 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 à la FIA et, si applicable, l'ASN doit confirmer par écrit à la FIA que le circuit satisfait à tous égards aux critères appropriés.
Les inspections de renouvellement de licence doivent être demandées par l'ASN au minimum trois mois avant toute compétition inscrite au Calendrier Sportif International.
La date de renouvellement de la licence sera d'ordinaire la date d'expiration de la licence précédente. Les inspections de renouvellement de licence doivent être demandées par l'ASN au nom du circuit concerné au maximum six mois et au minimum trois mois avant la date d'expiration de la licence. Si plus de six mois s'écoulent entre la date de renouvellement de la licence et la remise à la FIA par l'ASN d'un rapport d'achèvement des travaux, une nouvelle inspection pourra être exigée.

Dans certaines circonstances, à la discrétion de la FIA, la validité d'une licence de circuit pourra être prolongée brièvement afin de couvrir des conditions particulières. Une extension de licence pourra être demandée par l'ASN conformément à la catégorie de droit correspondante et pourra être soumise à la confirmation par l'ASN de l'état du circuit. Le document d'extension de licence sera délivré par le Secrétaire de la Commission des Circuits.

Note : A compter de 2026, un plan de référence actualisé respectant le format prescrit par la norme sur les dessins de circuits de la FIA décrite dans le Supplément 1 et reflétant la configuration effective du circuit et de ses installations doit être soumis par l'ASN à la FIA en même temps que la demande de renouvellement de la licence.
Ce plan de référence doit inclure les tracés de l'axe central de la piste, des bords de la piste et de la première ligne de protection en 3D pour la piste et la voie des stands.

4. Inspections

4.1 Inspections by their ASN or by the FIA at the request of the ASN will be mandatory for all FIA licenced circuits to be used for competitions entered on the FIA Calendar, or with the participation of drivers from countries other than that of the organiser. Dossiers of the circuits (established according to Supplement 1) and copies of the reports (following Appendix O procedures) must be supplied to the FIA and, if applicable, the ASN must confirm in writing to the FIA that the circuit meets the appropriate criteria in all respects.

Licence renewal inspections must be requested by the ASN a minimum of three months before any competition entered on the International Sporting Calendar.

The licence renewal date shall normally be the expiry date of the previous licence. Licence renewal inspections shall be requested by the ASN on behalf of the circuit concerned a maximum of six months and a minimum of three months before the expiry date of the licence. Should more than six months elapse between the licence renewal date and a completion of work report being provided to the FIA by the ASN, another inspection may be required.

In certain circumstances, at the discretion of the FIA, the validity of a circuit licence may be extended briefly in order to cover particular conditions. A licence extension may be requested by the ASN at the corresponding fee category and may be subject to ASN confirmation of the state of the circuit. The licence extension document will be issued by the Secretary of the Circuits Commission.

Note: From 2026 onwards, an updated reference plan in the correct format according to the FIA circuit drawing standard described in Supplement 1 and reflecting the current configuration of the circuit and its installations must be submitted by the ASN to the FIA at the same time as the licence renewal request.
This reference plan should include layouts of the 3D track centreline, track edges and first line of protection for both the track and the pit lane.

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

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

4.2 Mandatory circuit inspections by the FIA and their fee categories

Description	Category
New Grade 1 project intended to host a round of the FIA Formula One World Championship - including up to 2 safety simulations and up to 3 inspections	A1
New Grade 1 project - including up to 2 safety simulations and up to 3 inspections	A
New Grade 1, 1T project - including up to 2 safety simulations and up to 3 inspections	B1
New Grade 2, 2T, FE project - including up to 2 safety simulations and up to 3 inspections	B2
New Grade 3, 3T, ~~FE~~ project - including up to 2 safety simulations and up to 3 inspections	B3
New Grade 4, 4T, ~~FE~~ project - including up to 2 safety simulations and up to 3 inspections	B4
New Grade 5 project - including up to 1 safety simulations and up to 1 inspection	B5
New Grade 6A, 6G, 6R, ~~6RW, 6GW~~ project - including up to 2 safety simulations and up to 3 inspections	B6
Modification, new Grade 1, 1T, 2, 2T - including up to 2 safety simulations	C1
Modification, new Grade 3, 3T, 4, 4T - including up to 2 safety simulations	C2
Yearly homologation fee or inspection for renewal of licence Grade 1, 1T *	D1
Yearly homologation fee or inspection for renewal of licence Grade 2, 2T	D2
Yearly homologation fee or inspection for renewal of licence Grade 2 hosting a World Championship Event *	D2.5
Inspection for renewal of licence Grade 3, 3T	D3
Inspection for renewal of licence Grade 4, 4T	D4
Inspection for renewal of licence Grade 5	D5
Inspection for renewal of licence Grade 6A	D6
Inspection for renewal of licence Grade 6G	D7
Inspection for renewal of licence Grade 6R	D8
~~Yearly homologation fee of licence Grade 6RW and Grade 6GW~~	~~D9~~
Check inspection Grade 1	E1
Check inspection Grade 2	E2
Check inspection Grade 3	E3
Check inspection Grade 4	E4
Check inspection Grade 5	E5
Yearly homologation fee including check inspection before each competition of the FIA Formula One World Championship *	F1
Yearly homologation fee including check inspection before each competition of the FIA Formula E World Championship	F2
Yearly homologation fee including check inspection before each competition of the FIA World Endurance World Championship	F3
Check inspection of all non-permanent circuits before any international competition	F4
~~Homologation or~~ licence renewal of each alternative track configuration	G
Check inspection of alternative track configuration	H
Check inspection Grade 6, Autocross, Rallycross or Ice Racing Circuits	J
Review of Grade 5 Provisional Circuit Licence application dossier including 1 inspection and 1 simulation (to be deducted from Category A or B fee upon approval for circuit licence Grade 1 to 4)	K
Homologation of a Track for Record Attempts	R
~~A 25% discount has been granted on the 2025 fee categories D1, D2.5 and F1. NOTE: for clarity, discount will no longer be applied from 2026 onwards~~	*

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.

- ***Frais de correction des plans techniques : correction des plans AutoCAD soumis par les ASN dans un format incomplet ou incorrect, afin de permettre leur utilisation pour les simulations de sécurité.***

- ***Frais de soumission tardive de projet : frais applicables à l'examen prioritaire des projets soumis hors délai.***

Le droit est appliqué par la FIA à l'ASN candidate à la réception du dossier pour les projets nouveaux, ou après l'inspection pour les circuits existants.

Le paiement de la première moitié (50%) du droit exigible pour un nouveau projet doit être reçu par la FIA en fonds compensés avant que tout travail de simulation ne soit entrepris. Ce droit n'est pas remboursable.
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.

Yearly homologation fees are charged by the FIA to the applicant ASN in the intervening years between each licence renewal.

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

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

- Feasibility Study: preliminary consultations on future projects or modifications to existing circuits including 1 inspection and 1 simulation.

- Supplementary Simulations:

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

- ***Technical Drawing Correction Fee: a correction of AutoCAD plans submitted by ASNs in incomplete or incorrect format, enabling their use for safety simulations.***

- ***Late Project Submission Fee – a fee for the prioritised study of late project submissions.***

The fee is charged by the FIA to the applicant ASN on receipt of the dossier for new projects, or after the inspection for existing circuits.

Payment of the fee for a new project must be received by the FIA in cleared funds before any simulation work is undertaken. This fee is non-refundable.

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

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

Yearly homologation fees are charged by the FIA to the applicant ASN in the intervening years between each licence renewal.

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

4.3 Inspections may also be decided for other reasons

- 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.

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

4.4 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 devra 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 devra comprendre le questionnaire circuit standard de la FIA et tous les documents afférents. Si la FIA la demande avant ou après une inspection, la conformité structurelle des installations de sécurité du circuit devra faire l'objet d'une déclaration de la part d'un ingénieur en génie civile qui sera fournie par l'ASN à la FIA (cette règle s'applique à tous les circuits, y compris en Rallycross et en Autocross). Le non-respect de ces conditions entraînera un droit supplémentaire pouvant aller jusqu'à 50 % du droit pour un nouveau projet dans le cas de nouveaux circuits, un droit supplémentaire pouvant aller jusqu'à 50 % du droit d'inspection correspondant pour les circuits existants, et/ou l'annulation de l'inspection.

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

4.5 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.

4.4 Procedures for FIA inspections

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

-

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

4.4.3 Prior to the inspection, the inspector shall have been able to study the circuit dossier and plans of any projected work (see Supplement 1). In the case of already established circuits this shall include the completed standard FIA circuit questionnaire and all related documents. If requested by the FIA prior to or after an inspection, the structural conformity of the circuit safety installations shall be the subject of a structural engineer's declaration supplied by the ASN to the FIA (this applies to all circuits, including rallycross and autocross). Failure to meet these conditions will result in an additional fee of up to 50% of the new project fee in the case of new circuits, an additional fee of up to 50% of the relevant inspection fee for existing circuits, and/or cancellation of the inspection.

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

4.5 FIA inspection reports

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

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

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 des Circuits de la FIA 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 des Circuits de la FIA n'ont pas été respectées, l'interdire.

Si une ASN constate qu'un circuit n'est plus conforme aux conditions de délivrance d'une licence de circuit FIA et qu'il doit accueillir une compétition pour laquelle une licence de circuit FIA est requise, cela doit être documenté et rapporté à la FIA par l'ASN à la première occasion.

Dans le cas où une compétition inscrite au Calendrier Sportif International de la FIA est reportée ou annulée en raison de la non-réalisation du programme de travaux spécifié, de la non-conformité aux conditions et exigences spécifiques énoncées dans la réglementation applicable ou pour toute autre raison rendant le circuit inéligible à la compétition internationale, un droit supplémentaire équivalent au droit du projet initial sera facturé et le report ou l'annulation sera soumis au Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA.

En outre, la FIA est autorisée à réclamer tous les frais supplémentaires encourus à la suite du report ou de l'annulation d'une compétition en raison de l'inéligibilité d'un circuit à la compétition internationale.

5. Consequences of an inspection

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

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

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

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

Should an ASN become aware that a circuit no longer conforms to the conditions of issue of an FIA circuit licence for the purpose of a competition for which the FIA circuit licence is required, this must be documented and reported to the FIA by the ASN at the first opportunity.

In the event that any competition registered on the FIA International Sporting Calendar is postponed or cancelled due to non-completion of the specified schedule of works, non-compliance with the conditions and specific requirements set out in the relevant regulations or for any other reason that renders the circuit ineligible for international competition an additional fee equivalent to the original project fee will be charged and the postponement or cancellation will be referred to the FIA World Motor Sport Council.

In addition, the FIA is entitled to pursue any additional costs incurred as a result of a competition being postponed or cancelled due to a circuit being ineligible for international competition.

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 de référence en possession de la FIA et qui auront reçu l'aval de l'Inspecteur de la FIA.

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

Circuits are accepted for the running of competitions entered on the FIA International Sporting Calendar only in the same configuration and with all the same installations as are indicated on the reference plan held by the FIA and which are agreed with the FIA inspector.

6. Degrés de licence de circuit

6.1 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~~ ***automobiles*** 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. Les organisateurs de toute compétition de sport automobile impliquant des véhicules à haute tension doivent veiller au respect des exigences de sécurité opérationnelle énumérées dans le Supplément 10 de l'annexe H.

Chaque degré de licence 1-4 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.

La FIA se réserve le droit de délivrer une licence restreinte à un type de véhicule spécifique ou à un rapport poids/puissance déterminé par la Commission des Circuits de la FIA.

Cette licence sera clairement identifiée comme étant restreinte par la désignation "R" et/ou le terme "RESTRICTED" et les conditions de la restriction seront celles prescrites sur la licence.

Les degrés de licence de circuit de la FIA 1-4 et 6 ne concernent que les véhicules conformes aux Annexes J et K sauf si spécifiquement identifiés dans le tableau ci-dessous.

6. Circuit licence grades

6.1 Circuit licence

FIA circuit licences are issued in grades from 1 to 6 according to the types and groups of cars for which it is deemed that the circuit is suitable and are issued with the ~~sole~~ purpose of permitting the registration of races on the FIA International Calendar, for the categories of vehicles specified. The ~~types and groups~~ ***automobiles*** indicated below correspond to the classification established in ~~Article 1 of~~ Appendix J and to the FIA regulations for historic (Appendix K), off-road and alternative energy vehicles. The organisers of any motor sport competition involving high-voltage vehicles must ensure compliance with the operational safety requirements listed in Supplement 10 of Appendix H.

Each licence grade 1-4 is also valid for all categories of cars in the grades below it, 1 being the highest grade.

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

The FIA reserves the right to issue a licence restricted to a specific vehicle type or weight/power ratio as determined by the FIA Circuits Commission.

This licence will be clearly identified as restricted by the designation "R" and/or the term "RESTRICTED" and the conditions of the restriction shall be as prescribed on the licence.

FIA international circuit licence grades 1-4 and 6 only concern vehicles complying with Appendices J and K unless specifically identified in the table below.

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.
FE	Automobiles à propulsion électirque telles que définies dans le règlement sportif actuel du Championnat du monde de Formule E de la FIA.
~~**2T.**~~	~~Essais effectués avec des voitures d'un rapport poids/puissance compris entre 1 et 2 kg/ch.~~
3.	Automobiles de Catégorie II d'un rapport poids/puissance compris entre 2 et 3 kg/ch. Voitures historiques selon tableau ci-dessous.
~~**3T.**~~	~~Essais effectués avec des voitures d'un rapport poids/puissance compris entre 2 et 3 kg/ch.~~
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.
~~**4T.**~~	~~Essais effectués avec des voitures dont le rapport poids/puissance est supérieur à 3 kg/ch.~~
5	Licence provisoire de circuit FIA : Licence de niveau d'entrée pour le développement de circuits qui pourraient souhaiter demander une licence de circuit de degré supérieur (1 à 4) dans le futur. Pas pour la compétition internationale.
6	6A Autocross (toutes les classes) 6R Rallycross (toutes les classes) ~~6RW Championnat du (Monde de Rallycross)~~ 6G Courses sur glace (toutes les classes) ~~6GW Courses sur glace (Championnat du Monde)~~

*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.

***Licence FE = La licence affichera la génération de voitures pour laquelle elle est valable, et toute mise à jour de la génération du véhicule et de ses performances nécessitera une nouvelle étude de sécurité du circuit pour garantir le respect des normes de sécurité minimales.
~~**** Les circuits de catégories 1E, 2E et 3E sont autorisés à accueillir des compétitions aux niveaux de performance de la génération de voitures en circulation à la date de délivrance de la licence.~~

GRADE	CATEGORIES OF CARS
1.	Automobiles of Groups D (FIA International Formula) and E (Free Formula) with a weight/power ratio of less than 1 kg/hp. Historic cars according to the table below. Historic cars – Formula One Post-1985.
~~**1T.**~~	~~Testing of Previous F1 Cars (TPC) as defined in the current FIA Formula 1 Sporting Regulations.~~
2.	Automobiles of Groups D (FIA International Formula) and E (Free formula) with a weight/power ratio of between 1 and 2 kg/hp. Historic cars according to the table below.
FE	Electrically powered automobiles as defined in the current FIA Formula E World Championship Sporting Regulations.
~~**2T**~~	~~Testing of automobiles with a weight/power ratio of between 1 and 2 kg/hp.~~
3.	Category II Automobiles with a weight/power ratio of between 2 and 3 kg/hp. Historic cars according to the table below.
~~**3T.**~~	~~Testing of automobiles with a weight/power ratio of between 2 and 3 kg/hp.~~
4.	Category I Automobiles. Category II Automobiles with a weight/power ratio higher than 3 kg/hp. Historic cars according to the table below and in compliance with the provisions of Appendix K if not included in Grades 1, 2 and 3.
~~**4T.**~~	~~Testing of automobiles with a weight/power ratio higher than 3 kg/hp.~~
5	Provisional FIA Circuit Licence: Entry level licence for developing circuits that may wish to apply for a higher grade of circuit licence 1 to 4 in the future. Not for international competition.
6	6A Autocross (all classes) 6R Rallycross (all classes) ~~6RW Rallycross (World Championship)~~ 6G Ice Racing (all classes) ~~6GW Ice Racing (World Championship)~~

*Weight = weight of vehicle in kg in running condition including driver at zero fuel as described in the relevant technical regulations.
** Power = maximum power output of vehicle in hp as measured at the crankshaft.

***FE Licence = The licence will display the generation of cars for which it is valid, and any updates to the generation of vehicle and its performance will require a new circuit safety study to ensure compliance with the minimum safety standards.
~~**** Circuit grades 1E, 2E, and 3E are authorised to host competitions at the performance levels of the car generation in use at the date of issue of the licence.~~

La FIA se réserve le droit de délivrer une licence pour les essais de véhicules pour la compétition internationale ou dans le but de démontrer les capacités de conduite d'un véhicule.
Ces licences seront clairement identifiées en tant que "TESTING" uniquement avec la désignation "T" et le terme spécifique des conditions de délivrance de la licence comme suit :

- T (essais de voitures de compétition – voir l'Annexe H, Supplément 1)
- T2 (essais de voitures de compétition avec un maximum de 2 voitures en piste simultanément)
- TR (véhicules immatriculés sur route uniquement).

The FIA reserves the right to issue a licence for the testing of vehicles for international competition or for the purposes of demonstrating a vehicle's handling capabilities.

Such licences will be clearly identified as for "TESTING" only with the designation "T" and the specific term of the conditions of issue of the licence as follows:

- T (competition car testing – refer Appendix H, Supplement 1)
- T2 (competition car testing with maximum 2 cars on track simultaneously)
- TR (road registrable vehicles only).

Automobiles historiques / Historic Automobiles		
Degré Circuit / Circuit grade	~~**Période concernée / Period concerned**~~	**Catégorie-Classe / Category-Class**
Grade 1	~~J~~	~~Formule 1 post 1985 / Formula One post 1985.~~ ***F1/5 – F1/6 – F1/4T – F1/5T – F3000/2 – FNP – FNS***
Grade 2	~~G/H/I/J~~	~~Automobiles : F1/4 – F2/4 – F2/5 – F5/2A – F5/2B – F3000/1A~~ ~~TSRC17 – TSRC18 – TSRC51~~ ~~TSRC28 – TSRC29 – TSRC30 – TSRC52~~ ~~TSRC40 – TSRC41 – TSRC42 – TSRC53~~ ~~TSRC46 – TSRC47 – TSRC48 – TSRC54~~ ~~Automobiles de Tourisme et Grand Tourisme Groupe 5 / Touring Automobiles and Grand Touring Group 5: HST4 – HST5~~ ~~Automobiles de catégorie spécifiques américaines / Period G, H and I Automobiles in specific American categories: AN/1G – CAN/1H – CAN/3~~ ~~Autres Automobiles biplaces de course / Other two-seater racing Automobiles : GC/1A – GC/1B – GC/2A – GC/2B~~ ***F1/4 – F2/4 – F2/5 – F5/2A – F5/2B – F3000/1 – F2*** ***TSRC17 – TSRC18 – TSRC51*** ***TSRC28 – TSRC29 – TSRC30 – TSRC52 TSRC40 –*** ***TSRC41 – TSRC42 – TSRC53 TSRC46 – TSRC47 –*** ***TSRC48 – TSRC54 – TSRC63 – TSRC 64 – TSRC65 –*** ***TSRC66*** ***HST4 – HST5*** ***CAN/1G – CAN/1H – CAN/3*** ***GC/1A – GC/1B – GC/2A – GC/2B*** ***WSC – USRRC – SR1 – SR2 – LMP675 – LMP900*** ***FL(1990-2000)***
Grade 3	~~F/G/H/I/J~~	Monoplaces / Single-seaters: F1/3 – F3/4 – F5/1
Grade 4		Automobiles historiques conformes au règlement de l'Annexe K non incluses dans les Degrés 1, 2 et 3 ci-dessus / Historic Automobiles in compliance with the provisions of Appendix K not included in Grades 1, 2 and 3 above.

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.

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

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 :

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

- protection contre la pénétration latérale
- protection de la tête du pilote
- dissipation d'énergie de l'impact frontal
- câbles de retenue des roues

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

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.

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

6.2 Certificat d'accréditation Environnementale

Circuits permanents	Niveau d'accréditation et délais
Degrés 1, 2 et 6R	3* d'ici 2025 (obligatoire uniquement pour les Circuits accueillant des Compétitions du Championnat du Monde de la FIA)
Degrés 3, 4 and 6	3* d'ici 2030 (obligatoire uniquement pour les Circuits accueillant des Compétitions sanctionnés par la FIA).

Les Circuits permanents accueillant des Compétitions du Championnat du Monde de la FIA pour la première fois à partir de 2024 disposeront d'une période de deux ans pour obtenir l'accréditation.

6.2 Environmental Accreditation Certificate

Permanent Circuits	Level of accreditation and deadlines
Grades 1, 2 and 6R	3* by 2025 (only mandatory for *Circuits* hosting *FIA* World *Championship Competitions*).
Grades 3, 4 and 6	3* by 2030 (only mandatory for *Circuits* hosting *FIA*-Championships.

New permanent Circuits hosting FIA World Championship Competitions for the first time from 2024 will be given a two-year period to obtain accreditation.

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

7. Circuit conception

7.1 General

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

This article does not apply to autocross and rallycross circuits, for which the prescriptions

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

lesquels les dispositions du règlement applicable ~~au Championnat du Monde FIA de Rallycross et~~ aux Championnats ~~d'Europe FIA~~ d'Autocross et de Rallycross FIA doivent être respectées.
Dans tous les pays où la loi l'exige, l-es responsables d'un parcours doivent s'assurer que les prescriptions établies par les autorités publiques soient respectées et doivent obtenir leur acceptation officielle.

in the regulations of the FIA ~~World Rallycross Championship and the FIA European~~ Championships for Autocross and Rallycross should be respected.

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

7.2 Plan

La forme du parcours, dans son plan, n'est pas sujette à des restrictions, bien que la FIA puisse recommander des modifications favorisant la qualité des compétitions et en cas de nécessité pratique.
La longueur maximale autorisée pour les sections en ligne droite de la piste est de 2 km.
Si le circuit est prévu pour l'organisation de compétitions comptant pour les Championnats, Trophées ou Coupes FIA, la longueur devrait être calculée pour satisfaire aux minima stipulés dans le Supplément 2. Il est recommandé que la longueur de tout nouveau circuit ne dépasse pas 7 km.
Pour déterminer les distances de courses, les records de courses et les classements, la longueur d'un circuit à prendre en considération est celle de l'axe de la piste.
Sauf indication contraire, toute référence dans ces principes aux lignes droites et aux virages concerne la trajectoire réellement suivie par les voitures ayant les plus grandes performances, et non la forme géométrique du tracé du circuit (la trajectoire, lorsqu'on la trace sur le plan, aura pour effet général de réduire les lignes droites et d'allonger les virages : lorsqu'un parcours est planifié ou modifié, le concepteur doit fonder ses calculs là-dessus).

7.2 Plan

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

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

If the circuit is intended for FIA Championship, Trophy or Cup competitions, the length should be calculated to satisfy the minima stipulated in Supplement 2. It is recommended that the length of any new circuit should not exceed 7 km.
The length of a circuit for the calculation of race distances, race records and classifications is considered to be that of the centreline of the track.
Unless otherwise stated, all references to straights and curves in these criteria concern the actual trajectory followed by the cars with the highest performance and not the geometrical form of the layout (the trajectory, when traced on the plan, will generally have the effect of reducing the straights and elongating the curves: when planning or modifying a course, the designer must base his calculations upon it).

7.3 Largeur

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

La largeur de la grille de départ devrait être d'au moins 15 m ; cette largeur doit être maintenue jusqu'à la sortie du premier virage (comme indiqué par la trajectoire de course).
Les circuits existants, qui demandent leur homologation internationale mais qui sont plus étroits, pourront être approuvés si des compétitions nationales y ont été régulièrement organisées.

7.3 Width

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

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

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

7.4 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 grille de départ ne devrait pas dépasser les 2 %.

7.4 Longitudinal profile

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

The gradient of the starting grid should not exceed 2%.

7.5 Inclinaison transversale, drainage

Tout au long des lignes droites, l'inclinaison transversale, pour des raisons d'écoulement des eaux, ne devrait pas être supérieure à 3 % (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 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.

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.

7.5 Transversal inclination, drainage

Along straights, the transversal incline, for drainage purposes, between the two edges of the track or between the centreline and the edge (camber), should not exceed 3% (1.7°), or be less than 1.5% (0.9°).

In curves, the banking (downwards from the outside to the inside of the track) should not exceed 10% (5.7°) (with possible exceptions in special cases, such as speedways or oval tracks). An adverse incline is not generally acceptable unless dictated by special circumstances.

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

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

In places where water is known to accumulate on the track a series of transversal grooves may be cut into the asphalt in order to direct water off the track in the direction of the verge.

A designer should provide evidence to the FIA that consideration for surface water flow has been adequately given, most particularly for new circuits particularly when there are asphalt link sections.

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

7.6 Track edges, verges and run-off areas

Unless otherwise indicated because of features such as pit exit and entry roads, a permanent track should be bordered along its entire length on both sides by continuous white lines clearly marked in anti-skid paint, minimum 10 cm wide, and compact verges, usually between 1 m and 5 m wide, having an even surface. These verges should be a

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026
FIA Public

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, 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.

continuation of the transversal profile of the track, with no step between track and verge: any transition should be very gradual.

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

7.7 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.

7.7 Starting straight (see also point 7.3)

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

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

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

7.8 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.
Afin d'absorber l'énergie de la voiture et/ou d'offrir aux pilotes les conditions nécessaires pour reprendre le contrôle du véhicule, 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.
L'installation peut comprendre des aires de dégagement en herbe ou avec une surface stabilisée, des bacs de décélération remplis d'agrégats appropriés, des barrières d'arrêt, des barrières absorbant l'énergie ou une combinaison de ces mesures.
Comme principe général, là où l'angle estimé d'impact est faible, une barrière verticale et continue est requise. Là où l'angle d'impact estimé/anticipé est plus élevé, il est généralement approprié d'installer, des

7.8. Protective measures

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

In order to absorb a car's energy and/or provide conditions for the driver to regain control, various deceleration systems and energy-dissipating and stopping barriers may be installed to constitute a first line of protection.

The installation may include grass or sealed surface run-off areas, deceleration beds filled with appropriate aggregate, stopping barriers, energy-absorbing barriers or a combination of these measures.

As a general principle, where the estimated impact angle is low a continuous, vertical barrier is required, and where it is high energy- dissipating devices and/or stopping barriers. Where provided, run-off areas will be

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

dispositifs de dissipation d'énergie et/ou des barrières. Lorsqu'elles sont prévues, les aires de dégagement seront principalement situées à l'extérieur des virages et pourront avoir en règle générale une étendue maximale d'environ 30 m à 100 m, en fonction des vitesses d'approche et des vitesses en virage attendues sur la piste

En outre, des mesures supplémentaires pour la protection des zones réservées au public, qui devraient être placées au même niveau que, ou plus haut que, le bord de la piste, pourront être exigées.

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

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

principally situated on the exterior of the corners and may typically have depths from around 30 m to 100 m, according to the approach and cornering speeds expected on the track.

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

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

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

7.9 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 par un mur des stands et une plate-forme de signalisation.

Des voies d'entrée et de sortie des stands appropriées devraient permettre de quitter et de rejoindre la piste en des points n'interférant pas avec la trajectoire de course.

Des ponts et/ou des tunnels pour le personnel, les camions et les services de secours permettant de passer de l'intérieur à l'extérieur du circuit devront être prévus au moment de l'élaboration du plan car ils peuvent avoir une grande incidence sur le tracé.

7.9 Circuit buildings and installations

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

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

Adequate pit entry and pit exit lanes should leave and join the track at points avoiding interference with the racing line.

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

7.10 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.

7.10 Service roads

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

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

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.

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

7.11 Bouches d'égoût et couvercles d'accès aux réseaux

À compter du 1er janvier 2027, pour les circuits permanents soumettant un nouveau dossier d'homologation, l'installation de bouches d'égoût et de couvercles d'accès aux réseaux sur la chaussée de course et dans les aires de dégagement sera strictement interdite. La conception des nouveaux projets devra garantir que ces couvercles sont situés exclusivement en dehors du périmètre défini par la deuxième ligne de protection, et des stratégies de drainage devront être élaborées en conséquence. Tout couvercle situé dans les accotements ou les aires de dégagement devra être de type drainant et construit selon les normes les plus strictes, avec une résistance suffisante pour supporter toutes les charges statiques et dynamiques prévues, pour résister au déplacement sous le passage des véhicules et pour garantir la sécurité continue de la surface de course en toutes circonstances.

Pour les circuits permanents existants, tout couvercle situé sur la chaussée de course devra être retiré dans le cadre d'un programme de travaux devant être achevé d'ici 2033. Les zones à haut risque, telles que déterminées par une étude de sécurité tenant compte des niveaux de performance associés au degré de licence du circuit, doivent être prioritaires dans ce programme.

À compter du 1er janvier 2027, pour les circuits non permanents soumettant un nouveau dossier d'homologation, un plan d'intervention doit être présenté indiquant le repositionnement ou la couverture sécurisée, à l'aide de matériaux appropriés, des couvercles existants dans les zones à haut risque.
Une étude des zones à haut risque fera partie intégrante du dossier présenté en vue de l'homologation et sera soumise à l'examen et à l'approbation de la Commission des Circuits. Pour les zones à faible risque et toutes les autres parties du circuit, une stratégie de sécurité sous la forme d'une évaluation des risques devra également être jointe au dossier. Cette évaluation devra identifier les dangers potentiels, évaluer les risques associés et indiquer les mesures prises pour les atténuer ou les éliminer.

7.11 Manhole and Utility Access Covers

From 1.1.2027, for permanent circuits submitting a new homologation dossier, the installation of manhole and utility access covers on the racing pavement and within run-off areas shall be strictly prohibited. The design of new projects shall ensure that such covers are located exclusively outside the boundary defined by the second line of protection, and drainage strategies shall be developed accordingly. Any covers located within verges or run-of f areas shall be of drainage type and shall be constructed to the highest standard, with sufficient strength to withstand all anticipated static and dynamic loads, to resist displacement under the passage of vehicles, and to ensure the continuous safety of the racing surface under all conditions.

For existing permanent circuits, any covers located on the racing pavement shall be removed within the framework of a works programme to be completed by 2033. High-risk areas, as determined by a safety study considering the performance levels associated with the circuit's licence grade, shall be prioritised within this programme.

From 1.1.2027, for non-permanent circuits submitting a new homologation dossier, a works plan shall be submitted indicating the relocation or secure covering, with appropriate material, of existing covers in high-risk areas. A high-risk area study shall form part of the dossier submitted for homologation and shall be subject to review and approval by the Circuits Commission. For low-risk areas and all other parts of the circuit, a safety strategy in the form of a risk assessment shall also be submitted within the dossier. This assessment shall identify potential hazards, evaluate the associated risks, and indicate the measures taken to mitigate or eliminate them.

Pour les circuits non permanents existants, un plan d'intervention doit être présenté indiquant le repositionnement ou la couverture sécurisée, à l'aide de matériaux appropriés, des couvercles existants dans les zones à haut risque, dans le cadre d'un programme de travaux devant être achevé d'ici 2033. Les zones à haut risque, telles que déterminées par une étude de sécurité tenant compte des niveaux de performance associés au degré de licence du circuit, doivent être traitées en priorité dans le cadre de ce programme. Pour les zones à faible risque et toutes les autres parties du circuit, une stratégie de sécurité sous la forme d'une évaluation des risques doit également être jointe au dossier. Cette évaluation doit identifier les dangers potentiels, évaluer les risques associés et indiquer les mesures prises pour les atténuer ou les éliminer.

For existing non-permanent circuits, a works plan shall be submitted indicating the relocation or secure covering, with appropriate material, of existing covers in high-risk areas within the framework of a works programme to be completed by 2033. High-risk areas, as determined by a safety study considering the performance levels associated with the circuit's licence grade, shall be prioritised within this programme. For low-risk areas and all other parts of the circuit, a safety strategy in the form of a risk assessment shall also be submitted within the dossier. This assessment shall identify potential hazards, evaluate the associated risks, and indicate the measures taken to mitigate or eliminate them.

Dans tous les cas, la construction des bouches d'égoût et des couvercles d'accès aux réseaux doit être conforme aux Lignes directrices de la FIA relatives aux bouches d'égoût et aux couvercles d'accès aux réseaux, et les détails types doivent être examinés et approuvés par la Commission des Circuits.

In all cases, the construction of manhole and utility access covers shall comply with the FIA Guideline for Manhole & Utility Access Covers, and the typical details shall be reviewed and approved by the Circuits Commission.

Les définitions des zones à haut risque et à faible risque figurent dans les Lignes directrices de la FIA relatives aux bouches d'égoût et aux couvercles d'accès aux réseaux.

The definitions of high-risk and low-risk areas are provided in the FIA Guideline for Manhole and Utility Access Covers.

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 préférablement 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

8. Measurement of circuit length

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

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

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

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

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

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 la piste sera calculée avec une précision de 1 m en combinant la longueur horizontale de la piste et le profil longitudinal.

mathematical description of all transition curves.

The longitudinal profile shall be defined in terms of either vertical circular curves or a series of centreline levels at intervals of not less than 10 m, accurate to 0.01 m.

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

9. Installations pour personnes handicapées

Les zones publiques du circuit doivent être conformes à la législation locale hconcernant 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.

9. Facilities for the disabled

The public areas of the circuit must meet the local legislation for disabled access.

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

- A designated viewing area, capable of accommodating disabled spectators in wheelchairs and their attendants;

- Toilet facilities for the disabled, with wheelchair access, located close to the designated viewing area ;

- Reserved parking places on asphalt or concrete, with sufficient space to permit the movement of wheelchairs, located reasonably close to the designated viewing area;

- Medical facilities which, although not necessarily for the exclusive use of the disabled, have been designed with them in mind, with appropriate ease of access;

- Paved pathways permitting wheelchair movement between the above facilities.

Appropriate facilities must be provided for competitors with disabilities in the garage area, paddock, pit lane, race control building, briefing rooms, and to enable access to the podium.

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

10. Structures et publicité de bord de piste

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

Aucune forme de publicité ou de décoration n'est autorisée sur le revêtement de la piste. Toute publicité ou décoration sur le revêtement d'une zone de dégagement pavée doit être réalisée de sorte que sa valeur de résistance aux dérapages ne soit pas diminuée conformément à la norme FIA 3503-2019.

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 normalement épouser rigoureusement la forme du rail. Dans le cas de murs en béton, ces affiches adhésives (vinyle) devraien avoir une longueur ne dépassant pas 4 m, la ligne de séparation coïncidant avec le joint entre les blocs de béton. L'utilisation de panneaux légers, flexibles ou de bannières fixés sur l'avant de la première ligne de protection ou d'une barrière de sécurité (ex. Tecpro, pneu/bande transporteuse) mais ne

10. Trackside advertising and structures

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

No form of advertising or decoration is permitted on the track surface. Any advertising on or decoration of the surface of a paved run-off area must be effected such that there is no lessening of its skid resistance value, according to FIA Standard 3503-2019.

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

Any advertising on the walls or guardrails of the first line of protection should be either painted on or in the form of adhesive posters which, in the case of guardrails, should normally follow exactly the contours of the rail. In the case of concrete walls, such adhesive posters (vinyl) should be in lengths of no greater than 4m, with the split line concurrent with the joint between concrete blocks. The use of lightweight, flexible panels or banners fixed to the front of the first line of protection or a safety barrier (e.g., Tecpro, tyre/conveyor) but not extending above it is not recommended and may be authorised only in areas that are far from the track and

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026
FIA Public

s'étendant pas au-dessus d'elle n'est pas recommandée et ne peut être autorisée que dans les zones éloignées de la piste et où les impacts seront en toute probabilité perpendiculaire à ces structures. Quelle que soit la longueur de la zone publicitaire, les panneaux individuels et/ou bannières qui la composent ne doivent pas mesurer plus de 150 cm de long. L'utilisation de panneaux publicitaires est interdite sur tout type de barrière parallèle~~s~~ à la piste et à la trajectoire de la voiture en course. Cette publicité ne doit pas compromettre la visibilité et la sécurité des commissaires de piste ou leur capacité à accomplir leurs tâches en bord de piste. Toute publicité est soumise à l'approbation du Directeur d'Epreuve, s'il est désigné, ou du Directeur de Course.

where impacts will in all probability be perpendicular to these structures. Irrespective of the length of the advertising area, the individual panels and/or banners from which it is made may not be more than 150 cm in length. The use of advertising panels is prohibited on any type of barrier parallel to the track and to the trajectory of the racing vehicles. Such advertising shall not compromise the visibility and safety of marshals or their ability to perform their trackside duties. All advertising is subject to the approval of the Race Director, if appointed, or Clerk of the Course.

Les structures surélevées s'étendant au-devant de la première ligne de protection doivent être suffisamment hautes pour permettre un dégagement minimal de 4.5 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'etendant au-dessus de celle-ci.

Overhead structures extending in front of the first line of protection must be sufficiently high so as to provide a minimum clearance of 4.5 metres above the ground. They must be certified, by an engineer, as complying with the relevant standards of strength and stability for avoiding collapse or detachment, due to high winds or an impact against the first line of protection, as must structures extending above it.

Si la visibilité du signal l'exige, et sous réserve de l'accord de la FIA, la hauteur du bas des panneaux de signalisation lumineuse installés au-dessus de la piste ou de l'accotement ne doit pas être inférieure à 2,5 m et peut nécessiter un ajustement en fonction du type de véhicule de compétition.

Should the visibility of the signal so require, and subject to the agreement of the FIA, the height of the bottom of any light signalling panels installed above the track or verge must not be less than 2.5 m and may need adjusting according to the type of competition vehicles.

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.

Any structure behind the first line of protection should be at least 1 m behind and not obstruct circulation or emergency services in any way.

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

Toute structure publicitaire continue fixée à la deuxième ligne de protection doit être fabriquée dans un matériau non métallique,

Any continuous advertising structure secured to the second line of protection must be made of lightweight non-metallic material capable of

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.

La signalisation électronique sur la piste est autorisée dans les mêmes conditions que la signalisation traditionnelle.
Ces panneaux ne doivent pas être au niveau du sol s'ils se trouvent devant la première ligne de protection.
Toute signalisation électronique doit rester statique lorsque des voitures de compétition sont sur le circuit. Néanmoins et sous réserve de l'approbation du Directeur d'Epreuve, s'il est désigné, ou du Directeur de Course, l'arrière d'un panneau placé sur la piste peut être "mobile" à condition qu'il ne puisse être vu par les pilotes d'où que ce soit sur la piste. Dans ce cas, des précautions devraient être prises pour éviter le "flare back", par ex. quand il pleut, la nuit.
Sous réserve de l'approbation du Directeur d'Epreuve, s'il est désigné, ou du Directeur de Course, des panneaux "mobiles" peuvent être autorisés à des endroits situés derrière la première ligne de protection s'ils sont montés parallèlement à la direction de la course à condition qu'ils ne puissent être vus par les pilotes d'où que ce soit sur la piste.

withstanding the expected wind conditions and, in addition, all such structures must be specifically approved by the race director or clerk of the course.

Electronic over-track signage is permitted under the same conditions as the traditional signs.
Such signs must not be at ground level if in front of the first line of protection.

Any electronic signage must remain static whenever competition cars are on the circuit. Nevertheless and subject to the approval of the Race Director if appointed, or the Clerk of the Course, the rear of an over-track sign may be 'moving' provided it cannot be seen by drivers from any part of the track. In this case, care should be taken to avoid 'flare back' e.g. when raining, at night.

Subject to the approval of the Race Director if appointed, or the Clerk of the Course, 'moving' signs may be permitted in locations behind the first line of protection where they are mounted parallel with race direction provided they cannot be seen by drivers from any part of the track.

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. 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.

11. Accident reporting

Whenever an accident occurs, in testing or racing, which causes the hospitalisation of any person, significant distortion of the car's cockpit or of track installations (or demonstrates the efficiency of such installations in a high-energy accident), the circuit owner will be responsible for ensuring that a detailed report on the circumstances, the injuries and any damage to cars and circuit features is submitted to the ASN and, where the laws of the country allow, to the FIA. The report should as far as possible include: video recording of the car and scene made immediately after the accident; team data recordings from the car; an engineer's report on the condition of the car; medical reports; marshals' and eyewitness reports.

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

12. 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 ;

12. Circuit maintenance

It is recommended that the ASN should make regular inspections during the period of the licence.
Proper maintenance of the circuit and its installations is a condition of the licence; the

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

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 général

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

12.3 Glissières
La direction du circuit devrait vérifier régulièrement toutes les glissières de sécurité ainsi que leurs supports pour s'assurer de leur intégrité structurelle.
Les chevauchements doivent être faits dans le bon sens.
L'espace maximal entre la glissière inférieure et le sol et entre les glissières supérieures ne devrait pas dépasser 4 cm. Pour les circuits nouvellement construits et recevant une licence à compter de 2019, seuls des supports métalliques seront utilisés. Pour les circuits existants, un programme de travaux devrait être établi pour s'assurer que tous les supports de glissières en bois existants sont remplacés par du métal.

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. Les réparations ou modifications importantes apportées aux grillages anti-débris existants doivent toujours être effectuées conformément aux spécifications contenues dans la version la plus récente des Lignes directrices de la FIA pour les circuits.

2.6 Bordures
Les bordures doivent être contrôlées de façon permanente pour déceler des dégâts

circuit should be checked not only before a competition, but also afterwards, so that the damage can be assessed and a repair programme established. The main items which need regular attention include :

12.1 Track surface
Cleanliness and general condition.

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

12.3 Guardrails
All guardrail supports should be regularly checked by the circuit management to ensure their structural integrity is sound.
Correct overlaps must be maintained.

The maximum spacing between the bottom rail and the ground and between the upper rails should not exceed 4 cm. For newly built circuits licensed from 2019 onwards, only metal supports shall be used. For existing circuits, a programme of works should be established to ensure any existing wooden guardrail supports are replaced with metal.

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

12.5 Spectator and debris fencing

These fences should be checked regularly for support and tensioning. The fences should be checked for deterioration. Significant repairs or modifications to existing debris fences must always be carried out in accordance with the specifications contained within the most recent version of the FIA Circuit Guidelines.

12.6 Kerbs
Kerbs should be continually checked for damage. Broken kerbs should be

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026
FIA Public

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.

repaired/replaced immediately. When repainting kerbs, avoid building up an accumulation of paint thickness.

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.

12.7 Drains and drainage

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

12.8 Voies de service

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

12.8 Service roads

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

12.9 Lignes de délimitation du circuit

Toutes les lignes de délimitation de la Piste, des Stands et des marquages de la grille devraient toujours être maintenues propres et intactes, et de préférence repeintes avant les compétitions importantes conformément à la norme FIA 3503-2019, en prenant soin d'éviter d'accumuler les épaisseurs de peinture.

12.9 Circuit demarcation lines

All demarcation lines for Track, Pits and grid markings should should be kept clear and clean and preferably repainted prior to major competitions according to FIA Standard 3503-2019, without building up an accumulation of paint thickness.

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.

12.10 Observation and vision

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

12.11 Communications

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

12.11 Communications

Telephone and other communications should be checked.

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.

12.12 Arrestor Beds

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

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.

12.13 Barrier Repair

Any repair to a barrier or other safety element of a circuit should ensure that the repaired barrier has the same safety performance that it had before it was damaged. In cases where this is not possible, the barrier should be replaced by a barrier of an equivalent or increased level of safety performance.

12.14 Feuille de Route pour la Sécurité

12.14 Safety Road Map

Le tableau ci-après décrit la mise en œuvre actuelle et à venir des normes de sécurité pour les circuits :

The following table describes the current and upcoming implementation of circuit safety standards:

FIA STANDARD	*Description*	*2025*	*2026*	*2030*
3501-2017	Safety Barriers[1]	Mandatory new[2] G1 circuits (2019=>) Mandatory new[2] G2 circuits (2022=>) Mandatory new[2] G3 circuits (2025=>) Recommended on all circuits.	Mandatory new[2] GFE circuits	⇒
3502-2018	Debris Fences	Mandatory new[2] G1 circuits (2019=>) Mandatory new[2] G2 circuits (2022=>) Mandatory existing[5] G1 circuits (2023=>) Mandatory new[2] G3 circuits (2025=>) Recommended on all circuits.	Mandatory existing[5] G2 circuits Mandatory new[2] GFE circuits	⇒
3503-2019	Paints	Mandatory all (2021⇒)	⇒	⇒
3504-2019[3]	Light Panels	LP-G1[4] mandatory for ALL grade 1 circuits hosting a round of the FIA Formula 1 World Championship (2023⇒) LP-G1[4] mandatory new[2] G1 circuits (2020⇒) LP-G2[4] mandatory new[2] G2 circuits (2022⇒) LP-G3[4] mandatory new[2] G3 circuits (2022⇒) LP-G2[4] mandatory for ALL circuits hosting FIA Championships requiring a minimum G2 circuit licence. LP-G1[4] Recommended all G1 circuits. LP-G2[4] Recommended all G2 circuits. LP-G3[4] Recommended all G3 & G4 circuits. LP-G3[4] mandatory for ALL circuits hosting FIA Championships requiring a minimum grade 3 **or GFE** circuit licence.	LP-G24 mandatory new[2] GFE circuits	⇒
n/a	***Guardrails***			***All guardrail posts must be in accordance with the guidelines***

1. Le terme "Barrière de sécurité" désigne toute barrière absorbant l'énergie, autre que les pneumatiques ou les barrières "SAFER", installée devant la première ligne de protection. Les barrières de pneus sont toujours autorisées à condition qu'elles soient construites conformément aux Lignes directrices de la FIA pour les Circuits. Lorsque des barrières de sécurité sont recommandées à la place des barrières de pneus ou les barrières "SAFER", elles doivent être homologuées conformément à la norme FIA 3501-2017.
2. Le terme "nouveau" se réfère aux circuits nouvellement construits. Les circuits préexistants qui n'ont jamais été homologués par la FIA, ou dont la licence de circuit FIA a expiré depuis plus de 3 ans, doivent soumettre un plan de mise en place progressive des nouveaux équipements du circuit sur une période de 3 ans.
3. Se réfère à tous les circuits avec une licence FIA accueillant uniquement des Championnats de la FIA. Les circuits accueillant des Séries Internationales de la FIA seront inclus à une date ultérieure, une fois que l'impact sur l'écosystème des circuits sera mieux compris.
4. Se réfère au degré d'homologation (LP-G) du panneau lumineux qui peut différer du degré de la licence de circuit.
5. Les nouvelles installations de grillages anti-débris sur les circuits existants doivent être conformes à la Norme FIA 3502-2018 et il est recommandé d'utiliser des fournisseurs et des matériaux agréés pour toute réparation importante ou modification de grillages anti-débris existants.

1. The term "Safety Barrier" refers to any energy absorbing barrier other than tyres or "SAFER" barriers installed in front of the first line of protection. Tyre barriers are still permitted provided they constructed according to the FIA Circuit Guidelines. When safety barriers are recommended instead of tyre barriers or "SAFER" barriers, they must be homologated according to FIA Standard 3501-2017.
2. "New" refers to newly constructed circuits. Pre-existing circuits that have never had an FIA homologation before, or with an FIA circuits licence that has expired for more than 3 years, must submit a plan to phase in the new circuit equipment over a subsequent 3-year period.

3. Refers to all FIA licenced circuits hosting FIA Championships only. Circuits hosting FIA International Series will be included at a later date once the impact on the circuit ecosystem is better understood.
4. Refers to the Light panel grade (LP-G) of homologation which may differ from the grade of the circuit licence.
5. New debris fence installations on existing circuits must be in compliance with FIA Standard 3502-2018, and it is recommended to use approved suppliers and materials when conducting significant repairs or modifying existing debris fences.

SUPPLEMENT 1

DOSSIER DE CIRCUIT OBLIGATOIRE

Le dossier du circuit doit comprendre les informations suivantes :

1) Lettre de présentation du projet de circuit.

2) Liste de contrôle pour le dossier de projet contenant toutes les informations de base sur la piste et confirmant que toute la documentation demandée dans le dossier de projet de nouveau circuit a été incluse. Le modèle de liste de contrôle pour le dossier de projet est disponible au format Excel à l'adresse suivante : www.fia.com/circuit-safety.

3) 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 réservées aux spectateurs, les dispositifs et barrières de sécurité, (murs/glissières de sécurité), les grillages anti-débris, les 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 le Parc Fermé, les ambulances, le centre médical, l'héliport, les véhicules de lutte contre l'incendie, les véhicules d'intervention médicale et les postes des commissaires de piste, les panneaux lumineux (s'il y a lieu), les caméras de surveillance vidéo et l'éclairage du circuit ainsi que l'emplacement des regards entre la piste et la première ligne de protection (le cas échéant).
Le dessin doit également indiquer la distance mesurée par tranches de 50 m à partir de la ligne de départ le long de l'axe de la piste dans le sens de la conduite.

4) Spécifications de construction des bordures, des glissières de sécurité, des murs en béton, des murs en béton non permanents, des dispositifs de dissipation d'énergie, du grillage anti-débris du mur des stands, des barrières d'ouverture, charnières et dispositifs de verrouillage compris, des grillages anti-débris, des grillages pour contenir les spectateurs, du drainage, des protections des bouches d'égoût et des méthodes de fixation.

SUPPLEMENT 1

OBLIGATORY CIRCUIT DOSSIER

The circuit dossier should include information as follows:

1) Cover letter introducing the circuit project.
2) Project Dossier Checklist completed with all basic track information and confirming that all documentation requested within the new circuit project dossier has been included. The Project Dossier Checklist template is available in Excel format at: www.fia.com/circuit-safety.

3) Circuit layout to scale 1:2000 (minimum), with indication of orientation, pit entry and exit roads, turn numbers, race direction, buildings, installations, access roads, spectator areas, safety barriers, (walls/guardrails), debris fencing, attenuation devices, race control, timing room, pit buildings and garage area, paddock and Parc Fermé, ambulances, medical centre, helicopter pad, firefighting vehicles, medical intervention vehicles, marshal posts, light panels (if applicable), video surveillance cameras and circuit floodlighting and location of manholes between the race track and first line of protection (if applicable).

The drawing should also indicate the distance measured in 50m increments from the start line along the track centreline in driving direction.

4) Construction specifications of kerb designs, guardrails, concrete walls, non-permanent concrete walls, energy dissipating devices, pit wall debris fence, opening barriers including hinges and locking devices, debris fences, spectator control fences, drainage, manhole covers and methods of fixation.

5) Location of start line and control line.

5) Emplacement de la ligne de départ et de la ligne de contrôle.
6) Emplacements estimés des lignes de limitation de vitesse à l'entrée et à la sortie des stands, des lignes 1 et 2 de la Voiture de Sécurité (à confirmer avec l'inspecteur sur place).

7) 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.
8) Plan des stands de ravitaillement, du centre médical et de la zone du paddock à une échelle minimale de 1:500.
9) Plan détaillé de tous les bâtiments (y compris le centre médical et l'héliport) à l'échelle minimale de 1:200.
10) Tracés de l'axe de la piste en 3D, des bords de la piste et de la première ligne de protection, pour la piste de course et pour la voie des stands.
11) Les triangles 3D du modèle de terrain du circuit et de l'ensemble du site (si disponible), à exporter en tant que faces 3D et à soumettre au format .dwg ou .dxf, et/ou le fichier LandXML du site et de la piste (non obligatoire).
12) 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.
13) 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.

14) Pour une demande d'homologation de circuit non permanent, un enregistrement vidéo du tour à la date de dépôt du projet.

6) Estimated location of pit entry and pit exit speed limit lines, Safety Car line 1 (SC1) and Safety Car line 2 (SC2), the precise location of these lines to be confirmed with the inspector on site.

7) The precise GPS latitude and longitude coordinates in decimal degrees of the intersection point between the track centreline and the control line.
8) Plan of pits and paddock area and medical centre to scale 1:500 minimum.

9) Detailed plan of all buildings (including medical centre and helipad), to scale 1:200 minimum.
10) Layouts of the 3D track centreline, track edges and first line of protection, for both the racetrack and the pit lane.

11) The 3D triangles of the ground model of the circuit and of the whole site (if available), to be exported as 3D faces and submitted in .dwg or .dxf file format, and/or LandXML file of the site and track (not compulsory).

12) Cross-sections of track and lateral space (for at least 10m, on each side from the track edge), at the start line, centre of principal corners, points of minimum and maximum width of the track, bridges and other singular points, to scale 1:200 minimum.

13) Questionnaire provided by the FIA concerning the medical centre and the referral hospital(s), duly completed. This questionnaire is available at www.fia.com/circuit-safety.

14) For a non-permanent circuit homologation application, a video record of the lap at the date of the project submission.

Le dossier du circuit devrait être fourni au format numérique à circuit.safety@fia.com
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 obligatoire pour les circuits 6RX et 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.

The circuit dossier should be supplied in electronic format to circuit.safety@fia.com
The electronic plans shall comply with the FIA circuit drawing standard (available from the FIA web site, www.fia.com/circuit-safety). This requirement is compulsory for 6RX circuits and optional for autocross and rallycross circuits only. These plans should be revised and sent to the FIA each time the course is modified and will be the essential reference for each FIA inspection and the issuing of the circuit licence.

NB : 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.

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

SUPPLEMENT 2

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

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

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

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

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

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

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

N = O.36 x L x W x T x 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 = 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.

SUPPLEMENT 2

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

A. Minimum circuit length for FIA Championship competitions

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

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

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

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

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

N= 0.36 x L x W x T x G (N to be rounded up to the next whole number).

Where:

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

W= a coefficient depending on the minimum width of the circuit, given in table 2) hereinafter;
T= a coefficient depending on the duration of the race, given in table 3) hereinafter;
G= a coefficient depending on the group(s) of cars competing in the race, given in table 4) hereinafter.
The FIA inspector of the circuit concerned may recommend to the Commission a reduction in the number of cars allowed to start, compared to the figure given by the formula.

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

NOTE : ce qui précède ne s'applique pas aux courses du Championnat du Monde de Formule Un, où les nombres seront ceux précisés dans le règlement du championnat.
Les conditions de ce supplément ne sont pas destinées à être appliquées aux circuits ovales (type anneau de vitesse).

Tableau 1) - Coefficient « L »

Longueur du circuit « L »
- jusqu'à 2 km Cas particulier : voir note ci-dessous

- de 2 km à 2.6 km	10
- de 2.6 km à 3.2 km	11
- de 3.2 km à 3.8 km	12
- de 3.8 km à 4.4 km	13
- de 4.4 km à 4.8 km	14
- de 4.8 km à 5.2 km	15
- de 5.2 km à 5.6 km	16
- de 5.6 km à 6 km	17
- de 6 km à 8 km	18
- de 8 km à 10 km	20
- de 10 km à 12 km	22
- de 12 km à 14 km	26
- de 14 km	28

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

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

Tableau 3) - Coefficient «T»

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

Tableau 4) - Coefficient «G»

NOTE: the above does not apply to Formula One World Championship races, where the numbers will be as stipulated in the championship regulations.
The conditions of this supplement are not for application to oval (speedway-type) circuits.

Table 1) - Coefficient «L»

Length of the circuit «L»
- up to 2 km Special case: see note below

- from 2 km up to 2.6 km	10
- over 2.6 km up to 3.2 km	11
- over 3.2 km up to 3.8 km	12
- over 3.8 km up to 4.4 km	13
- over 4.4 km up to 4.8 km	14
- over 4.8 km up to 5.2 km	15
- over 5.2 km up to 5.6 km	16
- over 5.6 km up to 6 km	17
- over 6 km up to 8 km	18
- over 8 km up to 10 km	20
- over 10 km up to 12 km	22
- over 12 km up to 14 km	26
- over 14 km	28

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

Table 2) - Coefficient "W"

Reference width*, in metres «W»
(rounded up to the nearest whole number)

8	9
9	9
10	10
11	10
12	10
13	11.5
14	12
15 (Max. permitted)	12.5

* Indicated on the circuit licence

Table 3) - Coefficient "T"

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

Table 4) - Coefficient «G»

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 avec un rapport W/P entre 2 et 3kg/ch et toutes autres voitures historiques	0.80
Voitures de sport biplaces et monoplaces avec un rapport W/P entre 1 et 2kg/ch	0.70
Voitures de sport biplaces et monoplaces avec un rapport W/P inférieur à 1kg/ch	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 %.

Categories of cars «G»

Groups N, A, B, GT and all Historic Touring and GT cars	1.00
Sports cars and single seaters with a W/P ratio between 2 and 3kg/hp and all other historic cars	0.80
Sports cars and single seaters with a W/P ratio between 1 and 2kg/hp	0.70
Sports cars and single seaters with a W/P ratio less than 1kg/hp	0.60

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

C. Number of cars in practice

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

SUPPLEMENT 3

RÈGLEMENTS SPÉCIFIQUES RALLYCROSS/AUTOCROSS

1.1 Caractéristiques

Longueur (mesurée sur l'axe du parcours de la ligne d'arrivée à la ligne d'arrivée) : minimum 800 m ; maximum 1400 m.
Largeur : minimum 10 m ; maximum 25 m.

1.2 Composition

Pour les circuits permanents 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 30 m après la ligne de départ. 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

SUPPLEMENT 3

SPECIFIC REGULATIONS FOR RALLYCROSS/AUTOCROSS

1.1 Characteristics

Length (measured along the centreline of the course from finish line to finish line): minimum 800 m; maximum 1400 m.
Width: minimum 10 m; maximum 25 m.

1.2 Composition

For permanent and non permanent Rallycross circuits:

Sealed surface (preferably asphalt, or a similar impermeable material): between 30% and 60% of the circuit length. This rate may be increased subject to approval by the FIA and subject to the inspector's recommendation, depending on the characteristics of the track layout. The remainder (consolidated surface with a lower grip (e.g. earth or gravel)). A proper stabilisation method is compulsory. In addition to watering, anti-dust treatment is obligatory.

For non-permanent Rallycross circuits only:

Two different surface types with a significant difference of grip level can be used even if both surfaces can be defined as "sealed" on the criteria mentioned above. This will be subject to approval by the FIA and subject to the inspector's recommendation, depending on the characteristics of the track layout.

For Autocross circuits:

A flat or undulating circuit on natural terrain with any kind of unsealed surface (no ditches or water crossings). A sealed starting area may be constructed, it will however be a mandatory requirement to host a round of the FIA European Championship from 2024 for permanent tracks only. It is recommended that this sealed area be extended for 30 m after the start line. The course must be clearly marked.

In addition to watering, anti-dust treatment is obligatory.
For both types of circuits there shall be a standard test for the unsealed surfaces.

1.3 Gradients

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026

FIA Public

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 %.

Any change in gradient should be effected using a minimum vertical radius R = 10 m in the case of a concave profile or 15 m in the case of a convex profile. The value of R must be adequately increased in bends, in braking zones, and on the approach and exit of corners. Wherever possible, changes in gradient should be avoided altogether in these sections.

The gradient of the starting straight should not exceed 2%.

1.4 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.
- La surface de la ligne droite après le départ peut être prolongée à l'appréciation de l'Inspecteur de Circuit FIA désigné.

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.

1.4 Start

It is recommended that:
- There is at least 100 m of straight from the start line to the first bend.
- The starting grid, situated outside of the track, will have a uniform surface of asphalt, tarmac, or concrete, continuing for at least 30 m after the start line.
- The first bend has a maximum radius of 25 m and results in a change of direction of at least 45°, these measurements being taken from the centreline of the course.

- The surface of the straight after the start may be extended at the discretion of the appointed FIA Circuit Inspector.

It is mandatory that:
- The width of the starting grid complies with the drawings attached, and it must be possible to accommodate five cars on the starting grid in one row on the same surface.

- The width of the track at the start line (minimum 14.5 m) is maintained up to and through the first bend.

1.5 Signalisation

Au cas où le parcours comporterait une déviation (par exemple, une chicane artificielle mise en place pour réduire la vitesse), elle devra être signalée à l'aide d'un dispositif évident ne pouvant donner lieu à une erreur. Les limites extérieures de la piste doivent être clairement définies. Sur les sections en asphalte, elles doivent l'être à l'aide d'une ligne peinte en blanc d'une largeur minimale de 100 mm. Sur les sections meubles, des bordures, bornes flexibles (floppies par exemple) ou autres barrières doivent être utilisées pour décourager tout écart.

1.5 Marking

Should there be a deviation in the course (e.g. an artificial chicane included to reduce speeds), this must be marked in an obvious and entirely unmistakable way. The external limits of the track must be clearly defined: on asphalt sections by a painted white line with a minimum width of 100 mm, and on unsealed sections by the use of kerbs, floppies or other barriers to deter excursion.

1.6 Tour Joker (en Rallycross seulement)

Obligatoire.
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

1.6 Joker lap (Rallycross only)

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

ANNEXE O 2026 / APPENDIX O 2026
Publié le 03/11/2026
Published on 03/11/2026
FIA Public

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.

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

Safety protection, to separate the two roads, must be in place. At the exit it must be possible for the cars to be driving at the same speed as on the main track.
A marshal post will be installed if judged necessary for safety reasons.

1.7 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 commissaire approprié le plus proche.

1.7 Circuit Guidelines for Rallycross and Autocross circuits

There shall be a Safety Plan in place for the protection of Media personnel.
All areas reserved for photographers and TV crews should be indicated on the drawing of the circuit and be properly protected from the dangers of the track in the same way as a marshal post.
Rallycross and Autocross circuits shall have marshal posts, positioned, manned and equipped in accordance with Appendix H. Signal Lights shall be operated by personnel at the nearest appropriate marshal post.

~~**1.8 Dispositions particulières pour les circuits de degré 6RW et de degré 6GW**~~

~~La conception des dispositifs de sécurité de la piste devrait tenir compte des spécificités des voitures World RX et RX2e.~~
~~Il est fortement recommandé que la largeur minimale de la piste soit de 12 m sur toute sa longueur.~~
~~Selon les caractéristiques du tracé de la piste, différents types de revêtements avec des niveaux d'adhérence très variables peuvent être utilisés même si les revêtements peuvent être considérés comme "stabilisés", sous réserve de l'approbation de la FIA et de la recommandation de l'Inspecteur de Circuit de la FIA.~~
~~Divers éléments de piste artificiels (par exemple, des sauts fermés, des surfaces partiellement pavées, des virages surélevés/inclinés) peuvent être utilisés en fonction des paramètres définis ci-dessus, avec le consentement de la FIA et sur recommandation de l'Inspecteur de Circuit de la FIA désigné.~~
~~L'entrée ou la sortie du Tour Joker ne devrait pas se faire au premier ou au dernier virage de la piste sauf approbation contraire de la FIA.~~

~~**1.8 Specific Provisions for Grade 6RW and Grade 6GW circuits**~~

~~The design of the safety features of the track should take into account the specificities of the World RX and RX2e cars.~~
~~It is highly recommended that the minimum width of the track should be 12m along its entirety.~~
~~Depending on the characteristics of the layout of the track, different surface types with significantly varying adhesion levels can be used even if the surfaces can be considered "sealed", subject to FIA approval and to the recommendation of the FIA Circuit Inspector.~~

~~Various artificial track elements (e.g. closed jumps, partially paved surfaces, raised/banked corners) may be used depending on the parameters set out above, with the consent of the FIA and upon recommendation of the appointed FIA Circuit Inspector.~~

~~The entrance or exit of the joker lap should not be at the first or last corner of the track unless otherwise approved by the FIA.~~

1.9 Inspection

Avant chaque épreuve FIA World RX, la FIA examinera si la piste répond aux exigences ~~des critères 6RW ou 6GW~~ en passant en revue le dernier plan de référence avec l'Inspecteur de Circuit Off-Road de la FIA désigné. Une inspection de contrôle sera effectuée sur le site au moins 24 h avant la première activité de compétition en piste.

1.9 Inspection

Before every FIA World RX event, the FIA shall examine whether the track meets the requirements ~~of the 6RW or 6GW criteria~~ by reviewing the latest reference plan with the appointed FIA-Off-Road Circuit Inspector. A check inspection shall then be conducted on site at least 24h before the first competitive track activity.

MODIFICATIONS POUR 2027	MODIFICATIONS FOR 2027