

PROCEDURES POUR L'HOMOLOGATION DES PISTES DE DRAGSTERS / PROCEDURES FOR THE RECOGNITION OF DRAG STRIPS

1. OBJET

Ces Procédures, établies par la Commission des Courses de Dragsters de la FIA et la Commission des Circuits de la FIA, serviront de référence aux inspecteurs FIA des parcours de course automobile pour décider si des épreuves se déroulant sur les parcours concernés pourront figurer au Calendrier International de la FIA. Les Procédures pourraient ainsi être utilisées comme guide initial pour les concepteurs et opérateurs de parcours.

Les demandes spécifiques faites au sujet d'un parcours par les inspecteurs de la FIA seront fondées sur l'étude du dossier de la piste par la FIA et sur l'adaptation des recommandations à chaque cas individuel, en particulier dans le cas d'un parcours existant en considérant l'expérience passée, ou toute autre circonstance spéciale dans le cas d'un nouveau parcours.

Ces Procédures s'appliquent à toute piste de dragsters utilisée pour une épreuve inscrite au Calendrier Sportif International ou dans le cadre d'un Championnat, d'une Coupe ou d'un Trophée de la FIA. Toute piste de dragsters utilisée pour une épreuve nationale doit être inspectée et approuvée par l'ASN concernée ou par son instance dirigeante autorisée conformément à sa réglementation nationale et sous sa propre responsabilité.

2. DEFINITIONS

Piste de Dragsters: parcours rectiligne, permanent ou temporaire (pour la conception de parcours temporaires, se référer à l'Art. 8), construit ou adapté spécifiquement pour les courses de dragsters.

Nouvelle piste de dragsters: au sens de l'application de ces Procédures et des textes de la FIA concernant les spécifications des pistes de dragsters, le terme «nouvelle piste de dragsters» renvoie à une piste qui n'a pas été utilisée pour une course de dragsters internationale. Une piste de dragsters, permanente ou temporaire, n'est plus considérée comme nouvelle une fois qu'elle a été utilisée pour des courses internationales, mais toutes les modifications effectuées successivement sur cette piste peuvent être considérées comme des éléments «nouveaux».

Commissions: dans ces Procédures, le terme "Commissions" fait référence à la Commission des Courses de Dragsters de la FIA et à la Commission des Circuits de la FIA.

Inspection: visite d'un inspecteur délégué par la FIA pour établir des recommandations en accord avec les présentes Procédures, pour vérifier ou approuver des travaux réalisés sur la base de ses recommandations, ou pour contrôler les conditions ainsi que les services nécessaires au déroulement d'une épreuve internationale.

License: certificat attestant qu'une piste de dragsters a été inspectée par la FIA et stipulant les conditions dans lesquelles il pourra être utilisé, ainsi que les catégories de voitures et d'épreuves pouvant y être admises, pour les inscriptions au Calendrier International de la FIA.

Parcours d'Accélération: c'est la portion de la Piste sur laquelle se produit l'Accélération Chronométrée.

Zone de freinage: partie de la piste de dragsters située après la ligne d'arrivée, sur laquelle les véhicules décélèrent. La première zone de freinage est la zone de freinage "Principale", qui est normalement suffisante pour permettre aux véhicules de ralentir et de s'arrêter, et la seconde est la zone de freinage "d'Urgence", qui est utilisée lorsque la première zone n'est pas suffisante pour arrêter les véhicules.

Zone de compétition: parcours d'accélération et zone de freinage principale.

3. PROCEDURE

3.1 Les créateurs d'une piste de dragsters prévue pour des épreuves internationales devront présenter un dossier complet comprenant des plans et spécifications à l'ASN du pays où est construite la piste, qui approuvera le projet et le soumettra à la FIA (voir les exigences pour le dossier dans le Supplément 1).

3.2 Un droit doit accompagner le dossier de chaque nouveau projet de piste de dragsters soumis à la FIA pour avis ou approbation; son montant sera fixé par la FIA chaque année.

3.3 La FIA, après examen de chaque cas en fonction de ses

1. OBJECT

These Procedures, drawn up by the FIA Drag Racing Commission and the FIA Circuits Commission, shall be referred to by the FIA motor racing course inspectors when deciding whether events held on the courses concerned may be entered on the FIA International Calendar. To this end, they 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 strip dossier by the FIA and the adaptation of recommendations to each case individually, in particular in consideration of past experience gained in the case of an existing strip, or other special circumstances in the case of a new strip.

These procedures apply to any drag strip used for an event entered on the International Sporting calendar or within the framework of an FIA Championship, Cup or Trophy. Any drag strip used for a national event must be inspected and approved by the ASN concerned or its authorised sanctioning body in accordance with its national regulations and under its own responsibility.

2. DEFINITIONS

Drag Strip: a straight course, permanent or temporary (for the conception of temporary courses, please refer to Art. 8), built or adapted specifically for drag racing.

New drag strip: for the purposes of the application of these Procedures and any FIA texts concerning drag strip specifications, the term «new drag strip» denotes a strip which has not been used for an international drag race. A drag strip, permanent or temporary, 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 drag strip» elements in themselves.

Commissions: in these Procedures the term "Commissions" refers to the FIA Drag Racing Commission and the FIA Circuits Commission.

Inspection: a visit by an inspector delegated by the FIA in order to establish recommendations in accordance with these Procedures, to verify or approve work performed on the basis of such recommendations, or to verify the conditions and services required for the conduct of an international event.

License: a certificate testifying that a drag strip has been inspected by the FIA, stipulating the conditions under which it may be used and the categories of cars and events which may be admitted, for entry on the international FIA calendar.

Track: is the actual portion of the strip on which timed acceleration occurs.

Shut off (or shutdown, or braking) area: part of the drag strip past the finish line on which the vehicles decelerate. The first braking area is the "Primary" braking area, which is normally sufficient for the vehicles to slow down and stop, and the second one is the "Emergency" braking area, which is used in case the first area is not sufficient to stop the vehicles.

Competition area: track and primary braking area.

3. PROCEDURE

3.1 The creators of a drag strip intended for international events shall submit a comprehensive dossier of plans and specifications to the ASN of the country of the drag strip for project approval and submission to the FIA (see dossier requirements in Supplement 1).

3.2 A fee must accompany the dossier of each new drag strip project submitted to the FIA for advice or approval; the amount will be fixed by the FIA each year.

3.3 The FIA, after the examination of each case in relation to its

- caractéristiques particulières, pourra recommander les modifications considérées comme nécessaires et sera tenue informée de chaque étape du développement par l'ASN.
- 3.4** Des inspections sur place seront effectuées par les délégués des Commissions selon les nécessités ; pour les pistes de dragsters permanentes, l'inspection finale doit être effectuée au maximum 30 jours avant le premier jour de la première épreuve internationale devant s'y dérouler ; lors de cette inspection, tous les travaux liés au revêtement de la piste, aux caractéristiques permanentes et aux installations doivent avoir été réalisés à la satisfaction de la FIA. Pour les pistes de dragsters temporaires, la date de l'inspection finale sera fixée pour chaque cas individuellement par la FIA.
- 3.5** Les procédures mentionnées ci-dessus sont également obligatoires pour les pistes de dragsters où sont effectuées d'importantes modifications. Il est probable que toute modification apportée à la piste de dragsters ou toute mesure de protection non soumise à l'approbation de la FIA avant sa réalisation rendra la piste de dragsters inacceptable pour l'organisation d'épreuves internationales.
- 4. INSPECTIONS**
- 4.1** Des inspections seront obligatoires pour :
- les pistes de dragsters devant être utilisées pour une épreuve internationale ;
 - les pistes de dragsters devant être utilisées pour une épreuve d'un Championnat de la FIA ;
- 4.2** Ces inspections seront de catégorie B dans le premier cas et de catégorie A dans le second (voir Art. 4.8). Une inspection de catégorie C sera suffisante pour une extension de validité de la licence, sauf dans le cas suivant : les pistes de dragsters dont le tracé ou les installations de sécurité ont subi des changements significatifs seront soumises à une autre inspection de catégorie A ou B, selon le type d'épreuve.
- 4.3** Des inspections pourront également être décidées pour d'autres raisons, par le Conseil Mondial du Sport Automobile, les Commissions ou leurs Présidents, ou encore à la demande de délégués préposés aux dragsters par le truchement de leur ASN.
- 4.4** Les inspecteurs seront désignés par la Commission des Circuits ou son Président, en consultation avec la Commission Dragsters, dans la liste d'inspecteurs approuvée par le Conseil Mondial du Sport Automobile.
- 4.5** L'inspecteur doit être accompagné lors de l'inspection par un représentant de l'ASN de la piste de dragsters. Aucune inspection ne pourra être organisée sans le consentement de l'ASN.
- 4.6** Préalablement à l'inspection, l'inspecteur désigné doit pouvoir examiner le dossier de la piste de dragsters et les plans de tous travaux envisagés (voir le supplément 1). La conformité structurelle des installations de sécurité du circuit devra faire l'objet d'une déclaration de la part d'un ingénieur en génie civil qui sera incluse dans le dossier.
Le non-respect de ces conditions pourra donner lieu à des sanctions et/ou à l'annulation de l'inspection.
- 4.7** Les représentants de la presse ne seront pas admis sur la piste pendant l'inspection, et l'ASN ainsi que le représentant de la piste de dragsters 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.
- 4.8** Un droit d'inspection standard, couvrant toutes les dépenses excepté le logement et la nourriture des inspecteurs dans le pays concerné, sera facturé à l'ASN concernée pour chaque piste inspectée selon les catégories suivantes :
- A - Inspection importante de pistes de dragsters prévues pour l'organisation d'épreuves d'un Championnat FIA ;
 - B - Inspection importante de toute autre piste de dragsters ;
 - C - Inspection de contrôle pour vérifier les travaux effectués suite à une inspection de catégorie A ou B.
- Ces droits standards seront fixés chaque année par la FIA.
- 4.9** Les rapports d'inspection seront présentés à l'administration de la FIA ; seuls les rapports émanant du Secrétariat de la FIA et envoyés à l'ASN concernée seront valables.
- particular circumstances, will recommend any modifications considered necessary and will be kept informed of each step or development, through the ASN.
- 3.4** On-site inspections will be performed by the Commissions' inspectors as necessary; for permanent drag strips, the final inspections must be made not later than 30 days before the first day of the first international event to be held, at which inspection all work relating to the drag strip surface, permanent features and installations must be completed to the FIA's satisfaction. For temporary drag strips, the date of the final inspection will be fixed for each case individually by the FIA.
- 3.5** The above procedures are also mandatory for drag strips undergoing major modifications. Any modifications to the drag strip or protective measures which are not submitted for FIA approval prior to execution are liable to render the drag strip ineligible for international events.
- 4. INSPECTIONS**
- 4.1** Inspections will be mandatory for:
- drag strips to be used for international events;
 - drag strips to be used for FIA Championship events;
- 4.2** These inspections will be of category B in the first instance and of category A in the second (see Art. 4.8). A category C inspection will be sufficient to extend the validity of the license, except in the following case: drag strips which have undergone significant changes in terms of layout or safety installations will be submitted to another Category A or B inspection, according to the type of event.
- 4.3** Inspections may also be decided for other reasons, by the World Motor Sports Council, the Commissions or their Presidents, or at the request of drag strip representatives through their ASN.
- 4.4** Inspectors will be appointed by the Circuits Commission or its President, in consultation with the Drag Racing Commission, from the list of inspectors approved by the World Motor Sport Council.
- 4.5** The inspector must be accompanied at the inspection by a representative of the ASN of the drag strip. No inspection will be organized without the ASN's agreement.
- 4.6** Prior to the inspection, the inspector must have been able to study the drag strip dossier and plans of any projected work (see Supplement 1). The structural conformity of the circuit safety installations should be the subject of a structural engineer's declaration in the dossier.
Failure to meet these conditions may result in penalties and/or cancellation of the inspection.
- 4.7** Representatives of the press will not be admitted on the track during the inspection, and the ASN and drag strip representative 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 operated on the course during the inspection unless this is unavoidable due to the use of public roads.
- 4.8** A standard inspection fee, covering all expenses except for the inspector's board and lodging in the country concerned will be charged to the ASN concerned for each drag strip inspected according to the following categories:
- A - Major inspection of drag strips intended for FIA Championship events;
 - B - Major inspection of all other drag strips;
 - C - Check inspection to verify work carried out as the result of a category A or B inspection;
- These standard fees will be set each year by the FIA.
- 4.9** Inspectors' reports will be submitted to the FIA administration; only reports sent from the FIA offices to the ASN concerned shall be valid.

5. CONSEQUENCES D'UNE INSPECTION

5.1 Chaque fois qu'un rapport d'inspection approuvé par les inspecteurs sera adressé officiellement par la FIA à l'ASN de la piste de dragsters concernée, cette ASN aura 3 semaines au maximum pour faire connaître à la FIA tous commentaires sur le dit rapport. En l'absence de tout commentaire, le rapport sera considéré comme définitif, et le programme d'exécution des améliorations exigées comme accepté.

Si, en revanche, après cette période de 3 semaines, un désaccord persiste entre les inspecteurs et l'ASN concernée sur quelque point que ce soit du rapport, les Présidents des Commissions examineront et régleront définitivement cette affaire.

5.2 Il est entendu que l'organisation d'une épreuve 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 épreuve internationale sur une piste de dragsters, ou bien, si les instructions de la Commission n'ont pas été respectées, à l'interdire.

6. LICENCE DE PARCOURS

6.1 Durée de validité :

Les licences délivrées suite à une inspection de catégorie A ou B seront valides pendant un maximum de trois ans à compter de la date d'inspection. En cas d'inspection de catégorie C, la licence pourra être étendue pour un maximum de deux ans. Toutefois, les pistes de dragsters dont le tracé ou les installations ont subi des changements significatifs verront leur licence annulée (voir Art. 4.2).

6.2 Degrés de licence de parcours :

La licence précisera le potentiel de performance en fonction du temps écoulé (E.T.) des véhicules devant être admis.

6.3 Configuration du parcours

Les pistes de dragsters sont acceptées pour l'organisation des épreuves inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA uniquement avec la même configuration et les mêmes installations que celles indiquées sur le plan en possession de la FIA et qui auront reçu l'aval de l'inspecteur de la FIA.

Si une piste de dragsters fait partie d'un autre complexe de compétition automobile, l'approbation n'est valide que pour la portion qui a été inspectée.

6.4 Entretien du parcours

Il est recommandé que l'ASN effectue régulièrement des inspections pendant la période de validité de la licence. Un entretien adéquat du circuit et de ses installations est une condition de la licence.

7. CONCEPTION DES PISTES DE DRAGSTERS PERMANENTES

Les mesures critiques sont les dimensions et la pente de la piste de dragsters, qui dépendent des classes de compétition pour lesquelles cette piste est prévue.

Les principes contenus dans cet Article ont pour but d'aider à la conception générale des projets de pistes de dragsters pour soumission à la FIA en vue d'une future délivrance de licence. Dans les pays où la loi l'exige, les responsables d'une piste de dragsters doivent s'assurer que les prescriptions établies par les autorités publiques soient respectées et doivent obtenir leur acceptation officielle.

7.1 Largeur :

La largeur du Parcours d'Accélération et de la zone de freinage ne doit pas être inférieure à 15,2 mètres (50 pieds). Celle des nouvelles installations ne devrait pas être inférieure à 18,5 mètres (60 pieds). Si la piste de dragsters s'élargit ou rétrécit, cela doit se faire aussi graduellement que possible.

7.2 Longueur de la zone de compétition :

7.2.1 Si la piste de dragsters est prévue pour des Championnats de la FIA, la longueur du Parcours d'Accélération doit être d'1/4 de mile entre la ligne de départ et la ligne d'arrivée, plus au moins 9,1 mètres (30 pieds) avant la ligne de départ. Pour les épreuves d'1/8 de mile, la longueur du Parcours d'Accélération doit être d'1/8 de mile entre la ligne de départ et la ligne d'arrivée, plus au moins 9,1 mètres (30 pieds) avant la ligne de départ. La détermination finale de la zone de freinage sera fixée par l'inspecteur lorsqu'il accordera une licence à la piste.

7.2.2 - Zones de freinage :

Ces zones, et notamment les distances de freinage finales, seront

5. CONSEQUENCES OF AN INSPECTION

5.1 Whenever an inspection report, as agreed by the inspectors, is officially sent by the FIA to the ASN of the drag strip concerned, this ASN will have a maximum of three weeks within which to forward to the FIA any comments on the said report. In the absence of any comments, the report will be considered as final, and the schedule of completing the required improvements as accepted.

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

5.2 It is understood that the organization of an international event 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 events on a drag strip or, if the directions of the Commission have not been complied with, to prohibit them.

6. COURSE LICENCE

6.1 Duration of validity:

Licenses issued in consequence of a category A or B inspection will be valid for a maximum of three years from the inspection date. In case of a category C inspection, the license may be extended for a maximum of two years. However drag strips which have undergone significant changes in terms of layout or installations will have their license canceled (see Art. 4.2).

6.2 Course licence grades:

The license shall specify the performance potential based on the elapsed time of the vehicles to be admitted.

6.3 Course configuration

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

Should a drag strip be part of another motor racing complex, the approval is only valid for the drag strip portion as inspected.

6.4 Course maintenance

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

7. PERMANENT DRAG STRIP CONCEPTION

The dimensions and slope of the drag strip are the critical measurements and are dependent on the classes of competition for which the drag strip is intended.

The considerations in this Article are intended to be of assistance in the basic conception of drag strip projects for submission to the FIA in view of future licensing. In those countries where the law demands it, those responsible for a drag strip must ensure that the prescriptions laid down by the public authorities are complied with and must obtain their official approval.

7.1 Width:

The width of the track and shutdown area should not be less than 50 feet (15.2 m). New facilities should not be less than 60 feet (18.5 m). Should the drag strip widen or narrow, the transition must be made as gradually as possible.

7.2 Length of the competition area:

7.2.1 If the drag strip is intended for FIA Championships, the length of the track should be 1/4 mile between the start line and the finish line, plus at least 30 feet (9.1 m) before the start line. For 1/8 mile events the length of the track should be 1/8 mile between the start line and the finish line, plus at least 30 feet (9.1 m) before the start line. Final determination of braking area to be determined by inspector on track licensing.

7.2.2 - Braking areas:

These areas, and in particular the final braking distances, will be

soumises aux exigences établies par l'inspecteur de la FIA, et leurs caractéristiques de conception seront portées sur la licence de la piste.

7.3 Profil longitudinal :

La pente maximale d'une piste, qu'elle soit ascendante ou descendante, sera de 1 %.

7.4 Inclinaison transversale :

L'inclinaison transversale entre les deux bords du parcours d'accélération et la zone de freinage, ou entre l'axe central et le bord (bombement) ne dépassera pas 2 %.

7.5 Surface :

Parcours d'Accélération : surface plane et lisse en mélange à chaud reconnu pour construction routière, béton, ou surface de bitume stabilisée et approuvée. Les accotements et les raccords irréguliers sont interdits. Tous les bords doivent être suffisamment dénivelés.

Zone de Freinage Principale : doit être d'une surface stabilisée similaire à celle utilisée pour le Parcours d'Accélération.

Freinage d'Urgence : surface stabilisée, herbe, sable ou gravier, d'une texture régulière.

Tolérances : le but devrait être 6 mm (1/4") maximum par 10 mètres (33 pieds) de longueur, pour le Parcours d'Accélération et la Zone de Freinage Principale.

7.6 Marquages de piste :

Les limites du Parcours d'Accélération et l'axe central doivent être clairement marqués par une ligne blanche ou jaune d'au moins 100 mm (4 pouces) de large. Les dispositifs de mesure de la vitesse devraient être indiqués par des lignes diagonales, avant et sur la ligne d'arrivée.

7.7 Voie de Retour / Virages :

La Voie de Retour doit avoir une largeur d'au moins 3 mètres (10 pieds), avec un accès adéquat aux zones de Voie des Stands et de Présentation. Elle doit être stabilisée de manière à pouvoir être utilisée à tout moment par tous les véhicules.

Les points de sortie de la Zone de Freinage devraient être stabilisés, et conçus de manière à être en accord avec les rayons de braquage des véhicules les plus longs. La largeur recommandée au bord du Parcours d'Accélération est de 9,2 mètres (30 pieds), compris dans la Largeur de la Voie de Retour.

Il est recommandé de prévoir au moins deux sorties entre un point situé approximativement à 300 mètres (1000 pieds) au-delà de la ligne d'arrivée et la fin de la zone de freinage. L'accès des véhicules d'urgence est de la plus grande importance.

8. PISTES DE DRAGSTERS NON PERMANENTES ET PISTES COMBINÉES A DES CIRCUITS

Les pistes non permanentes devraient respecter dans la mesure du possible les mêmes spécifications que les pistes permanentes.

Des écarts par rapport aux spécifications des pistes de dragsters permanentes ne pourront être autorisés que si l'inspecteur de la FIA donne son accord sur chaque point.

Si une piste de dragsters fait partie d'un autre complexe de compétition automobile, elle doit être conforme aux exigences de sécurité des circuits de la FIA lors de chaque utilisation en tant que circuit de course. Les propriétaires, concepteurs et gestionnaires de ces installations devraient être conscients du fait que :

- La préparation ou l'utilisation d'une quelconque partie du circuit pour des courses de dragsters modifiera les caractéristiques du revêtement, notamment les propriétés antidérapantes de la piste par temps de pluie. L'inclusion de la zone de départ et/ou de la section chronométrée d'une piste pour dragsters sur une quelconque partie du revêtement ou des zones de dégagement en asphalte de la piste devrait être évitée sur un nouveau circuit.
- Pour obtenir leur licence, les circuits existants disposant d'une piste pour dragsters devront démontrer à l'inspecteur de la FIA que les différents revêtements ne portent pas de traces de dépôts de gomme en quantité excessive, ce qui constituera une condition fondamentale pour le maintien de la validité des licences accordées pour les épreuves sur circuit.
- Les zones habituellement préparées au moyen de produits chimiques en vue des départs de courses de dragsters devront éventuellement faire l'objet d'un nouveau revêtement ou bien être déplacées en dehors de la piste de course et de ses zones de dégagement pour recevoir l'agrément de la FIA.

subjected to the requirements laid down by the FIA inspector, and their design features will be noted on the track license.

7.3 Longitudinal profile:

The maximum rise or fall of any track should be 1 %.

7.4 Transversal incline:

The transversal incline between the two edges of the track and shutdown area, or between the center-line and the edge (camber), shall not exceed 2 %.

7.5 Surface:

Track: smooth flat surface of recognized roadbase construction hot mix, concrete, or approved sealed bitumen surface. Shoulders and irregular joints are not permitted. All edges must be satisfactorily blended.

Primary Braking Area: must be of a sealed surface similar to that used for the Track.

Emergency Braking: sealed surface, grass, sand or gravel, of an even texture.

Tolerances: the aim should be a maximum of 6 mm (1/4 inch) in any 33 feet (10 m) distance, for the Track and the Primary Braking Area.

7.6 Strip Markings:

The track boundaries and the centerline must be clearly marked with a white or yellow line at least 4" (100 mm) wide. The speed traps should be marked with diagonal lines, before and on the finish line.

7.7 Return Road / Turnoffs:

The Return Road should be a minimum of 10 feet (3 meters) in width, with suitable access to Pit and Staging Lane areas. It should be sealed so that all vehicles may use it at all times.

Exit points from the Braking Area should be sealed, and shaped to accommodate the turning circles of the longest vehicles. The recommended width at the track edge is 30 feet (9.2 meters) blending into the Return Road Width.

It is recommended that a minimum of two exits be placed between a point approximately 1,000 feet (300 m) beyond the finish line and the end of the braking area. Access for emergency vehicles is of the utmost importance.

8. NON-PERMANENT DRAG STRIPS AND THOSE COMBINED WITH CIRCUITS

Non-permanent strips should be set up as far as possible according to the same specifications as permanent ones.

Variations from permanent drag strip specifications may be allowed only with the agreement of the FIA inspector on each point.

Should a drag strip be part of another motor racing complex, it must be in conformity with the circuit safety requirements of the FIA whenever it is used for circuit racing. Owners, designers and management of such facilities should be aware that:

- the preparation or use of any part of a circuit for drag racing will change the surface characteristics and in particular the anti-skid properties when wet. For new circuits the inclusion of the start area and/or timed section of a dragstrip in any part of the track surface or asphalt run-off areas should be avoided;
- existing circuits incorporating dragstrips will be required to demonstrate to the FIA circuit inspector that all surfaces have been cleaned of excessive rubber deposits before a circuit licence can be granted and this will be a continuing condition of validity of the licence for circuit races;
- areas habitually prepared with chemicals for drag racing starts are likely to require resurfacing or to be re-situated outside the race track and its run-off areas before FIA approval.

9. MESURES DE PROTECTION

9.1 Généralités :

Bien qu'il soit conseillé aux constructeurs de pistes de dragsters de respecter les présentes recommandations, toutes les spécifications de parcours de la FIA sont données sous réserve d'interprétation selon chaque cas individuel et selon les conditions, lois et inspections locales. Les responsables d'un parcours devront répondre des conditions de sécurité qui y règnent.

Pour l'inclusion des épreuves au Calendrier International de la FIA, chaque piste doit être approuvée individuellement par la Commission des Courses de Dragsters et la Commission des Circuits sur la base des pratiques existantes et eu égard aux éléments figurant aux Articles 9.2 à 9.4 ci-après.

9.2 Services de secours :

Cette assistance devrait être organisée en conformité avec les articles suivants de l'Annexe H du Code Sportif International :

- Lutte contre l'incendie : Article 8.4
- Médical : Article 9.2
- Secours : Article 10
- Autres services : Article 11.

Le départ d'une épreuve, ou son nouveau départ après une interruption, ne peut être donné que si tous les points décrits ci-dessus sont respectés.

9.3 Parcours

- Une barrière approuvée par la FIA et adjacente à la zone de compétition ainsi que des deux côtés de celle-ci, depuis la zone de "burnout" (boîte à eau) jusqu'à l'extrémité du Parcours d'Accélération, ainsi que tout le long de la voie de retour ;
- Protection des zones de spectateurs, en fonction de la distance de la barrière par rapport au bord de la piste ;
- Délimitation de toutes les zones de spectateurs par des barrières appropriées ;
- Une barrière en V agréée protégeant les officiels se tenant sur la ligne de départ des véhicules qui se trouvent dans la zone de «burnout».
- Des barrières agréées des deux côtés de la zone de "burnout", sauf là où cela pourrait obstruer les accès des services d'urgence ou les zones de présentation. Dans ces cas, installation d'une barrière protectrice d'un autre type approuvé.

9.4 Tous les rails des glissières de sécurité en acier doivent se chevaucher dans la direction de la course, et les connexions doivent être effectuées au moyen du nombre de boulons approprié.

10. BATIMENTS ET INSTALLATIONS

10.1 Les exigences peuvent varier en fonction des types d'épreuves prévus ; chaque projet doit émaner d'une collaboration entre la direction de la piste, l'ASN et la FIA (exigences de base précisées dans l'Ann. H).

10.2 Du matériel d'intervention d'urgence approprié doit être stocké dans la zone réservée de chaque installation pendant le déroulement d'une épreuve. Ce matériel doit pouvoir être transporté en cas d'incident.

11. RAPPORT D'ACCIDENT

Lorsqu'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 de la piste de dragsters de soumettre un rapport détaillé sur les circonstances, les blessures physiques, les dommages matériels causés aux voitures, ainsi que sur les installations de la piste de dragsters à l'ASN et, lorsque les lois du pays le permettent, à la FIA. Si les lois du pays ne le permettent pas, l'ASN devrait tenir la FIA informée. Ledit rapport doit, dans la mesure du possible, inclure : un enregistrement vidéo de l'accident ou du dragster et du lieu après l'accident ; les données enregistrées à bord du dragster ; un rapport de l'ingénieur portant sur l'état du dragster ; des rapports médicaux ; les rapports des témoins et des commissaires de piste.

9. PROTECTIVE MEASURES

9.1 General

Although constructors of drag strips are advised to respect the recommendations herein, all FIA course specifications are subject to interpretation according to each individual case and to local conditions, laws and inspections. The operators of a course are responsible for the safety conditions prevailing within its precincts.

For the inclusion of events on the FIA International Calendar, each strip must be individually approved by the Drag Racing and Circuits Commissions on the basis of existing practice and in consideration of the elements in articles 9.2 to 9.4 below.

9.2 Emergency services:

These should be organized in conformity with the following articles of Appendix H to the International Sporting Code:

- Fire fighting: article 8.4
- Medical: article 9.2
- Rescue: article 10
- Other services: article 11.

An event cannot start or be restarted after an interruption unless all the elements described above are present.

9.3 Course

- An FIA-approved barrier adjacent to and on both sides of the competition area, from the burnout area (waterbox) to the end of the track, also extending the entire length of the return road side ;
- Protection of spectator areas relative to the distance from the trackside barrier ;
- Delimiting of all spectator areas by suitable fencing ;
- An approved V-type barrier protecting the starting line officials from vehicles in the burnout area.
- Approved barriers on both sides of the burnout area, except where this may impede emergency service or staging areas. In such cases, approved alternative barrier protection.

9.4 All steel guardrail strands or rails must overlap in the direction of the race and connections must be made with the appropriate number of bolts.

10. BUILDINGS AND EQUIPMENT

10.1 Requirements may vary according to the types of event planned; each project must be established by collaboration between the strip management, the ASN and the FIA (basic requirements are specified in Appendix H).

10.2 Each facility must have appropriate emergency response equipment in the restricted area during the operation of any racing events. This equipment must be transportable in the event of an incident.

11. ACCIDENT REPORTING

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

SUPPLEMENT 1 : DOSSIER DE PISTE OBLIGATOIRE

Aucune inspection ne sera effectuée sans que les inspecteurs désignés aient pu étudier le dossier complet du parcours comprenant les dessins détaillés du parcours et de tous les

SUPPLEMENT 1 - OBLIGATORY DRAG STRIP DOSSIER

No inspection will be carried out without the appointed inspectors having been able to study the full course dossier, including detailed drawings of the course and of any work to be

*PROCEDURES POUR L'HOMOLOGATION DES PISTES DE DRAGSTERS /
PROCEDURES FOR THE RECOGNITION OF DRAG STRIPS*

travaux à réaliser avec photos à l'appui.

Le dossier doit comprendre les documents et informations suivants :

- 1) Plan de la piste à une échelle minimale de 1:2000, y compris l'orientation, la direction de la course, les constructions, les installations, les voies d'accès, les zones de spectateurs, les barrières et dispositifs de sécurité, le poste de contrôle de la course, les stands, le paddock et l'emplacement de tous les marquages stop, des voies de présentation, de la zone de burnout, de la ligne de départ, de la ligne d'arrivée, des zones de freinage et d'urgence, des ambulances, de l'héliport, des véhicules de lutte contre l'incendie et des postes des commissaires de piste.
- 2) Plan des stands et de la zone du paddock à une échelle minimale de 1:500.
- 3) Plan détaillé de tous les bâtiments à l'échelle minimale de 1:200.
- 4) Profil de l'axe de la piste, à une échelle minimale de 1:2000 (longueur)/1:200 (altitude).
- 5) Sections transversales de la piste et des zones latérales (sur au moins 50 m (152 pieds) de chaque côté du bord de la piste), au niveau de la ligne de départ, à mi-distance et dans la zone de freinage, à une échelle minimale de 1:200.
- 6) Une déclaration de la part d'un ingénieur en génie civil de conformité structurelle des installations de sécurité du circuit.

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

Les plans au format numérique seront conformes à la norme sur les dessins des circuits (disponible sur le site Web de la FIA, sous la rubrique FIA Sport - Règlements - Circuits).

NB : Les projets des nouveaux parcours ou les modifications importantes sur les parcours déjà existants doivent être envoyés par l'ASN à la FIA pour les premiers avis techniques.

undertaken, supported by photographs.

The dossier should include documents and information as follows:

- 1) Plan of the strip to scale 1:2000 (minimum), with indication of orientation, race direction, buildings, installations, access roads, spectator areas, safety barriers and devices, race control post, pits, paddock and location of all stop marking, staging lanes, burnout area, start line, finish line, braking and emergency areas, ambulances, helicopter pad, fire fighting vehicles, marshal posts.
- 2) Plan of pits and paddock area to scale 1:500 (minimum).
- 3) Detailed plan of all buildings to scale: 1:200 min.
- 4) Profile of track centreline, to minimum scale 1:2000 (length)/1:200 (altitude).
- 5) Cross-sections of track and lateral space (for at least 152 feet (50 m), on each side from the track edge), at the start line, mid-point and braking area, to scale 1:200 (minimum).
- 6) A structural engineer's declaration of the structural conformity of the circuit safety installations.

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

The digital plans shall comply with the FIA circuit drawing standard (available from the FIA web site, under the heading FIA Sport - Regulations - Circuits).

NB: Projects for new courses or major alterations to existing courses must be forwarded, through the ASN, to the FIA for initial technical advice.