

**ZAŁĄCZNIK O**  
**do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA**  
**2008**  
**(Procedura homologacji torów wyścigów samochodowych)**

w razie różnic interpretacyjnych różnych tłumaczeń regulaminów oficjalnych FIA, tekst francuski jest obowiązujący.

**Załącznik O**

do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA

**2007**

PROCEDURA HOMOLOGACJI

TORÓW WYŚCIGÓW SAMOCHODOWYCH

**Spis treści**

**ARTYKUŁ 1 - PRZEDMIOT**

**ARTYKUŁ 2 - DEFINICJE**

**ARTYKUŁ 3 - PROCEDURA**

**ARTYKUŁ 4 - INSPEKCJE**

**ARTYKUŁ 5 - KONSEKWENCJE INSPEKCJI**

**ARTYKUŁ 6 - STOPNIE LICENCJI TORU**

**ARTYKUŁ 7 - KONCEPCJA TORÓW**

**ARTYKUŁ 8 - POMIAR DŁUGOŚCI TORU**

**ARTYKUŁ 9 - URZĄDZENIA DLA OSÓB NIEPEŁNOSPRAWNYCH**

**ARTYKUŁ 10 - STRUKTURA POBOCZA**

**ARTYKUŁ 11 - RAPORT Z WYPADKU**

**ARTYKUŁ 12 - KONSERWACJA TORU**

**ANEKS 1 - OBOWIĄZKOWA DOKUMENTACJA TORU**

**ANEKS 2 - MINIMALNA DŁUGOŚĆ TORU I MAKSYMALNA LICZBA  
SAMOCHODÓW UCZESTNICZĄCYCH W TRENINGACH I  
NA STARCIE WYŚCIGU**

## 1) PRZEDMIOT

Niniejszy załącznik, opracowany przez Komisję Torów FIA, służy inspektorom FIA do spraw tras samochodowych jako referencje przy podejmowaniu decyzji czy zawody międzynarodowe rozgrywane na tych torach mogą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza FIA. Załącznik może być także wykorzystywany jako podstawowy przewodnik przez projektantów i administratorów torów.

Specjalne zalecenia wydane na temat torów przez inspektorów FIA będą sformułowane na podstawie analizy dokumentacji toru dokonanej przez FIA oraz dostosowania zaleceń do każdego indywidualnego przypadku.

## 2) DEFINICJE

- Trasa: droga lub jezdnia wykorzystywane do wyścigów samochodowych specjalnie i posiadające infrastrukturę, która jest im właściwa. Trasa może być okazjonalna, półstała lub stała w zależności od typu infrastruktury i jej dostępności do zawodów.

- Tor: trasa zamknięta, stała lub okazjonalna, zaczynająca się i kończąca w tym samym miejscu, specjalnie zbudowana lub przystosowana do przeprowadzania wyścigów samochodowych.

- Jezdnia: droga specjalnie zbudowana lub dostosowana do użycia w zawodach torowych. Jezdnia jest ograniczona krawężnikami zewnętrznymi nawierzchni wyścigowej.

- Nowy tor: w użyciu odnoszącym się do niniejszego załącznika i tekstów FIA dotyczących budowy lub bezpieczeństwa torów, termin "nowy tor" odwołuje się do toru, który nie był użyty do przeprowadzenia wyścigu międzynarodowego. Tor stały lub okazjonalny nie jest uważany za nowy, gdy został raz użyty do przeprowadzenia na nim zawodów międzynarodowych. Niemniej, wszystkie zmiany sukcesywnie na nim przeprowadzane mogą być uważane jako "nowe" elementy.

- Komisja: w niniejszym załączniku, określenie "Komisja" odnosi się do Komisji Torów FIA.
- Inspekcja: wizyta delegatów Komisji w celu sformułowania zaleceń zgodnych z niniejszym załącznikiem, w celu weryfikacji lub zatwierdzenia przeprowadzonych prac wynikających z zaleceń, lub w celu skontrolowania warunków bezpieczeństwa jak również służb zabezpieczających niezbędnych do bezpiecznego przeprowadzania zawodów międzynarodowych.
- Licencja toru: świadectwo potwierdzające przeprowadzenie inspekcji toru przez FIA i orzeczenie określające, w jakich warunkach tor może być użytkowany jak również kategorie samochodów i zawodów, do których jest dopuszczony w związku ze wpisem do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego FIA.

### **3) PROCEDURA**

**3.1)** Projektanci nowego toru, na którym przewiduje się organizację zawodów międzynarodowych, muszą przedłożyć kompletną dokumentację toru zawierającą plany i specyfikacje ASN-owi (Narodowej Władzy Sportowej) kraju, w którym tor jest budowany, w celu zatwierdzenia projektu i przekazania go do FIA (odnośnie wymagań dotyczących dokumentacji, patrz Aneks 1).

**3.2)** FIA pobiera opłatę za zbadanie projektu każdego nowego projektu lub każdorazowo, gdy zostanie poproszona o przeanalizowanie propozycji modyfikacji trasy istniejącego toru.

Wysokość opłaty jest wyznaczana corocznie przez FIA według następującej kategorii:

- Kategoria 1: Pierwsza analiza nowego projektu pod kątem otrzymania licencji stopnia 1, 2 lub 1T.
- Kategoria 2: Pierwsza analiza nowego projektu pod kątem otrzymania licencji stopnia 3, 4 lub 5.

- Kategoria 3: Analiza zmian trasy istniejącego toru stopnia 1, 2 lub 1T nie wymagana przez FIA.
- Kategoria 4: Analiza zmian trasy istniejącego toru stopnia 3, 4 lub 5 nie wymagana przez FIA.
- Kategoria 5: Każda istotna zmiana złożona przez klienta w ramach pierwszej analizy nowego projektu.

**3.3)** FIA, po zbadaniu dokumentacji, przy uwzględnieniu specyficznej charakterystyki toru, może zalecić wprowadzenie zmian uznanych za niezbędne i musi być informowana o każdym etapie wprowadzanych zmian przez ASN.

**3.4)** Inspekcje na miejscu są przeprowadzane przez delegatów Komisji w razie takiej potrzeby, z co najmniej inspekcją wstępną i inspekcją końcową. Końcowa inspekcja torów stałych musi być przeprowadzona nie później niż 60 dni (90 dni dla zawodów Mistrzostw Świata FIA Formuły 1) przed pierwszymi zawodami międzynarodowymi mającymi się tam odbyć. Podczas tej inspekcji musi zostać stwierdzone zakończenie wszelkich prac związanych z nawierzchnią jezdni, stałą infrastrukturą i urządzeniami służącymi bezpieczeństwu, zgodnie z wymaganiami FIA.

W przypadku torów okazjonalnych, najpóźniej 120 dni przed datą danych zawodów, dokumentacja zgodna z Anekssem 1 jak również kalendarz przeprowadzenia robót musi być przedstawiony FIA do zatwierdzenia. Data i godzina inspekcji końcowej jest ustalana indywidualnie dla każdego przypadku przez inspektora FIA po wstępnej inspekcji na miejscu, która musi się odbyć najpóźniej 60 dni przed zawodami.

**3.5)** Powyższe procedury obowiązują również w odniesieniu do torów, które poddawane zostały istotnej przebudowie. Wszelkie zmiany dotyczące przebiegu trasy lub urządzeń służących zapewnieniu bezpieczeństwa, które nie zostaną przedłożone do zatwierdzenia przez FIA przed rozpoczęciem ich

realizacji, mogą spowodować, że tor zostanie uznany za nie nadający się do przeprowadzania zawodów międzynarodowych.

#### **4) INSPEKCJE**

##### **4.1) Inspekcje ASN-u są obowiązkowe w odniesieniu do:**

- wszystkich torów, na których mają się odbyć zawody wpisane do Międzynarodowego Kalendarza FIA lub z udziałem zawodników pochodzących z innego kraju niż kraj organizatora. Dokumentacja torów (sporządzona zgodnie z Anekssem 1) jak również kopie raportów (zgodnie z procedurami Załącznika O) muszą być dostarczone do FIA, a ASN musi pisemnie potwierdzić FIA, że tor spełnia wszelkie wymagania stosownych kryteriów.

##### **4.2) Inspekcje FIA są obowiązkowe w odniesieniu do:**

- nowych torów przeznaczonych do przeprowadzania zawodów międzynarodowych;
- torów, które zostały poddane istotnej przebudowie dotyczącej przebiegu trasy lub urządzeń służących zapewnieniu bezpieczeństwa, zanim można będzie na nich przeprowadzać zawody międzynarodowe;
- wydania licencji FIA toru;
- odnowienia licencji FIA toru chyba, że Komisja zadecyduje, że raport z inspekcji ASN-u kraju gdzie znajduje się tor jest wystarczająca (Wyłącznie licencje stopnia 4 i 5);
- torów okazjonalnych przed głównymi zawodami międzynarodowymi w danym roku chyba, że Komisja Torów zadecyduje, że raport z inspekcji ASN-u kraju gdzie znajduje się tor jest wystarczająca, i przed każdymi zawodami zaliczanymi do Mistrzostw FIA;
- każdego toru, który ma być wykorzystany do przeprowadzenia zawodów zaliczanych do Mistrzostw Świata FIA Formuły 1, Mistrzostw FIA GT lub Mistrzostw Świata FIA Samochodów Turystycznych w tym samym roku.

W każdym przypadku, warunki wymienione w punkcie 3.4) muszą być przestrzegane.

**4.3) Decyzja o przeprowadzeniu inspekcji FIA może być również podjęta z innych powodów:**

- przez Światową Radę Sportów Samochodowych, Komisję lub jej przewodniczącego, albo też na prośbę osób reprezentujących tor za pośrednictwem macierzystego ASN-u.

**4.4) Procedury dotyczące inspekcji FIA:**

4.4.1) Inspektorzy wyznaczani są przez Komisję lub jej przewodniczącego, spośród listy inspektorów zatwierdzonej przez Światową Radę Sportu Samochodowego.

4.4.2) Inspektorom musi towarzyszyć na torze przedstawiciel zainteresowanego ASN-u. Żadna inspekcja nie może być przeprowadzona bez zgody ASN-u.

4.4.3) Przed przeprowadzeniem inspekcji, inspektor musi mieć możliwość wcześniejszego zapoznania się z dokumentacją toru i planami przewidywanych prac (patrz Aneks 1). W przypadku czynnych torów, dokumentacja ta musi obejmować również standardowy kwestionariusz toru czynnego FIA oraz wszystkie dokumenty odnoszące się do niego. Zgodność budowy urządzeń służących bezpieczeństwu musi być przedmiotem oświadczenia złożonego przez inżyniera budownictwa lądowego, które jest włączane do dokumentacji składanej obowiązkowo przez ASN do FIA przed rozpoczęciem inspekcji (niniejszy przepis dotyczy wszystkich torów, łącznie z torami autocrossu i rallycrossu). Konsekwencją niedopełnienia tych wymagań mogą być kary i/lub odwołanie inspekcji.

4.4.4) Przedstawiciele prasy nie są dopuszczani na jezdnię toru w czasie trwania inspekcji, a zainteresowany ASN oraz administrator toru są odpowiedzialni za to, aby realizacja przez inspektorów wyznaczonego im zadania nie była w żaden sposób utrudniana przez osoby, których obecność

w czasie inspekcji nie jest niezbędna. Podczas inspekcji po trasie nie mogą poruszać się żadne pojazdy chyba, że jest to nieuniknione ze względu na wykorzystywanie dróg publicznych.

4.4.5) Dla torów autocrossu, rallycrossu lub wyścigów lodzie, inspektorowi Komisji Torów towarzyszy członek Komisji Wyścigów Torowych, gdy tor jest nowy lub, gdy chodzi o tor, który po raz pierwszy kandyduje do przeprowadzenia zawodów zaliczanych do Mistrzostw FIA.

#### **4.5) Opłaty za inspekcję FIA:**

Standardową opłatą za inspekcję FIA toru, obejmującą wszystkie koszty z wyłączeniem kosztów zakwaterowania i wyżywienia inspektorów w danym kraju, które są opłacane bezpośrednio przez właściciela toru lub ASN, obciążany jest zainteresowany ASN za każdy tor poddany inspekcji (z wyjątkiem inspekcji kontrolnych przeprowadzanych na torze przez Delegata do spraw Bezpieczeństwa FIA Formuły 1 z okazji Grand Prix Mistrzostw Świata FIA Formuły 1), przy czym obowiązuje podział inspekcji na następujące kategorie:

A - główna inspekcja torów przewidzianych do organizacji Grand Prix Mistrzostw Świata FIA Formuły 1;

B - główna inspekcja każdego innego toru;

C - inspekcja kontrolna w celu weryfikacji wykonania robót, których realizacja jest wynikiem zaleceń inspekcji kategorii A lub B; inspekcje do treningów Formuły 1;

D - toru do rallycrossu, autocrossu lub wyścigów na lodzie (dokonanie opłaty pokrywa całość inspekcji, łącznie z wizytacją wstępną i wizytacją końcową).

Wysokość standardowej opłaty jest corocznie wyznaczana przez FIA.

#### **4.6) Raporty z inspekcji FIA:**

Raporty z inspekcji FIA dostarczane są Sekretarzowi Komisji. Wartość urzędową mają wyłącznie tylko te raporty, które pochodzą od Sekretarza i

wysłane zostały do zainteresowanego ASN-u.

## **5) KONSEKWENCJE INSPEKCJI**

**5.1)** Każdorazowo, gdy oficjalny raport z inspekcji zostanie oficjalnie wysłany przez Sekretarza do ASN-u zainteresowanego toru, ASN ten ma maksymalnie trzy tygodnie na przekazanie do FIA wszystkich uwag dotyczących raportu. W przypadku braku uwag, raport i cały kalendarz sprecyzowanych prac jest uznawany jako zaakceptowany przez wszystkie strony.

Jeśli jednak po wspomnianym okresie trzytygodniowym nadal pozostają różnice zdań pomiędzy inspektorami, a zainteresowanym ASN-em w odniesieniu do któregoś z punktów raportu, wówczas przewodniczący Komisji zbada istotę sporu i podejmie ostateczną decyzję.

**5.2)** Jest oczywistym, iż organizacja zawodów międzynarodowych może być zabroniona, jeżeli wymagane w raporcie prace nie zostały zrealizowane w całości, zgodnie programem ustalonym przez inspektora FIA.

FIA (lub jej Światowa Rada Sportu Samochodowego) jest upoważniona do wyrażenia zgody na przeprowadzenie dowolnych zawodów międzynarodowych na danym torze lub może też zakazać ich przeprowadzenia, jeżeli zalecenia Komisji nie zostały zrealizowane.

Jeżeli dany tor posiada więcej niż jedną trasę, zgoda jest ważna wyłącznie w odniesieniu do tej trasy lub tras, która (które) były przedmiotem inspekcji.

Tory są zatwierdzane do organizacji zawodów samochodowych wpisanych do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego FIA wyłącznie w takiej konfiguracji i z takimi urządzeniami, jakie zostały umieszczone w planie znajdującym się w posiadaniu FIA i, który został wcześniej przedstawiony inspektorowi FIA, na okres maksymalnej ważności trzech lat licząc od daty inspekcji.

**5.3)** W przypadku, gdy tor do rallycrossu, autocrossu lub wyścigów na lodzie

został zatwierdzony, licencja toru jest ważna w roku przeprowadzenia inspekcji końcowej plus trzy następne lata.

## **6) STOPNIE LICENCJI TORU**

Licencje FIA toru są wydawane od stopnia 1 do stopnia 6 w zależności od typów i grup samochodów, które uznaje się, że tor jest gotowy przyjąć do wyścigów. Są one wydawane w jedynym celu umożliwienia wpisania wyścigu do Międzynarodowego Kalendarza FIA wyłącznie dla określonych pojazdów. Podane poniżej typy i grupy odpowiadają klasyfikacji ustanowionej w artykule 1 Załącznika J i regulaminach FIA dla pojazdów historycznych (Załącznik K), pojazdów off-road (Załącznik M) i pojazdów napędzanych energiami alternatywnymi. Lista kategorii specjalnych samochodów, dla których regulamin techniczny został ogłoszony przez FIA jako zgodny z Załącznikiem J, w przypadku serii międzynarodowych i mistrzostw FIA i przez zainteresowane ASN-y dla innych zawodów jest publikowana pod następującym adresem internetowym: [www.fia.com](http://www.fia.com), wraz z wymaganymi przez FIA stopniami licencji toru, na użytek ASN-ów pragnących wpisać zawody do Międzynarodowego Kalendarza FIA.

Z wyjątkiem stopnia 1T, każdy stopień licencji jest również ważny dla wszystkich kategorii samochodów niższego stopnia, przy czym stopień 1 jest stopniem najwyższym.

Przyznawane licencji międzynarodowej jest warunkiem niezbędnym, do złożenia wniosku o wpisanie zawodów do Międzynarodowego kalendarza Sportowego FIA w kategorii wymienionej w licencji, łącznie z każdym wyścigiem na torze włączonym do trasy rajdu. Niemniej, nie jest to jedyny warunek do wpisania do kalendarza FIA jako zawodów mistrzowskich FIA. Stopnie licencji toru FIA dotyczą wyłącznie pojazdów zgodnych z Załącznikiem J.

## **STOPIEŃ KATEGORIE SAMOCHODÓW**

- 1 - Formuła 1
- 1T - Treningi prywatne Formuły 1
- 2 - Samochody wyścigowe jednomiejscowe Grup D (Formuła Międzynarodowa FIA) i E (Formuła Wolna) o skorygowanej pojemności powyżej 2500 cm<sup>3</sup>, z wyjątkiem F1
  - Samochody Sportowe Grup C i E zawierające: SR1, SR2, LMP1, LMP2, i te o skorygowanej pojemności powyżej 2500 cm<sup>3</sup>
  - Mistrzostwa FIA GT
  - Samochody historyczne Grup F1/4 (TGP i F1, okresy G, H, I), TSRC 17, 18, 29, 30, 41, 47 i 48 (samochody dwumiejscowe o pojemności powyżej 2000cm<sup>3</sup>, z okresu G i później) oraz wszystkie samochody z okresu Z, z wyjątkiem Grupy B i WRC
- 3 - Samochody wyścigowe jednomiejscowe Grup D i E o skorygowanej pojemności do 2500 cm<sup>3</sup>, z wyjątkiem samochodów stopnia 1 i 2 wymienionych wyżej
  - Samochody sportowe stopnia C i E, z wyjątkiem samochodów stopnia 2 wymienionych wyżej
  - Samochody Grup B, GT1, GT2 i podobne samochody Grupy E, z wyjątkiem samochodów stopnia 2 wymienionych wyżej
- 4 - Samochody wyścigowe jednomiejscowe Grup D i E o skorygowanej pojemności do 2000 cm<sup>3</sup>
  - Samochody Grup N, A i SP i podobne samochody Grupy E
  - Samochody historyczne, zgodne z Załącznikiem K, nie włączone do stopnia 2 wyżej wymienionego
- 5 - Pojazdy napędzane energią alternatywną
- 6 Off road
  - 6A** Autocross (wszystkie klasy)
  - 6R** Rallycross (wszystkie klasy)
  - 6G** Wyścigi na lodzie (wszystkie klasy)

Tory owalne otrzymują licencje umożliwiające przeprowadzenie zawodów międzynarodowych wyłącznie, jeżeli zawody te są zastrzeżone dla samochodów zatwierdzonych przez FIA do jazdy na tego typu torze.

Obecnie są to samochody specjalnie zbudowane do wyścigów na torze owalnym ze specjalną nawierzchnią i długością większą niż 1 mila (samochody "NASCAR Cup" na przykład) oraz samochody o odkrytych kołach, spełniające wymagania regulaminów i kryteriów specjalnie stworzonych w tej dziedzinie:

- ochrona przeciwko penetracji bocznej
- ochrona głowy kierowcy
- absorpcja energii w razie czołowego uderzenia
- przewody kół.

Samochody o odkrytych kołach spełniające powyższe kryteria to samochody następujących kategorii: Champ Cars (CCWS); Indycars (IRL); Formuły 1; Formuły 3000 odpowiadającej specyfikacji roku 2001 i lat następnych; Formuły 3 odpowiadającej specyfikacji roku 2002 i lat następnych.

Żadne zawody na torze owalnym organizowane dla innych kategorii, formuł lub klas samochodów nie mogą być wpisane do Międzynarodowego Kalendarza FIA chyba, że ich Regulamin Techniczny zostanie przedstawiony zainteresowanemu ASN-owi i zatwierdzony przez FIA dla torów owalnych.

## **7) KONCEPCJA TORU**

### **7.1) Postanowienia ogólne:**

Zasady zawarte w niniejszym artykule mają za zadanie pomóc w opracowaniu koncepcji ogólnej projektów torów przedstawianych FIA w celu otrzymać w przyszłości licencji toru (patrz Artykuł 3.1).

W krajach, w których wymagają tego odpowiednie uregulowania prawne, osoby odpowiedzialne za trasę muszą upewnić się, że wymagania określone

przez administrację publiczną są przestrzegane i musi być uzyskana oficjalna zgoda tej administracji na prowadzenie działalności.

### **7.2) Plan:**

Kształt trasy zarówno w odniesieniu do jego planu (rzutu na płaszczyznę poziomą) jak i profilu (przekroju podłużnego) nie podlega żadnym ograniczeniom, chociaż FIA może zalecić pewne zmiany sprzyjające jakości współzawodnictwa i ze względów praktycznych.

Maksymalna dozwolona długość dla sekcji w linii prostej jezdni wynosi 2 km.

Jeżeli tor jest przewidziany do organizacji zawodów zaliczanych do

Mistrzostw, Trofeum lub Pucharów FIA, długość toru powinna być obliczona

tak, aby spełnione były minima określone w Aneksie 2. Zaleca się, aby

maksymalna długość każdego nowobudowanego toru nie przekraczała 7 km.

Do określania długości wyścigu, rekordów, klasyfikacji stosowaną długością toru jest długość mierzona po osi jezdni.

O ile nie stwierdzono inaczej, wszelkie wymagania dotyczące odcinków prostych i łuków dotyczą rzeczywistej trajektorii, poruszania się samochodów o najwyższych parametrach, nie zaś geometrycznego kształtu trasy.

(Wytyczana na planie trajektoria na ogół będzie się charakteryzowała

tendencją do redukcji odcinków prostych i wydłużania łuków: zatem

podczas projektowania lub modyfikacji planu trasy należy uwzględnić w obliczeniach te okoliczności).

### **7.3) Szerokość:**

Podczas projektowania nowych torów stałych, planowana szerokość musi

wynosić co najmniej 12 m. W miejscach gdzie szerokość jezdni zmniejsza

się, zmiana szerokości musi być wykonana w sposób możliwie stopniowy, w proporcji nie przekraczającej 1 m na 20 m (na całej szerokości).

Szerokość pola startowego musi wynosić co najmniej 15 m; szerokość ta musi być utrzymana do wyjścia z pierwszego zakrętu (tak, jak wskazana przez trajektorią wyścigową).

Istniejące tory, które wnioskuje o przyznanie licencji międzynarodowej, ale są węższe, będą mogły być zatwierdzone, jeśli zawody krajowe były na nich regularnie organizowane.

#### **7.4) Profil podłużny:**

Każda zmiana nachylenia powinna być realizowana w oparciu o minimalny promień "R" w płaszczyźnie pionowej obliczony według wzoru:

$$R = \frac{V^2}{K}$$

gdzie "R" jest promieniem zmiany pochylenia wyrażonym w metrach, "V" oznacza prędkość w km/h, a "K" jest wielkością stałą równą 20 w przypadku profilu wklęsłego lub 15 dla profilu wypukłego. Wartość promienia "R" powinna być odpowiednio zwiększona w strefach łuków, hamowania, wejścia i wyjścia z łuków. Jeżeli to możliwe, na odcinkach tych należy w ogóle unikać zmiany nachylenia.

Nachylenie prostej startu/mety nie powinno przekraczać 2%.

#### **7.5) Przekrój poprzeczny, odwadnianie:**

Wzdłuż prostych spadki poprzeczne pomiędzy dwiema krawędziami jezdni lub pomiędzy osią i krawędzią jezdni, które mają zapewnić odprowadzanie wody, nie mogą przekraczać 3% lub być mniejsze niż 1,5%.

Spadki poprzeczne łuków (to jest opadanie nawierzchni od strony zewnętrznej łuku do strony wewnętrznej, tak zwana przechyłka) nie powinny przekraczać 10% (z dopuszczeniem wyjątków dla torów specjalnych jak na przykład dla torów owalnych).

Spadki łuków w kierunku przeciwnym nie są zasadniczo dopuszczalne, o ile nie wynika to ze szczególnych okoliczności, lecz wówczas prędkość w geometrycznym początku łuku nie może przekraczać 125 km/h.

Wszelkie zmiany spadków poprzecznych, zwłaszcza w rejonie geometrycznego początku i końca łuku poziomego nie mogą być gwałtowne i należy je projektować w oparciu o trajektorię ruchu samochodu o

najwyższych parametrach trakcyjnych oraz o wymagania podane w punkcie 7.4.

Stosowne systemy odprowadzające wodę z jezdni, drogi dojazdowej do boksów, parku maszyn i stref zastrzeżonych dla widzów muszą być przewidziane szczególnie w momencie projektowania.

#### **7.6) Krawędzie nawierzchni toru, obrzeża i pobocza:**

**Chyba, że postanowiono inaczej, ze względu na takie elementy jak drogi wjazdowe i wyjazdowe z boksów**, jezdnia toru stałego, z reguły o szerokości od 1 m do 5 m, o zwartej budowie i równej powierzchni, **musi posiadać na obrzeżach po swoich obu stronach na całej swej długości białe linie ciągłe o szerokości minimalnej 10 cm, wymalowane farbą przeciwpoślizgową.**

Obrzeża muszą stanowić kontynuację przekroju poprzecznego jezdni - bez żadnych uskoków pomiędzy nawierzchnią jezdni i obrzeżem: wszelkie przejścia poziome powinny być stopniowe.

Poprzez strefę pobocza toru należy rozumieć obszar zawarty pomiędzy obrzeżem i pierwszą linią zabezpieczenia toru. Powierzchnia pobocza musi być wyrównana w stosunku do powierzchni obrzeża, jeśli ma ono pewne pochylenie, to jego wznios nie może przekraczać 25%, ze stopniowym przejściem pomiędzy torem i poboczem, lub 3% w spadzie, w odniesieniu do przekroju poprzecznego nawierzchni toru.

#### **7.7) Prosta startowa (patrz również punkt 7.3):**

W przypadku startów zatrzymanych, każdy samochód musi dysponować odcinkiem pola startowego o długości co najmniej 6 m (8 m w Mistrzostwach Świata Formuły 1).

Zaleca się, aby odległość linii startu do pierwszego łuku wynosiła co najmniej 250 m.

Przez łuk rozumie się - tylko w odniesieniu do rozpatrywanych tu okoliczności - zmianę zwrotu łuku o co najmniej 45° przy promieniu mniejszym niż 300 m.

## 7.8) Środki bezpieczeństwa:

Stosując środki bezpieczeństwa mające zapewnić skuteczną ochronę widzów, kierowców, osób oficjalnych i funkcyjnych w czasie zawodów, należy uwzględnić cechy charakterystyczne trasy (przebieg i profil jezdni, topografię, trajektorie wyścigowe, przylegające strefy, budynki i inne budowle), jak również prędkości uzyskiwane w każdym miejscu jezdni.

Gdy warunki to umożliwiają, należy przewidzieć wystarczającą ilość miejsca bez przeszkód i widzów, aby energia samochodów opuszczających trasę pozbawionych kontroli mogła całkowicie się uwolnić. Bardzo często jest konieczne lub wskazane, by wypadek utrzymać we względnej bliskości krawędzi toru poprzez absorpcję energii samochodu i / lub umożliwienie kierowcy przywrócenia kontroli nad pojazdem. W tym celu różnorodne systemy wytrącania prędkości, urządzenia absorbujące energię jak również bariery zatrzymujące mogą zostać zainstalowane w celu ustanowienia pierwszej linii zabezpieczenia. Ponadto dodatkowe środki do ochrony stref zastrzeżonych dla publiczności, które powinny znajdować się na tym samym poziomie, co poziom jezdni lub powyżej jezdni, mogą być wymagane.

Rodzaj zalecanego zabezpieczenia toru zależy od wielkości przestrzeni do dyspozycji oraz spodziewanego kąta uderzenia samochodu o przeszkodę. Należy przyjąć jako generalnie obowiązującą zasadę ogólną, że wówczas, gdy prawdopodobny kąt uderzenia jest mały, to lepsza jest ciągła, gładka bariera pionowa. Natomiast, gdy prawdopodobny kąt uderzenia jest duży, należy wówczas zastosować urządzenia absorbujące energię i / lub bariery zatrzymujące, oprócz strefy ochronnej i systemu urządzeń do zwalniania prędkości, jeżeli dysponuje się wystarczającą dostosowaną przestrzenią. Strefy te usytuowane są głównie na zewnątrz zakrętów i z zasady mogą mieć maksymalną rozciągłość 30 m do 100 m, w zależności od spodziewanych prędkości wchodzenia w zakręt i w zakręcie.

**Ponadto, dodatkowe środki do ochrony stref zastrzeżonych dla**

**publiczności, które muszą być umieszczone na tym samym poziomie lub wyżej niż krawędź jezdni toru mogą zażądane.**

**Dostęp publiczności do różnych stref jak również regulaminy obowiązujące w tych strefach muszą być zgodne z przepisami państwowymi obowiązującymi w kraju gdzie znajduje się tor.**

FIA może udzielić porad na ten temat, po zbadaniu proponowanego przebiegu trasy w każdym przypadku na wniosek ASN-u kraju projektowanego toru.

### **7.9) Budynki i instalacje na torze:**

Wymagania dotyczące wieży Centrum Kierowania Wyścigiem, punktów obserwacyjnych dla sędziów trasy, boksów obsługowych, strefy parku maszyn, centrów medycznych itp. są różne w zależności od typu planowanych zawodów; każdy projekt tych elementów infrastruktury musi być opracowywany we współpracy pomiędzy dyrekcją toru, ASN-em i FIA (podstawowe wymagania w tym zakresie są podane w załączniku "H" do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA).

Droga do boksów o szerokości co najmniej 12 m, wraz z garażami i infrastrukturą dla dyrekcji zawodów musi być przewidziana wzdłuż prostej startowej, oddzielonej od niej co najmniej 4 m pasem do urządzenia pobocza, muru boksów i pomostu sygnalizacyjnego.

Z reguły, długość drogi do boksów wynosi około 7 m na samochód wyścigowy, przy minimum wynoszącym 4 m dla infrastruktury boksów. Drogi dojazdowa i wyjazdowa z boksów powinny odpowiednio umożliwiać zjazd z toru lub wjazd na tor w punktach nienakładających się na trajektorię wyścigową.

Most i/lub tunele dla personelu, ciężarówek i służb ratunkowych umożliwiające przemieszczanie się z wewnątrz na zewnątrz toru muszą być przewidziane w momencie opracowywania planu gdyż mogą mieć duży wpływ na przebieg trasy.

### **7.10) Drogi służbowe**

Skuteczność służb ratownictwa sportowego zależy od wystarczającej liczby stref parkowania dla pojazdów za pierwszą linią zabezpieczenia, dróg służbowych i miejsc dostępu do jezdni toru, które muszą umożliwić pojazdom ratownictwa sportowego na dotarcie do dowolnego punktu trasy toru, do Centrum Medycznego i wyjazdów z toru, bez zwłoki i szybko.

Infrastruktura dla służb ratunkowych w strefach przeznaczonych dla publiczności musi być zgodna z obowiązującymi wymaganiami państwowymi kraju gdzie znajduje się tor.

### **8) POMIAR DŁUGOŚCI TORU:**

Do określenia długości wyścigów, rekordów wyścigów i klasyfikacji, brana pod uwagę długością toru jest długość osi jezdni.

Osią jezdni jest linia środkowa znajdująca się pomiędzy krawędziami prawą i lewą nawierzchni bitumicznej, zaznaczonej regulaminowymi liniami białymi; szczególną uwagę należy zwrócić powyższe na torach wykorzystujących drogi w miastach.

Zaleca się, aby pomiar długości został wykonywany w terenie (średnia pomiędzy długością krawędzi prawej i lewej), ale może zostać również obliczona. W tym celu proponuje się wykorzystanie następującej metody: Kształt geometryczny trasy określony jest rzutem na płaszczyznę poziomą oraz profilem podłużnym wzdłuż linii środkowej trasy, która będzie wykorzystana do obliczenia oficjalnej długości toru.

Definicja rzutu na płaszczyznę poziomą obejmuje długość poziomą linii środkowej wszystkich łuków i prostych, promień wszystkich krzywych kołowych oraz opis matematyczny wszystkich krzywych przejściowych.

Definicja profilu podłużnego obejmuje krzywe kołowe pionowe lub serie poziomów linii środkowej w przedziałach minimum co 10 m, z dokładnością do 0,01 m.

Oficjalna długość jezdni toru jest obliczana z dokładnością do 1 m, poprzez kombinację długości poziomej i profilu podłużnego.

## **9) URZĄDZENIA DLA NIEPEŁNOSPRAWNYCH:**

Zaleca się, aby w interesie widzów niepełnosprawnych, (co najmniej) następujące urządzenia były przewidziane na wszystkich torach gdzie przeprowadzane są zawody:

- Strefa zarezerwowana dla widzów niepełnosprawnych umożliwiająca im oglądanie zawodów, dostępna dla osób na wózkach i ich opiekunów;
- Toalety dostępne dla osób na wózkach znajdujące się w pobliżu strefy zastrzeżonej dla osób niepełnosprawnych;
- Zarezerwowane miejsca parkingowe, wybetonowane lub wyasfaltowane, posiadające wystarczającą ilość miejsca do poruszania się na wózkach i znajdujące się w pobliżu strefy zastrzeżonej dla osób niepełnosprawnych;
- Urządzenia medyczne o łatwym dostępie, biorące pod uwagę potrzeby osób niepełnosprawnych, mimo, że są przewidziane nie tylko na ich wyłączny użytek;
- Utwardzone alejki umożliwiające poruszanie się wózkami pomiędzy wyżej wymienionymi miejscami.

## **10)<sup>1</sup> INFRASTRUKTURA NA POBOCZU TORU**

### **<sup>1</sup> Zmiany wchodzące w życie od 01.01.2008**

Konstrukcje przeznaczone do umieszczania na nich tablic reklamowych, ekranów video i innych konstrukcji na poboczu jezdni muszą być stabilne i dobrze przytwierdzone do podłoża. Usytuowanie i charakterystyka reklam nie mogą ograniczać widoczności kierowcom i osobom oficjalnym, ani stwarzać efektu optycznego przeszkadzającego lub mylącego (np. powtarzające się jaskrawe i kontrastujące plakaty, niewłaściwe rozmieszczenie tablic reklamowych, powodującego błędną ocenę przebiegu trasy itp).

Zabroniona jest jakakolwiek reklama lub dekoracja na nawierzchni jezdni (z wyłączeniem wybrukowanej strefy pobocza). Wszelka reklama lub dekoracja na nawierzchni strefy pobocza musi być wykonana w ten sposób, by nie zmniejszyć jej własności przeciwpoślizgowej.

Wszelkie **inne** reklamy ~~że~~ umieszczone pomiędzy jezdnią i pierwszą linią zabezpieczenia ~~muszą być pomalowane lub oklejone folią samoprzylepną tworząc bezwzględnie kształt szyny bezpieczeństwa. Jedynymi wyjątkami w stosunku tego, co podano powyżej mogą być~~ **są zabronione z wyjątkiem** tymczasowych tablic reklamowych dodanych na jedne zawody, które muszą być zatwierdzone przez a) **Dyrektora Wyścigu lub Dyrektora Zawodów, jeżeli jest ustanowiony przez inspektora torów FIA, jeśli jest obecny** i b) przez delegata ASN-u, dla każdej konstrukcji i miejsca. Wszystkie te tablice muszą być tak zbudowane by rozrywały się na lekkie i niemiażdżące kawałki, jeżeli są uderzone przez samochód, ale były także odporne na wiatr, w warunkach, jakich mogą odbywać się wyścigi. Muszą być umieszczone w sposób nieutrudniający w żadnej mierze widoczności sędziom trasy lub kierowcom w warunkach wyścigu i nie mogą znajdować się w odległości mniejszej niż 3 m od krawędzi jezdni. Jakikolwiek materiał metalowy jest zabroniony; niepalny polistyren pianowy lub podobny materiał jest do przyjęcia. Zabronione jest użycie drutów mocujących; przeguby i mocowania muszą być wykonane z lekkiego materiału.

**Każda reklama na murach lub barierach ochronnych pierwszej linii zabezpieczenia musi być pomalowana lub być folią samoprzylepną, która okleja bezwzględnie kształt szyny bezpieczeństwa. Użycie tablic lub banerów zamocowanych do pierwszej linii zabezpieczenia może być dopuszczone wyłącznie w oddalonych strefach toru gdzie uderzenia o te konstrukcje będą z całkowitym prawdopodobieństwem prostopadłe do nich. Użycie tablic reklamowych jest zabronione na poboczach, a także na barierach równoległych do jezdni toru i do trajektorii**

**samochodu biorącego udział w wyścigu. Podniesione konstrukcje wznoszące się ponad pierwszą linię zabezpieczenia muszą posiadać minimalną wysokość 4 metrów ponad grunt i muszą posiadać świadectwo zgodności z obowiązującymi normami dotyczącymi wytrzymałości i stabilności wystawione przez inżyniera budownictwa lądowego.**

Każda konstrukcja służąca do umieszczania reklam znajdująca się za pierwszą linią zabezpieczenia toru powinna być oddalona od niej o co najmniej 1 m i w żadnym przypadku nie może utrudniać ruchu lub działania służb ratownictwa sportowego. Niemniej, **Dyrektor Wyścigu lub Dyrektor Zawodów, jeżeli jest ustanowiony inspektorzy FIA** mogą zażądać powiększenia tej odległości w szczególnych przypadkach. Jeżeli dana konstrukcja, w razie jej upadku, mogłaby znaleźć się poza barierą zabezpieczającą toru, musi posiadać świadectwo inżyniera budownictwa lądowego stwierdzające zgodność z obowiązującymi wymaganiami dotyczącymi wytrzymałości i stabilności. Każda konstrukcja ciągła do umieszczania reklam, znajdująca się przed drugą linią zabezpieczenia musi być indywidualnie zatwierdzona przez **Dyrektora Wyścigu lub Dyrektora Zawodów, jeżeli jest ustanowiony inspektora FIA**, i nie może zamykać punktów dostępu.

## **11) RAPORT Z WYPADKU**

Jeżeli w trakcie treningów i zawodów, nastąpił wypadek wymagający hospitalizacji osoby, lub spowodował znaczące odkształcenie kabiny samochodu lub urządzeń zabezpieczających toru (lub potwierdził skuteczność urządzeń zabezpieczających tor w razie silnego uderzenia), administrator toru zobowiązany jest do przedstawienia szczegółowego raportu na temat okoliczności wypadku, odniesionych ran, szkód materialnych w samochodach jak również w urządzeniach na torze do ASN-u

i, gdy przepisy państwowe to umożliwiają, FIA. Jeżeli przepisy państwowe nie pozwalają na to, ASN powinien poinformować o tym FIA. Do wymienionego raportu, w miarę możliwości, muszą być dołączone: nagranie video samochodu i miejsca wypadku wykonane natychmiast po zdarzeniu; dane zarejestrowane przez załogę samochodu; raport inżyniera o stanie samochodu po zdarzeniu; raporty medyczne; oświadczenia świadków i sędziów trasy.

Przestrzeganie niniejszego przepisu jest niezbędnym warunkiem do ważności licencji toru. Każde odstępstwo od tego przepisu zostanie przekazane do decyzji Światowej Rady Sportu Samochodowego.

## **12) KONSERWACJA TORU**

Zaleca się by ASN dokonywała regularnych inspekcji w czasie ważności licencji. Właściwa konserwacja toru i jego urządzeń jest warunkiem ważności licencji; tor musi być sprawdzany nie tylko przed zawodami, ale także po, w ten sposób by uszkodzenia mogły ocenione i program napraw opracowany. Główne punkty wymagające regularnej uwagi są następujące:

### **12.1) Nawierzchnia toru**

Czystość i stan ogólny.

**12.2) Krawędzi, pobocza i strefy przylegające** muszą być na tym samym poziomie co krawędź toru, a wszystkie strefy znajdujące się poza krawędziami muszą być podsadzone i zniwelowane. Trawnik musi być dobrze ostrzyżony, a wszelkie chwasty i wysuszona roślinność usunięte. Roślinność musi być usunięta z miejsc ze żwirem.

Ze wszystkich stref przylegających aż do pierwszej linii zabezpieczenia muszą być usunięte wszelkie przeszkody.

### **12.3) Bariery ochronne**

Należy skontrolować stan zamocowania w gruncie wszystkich podpór barier ochronnych jak również docisk śrub i nakrętek. Zachodzenie na siebie musi

być wykonane we właściwym kierunku.

Maksymalna odległość pomiędzy dolną barierą i gruntem oraz górnymi barierami musi wynosić 4 cm. Inżynier toru musi wydać zaświadczenie dotyczące charakterystyki urządzeń. Jeżeli bariery ochronne są umieszczone na słupkach drewnianych, te ostatnie muszą być regularnie sprawdzane by wykryć każde uszkodzenie lub zawilgocenie.

#### **12.4) Bariery z opon**

Wytrzymałość mocowań tych barier pomiędzy sobą jak również w stosunku do urządzeń stałych musi być kontrolowana. Opony muszą być sztywno połączone śrubami w formie stosu zanim zostaną rozmieszczone.

#### **12.5) Ogrodzenia dla publiczności i wzmocnienie siatek**

Słupki i naciągnięcie siatki ogrodzenia muszą być stale kontrolowane. Ogrodzenia muszą być kontrolowane, by wykryć każde uszkodzenie.

#### **12.6) Krawężniki**

Krawężniki muszą być stale kontrolowane w celu wykrycia ewentualnych uszkodzeń. Uszkodzone krawężniki muszą być natychmiast naprawione lub wymienione.

#### **12.7) Kanały ściekowe i odpływy.**

Odpływy wody muszą być oczyszczane i kontrolowane przez ASN, która sprawdza ich właściwe działanie przed ważnymi zawodami.

#### **12.8) Drogi służbowe**

Drogi służbowe muszą być utrzymywane w dobrym stanie, z równą nawierzchnią. Każda przeszkoda musi być usunięta.

#### **12.9) Linie wytyczające trasę**

Wszystkie linie wytyczające trasę i boksy muszą być utrzymywane w czystości w stanie bez uszkodzeń. Najlepiej by były odmalowywane przed ważnymi zawodami.

#### **12.10) Obserwacja i widoczność**

Dobra widoczność musi być utrzymywana w każdej chwili pomiędzy punktami

obserwacyjnymi dla sędziów, obserwatorów, sygnalistów itp następującymi po sobie. Drzewa i roślinność muszą być usunięte lub przycięte w celu zapewnienia dobrej widoczności.

### **12.11) Łączność**

Właściwe działanie telefonu lub innych środków łączności musi być kontrolowane.

## **ANEKS 1: OBOWIĄZKOWA DOKUMENTACJA TORU**

Dokumentacja toru musi zawierać następujące informacje:

- 1) Plan toru 1:2000, łącznie z zaznaczeniem kierunku wyścigu, centrum kierowania wyścigiem, budowli, urządzeń, dróg dojazdowych, stref wyścigu, boksów, parku maszyn, usytuowaniem linii startu, rozmieszczenia ambulansów, centrum medycznego, lądowiska helikopterów, rozmieszczenia samochodów przeciwpożarowych i punktów obserwacyjny dla sędziów trasy.
- 2) Plan boksów do tankowania paliwa, centrum medycznego i strefy boksów w skali co najmniej 1:500.
- 3) Szczegółowy plan wszystkich budynków (łącznie z centrum medycznym, lądowiskiem dla helikopterów) w skali 1:200.
- 4) Przekrój podłużny trasy toru (rzut przekroju podłużnego na płaszczyznę pionową) wykonany w skali co najmniej 1:2000 (długość) i 1:200 (wysokość).
- 5) Przekroje poprzeczne jezdni i stref bezpośrednio przylegających (na odległość co najmniej 10 m od krawędzi jezdni), na poziomie linii startu, środka głównych łuków, punktów minimalnej i maksymalnej szerokości jezdni na mostach i innych szczególnych punktach co najmniej w skali 1:200.

Dokumentacja toru musi być dostarczona na papierze i w formacie elektronicznym.

Plany w formacie elektronicznym muszą być zgodne z normą rysunków torów (dostępną na stronie internetowej FIA, w rubryce FIA Sport - Regulaminy - Tory). Plany te muszą być poprawione i ponownie przesłane do FIA,

każdorzazowo, gdy trasa jest modyfikowana i stanowią one podstawowy punkt odniesienia dla każdej inspekcji FIA i wydania licencji toru.

Uwaga: Projekty nowych torów lub istotne zmiany na torach czynnych muszą być przesłane za pośrednictwem ASN-u do Sekretarza Komisji w celu otrzymania wstępnych uwag technicznych.

## **ANEKS 2: MINIMALNA DŁUGOŚĆ TORU I MAKSYMALNA LICZBA SAMOCHODÓW UCZESTNICZĄCYCH W TRENINGACH I NA STARCIE WYŚCIGU**

### **A. Minimalna długość toru w zawodach mistrzowskich FIA**

Poniższa tabela musi być wzięta pod uwagę przy wyborze nowego toru lub toru już istniejącego, który złożył wniosek o organizację zawodów zaliczanych do Mistrzostw, Trofeum lub Pucharu FIA, a na którym wcześniej nie organizowano zawodów.

Samochody	Minimalna długość w km przy czasie trwania do:		
	2h45min	6h	12h
Samochody sportowe	3,5	3,7	4,7
GT	3,5	3,7	
F1	3,5		
Samochody turystyczne	3,0	3,2	4,0
F3	2,0		

Uwaga: Minimalna długość torów, które złożyły wniosek o organizację zawodów międzynarodowych wynosi normalnie 2 km. W przypadku torów krótszych zainteresowany ASN musi wystąpić do FIA o zgodę na odstępstwo.

### **B. Maksymalna liczba samochodów dopuszczonych do uczestnictwa w wyścigu międzynarodowym.**

Maksymalna liczba (N) jest obliczana według następującego wzoru:

$N = 0,36 \times L \times W \times T \times G$  (liczbę N należy zaokrąglić w górę do liczby całkowitej) gdzie:

L = współczynnik zależny od długości toru, podany w tabeli 1, umieszczonej poniżej.

W = współczynnik zależny od minimalnej szerokości toru, podany w tabeli 2 umieszczonej poniżej.

T = współczynnik zależny od czasu trwania wyścigu, podany w tabeli 3 umieszczonej poniżej.

G = współczynnik zależny od grupy (grup) samochodów uczestniczących w wyścigu, podany w tabeli 4 umieszczonej poniżej.

Inspektor FIA przeprowadzający badanie danego toru może zalecić Komisji Torów zmniejszenie liczby samochodów dopuszczonych do startu w stosunku do liczby samochodów otrzymanej w wyniku zastosowanie powyższego wzoru.

Uwaga: Powyższe wymagania nie mają zastosowania w przypadku wyścigów zaliczanych do Mistrzostw Świata Formuły 1, dla których odpowiednie liczby samochodów określone są w regulaminie tych mistrzostw.

**TABELA 1) Współczynnik "L":**

Długość toru	"L"
do 2 km	przypadek szczególny: patrz uwaga poniżej
od 2 km do 2,6 km	10
powyżej 2,6 km do 3,2 km	11
powyżej 3,2 km do 3,8 km	12
powyżej 3,8 km do 4,4 km	13
powyżej 4,4 km do 4,8 km	14
powyżej 4,8 km do 5,2 km	15
powyżej 5,2 km do 5,6 km	16
powyżej 5,6 km do 6 km	17
powyżej 6 km do 8 km	18
powyżej 8 km	<b>20</b>

Uwaga: W przypadku toru o długości mniejszej niż 2 km, zainteresowany

ASN musi pozytywnie zaopiniować wniosek do rozpatrzenia przez Komisję.

**TABELA 2) Współczynnik "W":**

Szerokość referencyjna w metrach* (zaokrąglona w górę do liczby całkowitej)	"W"
8	9
9	9
10	10
11	10
12	10
13	11,5
14	12
15 (dopuszczalna szerokość maksymalna)	12,5

\* **Podana w licencji toru**

**TABELA 3) Współczynnik "T":**

czas trwania w godzinach	"T"
do 1	1
powyżej 1 do 2	1,15
powyżej 2 do 4	1,25
powyżej 4 do 12	1,4
powyżej 12	1,5

**TABELA 4) współczynnik "G":**

kategorie samochodów	"G"
- Grupy N, A, B i wszystkie historyczne turystyczne oraz GT	1,00
- Samochody sportowe dwumiejscowe i jednomiejscowe do 2000 cm <sup>3</sup> oraz wszystkie inne samochody historyczne	0,80
- Samochody sportowe dwumiejscowe powyżej 2000 cm <sup>3</sup>	0,70
- Samochody jednomiejscowe powyżej 2000 cm <sup>3</sup>	0,60

Uwaga: Jeśli w wyścigu uczestniczą samochody więcej niż jednej kategorii,

wówczas należy zastosować najniższy współczynnik.

**C. Liczba samochodów uczestniczących w treningach:**

Maksymalna liczba samochodów dopuszczonych do uczestniczenia w jednej sesji treningowej nie może być większa niż liczba samochodów uczestniczących w wyścigu, powiększona o 20%.

\* Zmiany przepisów w stosunku do roku 2007 zaznaczono w tekście czcionką wytłuszczoną i podkreśloną.

\*\* Zmiany przepisów wprowadzone w trakcie roku 2008 zaznaczono w tekście wytłuszczoną i podkreśloną czcionką czerwoną.