ANNEXE L AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL / APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

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 amendements (at the end of the Appendix) = **thus** or ~~thus~~

SOMMAIRE

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES
Art. 1 Généralités
Art. 2 Degrés de la licence FIA pour pilotes et les compétitions, y compris historiques, pour lesquelles ils sont requis et valables (NB : non applicable pour les courses de dragsters
Art. 3 Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés Junior-D Off-Road, D, C et R
Art. 4 Qualification pour les Degrés A et B
Art. 5 Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence
Art. 6 Qualification de délivrance pour l'e-Licence
Art. 7 Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
Art. 8 Licences pour courses de camions
Art. 9 Licences pour courses de dragsters
Art. 10 Licences pour participants présentant des capacités spéciales
Art. 11 Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour capacités spéciales
Art. 12 Licence pour les compétitions comptant pour la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES
Art. 1 Visite médicale annuelle d'aptitude
Art. 2 Contrôle médical aux compétitions
Art. 3 Organisation de la lutte antidopage.
Art. 4 Commission d'appel
Art. 5 Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES
Art. 1 Casques
Art. 2 Vêtements résistant au feu
Art. 3 Système de Retenue Frontale de la Tête (RFT)
Art. 4 Harnais de sécurité
Art. 4 Port de bijoux

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT
Art. 1 Respect des signaux
Art. 2 Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste
Art. 3 Voiture s'arrêtant pendant une course
Art. 4 Entrée dans la voie stands
Art. 5 Sortie de la voie des stands

SUPPLÉMENTS

1. Tableau des points

NB : par souci de brièveté, le pronom masculin est utilisé pour représenter une personne de l'un ou de l'autre genre.

CONTENTS

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES
Art. 1 General
Art. 2 Grades of the FIA driver's licence and the competitions, including historic competitions, for which they are required and valid (NB: not applicable to drag racing)
Art. 3 Qualification and conditions of issue for Grades Junior-D Off-Road, D, C and R
Art. 4 Qualification for Grades A and B
Art. 5 Qualification and conditions of issue for the Super Licence
Art. 6 Qualification of issue for the e-Licence
Art. 7 Licences for all world and international speed record attempts
Art. 8 Licences for truck racing
Art. 9 Licences for drag racing
Art. 10 Licences for participants with special abilities
Art. 11 Practice of motor sport for holders of a Special Abilities Licence
Art. 12 Licence for competitions counting towards the FIA Alternative Energies Cup

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS
Art. 1 Annual medical visit for aptitude
Art. 2 Medical control at competitions
Art. 3 Organisation of the fight against doping
Art. 4 Appeals commission
Art. 5 Regulations for physiological studies during motor sport competitions

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT
Art. 1 Helmets
Art. 2 Flame-resistant clothing
Art. 3 Frontal Head Restraint (FHR)
Art. 4 Safety Belts
Art. 5 Wearing of jewellery

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS
Art. 1 Observance of signals
Art. 2 Overtaking, car control and track limits
Art. 3 Cars stopping during a race
Art. 4 Entrance to the pit lane
Art. 5 Exit from the pit lane

SUPPLEMENTS

1. Points table

NB: for the sake of brevity, the masculine pronoun is used to represent a person of either gender.

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

1. Généralités

1.1 La délivrance de toutes les Licences Internationales FIA pour Pilotes est régie par le règlement du Code Sportif International,

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

1. General

1.1 The issuing of all FIA International Drivers' Licences is governed by the regulations of the International Sporting Code and in particular

et notamment par les Articles 9 et 20 dudit Code. Ce chapitre de l'Annexe L spécifie les degrés, les exigences de qualification et la validité des licences pour les compétitions sur circuits et sur routes, pour les compétitions pour voitures historiques, pour dragsters, pour les pilotes handicapés et pour les navigateurs.
Le terme «championnat», tel qu'il est utilisé dans le présent chapitre, se rapporte également aux trophées, coupes et challenges.

1.2 Pour prétendre à une Licence Internationale FIA pour Pilotes, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi), excepté lorsqu'un autre âge est exigé dans un article spécifique ci-après.

1.3 Contenu de la Licence Internationale de Pilote de la FIA :

- Titre «Fédération Internationale de l'Automobile» et nom de l'ASN
- Mention «Licence Internationale FIA»
- Numéro de la licence
- Degré de la licence
- Date de début et de fin de la validité de la licence (voir Article 9.7 du Code)
- Photo récente du pilote
- Nom et prénom du pilote
- Date de naissance du pilote (facultatif)
- En fonction des résultats de l'examen médical obligatoire, les mentions :

«Apte à la pratique du automobile, suivant les normes médicales de la FIA :
Date :

Vue corrigée (verres ou lentilles)	OUI / NON
Surveillance médicale particulière	OUI / NON»

2. Degrés de la licence FIA pour pilotes et les compétitions, y compris historiques, pour lesquelles ils sont requis et valables (NB: non applicable pour les courses de dragsters)

2.1 Super Licence : requise pour le Championnat du Monde de Formule 1 pour Pilotes.

2.2 Degré A : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance inférieur ou égal à 1 kg/ch.

2.3 Degré B : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 1 kg/ch. et 2 kg/ch.

2.4 Degré C : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 2 kg/ch. et 3 kg/ch. (excepté celles précisées ci-dessus) et pour les Championnats d'Autocross, de Rallycross et de Camions de la FIA. Requis également pour les voitures historiques de Formule Un (Période G et au-delà), de Formule Deux (Période H et au-delà), d'Indy Car (Période G et au-delà), de Formule 5000 et Formule A (toutes), du Groupe C (toutes), de CanAm (toutes), les voitures de courses de côte des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II tel que défini dans l'Article 251.1.1 de l'Annexe J, et de Sport-Prototype de plus de 2 litres (Période G et au-delà) indépendamment du rapport poids/puissance.

2.5 Degré R : valable pour toutes les compétitions «route» (rallyes, rallyes tout-terrain, courses de côte et les autres compétitions où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent), inscrites au calendrier international de la FIA.

La licence de Degré R n'est pas valable en course de côte pour les voitures des Groupes CN, D et E2 de la Catégorie II définie à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA.

2.6 Degré D : requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance supérieur à 3 kg/ch. (excepté celles précisées ci-dessus) et pour toutes les Séries Internationales Club et Bronze enregistrées par la FIA et pour toutes les voitures historiques roulant dans des épreuves sur circuit (excepté celles précisées ci-dessus)

by Articles 9 and 20 thereof. This chapter of Appendix L specifies the grades, qualification requirements and validity of licences for circuit and road competitions, for historic car competitions, for drag racing, for handicapped drivers and for navigators.

The term "championship" as used in this chapter includes trophies, cups and challenges.

1.2 To be eligible for an FIA International Driver's Licence, applicants must be at least 16 years old (the date of the birthday being binding), except when a different age is required in a

specific article below.

1.3 Content of the FIA International Driver's Licence:

- The title "Fédération Internationale de l'Automobile" and name of the ASN
- The words "FIA International Licence"
- Licence number
- Grade of licence
- Dates of the beginning and end of validity of the licence (see Article 9.7 of the Code)
- Recent photo of the driver
- Driver's full name
- Driver's date of birth (optional)
- According to the results of the mandatory medical examination, the words:

"Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:
Date:

Corrected eyesight (glasses or lenses)	YES/NO
Special medical supervision	YES/NO"

2. Grades of the FIA driver's licence and the competitions, including historic competitions, for which they are required and valid (NB: not applicable to drag racing)

2.1 Super licence: required for the Formula One World Championship for Drivers.

2.2 Grade A: required for all cars with a Weight/Power ratio less than or equal to 1 kg/hp.

2.3 Grade B: required for all cars with a Weight/Power ratio of between 1 and 2 kg/hp.

2.4 Grade C: required for all cars with a Weight/Power ratio of between 2 and 3 kg/hp (except those mentioned above) and required for FIA Autocross, Rallycross and Truck Championships. Required also for Historic Formula One cars (Period G onwards), Formula Two cars (Period H onwards), Indy Cars (Period G onwards), Formula 5000 and Formula A cars (all), Group C cars (all), CanAm cars (all), Hill Climb cars in Groups CN, D and E2 of Category II defined in Article 251.1.1 of Appendix J, and Sports Prototypes over 2 litres (Period G onwards) regardless of weight/power ratio.

2.5 Grade R: valid for all "road" competitions (rallies, cross-country rallies, hill-climbs and other competitions in which a separate start is given to each competitor) listed on the FIA international calendar.

The Grade R licence is not valid in hill climb for cars in Groups CN, D and E2 of Category II defined in Article 251.1.1 of FIA Appendix J.

2.6 Grade D: required for all cars with a Weight/Power ratio greater than 3 kg/hp (expect those mentioned above) and for all Club and Bronze International Series registered by the FIA and for all historic cars racing in circuit events (except those mentioned above) regardless of whether some cars have a Weight/Power

même si certaines voitures ont un rapport poids/puissance inférieur à 3 kg/ch.

2.7 Afin de maintenir une structure de prix qui opère une distinction entre sport automobile historique et sport automobile moderne, les ASN peuvent délivrer des licences de Degrés C, D et R approuvées, par ajout d'un code «H» au degré de la licence, avec la mention suivante : « pour une utilisation lors d'épreuves de sport automobile historique uniquement», ou par ajout d'un code «HREG» au degré de la licence R, avec la mention suivante : «pour une utilisation lors d'épreuves de sport automobile historique de régularité uniquement» (Compétitions pour lesquelles la vitesse moyenne doit être inférieure à 50 km/h).
Degré D1 : licence pour permettre aux personnes qui ne détiennent pas normalement de licence de compétition de participer à certaines compétitions de caractère spécifique et dont les engagements sont internationaux. La licence n'est valable que pour des compétitions internationales uniques, approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence de Degré D1 et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

2.8 Degré FIA Junior-D Off-road : exclusivement réservé aux catégories de voitures junior telles que spécifiées par la FIA, pour les pilotes d'Autocross d'un âge compris entre 13 ans (atteignant leurs 13 ans dans le courant de l'année civile) et 16 ans (non révolus à la date d'émission de la licence) et pour les pilotes de Rallycross d'un âge compris entre 14 ans (14 ans révolus au 1er janvier de l'année de participation) et 17 ans (non révolus à la date d'émission de la licence).

Catégories spécifiées :
Autocross : Coupe JuniorBuggy de la FIA.

Rallycross : toute série internationale approuvée par la FIA, destinée à des voitures dont tous les éléments de sécurité doivent répondre aux exigences de l'Annexe J et dont le rapport poids/puissance est égal ou supérieur à 5 kg/CV (poids du véhicule, pilote à bord compris).

2.9 Chaque degré de licence de course sur circuit, à l'exception du Degré FIA Junior-D Off-road, est valable pour les courses, dans les catégories de voitures indiquées, sur les circuits «ovales» de haute vitesse avec virages relevés. Toutefois, il est recommandé que les ASN des pays ayant des circuits de ce type insistent pour que les pilotes n'ayant jamais pris part à ces courses satisfassent à des essais de performance et de régularité sur un circuit de ce type pour obtenir une autorisation de participation.

3. Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés Junior-D Off-road, D, C et R

3.1 La licence de Degré Junior-D Off-road est délivrée par l'ASN du demandeur et requiert l'autorisation du tuteur légal du demandeur ainsi que deux années au moins de participation régulière à des compétitions de sport automobile reconnues par l'ASN à la satisfaction de l'ASN.

3.2 La licence de Degré D est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai.
Il doit être constaté qu'ils participent, avec une licence provisoire, de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, et ce, dans les deux ans précédant la demande, ou qu'ils détiennent une licence internationale de Karting de Degré B.
Durant cette période d'essai, l'ASN du demandeur ou la FIA sont en droit de retirer la licence sans préavis.
La licence de Degré D1 est délivrée par l'ASN du demandeur et ne requiert aucune période probatoire de qualification.
La licence de Degré D1 n'est valable que pour une seule compétition, dont le nom et la date doivent être apposés sur la licence par l'ASN qui la délivre.
Il doit être indiqué sur la licence le statut du détenteur et s'il lui est permis de conduire dans la compétition. Si la compétition est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs

ratio less than 3 kg/hp.

2.7 In order to maintain a pricing structure which differentiates between historic and modern motor sport, ASNs may issue approved Grade C, D and R licences, with the addition of an "H" code to the licence grade, together with the following indication: "for use in historic motor sport events only", or with the addition of an "HREG" code to the R grade licence, together with the following indication: "for use in historic regularity motor sport events only" (Competitions in which the average speed is 50 km/h maximum).

Grade D1: this licence allows the participation of persons not normally holding competition licences, in certain special purpose competitions which have international entries. The licence is valid only for specific international competitions which must have been individually approved by the FIA as open to Grade D1 licence-holders and indicated as such on the FIA international calendar.

2.8 Grade FIA Junior-D Off-road: reserved exclusively for junior categories of cars as specified by the FIA, for Autocross drivers aged between 13 years old (reaching their 13th birthday during the calendar year) and under 16 years old (on the date when the licence is issued) and for Rallycross drivers aged between 14 years old (having reached their 14th birthday before 1 January of the year of participation) and under 17 years old (on the date when the licence is issued).

Specified categories:
Autocross: FIA JuniorBuggy Cup.

Rallycross: any international series approved by the FIA and intended for cars on which all the safety items must satisfy the requirements of Appendix J and of which the weight/power ratio is 5kg/hp or higher (weight of the vehicle with the driver on board).

2.9 Each grade of circuit race licence, excepting the Grade FIA Junior-D Off-road, is valid for racing on banked oval speedway circuits, in the categories of cars indicated. However, it is recommended that the ASNs of countries with such circuits should insist that drivers new to oval racing be required to satisfy appropriate performance and regularity tests on such a circuit in order to obtain an authorisation to participate.

3. Qualification and conditions of issue for Grades Junior-D Off-road, D, C and R

3.1 The Grade Junior-D Off-road licence is issued by the applicant's ASN and requires the permission of the applicant's legal guardian as well as at least two years of regularly competing in ASN sanctioned motor sport competitions to the ASN's satisfaction.

3.2 The Grade D licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation.

They must be observed to compete satisfactorily, with a provisional licence, in at least 5 ASN-sanctioned circuit races for cars within the two years prior to application, or hold a CIK international B licence.

During this probation period, the applicant's ASN or the FIA has the right to withdraw the licence without notice.
The Grade D1 licence is issued by the applicant's ASN and does not require a qualifying period of probation.
The Grade D1 licence is valid for only one competition, the name and date of which must be indicated by the issuing ASN on the licence.
The function of the holder and whether permitted to drive on the competition must be specified on the licence. If the competition is being conducted on public roads (either open or closed)

d'une licence de Degré D1 Pilote doivent être titulaires d'un permis de conduire valable dans le pays de la compétition.
Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que cette licence peut être délivrée à un participant.

3.3 La licence de Degré C est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec le degré de licence nationale le plus élevé, la licence internationale de Karting de Degré B ou une licence de Degré D.
Il doit également être constaté que les détenteurs d'une licence de Degré C participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, ou qu'ils détiennent une licence internationale de Degré D, et ce, dans les deux ans précédant la demande.
A titre exceptionnel, ces courses peuvent faire partie d'une série internationale, désignée expressément par la FIA à cette fin et à laquelle le candidat peut participer avec une licence nationale pour une saison uniquement. Dans ce cas, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi).

3.4 La licence de Degré R est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec le degré de licence nationale applicable le plus élevé, période au cours de laquelle il doit être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à des compétitions reconnues par l'ASN. Cette constatation doit être reportée dans leur dossier par les directeurs de course des compétitions auxquelles ils participent.

4. Qualification pour les Degrés A et B

4.1 Les licences des Degrés A ou B sont délivrées par l'ASN du pilote, après vérification que les résultats, la compétence et le comportement du pilote sont satisfaisants.

4.2 Pour l'obtention du Degré B :

1) L'ASN du pilote doit s'assurer que le demandeur est âgé de plus de 18 ans. Il doit également être constaté que le pilote participe de manière satisfaisante à au moins 10 courses nationales ou courses internationales pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, et ce, dans les deux ans précédant la demande.

   Ou

2) Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré C. Il doit également être constaté qu'il participe de manière satisfaisante à au moins 7 courses de championnats nationaux ou internationales. L'âge minimum indiqué à l'Art. 1.2 du Chapitre I de l'Annexe L doit être respecté.

   Ou

3) Le demandeur doit avoir terminé dans les trois premiers au classement final d'un Championnat du Monde ou d'une Coupe du Monde de la CIK. L'âge minimum indiqué à l'Art. 1.2 du Chapitre I de l'Annexe L doit être respecté.

4.3 Pour l'obtention du Degré A:
Lorsqu'un pilote fait une demande de licence de Degré A, les dispositions suivantes s'appliquent :

4.3.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité ;

4.3.2 Le pilote doit avoir effectué six épreuves de Championnats de Degré C ;

4.3.3 Le pilote doit être âgé d'au moins 17 ans (date anniversaire faisant foi) ;

4.3.4 Le pilote doit avoir accumulé au moins 14 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 1), lesquels peuvent inclure les points accordés par les dispositions des Articles 4.3.6 et 4.3.7 ;

4.3.5 Le pilote doit avoir effectué au moins 80 % de chacune de deux saisons complètes d'un des Championnats indiqués au Supplément 1 ;

4.3.6 Tout pilote ayant effectué deux saisons complètes de Championnats de Degré B, ou du Championnat d'Europe de F3 de la FIA, se

Grade D1 Driver licence-holders must also hold a public road licence valid in the country of the competition.
There is no limit to the number of times this licence may be issued to a participant.

3.3 The Grade C licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation with either the highest grade of national licence or the CIK international B licence, or a D licence.

C Licence-holders must also be observed to compete satisfactorily in at least 5 ASN-sanctioned circuit races for cars, or hold a Grade D international licence, within the two years prior to application.

Exceptionally, these races may be part of an international series, designated specifically by the FIA for this purpose and in which the candidate may participate with a national licence for one season only. In this case, applicants must be at least 16 years old (the date of the birthday being binding).

3.4 The Grade R licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation with the highest grade of national licence applicable, during which they must be observed to compete satisfactorily in ASN-sanctioned competitions. Their record must be so endorsed by the clerks of the course of the competitions in which they participate.

4. Qualification for Grades A and B

4.1 Grade A or B licences are issued by the driver's ASN, after it has verified that the driver's results, competence and conduct are satisfactory.

4.2 To qualify for Grade B:

1) The driver's ASN must ascertain that the applicant is over 18 years old and the driver must also be observed to compete satisfactorily in at least 10 national races or international ASN-sanctioned circuit races for cars within the two years prior to application.

   Or

2) The driver must hold a C licence and must also be observed to compete satisfactorily in at least 7 national championship or international races. The minimum age under Article 1.2, Chapter I of Appendix L must be respected.

   Or

3) The applicant has finished among the top three in the final classification of a CIK World Championship or CIK World Cup. The minimum age under Article 1.2, Chapter I of Appendix L must be respected.

4.3 To qualify for Grade A:
When a driver applies for a Grade A licence the following shall apply:

4.3.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade B licence;

4.3.2 The driver must have completed six events in Grade C Championships;

4.3.3 The driver must be at least 17 years old (the date of the birthday being binding);

4.3.4 The driver must have accumulated at least 14 points during the three-year period preceding his application (Championships and points listed in Supplement 1), including any points granted in the provisions of Articles 4.3.6 and 4.3.7;

4.3.5 The driver must have completed at least 80% of each of two full seasons of any of the Championships listed in Supplement 1;

4.3.6 Any driver who has completed two full seasons in Grade B Championships, or the FIA F3 European Championship, will be

verra accorder à titre exceptionnel 5 points supplémentaires ;

4.3.7 Tout pilote considéré par son ASN comme ayant les compétences et l'expérience appropriées pourra, à l'appréciation de l'ASN délivrant la licence, se voir accorder de 1 à 5 points supplémentaires au maximum.

4.3.8 Sous la supervision de son ASN, le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International.

4.4 Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré A ou B, le pilote doit participer à au moins une compétition internationale de la catégorie appropriée par période de 12 mois, faute de quoi il devra être observé de nouveau, à la satisfaction de l'ASN délivrant la licence, pendant les essais pour une compétition internationale.

5. Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence

La Super Licence pour Pilote de Formule Un de la FIA est délivrée par la FIA.

5.1 Qualifications

5.1.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré A Internationale de la FIA en cours de validité.

5.1.2 Le pilote doit être détenteur d'un permis de conduire en cours de validité lorsqu'il demande une Super Licence pour la première fois.

5.1.3 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de son premier week-end de course de F1.

5.1.4 a) La première fois qu'il demande une Super Licence ou chaque fois qu'il demande une Super Licence au titre point 5.1.6 c), le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

b) Pour toute demande successive de Super Licence de F1, l'équipe de F1 concernée devra attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote sur les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

5.1.5 La première fois qu'il demande une Super Licence, le pilote doit avoir effectué au moins 80 % de chacune de deux saisons complètes d'un des Championnats pour monoplaces indiqués au Supplément 1.

5.1.6 Le pilote doit également satisfaire à au moins un des critères suivants:

a) avoir accumulé au moins 40 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 1).

b) avoir reçu une Super Licence (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement) lors de l'une des 3 saisons précédentes.

c) avoir reçu une Super Licence avant les 3 saisons précédentes (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement). Dans ce cas, le pilote doit être considéré par la FIA comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace. L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un (1) récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié, soit par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai, soit lors d'une épreuve comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un pour Pilotes de la FIA.

(1)TCC ou TPC comme défini dans le Règlement Sportif de F1

5.2 Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

5.2.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré A Internationale de la FIA en cours de validité.

5.2.2 Le pilote doit être détenteur d'un permis de conduire en cours de validité lorsqu'il demande une Super Licence Essais libres uniquement pour la première fois.

granted a one-off 5 additional points;

4.3.7 Any driver considered by his ASN to have the appropriate skills and experience may, at the discretion of the licencing ASN, be granted an additional number of points from 1 up to a maximum of 5 points.

4.3.8 The driver must successfully complete a question session, conducted by his ASN, regarding the most important points of the International Sporting Code.

4.4 In order to maintain the qualification for a Grade A or B licence, the driver must participate in at least one international competition of the appropriate category per 12-month period, or otherwise must again be observed, to the satisfaction of the licensing ASN, during practice for an international competition.

5. Qualification and conditions of issue for the Super Licence

The FIA Formula One Driver Super Licence is issued by the FIA.

5.1 Qualifications

5.1.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade A licence.

5.1.2 The driver must be the holder of a valid driving licence when he applies for a Super Licence for the first time.

5.1.3 The driver must be at least 18 years old at the start of the event of his first F1 race weekend.

5.1.4 a) The first time he applies for a Super Licence or whenever he applies for a Super Licence under 5.1.6 c), the driver must successfully complete a question session regarding the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

b) For all successive F1 Super Licence requests, the F1 team concerned has to certify, through the F1 Super Licence application form, that they have held a briefing with their driver about the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

5.1.5 The first time he applies for a Super Licence, the driver must have completed at least 80% of each of two full seasons of any of the single-seater Championships reported in Supplement 1.

5.1.6 The driver must also satisfy at least one of the following requirements:

a) Have accumulated at least 40 points during the three-year period preceding his application (Championships and points listed in Supplement 1).

b) Have been granted a Super Licence (excluding Free Practice Only Super Licence) in any of the previous 3 seasons.

c) Have been granted a Super Licence prior to the previous 3 seasons (excluding Free Practice Only Super Licence). In this case, the driver must be judged by the FIA to have recently and consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars. The F1 Team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a representative Formula One car [1] consistently at racing speeds, over a maximum period of two days and completed not more than 180 days prior to the application, either certified by the ASN of the country in which the test took place or during an event counting towards the FIA Formula One World Championship for Drivers.

(1)TCC or TPC as defined in the F1 Sporting Regulations

5.2 Qualifications for Free Practice Only Super Licence

5.2.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade A licence.

5.2.2 The driver must be the holder of a valid driving licence when he applies for a Free Practice Only Super Licence for the first time.

5.2.3 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de son premier week-end de course de F1.

5.2.4 a) La première fois qu'il demande une Super Licence Essais libres uniquement, le pilote doit avoir disputé six épreuves des Championnats de Formule 2 de la FIA ou avoir accumulé au moins 25 points au cours des trois années précédentes. De plus, le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

b) Pour toute demande successive de Super Licence Essais libres uniquement, le pilote doit avoir effectué une saison complète du Championnat de Formule 2 de la FIA ou avoir accumulé au moins 25 points au cours des trois années précédentes. De plus, de l'équipe de F1 concernée devra attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote sur les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

5.2.5 Le pilote doit être considéré par la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace. L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un[1] récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai.

5.2.6 Le pilote est à l'essai pour une période de 12 mois, pendant laquelle la Super Licence Essais libres uniquement est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

[1]TCC ou TPC comme défini dans le Règlement Sportif de F1

5.3 Procédure de demande

a) La demande d'inscription complète doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA à laquelle le candidat doit participer. Dans le cas d'un changement de pilote dans le Championnat pour des raisons de force majeure, la FIA pourra accepter des demandes jusqu'à 48 heures avant le début des vérifications techniques préliminaires de la compétition.

b) La première fois que le pilote demande une Super Licence, l'ASN qui a délivré au pilote sa licence de compétition en cours de validité doit soumettre à la FIA une recommandation spécifique, accompagnée du palmarès du pilote et du numéro de licence A Internationale en cours.

c) Le pilote doit soumettre à la FIA un formulaire de demande de Super Licence dûment rempli.

d) Les droits annuels de Super Licence sont payés à la FIA.

5.4 Conditions de délivrance

5.4.1 Si les Articles 5.1 ou 5.2 et 5.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre la licence.

5.4.2 La Super Licence et la Super Licence Essais libres sont valables jusqu'à la fin de l'année de délivrance.

5.4.3 Un pilote ayant reçu une super licence est à l'essai après sa première course de Formule Un pour une période de 12 mois, pendant laquelle la Super Licence est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

6. Qualification de délivrance pour l'e-Licence

6.1 Qualifications pour l'e-Licence

6.1.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité.

6.1.2 Le pilote doit se soumettre à une séance de formation complète concernant les points les plus importants de la sécurité électrique ainsi que les aspects techniques et sportifs de la compétition.

6.1.3 Le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif du Championnat de Formule E de la FIA.

5.2.3 The driver must be at least 18 years old at the start of the event of his first F1 race weekend.

5.2.4 a) The first time he applies for a Free Practice Only Super Licence, the driver must have completed 6 events of the FIA Formula 2 Championship or have accumulated at least 25 points, during the previous three-year period. In addition, the driver must successfully complete a question session regarding the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

b) For all successive Free Practice Only Super Licence requests, the driver must have completed a full season of the FIA Formula 2 Championship, or have accumulated at least 25 points, during the previous three-year period. In addition, the F1 team concerned has to certify, through the F1 Super Licence application form, that they have held a briefing with their driver about the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

5.2.5 The driver must be judged by the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars. The F1 team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a representative Formula One car[1] consistently at racing speeds, over a maximum period of 2 days, completed not more than 180 days prior to the application and certified by the ASN of the country in which the test took place.

5.2.6 The driver will be on probation for a period of 12 months, during which the Free Practice Only Super Licence will be held provisionally and subject to review at any time.

[1]TCC or TPC as defined in the F1 Sporting Regulations

5.3 Application Procedure

a) The complete application must be received by the FIA at least 14 days before scrutineering for the first FIA Formula One World Championship competition in which the candidate is to compete. In the case of a driver change in the Championship for reasons of force majeure, the FIA may accept applications up to 48 hours before the start of initial scrutineering for the competition.

b) The first time the driver applies for a Super Licence, the ASN which issued the driver's current competition licence must submit to the FIA a specific recommendation, accompanied by the driver's record of results and current International A licence number.

c) The driver must submit a completed Super Licence application form to the FIA.

d) The annual Super Licence fee must be paid to the FIA.

5.4 Conditions of issue

5.4.1 When Articles 5.1 or 5.2 and 5.3 have been complied with to the satisfaction of the FIA, it will issue the licence.

5.4.2 The Super Licence and the Free Practice Only will be valid to the end of the year of issue.

5.4.3 A driver being granted a Super Licence will be on probation for a period of 12 months following his first Formula One race, during which the Super Licence will be held provisionally and subject to review at any time.

6. Qualification of issue for the e-Licence

6.1 Qualifications for the e-Licence

6.1.1 The driver must be the holder of a current FIA International Grade B licence.

6.1.2 The driver must successfully complete a training session on the most important points of the Electrical safety and technical and sportive aspects of the competition.

6.1.3 The driver must successfully complete a question session on the most important points of the International Sporting Code and of the FIA Formula E Championship Sporting Regulations.

6.1.4 Le pilote doit également satisfaire à au moins un des critères suivants

a) avoir pris le départ d'au moins trois courses comptant pour le Championnat de Formule E de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 10 courses au cours des trois années précédentes,

b) avoir accumulé au moins 20 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 2).

c) avoir précédemment détenu une Super Licence F1.

d) être considéré par la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus.

7. Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux

7.1 Licence Pilote

7.1.1 Exigences en matière de licence pour toutes les voitures effectuant des tentatives de records de distance, de temps ou du monde absolus en circuit fermé ou ouvert de 10 km ou 10 miles.

Les tentatives de records de distance, de temps ou de records du monde absolus sur circuit fermé (telles que définies à l'Annexe D du Code Sportif International) sur des pistes fermées ou ouvertes de 10 km ou 10 miles nécessitent de détenir une Licence Internationale pour Pilote de la FIA. La licence requise dépend de la vitesse maximale atteinte lors de la tentative de record, comme spécifié dans le Tableau 1.

Table 1

Type de Licence	Vitess emaximale
Degré D Minimum	≤250 kph
Degré C Minimum	>250 kph

7.1.2 Exigences en matière de licence pour les tentatives de records d'accélération avec départ arrêté effectuées sur une piste pour dragsters homologuée, ou toute autre piste où les deux runs sont parcourus dans le même sens.

Les tentatives de records d'accélération avec départ arrêté (telles que définies à l'Annexe D) effectuées par des dragsters et autres voitures sur des pistes pour dragsters homologuées et autres pistes ouvertes ≤ ¼ de mile doivent respecter la réglementation relative aux licences pour courses de dragsters telle que spécifiée à l'Article 9, Chapitre I, Annexe L du Code Sportif International.

7.1.3 Exigences en matière de licence pour les tentatives de records de distance ≤ 1 mile où le run de confirmation du record doit se faire dans le sens inverse.

La qualification pour l'obtention d'une licence pour pilote LSR peut être fondée sur une augmentation graduelle de la vitesse ou sur l'expérience acquise. La licence est liée au type de véhicule concerné.

7.2 Qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse

7.2.1

a) Les conditions d'octroi de licence pour les pilotes participant à des tentatives de records de distance ≤ 1 mile avec départ lancé ou départ arrêté, où le run de confirmation du record se fait dans le

6.1.4 The driver must also satisfy at least one of the following requirements:

a) Have made at least three starts in races counting for the FIA Formula E Championship for Drivers the previous year, or at least 10 starts within the previous 3 years.

b) Have accumulated at least 20 points during the three-year period preceding his application. (Championships and points listed in supplement 2).

c) Have previously held an F1 Super Licence.

d) Be judged by the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars, but with no opportunity to qualify under any of a) to c) above.

7. Licences for all world and international speed record attempts

7.1 Driver Licensing

7.1.1 Licence Requirements for All Cars Conducting Distance, Time, or Absolute World Closed Course Record Attempts on Closed Tracks or on Open Tracks of 10 km or 10 Miles.

Distance, time, or absolute world closed course record attempts (as defined in Appendix D to the International Sporting Code) on closed tracks or on open tracks of 10 km or 10 miles require an FIA International driver's licence. The required licence depends on the maximum speed during the record attempt, as specified in Table 1.

Table 1

Licence Type	Maximum speed
Grade D Minimum	≤250 kph
Grade C Minimum	>250 kph

7.1.2 Licence Requirements for Acceleration Record Attempts with Standing Start Conducted on an Homologated Drag Racing Track, or Other Track Where Both Passes Are Made in the Same Direction.

Standing start acceleration record attempts (as defined in Appendix D) with drag racing cars and other cars on homologated drag racing tracks and other open tracks ≤ 1/4 mile must meet the drag racing driver licence regulations as specified in Article 9 "Licences for drag racing" of Chapter I "FIA International Drivers' Licences" of Appendix L to the International Sporting Code.

7.1.3 Licence Requirements for Distance Record Attempts ≤ 1 mile Where the Record Backup Pass is Required in the Opposite Direction.

The qualification for an LSR driver's licence can be based on gradual increases in speed or on prior experience. The licence is linked to the specific vehicle type.

7.2 Qualification Based on Gradual Increase in Speed.

7.2.1

a) The driver's licence requirements for distance record attempts ≤ 1 mile with standing or flying start, where the record backup pass is made in the opposite direction, are based on the gradual increase

sens inverse, sont fondées sur une augmentation graduelle de la vitesse.

b) Les conditions d'octroi pour une licence LSR d'un degré spécifique s'ajoutent aux exigences applicables à toutes les licences de degré inférieur, tel que précisé dans le tableau ci-dessous.

c) Le pilote soumet à l'ASN une demande de licence provisoire du degré souhaité. S'il réussit le(s) run(s) conformément aux critères, le degré de licence demandé est validé par le Commissaire Sportif de la FIA. La validation comprend des informations sur le véhicule utilisé pour satisfaire aux conditions d'octroi de la licence (nom, numéro et photo). Une fois ces conditions remplies et soumises à l'ASN, cette dernière délivre la licence complète (voir Tableau 2).

in speed.

b) The requirements for the specific LSR licence level are in addition to the requirements for all lower level licences, as specified in the table below.

c) The driver will submit the application for a provisional licence of desired level to the ASN. As the driver completes the requirements for successful runs, the upgrade will be validated by the FIA Steward. The validation will include information about the vehicle used to meet the licensing requirement (name, number and picture). When the requirements are met and submitted to the ASN, the ASN will issue the full licence (See Table 2).

Table 2 **Table 2**

Critères d'augmentation graduelle de la vitesse / Criteria for gradual increase in speed		
Degré de licence / Licence level	**Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record / Maximum allowed speed at any point during the record attempt**	**Exigences / Requirements**
LSR D	≤200 kph	Age minimum 16 ans (18 ans pour les voitures propulsées par poussée). Un pilote titulaire d'une licence de Degré D ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-D, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Note : certains sites de course peuvent également exiger un permis de conduire délivré par les autorités nationales. / Minimum 16 years old (18 years for thrust powered cars). A driver holding a Grade D or higher competition licence will automatically qualify for an LSR D licence, but will still have to submit an application for the LSR licence to the ASN. Note that certain race venues may also require a government-issued driving licence.
LSR C	≤300 kph	Age minimum 18 ans. Au moins un run réussi entre 250 et 299 km/h. Un pilote titulaire d'une licence de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. / Minimum 18 years old. At least one successful, single pass between 250 and 299 kph. A driver holding a Grade C or higher competition licence will automatically qualify for an LSR C licence, but will still have to submit an application for the LSR licence to the ASN.
LSR B	≤400 kph	Age minimum 18 ans. Au moins deux runs complets réussis entre 350 et 399 km/h, effectués dans une même période de 12 mois. / Minimum 18 years old. At least two successful, complete single passes between 350 and 399 kph, performed within the same 12-month period.
LSR A	Unlimited	Age minimum 18 ans et au moins trois runs complets réussis entre 450 et 499 km/h, effectués dans une même période de 12 mois. / Minimum 18 years old and at least three successful, complete single passes between 450 and 499 kph, performed within the same 12-month period.

7.2.2 **Qualification fondée sur l'expérience.**

Le pilote peut demander une licence LSR-C ou une licence de degré supérieur en fonction de son expérience. Il doit joindre à sa demande de licence la preuve qu'il possède une expérience équivalente aux exigences énoncées ci-dessus.

a) Pour se qualifier pour une licence LSR-D ou LSR-C fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les éléments suivants : attestations sous forme de feuilles de temps des tentatives de records de vitesse sur terre validées par la FIA ou d'autres organisations, ou attestations des records de vitesse sur terre détenus actuellement ou antérieurement.

b) Pour se qualifier pour une licence LSR-B ou LSR-A fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les attestations susmentionnées.

7.2.2 **Qualification Based on Experience.**

The driver can apply for an LSR C licence or higher level licence based on experience. The proof of experience equivalent to the requirements above has to be provided with the application for a licence of desired level.

a) To qualify for an LSR D or LSR C licence based on experience the driver must provide evidence in the form of time slips from land speed record attempts sanctioned by the FIA or other organisations, or proof of currently or previously held land speed records.

b) To qualify for an LSR B or LSR A licence based on experience the driver must provide evidence as stated above and the experience

De plus, l'expérience en question doit avoir été acquise au volant du véhicule qui sera utilisé lors de la tentative de record ou d'un véhicule très similaire.

c) Si l'expérience acquise est jugée suffisante par l'ASN, une licence permanente sera délivrée.

d) Un pilote détenant une licence de compétition de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais il devra néanmoins soumettre une demande de licence LSR à l'ASN.

e) La licence sera rétrogradée d'un degré par période de trois ans de non-participation à des compétitions à compter de sa date de délivrance.

7.2.3 **Licence propre au véhicule.**

a) La licence pour pilote LSR est propre au véhicule et donne au pilote l'autorisation d'effectuer des tentatives de records au volant d'une voiture bien spécifique, qui sera identifiée par un nom, un numéro et une photo.

b) En cas de changement de voiture, le pilote n'est pas tenu de demander une nouvelle licence mais il doit respecter les exigences relatives à l'augmentation graduelle de la vitesse à partir du degré LSR-C. S'il respecte les critères de vitesse, ceci sera noté sur la licence.

8. Licences pour courses de camions

La licence de Degré C est requise pour toutes les courses de camions. Les résultats obtenus en courses de camions ne sont pas nécessairement valides pour l'obtention d'un degré de licence plus élevée.

9. Licences pour courses de dragsters

9.1 La Licence Internationale pour Courses de Dragsters de la FIA est valide dans le cadre des catégories de voitures pour lesquelles elle est délivrée, pour toutes les compétitions de dragsters approuvées par la FIA, et elle est obligatoire pour ces compétitions.

9.2 La Licence Internationale pour Courses de Dragsters de la FIA est soumise à toutes les règles concernant les licences internationales exposées dans les chapitres 2 et 8 du Code Sportif International de la FIA et à l'Article 10.4 du Règlement Général des Dragsters de la FIA.

9.3 La Licence Internationale pour Courses de Dragsters de la FIA se distinguera par la surimpression des lettres DR en grand format.

9.4 Il incombera aux ASN délivrant les licences de vérifier les qualifications exigées pour les différents degrés, conformément à l'Article 10.4 du Règlement Général des Dragsters de la FIA.

9.5 Les licences sont valides pour les catégories de voitures suivantes, telles que définies dans la réglementation internationale applicable aux courses de dragsters.

	Type A (> de 125")	**Type B (jusqu'à 125")**	**Type C (carrosserie)**
Classe 1	Top Fuel	Funny Car et ProMod	Pro Stock
Classe 2	TMD	TMFC	-
Classe 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Classe 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

Le titulaire d'une licence d'une certaine classe peut courir dans les classes moins performantes de même type (par exemple, une licence de type A et de Classe 1 autorise aussi la participation en A/2 et A/4). De plus, toute autre licence de pilote FIA peut remplacer une licence pour courses de Dragsters de Classe 4, à l'exception du Degré Junior-C Off-road.

10. Licences pour participants présentant des capacités spéciales

10.1 Pilote
Indépendamment des problèmes soulevés par les maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile et les troubles de la vision éliminatoires, toute personne présentant

should be with the vehicle that will be used in the record attempt or a very similar vehicle.

c) If the proof of experience is considered sufficient by the ASN, a non-provisional licence will be issued.

d) A driver holding a Grade C or higher competition licence will automatically qualify for an LSR C licence, but will still have to submit an application for the LSR licence to the ASN.

e) The licence will be reduced by one level for every three years of inactive competition after issuance of the licence.

7.2.3 **Vehicle Specific Licence.**

a) The LSR driver's licence is vehicle specific and gives the driver the permission to conduct record attempts in a specific car, which will be identified by name, number and picture.

b) In the event of a car change, the driver does not have to apply for a new licence, but must follow the requirements for a gradual speed increase starting from the LSR C level. As the driver fulfils the speed requirements, this will be noted on the licence.

8. Licences for truck racing

The Grade C licence is required for all truck races. Results achieved in truck races are not necessarily valid to qualify for a higher grade of licence.

9. Licences for drag racing

9.1 The FIA International Drag Racing Licence is valid within the categories of cars for which it is issued, for all FIA-sanctioned Drag Racing competitions, and is compulsory for such competitions.

9.2 The FIA International Drag Racing Licence is subject to all rules concerning international licences set out in the FIA International Sporting Code, chapters 2 and 8 and to Article 10.4 of the FIA General Regulations for Drag Racing.

9.3 The FIA International Drag Racing Licence will be distinguished by a large DR overprint.

9.4 ASNs issuing the licences will be responsible for verifying the qualifications required for the different grades, in conformity with Article 10.4 of the FIA General Regulations for Drag Racing.

9.5 The licences are valid for the following categories of cars, as defined in the international regulations applicable to Drag Racing.

	Type A (over 125")	**Type B (up to 125")**	**Type C (bodied)**
Class 1	Top Fuel	Funny Car and ProMod	Pro Stock
Class 2	TMD	TMFC	-
Class 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Class 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

The holder of a licence in a particular class may race in slower classes of the same type (for example, a type A Class 1 licence-holder is authorised to compete in A/2 and A/4). Moreover, any other FIA driver's licence, excepting the Grade Junior-C Off-road, may replace a Class 4 drag racing licence.

10. Licences for participants with special abilities

10.1 Driver
Irrespective of the problems raised by chronic illnesses which preclude the practice of motor sport and disqualifying visual disorders, any person with an acquired or congenital disability

des problèmes acquis ou congénitaux et qui, après avis de sa Commission Médicale Nationale (lorsqu'elle existe) ou d'un médecin désigné par l'ASN, ne remplit pas les conditons pour obtenir une licence internationale de pilote (voir l'Article 1.5.2, Chapitre II), peut postuler pour l'attribution d'une Licence Internationale pour Capacités Spéciales, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies.

Les critères d'attribution seront évalués à quatre niveaux :

i) Le pilote candidat à une licence pour capacités spéciales sera examiné soit par un membre de la Commission Médicale Nationale dans les pays où cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'ASN.

ii) Le postulant devra se soumettre à une épreuve de pilotage permettant d'évaluer ses capacités en utilisant son propre véhicule destiné à la compétition et de préférence sur un circuit et en présence d'un officiel de l'ASN.

iii) On évaluera par la même occasion sa capacité à s'extraire de son propre véhicule destiné à la compétition (ou d'un modèle analogue) dans les délais les plus rapides (simulations d'un danger immédiat, d'un incendie, etc.). Le postulant doit, à partir de la position assise, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens et de s'en éloigner. Hors du véhicule, allongé sur le dos, il doit pouvoir se retourner sur le ventre et vice-versa.

iv) Si des transformations nécessitées par l'état physique du pilote sont effectuées ou à effectuer et qu'elles ne sont pas prévues dans la fiche d'homologation du véhicule destiné à la compétition, elles devront être approuvées par l'ASN et portées sur un document destiné, à l'occasion d'une compétition, au contrôle technique des véhicules.

Une fois en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales.

10.2 Navigateur

De la même manière, indépendamment des problèmes soulevés par les maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile et les troubles de la vision éliminatoires, un participant présentant des capacités spéciales et dont l'activité sportive automobile se limite à la fonction de navigateur à l'occasion de rallyes tels que définis dans l'Article 20 du Code Sportif International, peut postuler pour une Licence Internationale pour Capacités Spéciales « Navigateur », à l'occasion de rallyes tels que définis dans l'Article 20 du Code Sportif International.
Les critères physiques exigés sont les mêmes que ceux requis pour la Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales.
La capacité de s'extraire du véhicule dans lequel le postulant souhaite exercer les fonctions de navigateur (ou d'un modèle analogue) doit être évaluée selon les mêmes critères que ceux exigés pour la licence « pilote » pour capacités spéciales.
De plus, dans tous les cas, le postulant devra exécuter dans l'ordre et avec succès les exercices suivants :

- Portière côté passager bloquée ; pilote également à bord ; sortir dans les meilleurs délais en enjambant ce dernier ;
- Placer la pancarte SOS sur le toit ;
- Placer le triangle rouge à environ 50 mètres derrière la voiture ;
- Aider le pilote (supposé blessé) à évacuer le véhicule ;
- Reprendre la pancarte SOS et la brandir à l'arrière du véhicule.

L'épreuve de pilotage et les problèmes techniques ne concernent pas les navigateurs à capacités spéciales.
Une fois en possession des avis médicaux, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence

and who, in the opinion of his national Medical Commission (where applicable) or of a doctor designated by the ASN, does not fulfil the conditions for obtaining an international driver's licence (see Article 1.5.2, Chapter II), may apply to obtain an International Special Abilities Licence, if all the conditions stated below are fulfilled.

The criteria for the awarding of this licence are judged on four levels:

i) The driver who is a candidate for a Special Abilities Licence shall be examined either by a member of the National Medical Commission in countries where such a body exists, or otherwise by a physician appointed by the ASN.

ii) The applicant must undergo a driving test, in his own competition vehicle and preferably on a circuit and in the presence of an official from the ASN, in order for his capacities to be appraised.

iii) His ability to extricate himself from his own competition vehicle (or from a similar model) as quickly as possible (simulations of immediate danger, outbreak of fire, etc.) shall be judged at the same time. The applicant must, from a sitting position, be able, alone, to extricate himself and move away from the car. Out of the vehicle, lying on his back, he must be able to turn onto his stomach and vice versa.

iv) If the adaptations required by the drivers' physical condition have already been made, or still need to be made, and do not feature in the homologation form of the competition vehicle, they will have to be approved by the ASN and, in competitions, be entered into a document to be submitted during the scrutineering of the vehicles.

Once the ASN has received medical, technical and sporting evaluations, it will take the final decision as to the granting or denial of the International Special Abilities Licence for Drivers.

10.2 Navigator

Similarly, irrespective of the problems raised by chronic illnesses which preclude the practice of motor sport and disqualifying visual disorders, a participant with special abilities whose sporting activity is limited to the role of navigator in rallies, as they are defined in Article 20 of the International Sporting Code, may apply for an International Special Abilities Licence for Navigators for rallies as defined in Article 20 of the International Sporting Code.

The physical criteria to be met are the same as those required for the International Special Abilities Licence for Drivers.
The ability of the applicant to extricate himself from the vehicle in which he wishes to perform his role of navigator (or from a similar model) must be evaluated in accordance with the same criteria as those required for the Special Abilities Licence for Drivers.
Moreover, in all cases, the applicant will have to succeed in carrying out the following exercises, in the order in which they are listed:

- Passenger door blocked; driver also on board; exit the vehicle as soon as possible by climbing over the driver;
- Place the SOS panel on the roof;
- Place the red triangle approximately 50 metres to the rear of the vehicle;
- Help the driver (presumed to be injured) to extricate himself from the vehicle;
- Retrieve the SOS panel and wave it behind the vehicle.

The driving test and dealing with technical problems do not concern navigators with special abilities.
Once it has received a medical opinion, the ASN will have the final say on whether to issue or refuse the International Special

Internationale « Navigateur » pour Capacités Spéciales.

11. Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour capacités spéciales

11.1 Les possesseurs d'une Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales ne pourront participer qu'à des compétitions où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent. Leur participation est soumise à l'autorisation de l'ASN où se déroule la compétition.

11.2 Toutefois, et sous réserve de respecter les conditions énumérées dans l'Article 10.1, certains titulaires de la Licence Internationale « Pilote » pour Capacités Spéciales pourront participer à des compétitions internationales sur circuit, avec départ groupé.

La demande d'une telle dérogation pourra être faite aux conditions suivantes :

- soit il s'agit de pilotes ayant figuré sur une liste de pilotes prioritaires ou de pilotes classés de la FIA, ou ayant été titulaires d'une Superlicence, ou dotés d'un important palmarès en compétition automobile, et qui restent capables, malgré leur présent état, de performances comparables à celles qui étaient les leurs avant la nécessité pour eux d'acquérir une licence pour capacités spéciales ;
- soit il s'agit de licenciés « capacités spéciales » lauréats d'une école de pilotage homologuée reconnue par l'ASN, et capables de performances égales à celles des autres pilotes issus de la même école.

Toute demande de dérogation devra être présentée par le pilote à l'ASN qui lui a délivré sa licence, laquelle enverra cette dernière à la FIA. Elle sera soumise à l'agrément de la Commission Médicale et de la Commission de la Sécurité. En cas de désaccord entre ces deux commissions, le Conseil Mondial tranchera.

11.3 Au cours de toute compétition à laquelle participe(nt) un ou plusieurs titulaires d'une licence « pilote » pour capacités spéciales, les services de secours devront être informés de son/leurs numéro(s) de course.

12. Licences pour les compétitions comptant pour la Coupe des Energies Alternatives de la FIA

Les degrés de licences ci-après sont requis pour les compétitions comptant pour la Coupe des Energies Alternatives de la FIA :

- Les licences de Degrés A, B, C et D sont valables pour les compétitions pour véhicules à énergie solaire (Catégorie I et Classe Olympie).
- Les licences de Degrés A, B, C et D sont valables pour les Tests de conduite et les compétitions hors vitesse telles que les «Eco-Rallyes» (Catégories III, IIIA, VI, VII et VIII).
- Les licences de Degrés A, B et C sont valables pour les compétitions de vitesse (Catégories II, III, IV, V, VI, VII et VIII).
- La licence de Degré R est valable uniquement pour les compétitions sur route avec départs individuels (Catégories I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII et Classe Olympie).

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

Dans le but de régler les questions pouvant résulter de l'application du présent règlement, toute ASN devrait pouvoir disposer d'une Commission Médicale Nationale ou à défaut d'un médecin référant possédant des connaissances suffisantes en médecine du sport et en particulier concernant les problèmes propres au sport automobile.

1. Visite médicale annuelle d'aptitude

1.1 Champ d'application du contrôle médical
L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre :

- est nécessaire et suffisant pour satisfaire aux exigences

Abilities Licence for Navigators.

11. Practice of motor sport for holders of a Special Abilities Licence

11.1 Holders of an International Special Abilities Licence for Drivers may only participate in competitions in which a separate start is given to each competitor. Their participation is subject to the agreement of the ASN of the country of the competition.

11.2 Nevertheless, and subject to compliance with the conditions of issue stated in Article 10.1, certain holders of the International Special Abilities Licence for Drivers may take part in international circuit competitions, with a grouped start.

Such a dispensation may be applied for if:

- either the licence-holders were included on an FIA seeded or graded drivers list, were formerly Super Licence holders, or have proved considerable accomplishments in competition driving and, in spite of their current condition, are still able to perform as well as they could before it became necessary for them to acquire a Special Abilities Licence;
- or the licence-holders are drivers with special abilities who have graduated from a homologated driving school recognised by the ASN and are capable of attaining a performance equal to that of the other drivers from the same school.

Any request for special dispensations must be submitted by the driver to the ASN which issued his licence, which will forward it to the FIA. It will be subject to the approval of the Medical Commission and the Safety Commission. In the event of a disagreement between these two commissions, the World Council will decide.

11.3 During any competition in which one or more holders of a Special Abilities Licence for Drivers are taking part, the rescue services must be informed of these drivers' racing numbers.

12. Licence for competitions counting towards the FIA Alternative Energies Cup

The following grades of licences are required for competitions counting towards the FIA Alternative Energies Cup:

- Grades A, B, C and D licences are valid for Solar Car competitions (Category I and Olympia Class).
- Grades A, B, C and D licences are valid for Driving Test and non-speed competitions such as "Eco-Rallies" (Categories III, IIIA, VI, VII & VIII).
- Grades A, B and C licences are valid for speed competitions (Categories II, III, IV, V, VI, VII and VIII).
- Also, the Grade R licence is valid only for road competitions with individual starts (Categories I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII and Olympia Class).

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

With the aim of resolving any issues that might result from the application of the present regulations, any ASN should have at its disposal a national medical commission or, failing that, a consulting physician with sufficient knowledge of sports medicine and in particular of the problems specific to motor sport.

1. Annual medical visit for aptitude

1.1 Field of application of the medical control
Taken together, the examinations described in the present chapter:

- are necessary and sufficient to satisfy the medical requirements

médicales liées à la délivrance d'une licence internationale de pilote de la FIA.

- est fortement conseillé pour l'obtention d'une licence nationale de pilote.

Cette visite médicale devra avoir été réalisée par un docteur en médecine autorisé à exercer dans le pays qui délivre la licence, moins de 3 mois avant que la demande d'une licence de pilote ne soit déposée. Le cas échéant, l'ASN peut prévoir des conditions particulières.
Elle comporte :

- un interrogatoire écrit portant sur les antécédents familiaux, personnels (médicaux, chirurgicaux, traumatologiques), sur l'existence de maladies ou infections concomitantes, sur la prise éventuelle de médicaments ;
- un examen clinique complet comportant en particulier :
  - un examen d'aptitude cardiovasculaire ;
  - un examen de la vue ;
  - une évaluation de l'appareil locomoteur.

1.2 Un examen d'aptitude cardiovasculaire

- dans tous les cas, la prise de la pression artérielle ;
- pour les moins de 45 ans, un électro-cardiogramme 12 dérivations tous les deux ans;
- à partir de 45 ans, voire plus tôt si nécessaire, et tous les trois ans, il sera demandé une consultation auprès d'un médecin spécialiste en cardiologie. Si ce médecin le juge utile, en fonction des symptômes et des signes éventuels, il pourra demander d'autres investigations notamment une épreuve d'effort.

1.3 Un examen de la vue

Pour la première année de délivrance d'une licence internationale, il doit être certifié après contrôle par un ophtalmologiste qualifié ou toute personne qualifiée pour réaliser les tests selon la législation du pays concerné. Le port de lentilles n'est pas autorisé pendant cet examen de la vue ; le cas échéant, le pilote devra porter ses lunettes pour ce contrôle.

a) acuité visuelle :

i) avant ou après correction, au moins 9/10ème pour chaque œil, ou 8/10ème un œil avec 10/10ème pour l'autre ;

ii) tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée mais non nulle et non améliorable portant sur un seul oeil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10ème, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes :
- conformité avec les points b, c, et d ci-après ;
- état du fond de l'oeil excluant une rétinopathie pigmentaire ;
- toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement unilatérale.

b) vision des couleurs : normale (méthode pour l'analyser : la Table d'Ishihara ou un test de dépistage analogue). En cas d'anomalie, recours au test de Farnsworth «Panel D15» ou à un système analogue. Dans tous les cas, il ne doit pas y avoir de risque d'erreur dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions internationales.

c) champ de vision statique : de 120° au minimum ; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération. Une périmétrie doit être effectuée.

d) vision stéréoscopique : fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés) ou tests analogues.

e) correction de la vision : les verres de contact sont admis à condition :
- qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois et chaque jour pendant une durée significative.

for the issuing of an FIA international driver's licence.

- are strongly recommended for the granting of a national driver's licence.

This medical visit must have been carried out by a doctor of medicine authorised to practise in the country which issues the licence, less than 3 months before the application for a driver's licence is submitted. Where appropriate, the ASN may lay down special conditions.
It includes:

- a written questionnaire concerning family history, personal history (medical, surgical, traumatological), the existence of concomitant diseases or infections, and the use of any medication;
- a full clinical examination including in particular:
  - a cardiovascular aptitude examination;
  - an eye test;
  - an evaluation of the musculoskeletal system.

1.2 Cardiovascular aptitude examination

- in all cases, blood pressure is taken;
- for subjects under 45, a 12-lead electrocardiogram every two years;
- from the age of 45 years, or earlier if necessary, and every three years, a consultation with a cardiologist specialist will be requested. If this doctor deems it useful, depending on the possible symptoms and signs, he may ask for further investigations including a stress test.

1.3 Eye test

For the first year that an international licence is issued, the following must be certified after a control by a qualified ophthalmologist or any person qualified to perform the tests according to the legislation of the country concerned. It is not authorised to wear contact lenses during this vision examination; if required, the driver must wear his spectacles for this control.

a) visual acuity:

i) before or after correction, at least 9/10 for each eye, or 8/10 for one eye and 10/10 for the other;

ii) any subject whose visual acuity in one eye only is diminished but not totally absent and cannot be improved and who necessarily has contralateral vision, whether corrected or not, equal to or greater than 10/10, may obtain a driver's licence under the following conditions:
- conformity with points b, c and d below;
- condition of the fundus excluding pigmentary retinal damage,
- any old or congenital damage shall be strictly unilateral.

b) colour vision: normal (method of analysis: the Ishihara Table or an analogous screening test). In case of any anomaly, recourse to the Farnsworth test "Panel D15" or to an analogous system. In every case, there must be no risk of any errors in the perception of the colours of the flags used in international competitions.

c) static field of vision: at least 120°; the central 20° must be free from any alteration. A perimetry must be carried out.

d) stereoscopic vision: functional. In case of doubt it must be assessed using Wirth, Bagolini (striated lenses) or similar tests.

e) sight correction: the wearing of contact lenses is permitted provided that:
- these shall have been worn for at least 12 months and for a significant period every day.

- et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.

1.3.1 En cas de maladie oculaire aigüe impliquant une perte durable de la vue ou des altérations durables du champ visuel, une période minimale de deux ans est nécessaire avant d'envisager la possibilité, pour le conducteur, d'une autre évaluation ophtalmologique. Dans ce cas, des tests ophtalmologiques approfondis comprenant un champ visuel et une stéréovision doivent être réalisés. Il est également suggéré d'effectuer un test en temps réel sur circuit, si possible.
Les décisions devraient être prises au cas par cas.

1.4 Mobilité des articulations, amplitude des mouvements, inventaire des amputations et leurs appareillages éventuels, inventaire des troubles sensitifs et moteurs
Sont compatibles avec l'obtention d'une licence internationale :

- les amputations des doigts de la main si la faculté de préhension est satisfaisante (à droite comme à gauche) ;
- les prothèses des membres, si le résultat fonctionnel est égal ou proche de la normale ;
- une limitation fonctionnelle des grandes articulations inférieure à 50 %.

1.5 Liste nominative des affections et infirmités incompatibles avec la compétition automobile ou nécessitant un avis médical par une instance spécifique

1.5.1 **Contre-indication absolue**

- épilepsie, sous traitement ou non, avec manifestations cliniques constatées pendant les 10 dernières années ;
- tout problème cardiovasculaire avec risque de mort subite ;
- cécité monoculaire.

La situation des pilotes atteiécité monoculaire actuellement détenteurs d'une licence internationale sera examinée au cas par cas par la Commission Médicale de la FIA.
D'autre part, pour tout problème relevant d'une des contre-indications mentionnées ci-dessus, la Commission Médicale de la FIA pourra, éventuellement, et pour chaque dossier présenté, s'entourer de l'avis d'un comité d'experts.

1.5.2 **Contre-indications pour une licence standard permettant cependant de postuler pour l'attribution d'une licence pour capacités spéciales** (voir Chapitre I, Article 10 de la présente Annexe)

- toutes les limitations articulaires, les amputations, les prothèses ne répondant pas aux critères définis à l'Article 1.4
- les principaux troubles sensitivomoteurs centraux ou périphériques (monoplégie, hémiplégie, paraplégie, etc.)

1.5.3 **Affections ou infirmités nécessitant l'avis médical d'une instance agréée par l'ASN (Commission Médicale, ou en son absence, médecin agréé par l'ASN) :**

- le diabète traité par insuline ou sulfamides hypoglycémiants, sous condition que soit soumis à l'instance médicale agréée par l'ASN un document confidentiel prouvant le suivi régulier de l'intéressé et indiquant la nature de son traitement, et que l'attestation médicale d'aptitude (voir l'Article 1.8) porte la mention « surveillance médicale nécessaire » ;
- tout état cardiaque ou artériel pathologique ;
- toutes conditions psychologiques dont le trouble déficitaire de l'attention avec hyperactivité (TDAH) pouvant entraîner des troubles du comportement et nécessitant une prise en charge spécialisée ;
- tout problème de santé pouvant avoir, en raison de sa nature ou des traitements requis, des conséquences néfastes pour la pratique du sport automobile, y compris en cas d'accident.

1.6 Formulaire d'examen médical
Dans chaque pays, suivant la législation ou les usages locaux, l'ASN doit créer et imprimer :

- they are certified as satisfactory for motor racing by the ophthalmic specialist who supplied them.

1.3.1 In the case of an acute ocular disease inducing long-term visual loss or long-term visual field alterations, a minimum period of two years is necessary before considering the driver for further ophthalmological assessment. In this case, specialised ophthalmological tests, including tests on his field of vision and stereoscopic vision, must be carried out. It is also suggested that, wherever possible, a real-time test be carried out at the circuit.

These decisions should be made on a case-by-case basis.

1.4 Mobility of the articulations, amplitude of movements, inventory of amputations and possible prostheses, inventory of sensory and motor disorders
The following are compatible with the granting of an international licence:

- amputations of fingers, where the gripping function in both hands is unimpaired;
- prosthetic limbs, if the functional result is equal or near to normal;
- free movement of the limbs impeded by less than 50%.

1.5 List of illnesses and disabilities incompatible with the practice of motor sport or requiring a medical assessment by a specific body

1.5.1 **Absolutely excluded**

- epilepsy, under treatment or not, with clinical manifestations confirmed during the 10 previous years,
- any cardiovascular problem with risk of sudden death,
- blindness in one eye.

The situation of those drivers suffering from monocular blindness who currently hold an international licence will be examined on a case-by-case basis by the FIA Medical Commission.
In addition, for every problem arising from one of the exclusions mentioned above, the FIA Medical Commission may, if it so desires, and for each dossier submitted, seek the opinion of a committee of experts.

1.5.2 **Conditions incompatible for the granting of a standard licence that do, however, permit an application for a Special Abilities Licence** (see Chapter I, Article 10 of the present Appendix)

- all limitations of the articulations, amputations and prosthetic limbs which do not satisfy the criteria defined in Article 1.4
- major central or peripheral sensor-motor malfunction (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)

1.5.3 **Illnesses or disabilities requiring a medical assessment by a body approved by the ASN (Medical Commission, or in its absence, a doctor approved by the ASN):**

- diabetes being treated with insulin or sulfonylureas, on condition that a confidential document proving the regular supervision of the party concerned and indicating the nature of his treatment is submitted to the medical body approved by the ASN and that the medical certificate of aptitude (see Article 1.8) bears the wording ''medical supervision necessary'';
- any abnormal cardiac or arterial condition;
- all psychological conditions including Attention Deficit Hyperactivity Disorder (ADHD) liable to lead to behavioural problems and requiring a specialised care;
- any health problem that might, because of its nature or the treatment required, result in consequences that are harmful to participation in motor sport including in case of an accident.

1.6 Medical examination form
In each country, the ASN, in accordance with local legislation or customs, must draw up and print:

i) une fiche de questionnaire médical,
ii) un formulaire médical.

Ces documents, conformes aux exigences du présent règlement, seront distribués à tous les demandeurs de licence.

1.6.1 **Questionnaire médical**
Il sera signé par le pilote concerné.
Une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA.

1.6.2 **Formulaire médical**
Le formulaire médical doit comporter :

- les informations nécessaires pour le médecin examinateur (une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA),
- en totalité, les informations suivantes :
  - la taille et le poids du sujet,
  - la nature du groupe sanguin et du facteur rhésus dans les pays où la loi l'exige,
  - les allergies éventuelles, médicamenteuses ou autres,
  - la date de la dernière vaccination antitétanique,
  - les résultats chiffrés de l'étude de l'appareil locomoteur,
  - les résultats chiffrés de l'étude de la vue,
  - les valeurs de la tension artérielle et l'indication que les examens complémentaires (ECG simple ou épreuve d'effort) ont été pratiqués selon l'âge et le cas.

Dans les pays où la loi l'exige et où les usages l'imposent, le formulaire médical national peut comporter la prescription d'examens supplémentaires. Il sera signé, au-dessus du timbre de l'ASN, par le médecin qui a effectué le contrôle médical.
Au bas du formulaire médical, l'intéressé devra signer une déclaration dans laquelle il sera précisé :

- qu'il a informé exactement le médecin de son état de santé actuel et de ses antécédents ;
- qu'il s'engage à ne pas faire usage de substances figurant sur la liste des substances et méthodes interdites de l'Agence Mondiale Antidopage :
- qu'il s'engage à prévenir rapidement son ASN de tout changement significatif de son état de santé :
  - au plan médical, en incluant les médicaments administrés pour une durée supérieure à 3 semaines,
  - au plan traumatologique, que l'accident soit suivi ou non d'un arrêt de travail, et qu'il soit lié ou non à la pratique du sport automobile.

1.6.3 **Devenir du formulaire médical et du questionnaire**
Ces documents seront conservés par les ASN, en observant les règles du respect du secret médical.
Toutefois, dans le but d'établir un fichier informatique sécurisé à la disposition des médecins intervenant en sport automobile à l'occasion d'un accident ou d'une maladie intercurrente, une copie pourrait être demandée par la FIA. Les catégories de pilotes concernés seront fixées ultérieurement par la Commission Médicale de la FIA.

1.7 Devoir du médecin qui effectue l'examen
Le médecin qui effectue l'examen médical d'aptitude devra obligatoirement utiliser et remplir entièrement le formulaire médical national remis par le candidat. Ce dernier devra aussitôt renvoyer ce document à l'ASN compétente.
La décision d'aptitude ou d'inaptitude sera prise par le docteur en médecine qui a pratiqué l'examen.
Il pourra éventuellement demander l'avis de l'instance agréée par l'ASN (Commission Médicale Nationale ou médecin agréé).

1.8 Attestation d'aptitude médicale
Chaque licence internationale devra être accompagnée de l'attestation d'aptitude médicale ci-dessous :

i) a medical questionnaire,
ii) a medical form.

In accordance with the requirements of the present regulations, these documents will be distributed to all applicants for a licence.

1.6.1 **Medical questionnaire**
It will be signed by the driver concerned.
The proposed wording of this questionnaire is available from the FIA.

1.6.2 **Medical form**
The medical form must include:

- the information necessary for the examining doctor (the proposed wording is available from the FIA),
- the following information in full:
  - the height and weight of the subject,
  - the nature of the blood group and the Rh factor in those countries where this is required by law,
  - any allergies, whether to medication or other,
  - the date of the last anti-tetanus vaccination,
  - the results, with figures, of the evaluation of the musculoskeletal system,
  - the results, with figures, of the eye test,
  - the blood pressure values and a statement that the further examinations (simple ECG or stress test, depending on the age and the case) have been carried out.

In those countries where laws or customs so demand, the national medical form may prescribe additional tests. It will be signed, above the stamp of the ASN, by the doctor who carried out the medical control.
At the foot of the medical form, the applicant must sign a declaration stating that:

- the information given to the doctor regarding his present state of health and previous medical history is correct,
- he undertakes not to use any substance included on the World Anti-Doping Agency list of prohibited substances and methods:
- he undertakes to advise his ASN without delay of any significant change in his state of health:
  - from a medical point of view, including any medication being taken for more than three weeks,
  - from a traumatology point of view, whether or not the accident is followed by a period off work and whether or not it is linked to the practice of motor sport.

1.6.3 **Destination of the medical form and questionnaire**
These documents will be kept by the ASNs, observing the rules on respecting medical confidentiality.
However, with the aim of creating a secure computer file, to be made available to the doctors intervening in motor sport on the occasion of an accident or an intercurrent disease, a copy may be requested by the FIA. The categories of drivers concerned will be determined in due course by the FIA Medical Commission.

1.7 Duties of the doctor carrying out the examination
The doctor responsible for carrying out the medical aptitude test is obliged to use the national medical form presented by the applicant, filling in all the necessary details. The applicant must then immediately send this document to the relevant ASN.
The decision as to fitness or unfitness shall be taken by the doctor who conducted the examination.
This doctor may request the opinion of the body approved by the ASN (National Medical Commission or approved doctor).

1.8 Medical certificate of aptitude
Each international licence must be accompanied by a medical certificate of aptitude as hereunder:

- soit à son verso,
- soit sur document attenant.

Apte à la pratique du sport automobile suivant les normes médicales de la FIA :
Date :.....

Vue corrigée (verres ou lentilles)	**OUI**	**NON**
Surveillance médicale particulière	**OUI**	**NON**

1.9 Diffusion du règlement
En sus des documents dont elles ont la charge, il est demandé aux ASN de diffuser auprès des médecins examinateurs la présente réglementation ou d'indiquer sur la demande de licence un site informatique où la trouver.

2. Contrôle médical aux compétitions

La prise de connaissance de l'attestation d'aptitude médicale par le Médecin-Chef d'une compétition peut remplacer la visite préliminaire exigée dans certains cas. D'autre part, à n'importe quel moment d'une compétition ou à son issue, le Médecin-Chef, le Délégué Médical FIA, s'il est présent, ou le Directeur de Course peut exiger un examen médical, que le comportement du pilote concerné le justifie ou non. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin-Chef et du Délégué Médical FIA s'il est présent. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un alcootest.

2.1 Examen neurométrique
Les pilotes engagés dans un Championnat du Monde de la FIA pourront être soumis à un examen neurométrique. Les modalités de cet examen sont placées sous la responsabilité du Délégué Médical de la FIA du championnat concerné. Les données confidentielles récupérées seront utilisées à des fins comparatives.

2.2 Procédure après un accident, un problème physique ou tout problème de santé

2.2.1 PROCÉDURE EN COMPÉTITION - à la suite d'un accident, d'un problème physique ou d'un problème de santé survenu en compétition (si le diagnostic a été posé ultérieurement, voir article 2.2.2)

a) Responsabilité du pilote
Le pilote (ou ses proches en cas de force majeure) a la responsabilité d'informer sans délai le Médecin-Chef et le médecin en charge de la série ou du championnat de tout problème physique ou de santé (sauf absolument mineur).

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :
Informer également le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

b) Examen médical de contrôle
Un examen médical de contrôle peut être demandé à tout moment et être pratiqué par :

- le Médecin-Chef ; ou
- le Délégué Médical FIA ou le médecin en charge de la série ou du championnat, s'il est présent.

Le pilote concerné a l'obligation de se soumettre à cet examen et l'équipe du pilote en sera avisée par le Médecin-Chef ou, s'il est présent, par le Délégué Médical FIA.

c) Décision suite à l'examen
Le médecin ayant demandé et pratiqué l'examen décidera :

- soit d'autoriser le pilote à poursuivre la compétition concernée ;
- soit de ne pas autoriser le pilote à poursuivre la compétition concernée et de demander une visite de réintégration.

d) Suivi à effectuer lorsqu'une visite de réintégration aura été demandée

- either on the back of the licence,
- or on an attached document.

Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:
Date:.....

Corrected eyesight (glasses or lenses)	**YES**	**NO**
Special medical supervision	**YES**	**NO**

1.9 Distribution of the regulations
In addition to the documents which are in their care, the ASNs are requested to distribute the present regulations to the examining doctors or to indicate on the licence application a computer website where they may be found.

2. Medical control at competitions

Verification of the medical certificate of aptitude by the Chief Medical Officer for the competition may replace the preliminary visit required in certain cases. Furthermore, at any time during a competition or after the finish, the Chief Medical Officer, the FIA Medical Delegate if present or the Clerk of the Course may demand that a medical examination of a driver be carried out, regardless of whether his behaviour warrants it. The sporting authorities will take whatever decisions are necessary following the report by the Chief Medical Officer and the FIA Medical Delegate if present. This examination may include, if appropriate, a test for alcohol.

2.1 Neurometric testing
Drivers entered in an FIA World Championship may undergo neurometric testing. The methods of such testing are the responsibility of the FIA Medical Delegate of the championship concerned. The confidential data obtained shall be used for comparative purposes.

2.2 Procedure following an accident, physical disorder or any health problem

2.2.1 IN-COMPETITION PROCEDURE – following an accident, physical disorder or health problem experienced in competition (if the diagnosis was made at a later stage, see Article 2.2.2)

a) Responsibility of the driver
The driver (or his relatives in case of force majeure) is responsible for informing the Chief Medical Officer and the doctor in charge of the series or championship of any health problems (unless entirely benign) without delay.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:
Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com).

b) Medical check-up
A medical check-up may be requested and carried out at any time by:

- the Chief Medical Officer; or
- the FIA Medical Delegate or the doctor in charge of the series or championship, if present.

It is mandatory for the driver concerned to undergo this check-up and the driver's team will be informed about it by the Chief Medical Officer or the FIA Medical Delegate, if present.

c) Decision following the check-up
The doctor who requested and carried out the check-up will decide:

- either to authorise the driver to continue the competition concerned; or
- to forbid the driver from continuing the competition concerned and to request a reintegration examination.

d) Follow-up to be undertaken when a reintegration examination has been requested

Par le Médecin-Chef de la compétition où l'accident/le problème est survenu :

- Aviser l'ASN du pilote de l'accident/du problème survenu et du fait qu'une visite de réintégration a été demandée.
- Lorsque le pilote a été transféré à l'hôpital, informer l'ASN du pilote de l'évolution de son état de santé.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informer également en temps réel le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

Par le pilote (ou ses proches en cas de force majeure) :

- Informer son ASN, le Médecin-Chef de la compétition où l'accident/le problème est survenu et le médecin en charge de la série ou du championnat de l'évolution de son état de santé en leur transmettant des informations claires et exhaustives, y compris imageriques.

- Transmettre aussi ces informations au Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il souhaite participer et l'informer de la nécessité de réaliser une visite de réintégration (pour obtenir les coordonnées du Médecin-Chef, contacter l'ASN du pays dans lequel la compétition se déroulera et en dernier recours la FIA (medical@fia.com)).

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informer également en temps réel le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

- S'abstenir de participer à toute compétition automobile inscrite au Calendrier International de la FIA tant que la visite de réintégration n'aura pas été passée avec succès.

Par l'ASN du pilote :

- Au vu des informations et documents reçus par le pilote, et éventuellement après avoir organisé un examen médical, fournir au pilote, lorsqu'elle considérera qu'il a suffisamment récupéré, un document confirmant qu'elle a suivi le cas et qu'elle approuve le retour à la compétition du pilote concerné sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il participera.

- S'assurer que le pilote a informé le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il compte participer de son état de santé et de la nécessité d'organiser une visite de réintégration.

- En cas d'accident grave, compléter la section médicale de la World Accident Database (http://www.fia.com/fia-world-accident-database), puis compléter ultérieurement les informations concernant l'évolution de l'état de santé du pilote.

Par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera:

- Faire passer au pilote une visite de réintégration sur présentation d'un document de l'ASN du pilote confirmant que l'ASN approuve son retour à la compétition sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera.

By the Chief Medical Officer of the competition in which the accident/problem occurred:

- Inform the ASN of the driver of the accident/problem and that a reintegration examination has been requested.
- When the driver has been transferred to hospital, inform the ASN of the driver of developments in his health condition.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com) in real time.

By the driver (or his relatives in case of force majeure):

- Inform his ASN, the Chief Medical Officer of the competition in which the accident/problem occurred and the doctor in charge of the series or championship of developments in his health condition by enclosing clear and comprehensive information, including any imaging.

- In addition, send all this information to the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver wishes to take part and inform him of the requirement to carry out a reintegration examination (to obtain the contact details of the Chief Medical Officer, contact the ASN of the country in which the competition will be held or, failing that, the FIA (medical@fia.com)).

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com) in real time.

- Refrain from taking part in any motor sport competition registered on the FIA International Calendar until he has successfully passed the reintegration examination.

By the driver's ASN:

- Based on the information and documents received from the driver, and after having organised any necessary medical check-up, when it considers that the driver has recovered sufficiently, provide him with a document confirming that it has monitored the case and that it approves the return of the driver concerned to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate.

- Ensure that the driver has notified the Chief Medical Officer of the next international competition in which he intends to participate of his health condition and the requirement to organise a reintegration examination.

- In the event of a serious accident, complete the medical section of the World Accident Database (http://www.fia.com/fia-world-accident-database), then at a later stage complete the information concerning developments in the driver's health condition.

By the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate:

- Require the driver to undergo a reintegration examination upon presentation of a document from the driver's ASN confirming that it approves his return to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

La visite de réintégration sera menée conjointement avec le Délégué Médical FIA à moins qu'elle n'ait été menée en amont sur une compétition internationale ne comptant pas pour un Championnat du Monde de la FIA.

2.2.2 PROCÉDURE HORS COMPÉTITION – Procédure à la suite d'un accident y compris domestique, d'un problème physique ou de tout problème de santé survenu ou diagnostiqué hors compétition

a) Responsabilité du pilote

Le pilote (ou ses proches en cas de force majeure) a la responsabilité d'informer sans délai son ASN de tout problème physique ou de santé (sauf absolument mineur) diagnostiqué hors compétition et de tout accident survenu – ou dont les conséquences ont été diagostiquées - hors compétition.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informer également le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

b) Décision de l'ASN ou du Délégué Médical FIA

Au vu des informations et documents reçus par le pilote, et éventuellement après avoir organisé un examen médical, l'ASN du pilote devra décider si le pilote doit, ou non, subir une visite de réintégration, et l'informer de sa décision.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

L'ASN du pilote devra également informer sans délai le Délégué Médical FIA de sa décision.

Le Délégué Médical FIA pourra aussi demander une visite de réintégration s'il le considère justifié. La FIA informera alors le pilote.

c) Suivi à effectuer lorsqu'une visite de réintégration aura été demandée

Par le pilote :

- Informer son ASN de l'évolution de son état de santé en lui transmettant des informations claires et exhaustives, y compris imageriques.
- Transmettre aussi toutes ces informations au Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il souhaite participer et l'informer de la nécessité de réaliser une visite de réintégration (pour obtenir les coordonnées du Médecin-Chef, contacter l'ASN du pays dans lequel la compétition se déroulera et en dernier recours la FIA (medical@fia.com)).

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

Informer également en temps réel le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA (medical@fia.com).

- S'abstenir de participer à toute compétition automobile inscrite au Calendrier International de la FIA tant que la visite de réintégration n'aura pas été passée avec succès.

Par l'ASN du pilote :

- Fournir au pilote, lorsqu'elle considérera qu'il a suffisamment récupéré, un document confirmant qu'elle a suivi le cas et qu'elle approuve le retour à la compétition du pilote concerné sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

The reintegration examination will be carried out together with the FIA Medical Delegate unless conducted prior to an international competition that does not count towards an FIA World Championship.

2.2.2 OUT-OF-COMPETITION PROCEDURE – Procedure following an accident (including domestic accidents), physical problem or any health problem experienced or diagnosed out of competition

a) Responsibility of the driver

The driver (or his relatives in case of force majeure) is responsible for informing his ASN of any physical or health problem (unless entirely benign) diagnosed outside of competition, and of any accidents occurring – or whose effects are diagnosed - outside of competition.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com).

b) Decision of the ASN or of the FIA Medical Delegate

Based on the information and documents received from the driver and after having organised any necessary medical check-up, the driver's ASN will have to decide whether or not the driver must undergo a reintegration examination and inform the driver of its decision.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

The driver's ASN must also inform the FIA Medical Delegate of its decision without delay.

The FIA Medical Delegate may also request a reintegration examination if he considers it justified. The FIA will then inform the driver.

c) Follow-up to be undertaken when a reintegration examination has been requested

By the driver:

- Inform his ASN of developments in his health condition and provide it with clear and comprehensive information, including any imaging.
- In addition, send all this information to the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver wishes to take part and inform him of the requirement to carry out a reintegration examination (to obtain the contact details of the Chief Medical Officer, contact the ASN of the country in which the competition will be held or, failing that, the FIA (medical@fia.com)).

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

Also notify the FIA Medical Delegate (by email) and the FIA (medical@fia.com) in real time.

- Refrain from taking part in any motor sport competition registered on the FIA International Calendar until he has successfully passed the reintegration examination.

By the driver's ASN:

- Provide the driver with a document when it considers that the driver has recovered sufficiently, confirming that it has monitored the case and that it approves the return of the driver concerned to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver

- S'assurer que le pilote a informé le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il compte participer de son état de santé et de la nécessité d'organiser une visite de réintégration.

Par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera:

- Faire passer au pilote une visite de réintégration sur présentation d'un document de l'ASN du pilote confirmant que l'ASN approuve son retour à la compétition sous réserve d'une visite de réintégration réussie par le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle le pilote participera.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

La visite de réintégration sera menée conjointement avec le Délégué Médical FIA à moins qu'elle n'ait été menée en amont sur une compétition internationale ne comptant pas pour un Championnat du Monde de la FIA.

2.2.3 **Sanctions en cas de manquement**
Tout manquement, par le pilote, à la procédure décrite aux Articles 2.2.1 et 2.2.2 pourra être signalé aux Commissaires Sportifs soit sur place durant l'épreuve, soit lors d'une prochaine compétition inscrite au Calendrier International de la FIA, afin qu'ils puissent prendre les décisions appropriées et infliger des pénalités si cela est jugé justifié.

3. Organisation de la lutte antidopage
Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des pilotes de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux pilotes l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile.
Le règlement se trouve dans l'Annexe A du Code Sportif International.

4. Commission d'appel
Dans chaque pays, une Commission Médicale nommée par l'ASN sera appelée à résoudre les éventuels conflits entre les médecins et les pilotes intéressés, en prenant pour base de discussion les Articles 1.3 et 1.4 du présent règlement.
Une épreuve de conduite en présence du médecin, membre de la Commission Médicale ou agréé par l'ASN, pourra éventuellement avoir lieu.
Les conclusions de la Commission Nationale seront reconnues et acceptées dans tous les autres pays, sous la législation sportive de la FIA.

5. Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

5.1 Remarques générales
Les études physiologiques relèvent du domaine médical et peuvent se pratiquer, en tout ou en partie :

a) soit en dehors des lieux où se pratiquent les compétitions sportives et sous réserve qu'un accord volontaire et personnel des participants soit obtenu dans le strict respect des législations et réglementations applicables, elles ne sont pas soumises au règlement ci-dessous (6.2, 6.3 et 6.4) ;

b) soit au cours d'une compétition et/ou des essais qui la précèdent, et dans ce cas, en plus des règles d'accord direct telles qu'elles sont énoncées ci-dessus, elles ne doivent à aucun moment, et pour quelque raison que ce soit, entraver le déroulement normal de cette compétition ni gêner les concurrents et les pilotes non concernés. Elles doivent en conséquence se conformer au règlement ci-dessous (6.2, 6.3 et 6.4).

5.2 Initiative de l'expérimentation
L'initiative de l'expérimentation et le choix de son thème peuvent

- Ensure that the driver has notified the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver intends to participate of his health condition and the requirement to organise a reintegration examination.

By the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate:

- Require the driver to undergo a reintegration examination upon presentation of a document from the driver's ASN confirming that it approves his return to competition subject to his successfully passing the reintegration examination carried out by the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver will participate.

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

The reintegration examination will be carried out together with the FIA Medical Delegate unless conducted prior to an international competition that does not count towards an FIA World Championship.

2.2.3 **Sanctions in the event of non-compliance**
Any failure on the part of the driver to comply with the procedure set out in Articles 2.2.1 and 2.2.2 may be notified to the Stewards, either onsite during an event or at a future competition registered on the FIA International Calendar, so that they can make the appropriate decisions and impose penalties if justified.

3. Organisation of the fight against doping
The purposes of the FIA anti-doping regulations are to protect the drivers' fundamental right to participate in doping-free sport and thus promote health, fairness, equality and safety in motor sport.

The regulations are in Appendix A to the International Sporting Code.

4. Appeals commission
In each country a Medical Commission nominated by the ASN will be called upon to settle any controversy arising between doctors and drivers, the conditions laid down in Articles 1.3 and 1.4 of the present regulations being taken as the basis for discussion.
A driver may possibly be required to undergo an observed test drive in the presence of a doctor who is a member of the Medical Commission or approved by the National Sporting Authority.
The decisions reached by the National Commission will be recognised in all other countries falling under the sporting jurisdiction of the FIA.

5. Regulations for physiological studies during motor sport competitions

5.1 General remarks
Physiological studies are considered to be of a medical nature and may be carried out, in whole or in part:

a) either away from the sporting competition venues and if the voluntary and personal agreement of the participants is obtained in strict accordance with the provisions of the applicable legislation and regulations, they are not subject to the regulations below (6.2, 6.3 and 6.4);

b) or during the actual running of a competition and/or the practice sessions that precede it; in this case, in addition to the direct rules of agreement as specified above, at no time and for no reason whatsoever must they interfere with the normal running of this competition and they must not disturb any competitors or drivers who are not involved. Consequently, they must be in conformity with the regulations specified below (6.2, 6.3 and 6.4).

5.2 Initiative to conduct the experiment
The initiative to conduct the experiment and the choice of its

provenir :

a) d'un médecin expérimentateur indépendant ou d'une personne morale ayant à sa disposition une équipe médicale compétente en la matière ;

b) d'une ASN, via sa Commission Médicale ;

c) de la Commission Médicale FIA.

Note : pour b) ou c) les Commissions concernées désigneront le ou les médecin(s) expérimentateur(s).

5.3 Accords préalables

Aucune expérimentation envisagée dans le cadre d'une compétition ne peut être programmée sans l'accord préalable de la Commission Médicale compétente, à savoir :

5.3.1 Pour les compétitions nationales ou internationales hors Championnats du Monde de la FIA et se déroulant au cours d'une compétition dans le cadre géographique d'une seule ASN, l'accord de la Commission Médicale Nationale concernée est nécessaire et suffisant.

5.3.2 Pour toutes les expérimentations impliquant des pilotes ou des copilotes participant à un Championnat du Monde de la FIA et pour les expérimentations internationales hors Championnats du Monde de la FIA se déroulant au cours d'une compétition, mais programmées sur le territoire de plusieurs ASN, l'accord de la Commission Médicale de la FIA est obligatoire ; en conséquence, toute demande entrant dans ce cadre, qu'elle soit instruite ou non par une Commission Médicale Nationale, devra être transmise à la Commission Médicale de la FIA.

5.4 Conditions complémentaires exigées pour le déroulement « sur le terrain » d'une expérimentation physiologique à l'occasion d'une compétition et/ou des essais s'y rattachant :

Dans tous les cas doivent donner leur accord :

- l'ASN où se déroule l'expérimentation
- l'organisateur
- le Directeur de Course
- le Médecin-Chef
- pour les Championnats du Monde de la FIA, le Directeur d'Epreuve.

A cet effet, une demande écrite devra préciser :

- la teneur, l'encombrement et l'emplacement du matériel médical nécessaire à l'expérimentation ;
- le lieu et le temps nécessaire à l'expérimentation en précisant bien :
  - lors d'une compétition en circuit, si elle se déroule pendant les essais ou lors de la course ;
  - pour les rallyes, si elle se déroule pendant un parcours chronométré ou lors d'un parcours de liaison.
- le nombre de personnes qui composent l'équipe médicale d'expérimentation, y compris le personnel médical.

Pour les compétitions dotées d'un Délégué Médical de la FIA, cette demande écrite lui sera transmise pour information.

5.5 Utilisation des données scientifiques obtenues

Les travaux scientifiques restent l'entière propriété des médecins expérimentateurs ou, le cas échéant, d'une personne morale ayant à sa disposition une équipe médicale compétente en la matière.

a) Ils sont donc entièrement ibres d'en effectuer la diffusion de leur choix.

b) Toutefois, ils s'engagent à communiquer les résultats à leur ASN et à la FIA.

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1. Casques

research theme may come:

a) from an independent research doctor or from a legal entity having at its disposal a medical team competent in the matter;

b) from an ASN, via its Medical Commission;

c) from the FIA Medical Commission.

Note: for b) or c) the Commissions concerned shall appoint the research doctor(s).

5.3 Prior agreements

No experiment planned to be carried out during a competition may be arranged without the prior agreement of the competent Medical Commission, namely:

5.3.1 For national or international competitions outside the FIA World Championships and taking place during a competition within the geographic coverage area of a single ASN, the agreement of the national Medical Commission concerned is necessary and sufficient.

5.3.2 For all experiments involving drivers or co-drivers participating in an FIA World Championship and for international experiments outside the FIA World Championships, which take place over one competition but are scheduled to run on the territory of several ASNs, the agreement of the FIA Medical Commission is obligatory; consequently, any request falling within these parameters, whether commissioned by a National Medical Commission or not, must be sent to the FIA Medical Commission.

5.4 Additional conditions required for the normal running "in the field" of a physiological experiment during a competition and/or the associated practice sessions:

In all cases, the agreement of the following parties is required:

- the ASN in the territory in which the experiment takes place
- the Organiser
- the Race Director
- the Chief Medical Officer
- for the FIA World Championships, the Event Director.

To this end, a written request must specify:

- the type, the amount and the positioning of the medical equipment necessary for the experiment;
- the place of and the time needed for the experiment, clearly indicating:
  - for a circuit competition, whether it is to be carried out during the practice sessions or during the race itself;
  - for rallies, whether it is to be carried out during a timed stage or during a road section.
- the number of persons making up the medical research team, including the medical personnel.

For competitions in which an FIA Medical Delegate is present, this written request shall be sent to the latter for information.

5.5 Use of the scientific data obtained

The scientific work remains the sole property of the research doctors or, as the case may be, of a legal entity having at its disposal a medical team that is competent in the matter.

a) They therefore have total freedom to distribute it as they choose.

b) However, they shall undertake to communicate the results to their ASN and to the FIA.

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

1. Helmets

1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)

Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser))

1.1.1 Les pilotes participant aux championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :

1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)

When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:

- 8858-2002 or 8858-2010 (Technical List N°41),
- 8859 (Technical List N°49),
- 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD)

1.1.1 Drivers participating in the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:

Championnat / *Championship*	**Norme FIA / *FIA standard***
Championnat du Monde de Formule Un / *Formula One World Championship*	8860-2004, 8860-2010 ou/or 8860-2018-ABP
Formule 2 / *Formula 2*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formule 3 / *Formula 3*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formule E / *Formula E*	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 / *FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / *FIA World Rallycross Championship, for all drivers*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Coupe du Monde FIA GT / *FIA GT World Cup*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
GP3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

En outre, tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent :

- installer la plaque de renforcement de visière de F1 2011 lorsqu'ils portent un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33), ou
- porter un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser)).

Il est fortement recommandé que tous les pilotes participant au Championnat du Monde des Rallyes ainsi qu'aux séries internationales pour lesquelles le règlement technique inclut des exigences en matière de structure de choc provenant du règlement technique de F3000 ou de Formule Un de la FIA portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860 (Liste Technique N°33 ou Liste Technique N° (à préciser)).

In addition, all drivers taking part in the FIA Formula One World Championship must:

- fit the 2011 F1 Visor Reinforcement Panel when wearing a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- wear a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD).

It is strongly recommended that all drivers in the World Rally Championship, and in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from the FIA Formula One or F3000 technical regulations, wear helmets homologated to the FIA Standard 8860 (Technical List N°33 or Technical List N°(TBD)).

1.2 Norme reconnue à utiliser sans le système de retenue frontale de la tête (RFT)

Lorsque l'utilisation d'un RFT n'est pas obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes énumérées dans la Liste Technique de la FIA N° 25.

1.2 Recognised Standard to be used without Frontal Head Restraint system (FHR)

When the use of an FHR is not mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the standards listed in FIA Technical List N° 25.

1.3 Conditions d'utilisation

Les pilotes de voitures ouvertes doivent porter des casques intégraux, avec un protège-menton faisant partie intégrante de la structure du casque et conforme à une norme approuvée par la FIA. Cette mesure est recommandée pour les voitures ouvertes historiques et les voitures d'Autocross SuperBuggy, Buggy1600 et

1.3 Conditions of use

Drivers of open cockpit cars must wear full-face helmets, of which the chin bar is an integral part of the helmet structure and is tested to an FIA-approved standard. This measure is recommended for historic open cockpit cars and Autocross SuperBuggy, Buggy1600 and Junior Buggy.

JuniorBuggy.

Les pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées inutilement sur la piste ou dans la voie des stands.
Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques Nos 33, (à préciser), 41 et 49 doivent être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA. Les dates de mise en œuvre sont les suivantes :

- Les visières fabriquées à compter du 01.01.2016 doivent avoir un autocollant FIA.
- Les visières fabriquées avant le 31.12.2015 ne doivent pas nécessairement être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA et peuvent continuer d'être utilisées sans.

Les pilotes et les copilotes de voitures à habitacle fermé qui portent un casque intégral doivent pouvoir passer le test suivant [1], afin de veiller à ce qu'il soit possible d'accéder de manière appropriée aux voies aériennes d'un pilote blessé :

- Le pilote est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.
- Aidé de deux secouristes, le Médecin-Chef de la compétition (ou, s'il est présent, le Délégué Médical de la FIA) doit pouvoir retirer le casque, la tête du pilote étant maintenue en permanence en position neutre.

En cas d'échec, le pilote devra porter un casque ouvert.

Les pilotes doivent contacter le Délégué Médical de la FIA ou le Médecin-Chef afin de réaliser le test ci-dessus avant le début de l'épreuve.
[1]pour les voitures historiques, la conformité est recommandée.

1.4 Modifications
Un casque ne pourra pas être modifié par rapport à sa spécification de fabrication, sauf conformément aux instructions approuvées par le constructeur et l'un des organismes de normes spécifiés par la FIA, ayant certifié le modèle concerné. Toute autre modification rendra le casque inacceptable pour les exigences du présent Article 1.

1.5 Poids maximal et systèmes de communications

- Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une compétition et ne devra pas dépasser 1900 g pour un casque intégral ou 1700 g pour un casque à face ouverte, tous accessoires et fixations compris.
- Les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les compétitions sur circuit et les courses de côte, à l'exclusion des compétitions de Rallycross et d'Autocross (les écouteurs se plaçant dans l'oreille sont autorisés). Les demandes de dérogation, pour raisons médicales seulement, pourront être faites par l'intermédiaire de la Commission Médicale de l'ASN du pilote. L'installation d'un microphone ne pourra être faite que conformément aux dispositions de l' Article 1.3 ci-dessus.

1.6 Décoration
La peinture pouvant entrer en réaction avec le matériau de la coque du casque et influer sur son pouvoir de protection, le casque ne devrait être peint ou décoré que dans le respect des directives ou des restrictions éventuelles que le constructeur aurait émises, au moyen uniquement d'une peinture spécifiée par ce dernier (peintures acryliques séchant à l'air, laques polyuréthanes ou autres) et, de préférence, par un peintre ayant reçu son approbation. Ce point est tout particulièrement important pour les coques à moulage par injection, celles-ci ne se prêtant généralement pas à la peinture.
La coque destinée à être peinte devra être efficacement protégée, la peinture pénétrant à l'intérieur pouvant avoir une incidence sur la performance du rembourrage du casque.
Les peintures nécessitant un séchage par cuisson ne devraient pas être utilisées ; quel que soit le procédé, la température ne devrait pas dépasser le maximum précisé pour le conditionnement des

Any tear-offs attached to visors may not be thrown unnecessarily onto the track or the pit lane.
Full visors fitted on the full face helmets which are listed in Technical Lists N°33, (TBD), 41 and 49 must be labelled with an FIA sticker. The implementation dates are:

- Visors manufactured as from 01.01.2016 must have an FIA sticker.
- Visors manufactured before 31.12.2015 do not have to be labelled with an FIA sticker and may still be used without one.

Drivers and co-drivers in closed cockpit cars who wear full-face helmets must be able to pass the following test[1], in order to ensure that appropriate access to the airway of an injured driver is possible:

- the driver is to be seated in his car, with helmet and FIA-approved head restraint in place and attached and safety harness buckled.
- with the help of two rescuers, the chief medical officer of the competition (or, if present, the FIA medical delegate), must be able to remove the helmet with the driver's head maintained permanently in a neutral position.

If this is impossible, the driver will be required to wear an open-face helmet.

Drivers must contact the FIA medical delegate or the Chief Medical Officer in order to carry out the above test before the start of the event.
[1]for historic cars, compliance is recommended.

1.4 Modifications
No helmet may be modified from its specification as manufactured, except in compliance with instructions approved by the manufacturer and one of the FIA-listed standards organisations which certified the model concerned. Any other modification will render the helmet unacceptable for the requirements of the present Article 1.

1.5 Maximum weight and communications systems

- Helmet weights may be checked at any time during a competition and must not exceed 1900 g for a full-face type or 1700 g for an open-face type, including all accessories and attachments.
- Helmet-mounted radio speakers are prohibited in all circuit and hill-climb competitions, excluding Rallycross and Autocross competitions (earplug-type transducers are allowed). Applications for waivers, on medical grounds only, may be made through the driver's ASN's Medical Commission. The fitting of microphones may be done only in respect of Article 1.3 above.

1.6 Decoration
Paint can react with helmet shell material and affect its protective capacity; therefore, where a manufacturer provides guidelines or restrictions on the painting or decoration of helmets, these must be followed, using only paint specified by them (air drying acrylic, polyurethane enamel or others) and preferably a painter having their approval. This is particularly important for injection-moulded shells, which are not usually suitable for painting.

The shell being painted should be efficiently masked, as paint penetrating the interior can affect the performance of the helmet liner.
Paints requiring heat curing should not be used and any process should not exceed the maximum temperature of conditioning of the helmet in the standard to which it is approved.

casques dans la norme selon laquelle ils ont été approuvés.
Les directives du constructeur devraient également être consultées pour toute remarque relative à l'utilisation d'autocollants ou de décalcomanies.

2. Vêtements résistant au feu

Lors des compétitions sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des compétitions tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27).
Pour le WRC, il est recommandé aux pilotes d'utiliser une cagoule homologuée conformément à la norme FIA 8856-2000 (Liste technique N° 27 – partie 2), permettant de réduire les charges transmises au cou du pilote au moment du retrait du casque.
Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. La cagoule doit être portée sous la combinaison de course. Le cou, les poignets et les chevilles doivent toujours être recouverts par au moins deux éléments de protection. La cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposeront sur au moins 3 cm autour du cou du pilote, sauf sur la ligne centrale avant où ils se superposeront sur au moins 8 cm.
Les broderies cousues directement sur la combinaison doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes. L'impression sur les vêtements des pilotes doit être effectuée uniquement par le fabricant du produit et être résistante aux flammes et conforme à la norme ISO 15025. Elle ne doit pas réduire les performances de transmission de la chaleur tel que défini à l'Article 8.2 (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs).
Les pilotes de monoplaces participant à des courses avec départ arrêté doivent porter des gants d'une couleur très visible, contrastant avec la couleur prédominante de la voiture, afin que le pilote puisse clairement attirer l'attention du starter de la course en cas de difficultés.
Les substances qui pourront circuler dans tout système de refroidissement porté par un pilote sont limitées à l'eau ou l'air à la pression atmosphérique. Les systèmes à l'eau ne doivent pas nécessiter la saturation d'un vêtement pour fonctionner.
Pour les compétitions se déroulant sous de fortes chaleurs, il est recommandé d'utiliser un système de refroidissement (connecté par exemple à des sous-vêtements prévus à cet effet et homologués suivant la norme FIA 8856-2000).
A titre exceptionnel, les pilotes peuvent porter des vêtements de refroidissement qui ne sont pas homologués par la FIA. Ceux-ci sont toutefois en sus des sous-vêtements homologués obligatoires et doivent comprendre un vêtement de support certifié et étiqueté ISO 15025 ; les tubes doivent être certifiés et étiquetés ISO 17493 et ne doivent pas être en contact avec la peau du pilote. De plus, toute connexion avec un système à bord de la voiture doit être conforme à l'Article 5.8.6 de la norme FIA 8856-2000.

2.1 Dispositifs biométriques

Les pilotes peuvent porter un dispositif pour collecter des données biométriques pendant les courses.

- Si le dispositif biométrique est intégré dans un vêtement de protection homologué selon la Norme FIA 8856-2000, le vêtement doit être homologué selon les Normes FIA 8856-2000 et 8868-2018.

- Si le dispositif biométrique est un dispositif autonome, il doit être homologué selon la Norme FIA 8868-2018 uniquement. Ce dispositif doit être porté en plus du vêtement homologué selon la Norme FIA 8856-2000.

The manufacturer's instructions should also be consulted for any considerations on the use of stickers and transfers.

2. Flame-resistant clothing

In circuit competitions, hill-climbs, special stages of rallies and selective sections of cross-country competitions entered on the International Sporting Calendar, all drivers and co-drivers must wear overalls as well as gloves (optional for co-drivers), long underwear, a balaclava, socks and shoes homologated to the FIA 8856-2000 standard (Technical List N°27).

For the WRC, it is recommended that drivers use a balaclava homologated to FIA 8856-2000 standard (Technical List N°27 – part 2), which reduces the loads transmitted to the driver's neck while the helmet is being removed.
Users must ensure that garments are not too tight, as this reduces the level of protection. The balaclava must be worn under the racing suit. The neck, wrists and ankles shall always be covered by at least two articles of protective clothing. The balaclava and top underwear shall overlap by a minimum of 3 cm around the driver's neck, except at the front central line where they shall overlap by at least 8 cm.
Embroidery sewn directly onto the overalls shall be stitched onto the outermost layer only, for better heat insulation. Backing material of badges and thread used for affixing them to the overalls must be flameproof. Printing on drivers' clothing must be carried out only by the manufacturer of the product and must be flameproof and in conformity with the standard ISO 15025. It must not reduce heat transmission performance as defined in Article 8.2 (see Appendix 1 of the FIA 8856-2000 Standard for detailed requirements and instructions for use).

Drivers of single-seater cars in races with standing starts must wear gloves in a high-visibility colour which contrasts with the predominant colour of the car, so that the driver can clearly draw the attention of the race starter in case of difficulties.

Substances which may circulate in any cooling system worn by a driver are restricted to water, or air at atmospheric pressure. Water systems must not require the saturation of a garment in order to function.
For competitions taking place in extreme heat, it is recommended that a cooling system be used (connected, for example, to the underwear designed for that purpose and homologated according to the FIA 8856-2000 standard).
Exceptionally, driver cooling vests which are not FIA-homologated may be worn but shall be in addition to the mandatory homologated underwear. They must include a base garment certified and labelled to ISO 15025; any tubing must be certified and labelled to ISO 17493 and must not be in contact with the driver's skin, and any connection to an on-board system must comply with Article 5.8.6 of the FIA 8856-2000 standard.

2.1 Biometric Devices

Drivers may wear a device to collect biometric data during racing.

- If the biometric device is integrated into a protective garment homologated to FIA Standard 8856-2000, the garment shall be homologated to FIA Standards 8856-2000 and 8868-2018.

- If the biometric device is a stand-alone device, then the device must be homologated to FIA Standard 8868-2018 only. This device must be worn in addition to the garment homologated to FIA Standard 8856-2000.

3. Système de Retenue Frontale de la Tête (RFT)

3.1 Lors des compétitions internationales, le port de tout dispositif attaché au casque et destiné à protéger le cou ou la tête du pilote est interdit, à moins que le dispositif n'ait été homologué conformément à la Norme FIA 8858. Les systèmes RFT homologués figurent dans la Liste Technique FIA N° 29. L'angle minimum du col du HANS sera de 60°par rapport à l'horizontale.
Le rembourrage utilisé entre le pilote et l'armature du HANS® ne doit pas avoir une épaisseur supérieure à 15 mm lorsque le pilote est assis dans la voiture, entièrement équipé et harnais serré. Le rembourrage doit être recouvert d'un matériau résistant aux flammes conformément à la Norme ISO 15025 et il ne doit pas avoir une largeur supérieure à 8 mm de chaque côté de l'armature du HANS®.
Les systèmes RFT approuvés par la FIA doivent être portés par les pilotes et les copilotes dans toutes les compétitions internationales, avec les exceptions ou dispositions suivantes :
Le port d'un système RFT approuvé par la FIA est :

a) obligatoire pour les voitures de la Formule 1 de la période G et suivantes, sauf dérogation écrite accordée par la Commission de la Sécurité de la FIA ;

b) recommandé pour les autres voitures historiques ;

c) pas obligatoire pour les catégories de véhicules à énergies alternatives suivantes : I, III, IIIA, IV, V Karts électriques, VII et VIII ;

d) recommandé pour les catégories de véhicules à énergies alternatives II, V Voitures et VI avec passeport technique délivré avant le 01.01.2006.

Pour les autres voitures à bord desquelles il est impraticable pour des raisons techniques de monter le système RFT approuvé par la FIA, une demande de dérogation pourra être présentée à la Commission de la Sécurité de la FIA.

3.2 Conditions d'utilisation
Les systèmes RFT doivent être portés uniquement avec les éléments approuvés par la FIA conformément au tableau ci-après :

Casque [2]	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Liste Technique N° 33 et à préciser)	FIA 8858 (Liste Technique N° 29)
FIA 8858 (Liste Technique N° 41)	
FIA 8859 (Liste Technique N°49)	

[2]Port du casque obligatoire dans chaque Championnat conformément à l'Article 1.1 ci-dessus.

Le dispositif RFT doit être porté conformément au :
a) «Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition» ou au
b) «Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition».

3.3 Compatibilité et autorisation d'utilisation des éléments approuvés selon les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, et 8860-2010.

	RFT 8858-2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancrage de casque 8858-2010	Casque 8858-2010, 8859-2015, et 8860-2010

3. Frontal Head Restraint (FHR)

3.1 The wearing in an international competition of any device intended to protect the head or neck and attached to the helmet is prohibited, unless the device has been homologated according to the FIA 8858 standard. Homologated FHR systems are listed in the FIA Technical List N° 29. The minimum reclined HANS collar angle shall be 60° from the horizontal.
Any padding used between the driver and the HANS® yoke must not be more than 15 mm thick when the driver is seated in the car fully equipped with the harness tightened. The padding must be covered by a flameproof material in conformity with the standard ISO 15025 and the padding must not be wider than 8 mm on each side of the HANS® yoke.

FIA-approved FHR systems must be worn by drivers and co-drivers in all International competitions, with the following exceptions or provisions:
The wearing of an FIA-approved FHR system is:

a) mandatory for Formula 1 cars of period G and onwards except in case of written dispensation obtained from the FIA Safety Commission;

b) recommended for other historic cars;

c) not mandatory for the following categories of alternative energy vehicles: I, III, IIIA, IV, V Electric Karts, VII and VIII;

d) recommended for alternative energy vehicles in categories II, V Cars and VI with a technical passport issued before 01.01.2006.

For other cars in which for technical reasons it is impracticable to fit the FIA-approved FHR, it will be possible to apply to the FIA Safety Commission for a waiver.

3.2 Conditions of use
FHR systems must be worn only with FIA-approved items according to the following chart:

Helmet [2]	Tether system (tether, tether end fitting and helmet anchorage)
FIA 8860 (Technical List N° 33 and TBC)	FIA 8858 (Technical List N° 29)
FIA 8858 (Technical List N° 41)	
FIA 8859 (Technical List N°49)	

[2]Mandatory wearing of helmets in each championship according to Article 1.1 above.

The FHR device must be worn in accordance with:
a) the "Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition", or
b) the "Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition".

3.3 Compatibility and permitted use of items approved to the FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004 and 8860-2010 standards.

	FHR 8858-2010	Tether (with end fitting) 8858-2010	Helmet anchorage 8858-2010	Helmet 8858-2010, 8859-2015, and 8860-2010

HANS 8858-2002		OUI	OUI	OUI
Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON		Si mécani-quement compatible	OUI
Ancrage de casque 8858-2002	OUI	Si mécani-quement compatible		NON
Casque 8858-2002 et 8860-2004	OUI	OUI	NON	

Les Normes FIA 8860-2004 (Casque Haute Performance) et FIA 8858-2002 (systèmes RFT et les casques compatibles) ont été mises à jour en 2010. Tant la version d'origine que la version révisée, ainsi que la Norme FIA 8859-2015 (Casque Premium), demeurent valables lorsqu'elles sont utilisées comme indiqué dans le tableau ci-dessus.

4. Harnais de sécurité

Les pilotes doivent être correctement retenus dans leur siège au moyen de harnais de sécurité conformes au règlement technique applicable au véhicule concerné, à tout moment pendant une compétition lorsque ce dernier est en mouvement sur un circuit, la voie des stands, une épreuve spéciale ou un parcours de compétition.

5. Port de bijoux

Le port de bijoux sous forme de piercing ou de collier en métal est interdit durant la compétition et peut donc faire l'objet d'un contrôle avant le départ.

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

1. Respect des signaux

Les indications figurant dans l'Annexe H du Code Sportif International sont considérées comme faisant partie du présent code de conduite. Tout pilote doit s'y conformer.

2. Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste

a) Une voiture qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est rejointe par une voiture qui est sur le point de lui prendre un tour, le pilote doit permettre au pilote plus rapide de le dépasser à la première occasion possible.

Si le pilote du véhicule rejoint ne semble pas utiliser pleinement les rétroviseurs, il lui sera présenté le drapeau bleu agité pour prévenir que le pilote plus rapide cherche à dépasser.

Tout pilote qui semblerait ignorer les drapeaux bleus sera signalé aux Commissaires Sportifs.

b) Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche.

Un pilote ne peut délibérément quitter la piste sans raison justifiable.

Un seul changement de direction pour défendre une position est autorisé.

Tout pilote revenant vers la trajectoire de course, après avoir défendu sa position hors trajectoire, devrait laisser au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et le bord de la

HANS 8858-2002		YES	YES	YES
Tether (w/ end fitting) 8858-2002	NO		If mecha-nically compatible	YES
Helmet anchorage 8858-2002	YES	If mecha-nically compatible		NO
Helmet 8858-2002 and 8860-2004	YES	YES	NO	

The FIA 8860-2004 (Advanced helmets) and FIA 8858-2002 (FHR systems and compatible helmets) standards were updated in 2010. Both the original and revised versions, together with FIA standard 8859-2015 (Premium Helmet), remain valid when used as shown on the chart above.

4. Safety Belts

Drivers must be properly restrained in their seat by safety belts in conformity with the technical regulations for the vehicle concerned, at all times during a competition when it is mobile on a circuit, pit lane, special stage or competition course.

5. Wearing of jewellery

The wearing of jewellery in the form of body piercing or metal neck chains is prohibited during the competition and may therefore be checked before the start.

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

1. Observance of signals

The instructions detailed in Appendix H to the International Sporting Code are deemed to be part of this code of driving conduct. All drivers must abide by them.

2. Overtaking, car control and track limits

a) A car alone on the track may use the full width of the said track, however, as soon as it is caught by a car which is about to lap it the driver must allow the faster driver past at the first possible opportunity.

If the driver who has been caught does not seem to make full use of the rear-view mirrors, flag marshals will display the waved blue flag to indicate that the faster driver wants to overtake.

Any driver who appears to ignore the blue flags will be reported to the Stewards.

b) Overtaking, according to the circumstances, may be carried out on either the right or the left.

A driver may not deliberately leave the track without justifiable reason.

More than one change of direction to defend a position is not permitted.

Any driver moving back towards the racing line, having earlier defended his position off-line, should leave at least one car width between his own car and the edge of the track on the

piste à l'approche du virage.

Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, telles qu'entraîner volontairement un véhicule au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites. Tout pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera signalé aux Commissaires Sportifs.

c) Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Afin de dissiper tout doute, les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste mais pas les bordures.

Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, et sans préjudice du point 2(d) ci-après, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer un avantage quel qu'il soit. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste.

d) La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) seront signalées aux Commissaires Sportifs et pourront entraîner l'imposition de pénalités allant jusqu'à la mise hors course de tout pilote concerné.

e) Il n'est à aucun moment permis de conduire une voiture de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes.

3. Voitures s'arrêtant pendant une course

a) Le pilote de toute voiture qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devrait manifester son intention de le faire à l'avance et il lui incombe de veiller à ce que la manoeuvre ne représente aucun danger et s'effectue le plus près possible d'un point de dégagement.

b) Si une voiture s'arrête en dehors de la voie des stands, elle devra être dégagée le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas d'autres pilotes.

Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager sa voiture, il sera du devoir des commissaires de piste de prêter assistance. Si du fait de cette assistance, le pilote rejoint la course, ceci doit se faire dans le respect total du règlement et sans tirer un quelconque avantage.

c) Toutes réparations sur la piste doivent être effectuées par le pilote à l'aide des outils et pièces transportés dans la voiture.

d) Tout ravitaillement de quelque type que ce soit est interdit, sauf lorsque la voiture concernée est arrêtée à son stand.

e) A l'exception du pilote et d'officiels dûment désignés, personne n'est autorisé à toucher à une voiture excepté dans la voie des stands.

f) Il est interdit de pousser une voiture sur la piste.

g) Excepté durant une suspension de la course, toute voiture abandonnée sur le circuit par son pilote, même momentanément, sera considérée comme s'étant retirée de la course.

4. Entrée dans la voie des stands

a) La section de la piste conduisant à la voie des stands sera dénommée «entrée des stands».

b) Durant la compétition, l'accès à la voie des stands n'est autorisé que par l'entrée des stands.

c) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer dans la voie des stands devrait s'assurer qu'il peut le faire sans danger.

d) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre l'entrée des stands

approach to the corner.

However, manoeuvres liable to hinder other drivers, such as deliberate crowding of a car beyond the edge of the track or any other abnormal change of direction, are strictly prohibited. Any driver who appears guilty of any of the above offences will be reported to the Stewards.

c) Drivers must use the track at all times. For the avoidance of doubt, the white lines defining the track edges are considered to be part of the track but the kerbs are not.

Should a car leave the track for any reason, and without prejudice to 2(d) below, the driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage. A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with the track.

d) Repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the car (such as leaving the track) will be reported to the Stewards and may entail the imposition of penalties up to and including the exclusion of any driver concerned.

e) It is not permitted to drive any car unnecessarily slowly, erratically or in a manner deemed potentially dangerous to other drivers at any time.

3. Cars stopping during a race

a) The driver of any car leaving the track because of being unable to maintain racing speed should signal the intention to do so in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to a point of exit.

b) Should a car stop outside the pit lane, it must be moved as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or hinder other drivers.

If the driver is unable to move the car, it shall be the duty of the marshals to assist. If such assistance results in the driver rejoining the race, this must be done without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage.

c) Repairs carried out on the track may only be made by the driver using tools and spare parts carried aboard the car.

d) Replenishment of any kind is prohibited save when the car concerned is stopped at its pit.

e) Apart from the driver and duly appointed officials, nobody is allowed to touch a car except in the pit lane.

f) Pushing a car on the track is prohibited.

g) Except during a race suspension, any car abandoned on the circuit by its driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race.

4. Entrance to the pit lane

a) The section of track leading to the pit lane shall be referred to as the "pit entry".

b) During competition, access to the pit lane is allowed only through the pit entry.

c) Any driver intending to leave the track or to enter the pit lane should make sure that it is safe to do so.

d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards), the crossing, in any direction, of the line separating the pit entry and the track by a car entering the pit lane is

et la piste par une voiture entrant dans la voie des stands est interdit.

5. Sortie de la voie des stands

Il y aura un feu vert et un feu rouge (ou des panneaux semblables) à la sortie de la voie des stands. Les voitures ne pourront quitter la voie des stands que lorsque le feu vert sera allumé (ou le panneau montré).

Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands dans le but de séparer les voitures quittant les stands des voitures en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'une voiture quittant les stands.

prohibited.

5. Exit from the pit lane

There will be a green light and a red light (or similar signs) at the pit lane exit. Cars may only leave the pit lane when the green light is on (or sign is displayed).

Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards), any line painted on the track at the pit exit for the purpose of separating cars leaving the pits from those on the track must not be crossed by any part of a car leaving the pits.

SUPPLÉMENT 1

Afin de remplir les exigences requises pour figurer dans le tableau ci-dessous, les championnats concernés devront également répondre aux critères suivants :

- Etre composés d'au moins 5 week-ends de course.
- Etre disputés sur au moins 3 pistes différentes.
- Avoir au moins 12 pilotes prenant le départ de chaque week-end de course.
- Etre régulièrement approuvés par leurs ASN conformément au Code Sportif International de la FIA.
- Etre disputés sur des circuits homologués par la FIA.

Pour tout championnat comptant moins de 16 concurrents classés, 75 % des points seront attribués.
Pour les Championnats de la FIA où un système de points de pénalité est en place, tout pilote ayant participé à l'intégralité du championnat sans s'être vu attribuer des points de pénalité se verra accorder 2 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Les résultats d'un maximum de 2 championnats peuvent être accumulés par année civile. Un pilote peut accumuler un maximum de 12 points dans les catégories de la CIK-FIA. Les points du karting sont valables cinq ans.
Pour les championnats où deux pilotes ou plus partageant la même voiture obtiennent la même position au classement général annuel, les points seront attribués en fonction de la Catégorisation des Pilotes FIA de chacun des pilotes selon le barème suivant :

- Pilotes Platine et Or : 100 % des points ;
- Pilotes Argent : 75 % des points ;
- Pilotes Bronze : 50 % des points ;
- Pilotes non classés dans la Catégorisation des Pilotes FIA : aucun point ne sera attribué.

Note : le tableau des points suivant est applicable à partir de 2018 et au-delà.

SUPPLEMENT 1

In order to be eligible for the below table, the championships concerned will also need to meet the following criteria:

- Be composed of a minimum of 5 race weekends.
- Be held on a minimum of 3 different tracks.
- Have a minimum 12 drivers starting each race weekend.
- Be regularly sanctioned by its ASN in compliance with the FIA International Sporting Code.
- Be held on FIA-homologated tracks.

For any championship with fewer than 16 classified competitors, 75% points will be awarded.
For the FIA Championships where a penalty points system is in place, any driver having competed in the whole championship without being given any penalty point will be granted an additional 2 points on top of his sporting results as established by the table below.

The results of a maximum of 2 championships can be accumulated in a single calendar year. A driver can accumulate a maximum of 12 points in CIK-FIA categories. Points from karting are valid for five years.
For racing championships in which the classification in the annual overall points standings was achieved by two or more drivers sharing the same car, points will be awarded in relation to the FIA Driver Categorisation of each driver according to the following ratio:

- Platinum and Gold ranked drivers: 100% points;
- Silver ranked drivers: 75% points;
- Bronze ranked drivers: 50% points;
- Drivers with no FIA Driver Categorisation: no points will be granted.

Note: the following points table is applicable from 2018 onwards.

Position au classement général annuel / *Classification in the annual overall points standings*	**1st**	**2nd**	**3rd**	**4th**	**5th**	**6th**	**7th**	**8th**	**9th**	**10th**
Championnat de F2 de la FIA / *FIA F2 Championship*	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2 / *GP2 Series**	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Indy Car / *Indy Car***	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Championnat d'Europe de F3 de la FIA / *FIA F3 European Championship*	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
Championnat de Formule E de la FIA /FIA Formula E Championship	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (LMP1 uniquement) / *FIA WEC (LMP1 only)*	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Série GP3 / *GP3 Series*	25	20	15	10	8	6	4	3	2	1
Formule Renault 3.5 / Formula V8 3.5 / *FR3.5 by Renault / Formula V8 3.5***	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
Japonese Super Formula / *Japanese Super Formula***	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2 / FIA WEC -LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
*FIA WTCC / **FIA WTCR***	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM / *DTM***	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super GT /*Japanese Super GT***	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0

NASCAR Cup / *NASCAR Cup***	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / *Indy Light***	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International Supercars Championship / International Supercars Championship**	13	11	9	6	4	3	2	1	0	0
IMSA Prototype / *IMSA Prototype***	***17*** ~~*12*~~	***14*** ~~*10*~~	***10*** ~~*8*~~	***8*** ~~*6*~~	***6*** ~~*4*~~	***4*** ~~*2*~~	***2*** ~~*0*~~	***1*** ~~*0*~~	0	0
Championnat régional de F3 de la FIA / F3 Regional Championship certified by FIA	***15***	***12***	***10***	***7***	***5***	***3***	***2***	***1***	0	0
Championnats Nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA / *National FIA Formula 4 Championships*	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian/ELMS Prototype / *Asian/ELMS Prototype***	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro / *FIA WEC-LMGT-Pro***	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Am / *FIA WEC-LMGT-Am***	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM / *IMSA GTLM***	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Championnats Nationaux de F3 / *National F3 Championships***	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formule Renault (EuroCup, ALPS ou NEC) / *Formula Renault (EuroCup, ALPS or NEC)***	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formule Mazda / *Formula Mazda***	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Toyota Racing Series New Zealand** / Toyota Racing Series New Zealand*	***7***	***5***	***3***	***2***	***1***	***0***	***0***	***0***	***0***	***0***
NASCAR National / *NASCAR National***	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
International GT3 Series / *International GT3 Series***	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Formula Academy / Formula Academy (FFSA)	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0
Championnat du Monde CIK-FIA en Cat. Sénior / *CIK-FIA World Championships in Senior Cat.*	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux de la CIK-FIA, Cat. Senior / CIK-FIA Continental Championships in Senior Cat.	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde Junior de la CIK-FIA / CIK-FIA World Championships in Junior Cat.	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux de la CIK-FIA, Cat. Junior / CIK-FIA Continental Championships in Junior Cat.	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* Points applicables aux Séries GP2 2015 et 2016 uniquement.
** Sous réserve que toutes les manches (du parcours) soient disputées sur des circuits homologués par la FIA.

* Points applicable to 2015 & 2016 GP2 Series only.
** Subject to all (road course) rounds being held on FIA homologated tracks.

MODIFICATIONS POUR 2019

1. Casques

1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)

Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser))

1.1.1 Les pilotes participant aux championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :

MODIFICATIONS FOR 2019

1. Helmets

1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)

When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:

- 8858-2002 or 8858-2010 (Technical List N°41),
- 8859 (Technical List N°49),
- 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD)

1.1.1 Drivers participating in the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:

Championnat / *Championship*	**Norme FIA / *FIA standard***
Championnat du Monde de Formule Un / *Formula One World Championship*	~~8860-2004, 8860-2010 ou/or~~ 8860-2018-ABP
Formule 2 / *Formula 2*	~~8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or~~ 8860-2018-ABP
Formule 3 / *Formula 3*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formule E / *Formula E*	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 / *FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver*	~~8860-2004, 8860-2010,~~ 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / *FIA World Rallycross Championship, for all drivers*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Coupe du Monde FIA GT / *FIA GT World Cup*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
GP3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

~~En outre, tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent :~~

- ~~installer la plaque de renforcement de visière de F1 2011 lorsqu'ils portent un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33), ou~~
- ~~porter un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser)).~~

~~In addition, all drivers taking part in the FIA Formula One World Championship must:~~

- ~~fit the 2011 F1 Visor Reinforcement Panel when wearing a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or~~
- ~~wear a helmet homologated to the FIA Standard 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD).~~

MODIFICATIONS POUR 2020

1. Casques

1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)

Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser))

1.1.1 Les pilotes participant aux championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :

MODIFICATIONS FOR 2020

1. Helmets

1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)

When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:

- 8858-2002 or 8858-2010 (Technical List N°41),
- 8859 (Technical List N°49),
- 8860-2004 or 8860-2010 (Technical List N°33), or
- 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°TBD)

1.1.1 Drivers participating in the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:

Championnat / *Championship*	**Norme FIA / *FIA standard***
Championnat du Monde de Formule Un / *Formula One World Championship*	8860-2018-ABP
Formule 2 / *Formula 2*	8860-2018-ABP
Formule 3 / *Formula 3*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formule E **(à partir de la saison 6)** / *Formula E* **(as from season 6)**	~~8860-2010, 8860-2018 ou/or~~ 8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 / *FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver*	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC	~~8860-2004, 8860-2010,~~ 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / *FIA World Rallycross Championship, for all drivers*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Coupe du Monde FIA GT / *FIA GT World Cup*	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
GP3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP