

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

SOMMAIRE

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES	
Art. 1	Généralités
Art. 2	Degrés de la licence FIA pour pilotes et les compétitions pour lesquelles ils sont requis et valables
Art. 3	Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés Junior-C Off-Road, D, C et R
Art. 4	Qualification pour les Degrés A et B
Art. 5	Qualification pour la Super Licence
Art. 6	Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
Art. 7	Licences pour courses de camions
Art. 8	Licences pour compétitions de voitures historiques
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 Energies 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	Réintégration
Art. 4	Organisation de la lutte antidopage
Art. 5	Commission d'appel
Art. 6	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)

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

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

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, 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, à l'exception du Degré FIA Junior-C Off-road, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi).

CONTENTS

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES	
Art. 1	General
Art. 2	Grades of the FIA driver's licence and the competitions for which they are required and valid
Art. 3	Qualification and conditions of issue for Grades Junior-C Off-Road, D, C and R
Art. 4	Qualification for Grades A and B
Art. 5	Qualification for the Super Licence
Art. 6	Licences for all world and international speed record attempts
Art. 7	Licences for truck racing
Art. 8	Licence for historic car competitions
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	Reintegration
Art. 4	Organisation of the fight against doping
Art. 5	Appeals commission
Art. 6	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)

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

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

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 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, with the exception of the FIA Junior-C Grade Off-Road licence, applicants must be at least 16 years old (the date of the birthday being binding).

- 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 sport 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 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., et pour le Championnat WTCC de la FIA.
- 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) 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» (rallies, rallies 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.
- 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) même si certaines voitures ont un rapport poids/puissance inférieur à 3 kg/ch.
- NB : Afin de maintenir une structure de prix qui opère une distinction entre sport automobile historique et sport automobile moderne, il est proposé que, par suite de l'annulation envisagée des licences H1 à H4, des dispositions soient prises pour que les ASN puissent délivrer des licences de Degrés C et D 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.*
- 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
- 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 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, and the FIA WTCC Championship.
- 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) 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.
- 2.6** Grade D: required for all cars with a Weight/Power ratio greater than 3 kg/hp (except 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 ratio less than 3 kg/hp.
- NB: In order to maintain a pricing structure which differentiates between historic and modern motor sport, it is proposed that, consequent to the proposed cancellation of the H1 to H4 licences, provision be made for ASNs to issue approved Grade C and D 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.*
- 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.

international FIA.

- 2.7** Degré FIA Junior-C 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).
- 2.8** Chaque degré de licence de course sur circuit, à l'exception du Degré FIA Junior-C 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 and conditions de délivrance pour les Degrés Junior-C Off-road, D, C et R**
- 3.1** La licence de Degré Junior-C 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 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).
- 2.7** Grade FIA Junior-C 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).
- 2.8** Each grade of circuit race licence, excepting the Grade FIA Junior-C 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-C Off-road, D, C and R**
- 3.1** The Grade Junior-C 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) 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 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 B et A

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.

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.

4.3 Pour l'obtention du Degré A, les exigences du point 4.2) doivent avoir été respectées, et en outre l'ASN du pilote doit s'assurer que, dans les 24 mois précédant la demande, il a fini parmi les 5 premiers au classement général de 5 courses pour lesquelles la licence de Degré B est requise, ou que, lors de l'année en cours ou de l'année précédente, il a terminé parmi les 5 premiers du classement final d'un championnat pour lequel la licence de Degré B est requise. La FIA pourra demander à l'ASN de soumettre le palmarès du pilote pour examen.

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

Important : voir en fin d'Annexe les changements qui entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2016.

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 également satisfaire à au moins un des critères suivants :

a) avoir pris le départ d'au moins 5 courses comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 15 courses au cours des trois années précédentes,

b) avoir précédemment détenu la Super Licence et avoir été le pilote d'essai attiré d'une équipe du Championnat du Monde de F1 au cours de l'année précédente,

c) avoir été classé, au cours des deux années précédentes, parmi les 3 premiers du classement final : du Championnat de F2 ou du Trophée International de F3 ou de la Série GP2 ou de la GP2 Asia Series ou du Championnat Japonais F/Nippon,

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 B and A

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.

Or

3) The applicant has finished among the top three in the final classification of a CIK World Championship or CIK World Cup.

4.3 To qualify for Grade A, the requirements of point 4.2) must have been satisfied and in addition the driver's ASN must ascertain that, within the 24 months prior to the application, he/she has finished in the first 5 places in the general classification of 5 races for which the Grade B licence is required, or, in the current or previous year, has finished in the first 5 of the final classification of a championship for which the Grade B licence is required. The FIA may require the ASN to submit the driver's record for examination.

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

Important: see the end of the Appendix for the changes which will enter into force on 1 January 2016

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 also satisfy at least one of the following requirements:

a) have made at least 5 starts in races counting for the FIA Formula One World Championship for Drivers the previous year, or at least 15 starts within the previous 3 years.

b) have previously held the Super Licence and have been the regular test driver with an F1 World Championship team for the previous year.

c) have been classified, within the previous 2 years, in the first 3 of the final classification of: the F2 Championship, or the International F3 Trophy, or the GP2 Series, or the GP2 Asia Series or the Japanese F/Nippon Championship,

- d) avoir été classé parmi les 4 premiers du classement final de la Série Indycar IRL au cours des deux années précédentes,
- e) être le champion en cours de l'une des séries suivantes :
- Formula 3 Euro Series
 - Les championnats principaux nationaux de F3 : Grande-Bretagne, Italie, Japon, Espagne
 - World Series F/Renault V6

N.B. : le titre de Champion est considéré comme valable pendant 12 mois à partir de la dernière course de la saison du championnat ou de la série en question.

f) 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 conformément aux points c) à e) ci-dessus. Dans ce cas, l'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de la Formule Un en vigueur sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 90 jours avant la demande et certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai.

- d) have been classified in the first 4 of the final classification of the Indycar IRL series within the previous 2 years,
- e) be the current champion of one of the following:

- Formula 3 Euro Series
- The principal national F3 championships of: Great Britain, Italy, Japan, Spain
- World Series F/Renault V6

N.B. : the title of Champion is considered valid for 12 months from the last race of the relevant series or championship season.

f) 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 c) to e) above. In this case the F1 team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a current Formula One car consistently at racing speeds, over a maximum period of 2 days, completed not more than 90 days prior to the application and certified by the ASN of the country in which the test took place.

5.2 Qualification pour la 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 *Article pour application au 1er janvier 2016 - voir en fin d'Annexe*

5.2.3 *Article pour application au 1er janvier 2016 - voir en fin d'Annexe*

5.2.4 a) La première fois qu'il demande une Super Licence, 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.

5.2.5 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.

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

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

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) 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.

5.2 Qualification for Free Practice Only Licence

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

5.2.2 *Article for application on 1 January 2016 – see end of the Appendix*

5.2.3 *Article for application on 1 January 2016 – see end of the Appendix*

5.2.4 a) The first time he applies for a Super Licence, 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.

5.2.5 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.

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

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

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 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 de délivrance

- 5.4.1 Si les Articles 5.1 et 5.2 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre la licence.
- 5.4.2 La Super Licence est valable jusqu'à la fin de l'année de délivrance.
- 5.4.3 Un pilote accepté aux termes de l'Art. 5.1.2 f) ci-dessus est à l'essai pour une période de 12 mois, pendant laquelle la Super Licence est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.
- 5.4.4 Un pilote demeure éligible pour le renouvellement d'une première Super Licence pendant 8 mois après la date de délivrance, sous réserve de conformité avec l'Art. 5.2 b) à d) ci-dessus.

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

La licence de Degré C est requise.

7. 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.

8. Licence pour les compétitions de voitures historiques

- 8.1 La Licence Internationale Historique de Pilote de la FIA est valable, dans la catégorie de voitures pour laquelle elle a été délivrée, pour toutes les compétitions de vitesse reconnues par la FIA pour voitures historiques. Elle est obligatoire pour ces compétitions à moins que le pilote ne soit détenteur de la Licence Internationale Normale de Pilote de la FIA, quelle qu'en soit le degré autre que le Junior-C Off-road (voir les Articles 2 à 5).

Les compétitions de vitesse sont celles où la vitesse est l'élément déterminant pour établir le classement, ou celles où une moyenne de vitesse supérieure à 50 km/h sera atteinte.

- 8.2 Les Licences Internationales Historiques de Pilote de la FIA doivent respecter tous les règlements concernant les Licences Internationales, qui figurent au Code Sportif International de la FIA, Chapitres 2 et 8.
- 8.3 La Licence Internationale Historique de Pilote de la FIA sera différenciée par un grand H surimprimé.
- 8.4 Les ASN qui délivrent les licences seront responsables quant à la précision des qualifications déterminant les différents degrés.
- 8.5 Les licences sont valables pour les catégories de voitures suivantes, telles qu'elles se trouvent définies dans les règlements internationaux pour voitures historiques.

Degré H1 : toutes les voitures historiques, sauf les monoplaces F1 des périodes G, H et I.

Degré H2 : les voitures de course «Vintage» ; les voitures de Course jusqu'à 2000 cm³ postérieures à 1930 ; les voitures de Sport et de Sport-Prototypes d'une cylindrée supérieure à 1100 cm³ et jusqu'à 2500 cm³ ; toutes les voitures de Grand Tourisme.

Degré H3 : toutes les voitures de Sport d'avant-guerre ; les voitures de Sport et de Sport-Prototype d'après-guerre jusqu'à 1100 cm³ ; les voitures de Grand Tourisme jusqu'à 2500 cm³.

Degré H4 : Rallyes de Régularité Historiques uniquement.

NB : Les Degrés A, B, C et D de la Licence Internationale de Pilote de la FIA sont valables pour toutes les compétitions de voitures historiques sur circuit et sont obligatoires pour les voitures de Grand Prix Thoroughbred et F1 des périodes G, H et I. Le Degré R est valable pour tous les rallyes de voitures historiques.

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

5.4 Conditions of issue

- 5.4.1 When Articles 5.1 and 5.2 have been complied with to the satisfaction of the FIA, it will issue the licence.
- 5.4.2 The Super Licence will be valid to the end of the year of issue.
- 5.4.3 A driver accepted under the terms of 5.1.2 f) above will be on probation for a period of 12 months during which the Super Licence will be held provisionally and subject to review at any time.
- 5.4.4 A driver will remain eligible for the renewal of a first Super Licence for 8 months after the date of issue, subject to compliance with 5.2 b) to d) above.

6. Licences for all world and international speed record attempts

The Grade C licence is required.

7. 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.

8. Licence for historic car competitions

- 8.1 The FIA Historic International Driver's Licence is valid, within the category of cars for which it is issued, for all FIA-sanctioned speed competitions for historic cars and is compulsory for such competitions unless the driver is a holder of any grade of the normal FIA international driver's licence other than Junior-C Off-road (see Articles 2 to 5).

Speed competitions are, for the purpose of competitions for historic cars, events where speed is the determining factor for the results or where an average speed of over 50 kph will be attained.

- 8.2 FIA Historic International Driver's Licences are subject to all rules concerning International licences set out in the FIA International Sporting Code, Chapters 2 and 8.
- 8.3 The FIA Historic International Driver's Licence will be distinguished by a large H overprint.
- 8.4 ASNs issuing the licences will be responsible for determining the qualifications required for the different grades.
- 8.5 Licences are valid for the following categories of cars as defined in the international regulations for historic cars.

Grade H1: all historic cars except for F1 cars of periods G, H and I.

Grade H2: "Vintage" racing cars; racing cars up to 2000 cc post-1930; Sports and Sports-Prototype cars over 1100 cc and up to 2500 cc; all Grand Touring cars.

Grade H3: all pre-war Sports cars; post-war Sports and Sports-Prototype cars up to 1100 cc; Grand Touring cars up to 2500 cc.

Grade H4: Historic Regularity Rallies only.

NB: Grades A, B, C and D of the FIA International driver's licence are valid for all circuit competitions for historic cars and are obligatory for Thoroughbred Grand Prix and F1 cars of periods G, H and I. Grade R is valid for all historic car rallies.

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.

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 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 conditions 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 des 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

- 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 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

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 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, à l'exclusion des courses de monoplaces internationales.

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'acquiescer 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.

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 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, with the exception of international single-seater races.

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** 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-Rallies» (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).
- 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).

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 référent 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 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 ;
- tous les deux ans :
- pour les moins de 45 ans, un électro-cardiogramme 12 dérivations ;
- pour les plus de 45 ans, un ECG d'effort.

Cet examen doit être réalisé par un médecin possédant la formation, l'expérience et les compétences médicales spécifiques lui permettant d'identifier de manière fiable les symptômes cliniques et les signes associés à ces maladies cardiovasculaires responsables d'une mort subite d'origine cardiaque liée à la réalisation d'efforts.

1.3 Un examen de la vue

Pour la première année de délivrance d'une licence internationale,

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 for the issuing of a 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;
- every two years:
- for subjects under 45, a 12-lead electrocardiogram;
- for subjects over 45, a stress test ECG.

This screening must be carried out by a physician with the specific medical training, experience and competence to identify reliably the clinical symptoms and signs associated with those cardiovascular diseases responsible for effort-related sudden cardiac death.

1.3 Eye test

For the first year that an international licence is issued, the following

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 lunettes 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 9/10^{ème} pour chaque œil, ou 8/10^{ème} un œil avec 10/10^{ème} pour l'autre ;
- ii) tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée mais non nulle et non améliorable portant sur un seul œil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10^{ème}, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes :
 - conformité avec les points b, c, e et d ci-après ;
 - état du fond de l'œil 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.
- et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.

1.3.1 En cas de maladie oculaire aiguë 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.

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.
- 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.

La situation des pilotes atteints d'une cécité 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.

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 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, hémip légie, parap légie, 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 hypoglycémians, 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 pouvant entraîner des troubles du comportement et nécessitant une prise en charge psychiatrique ;
- 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 :

- 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'examen 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 :

1.5.2 Conditions incompatibles pour le 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 liable to lead to behavioural problems and requiring psychiatric treatment;
- 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) 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:

- 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.

- 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 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.

1.6.3 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 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).

1.7 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 Attestation d'aptitude médicale

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

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

1.8 Medical certificate of aptitude

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

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

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

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 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.

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. 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 et le Directeur de Course peuvent exiger un examen médical motivé par le comportement d'un pilote. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin- Chef. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un alcooltest.

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 and the Clerk of the Course may demand that a medical examination of a driver be carried out, if they consider that his behaviour warrants it. The sporting authorities will take whatever decisions are necessary following the report by the Chief Medical Officer. This examination may include, if appropriate, a test for alcohol.

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 en cas d'accident ayant comporté un traumatisme crânien.

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 in the event of an accident in which the driver suffered a traumatic brain injury.

2.2 Contrôle médical à la suite d'un accident ou d'un problème physique

2.2.1 Pour toute compétition internationale

Après un accident, même si le pilote paraît indemne et/ou s'est

2.2 Medical examination following an accident or physical disorder

2.2.1 At any international competition

After an accident, even if the driver appears uninjured and/or has

extrait seul de son habitacle, ou en cas de problème physique, un examen médical de contrôle peut être jugé nécessaire par le Médecin-Chef avec l'accord du Directeur d'Epreuve / Directeur de Course.

- Pour les compétitions se déroulant sur piste, cet examen devra avoir lieu en règle générale au centre médical du circuit ; dans ce cas, la Direction de Course assurera la présence du pilote.
- Pour les compétitions se déroulant sur route, l'examen médical pourra être pratiqué sur place (montagne) ou dans le parc de regroupement (rallies).
- Pour les compétitions comptant pour un Championnat de la FIA ou un Délégué Médical de la FIA est présent, ce dernier pourra déclencher la procédure de contrôle, en accord avec le Médecin-Chef et le Directeur d'Epreuve ; à titre exceptionnel, pour les compétitions se déroulant sur piste, le Délégué Médical de la FIA pourra pratiquer cet examen de contrôle lui-même et dans un lieu autre que le centre médical.
- Si le règlement d'une compétition, d'une série ou d'un championnat stipule que les véhicules en compétition doivent être équipés d'une lampe d'avertissement médical de spécification FIA, tout pilote impliqué dans un accident qui déclenche l'allumage de la lampe signalant que les seuils de charge déterminés ont été dépassés DOIT être examiné par le service médical de la compétition sans délai sur demande du Délégué Médical FIA ou du médecin référent du championnat ou de la série. Le Médecin-Chef de la compétition, conjointement avec le Délégué Médical de la FIA ou le médecin référent du championnat ou de la série, déterminera le lieu le plus approprié pour procéder à cet examen.

Dans tous les cas, l'équipe du pilote concerné sera avisée.

Sur décision conjointe du Médecin-Chef de la compétition et du Délégué Médical de la FIA (pour les compétitions où il est présent), le pilote concerné pourra :

- soit ne pas être autorisé à poursuivre la compétition concernée ;
- soit être invité à subir un contrôle médical auprès du Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale ou manche du championnat à laquelle il participe. Dans ce cas, le Médecin-Chef de la compétition au cours de laquelle l'accident s'est produit devra en informer immédiatement, de la manière la plus judicieuse, le Médecin-Chef de la compétition suivante ;
- soit être informé qu'il est autorisé à participer à la compétition suivante sans nouveau contrôle médical.

Ces dispositions sont valables pendant toute la durée de la compétition ; tout pilote ne s'y conformant pas sera convoqué devant le collège des Commissaires Sportifs.

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.

2.2.2 Essais et reconnaissances

Tout pilote qui participe sur piste à des essais privés ou, sur route, à des reconnaissances non réglementées doit, en cas de sortie de route et/ou de problèmes physiques survenus à cette occasion, être soumis à un contrôle médical et en aviser immédiatement son ASN.

Dans le cas d'essais privés F1, WEC ou WTCC ou de reconnaissances non réglementées d'une compétition du WRC, ce contrôle devra se dérouler avant le début de la compétition internationale à venir à laquelle il a l'intention de participer, dans les mêmes conditions et avec les mêmes conséquences que celles prévues pour les compétitions internationales proprement dites (voir l'Article 2.2.1). Le cas échéant, le médecin chargé des secours lors de la séance d'essais privés où a eu lieu la sortie de route devra informer au plus vite le secrétariat de la Commission Médicale de la FIA.

got out of his cockpit unaided, or in case of a physical problem, a medical check-up may be deemed necessary by the Chief Medical Officer with the agreement of the Race Director / Clerk of the Course.

- For circuit competitions, this check-up must normally take place in the circuit medical centre; in such case, Race Control will ensure the driver's attendance.
- For road competitions, the medical check-up may be made on site (hill-climb) or in the regrouping park (rallies).
- For competitions counting for an FIA Championship where an FIA Medical Delegate is present, the latter may initiate the check-up procedure, in agreement with the Chief Medical Officer and the Race Director; exceptionally, at circuit competitions, this check-up may be made by the FIA Medical Delegate, and elsewhere than in the medical centre.
- If the regulations of a competition, series or championship require the competing vehicles to be equipped with an FIA specification Medical Warning Light, a driver involved in an incident which causes the light to signal that the determined threshold forces have been exceeded MUST be examined by the competition medical service without delay at the request of the FIA Medical Delegate or of the doctor assigned to the championship or series. The Chief Medical Officer of the competition, jointly with the FIA Medical Delegate or the doctor assigned to the championship or series, will determine the most appropriate place for this examination.

In all cases, the team of the driver concerned will be informed.

By decision of the Chief Medical Officer of the competition, jointly with the FIA Medical Delegate in those competitions where he is present, the driver concerned may:

- be forbidden to continue in the competition concerned,
- be instructed to undergo a medical check-up by the Chief Medical Officer of the next international competition or Championship round in which he is competing. In such case, the Chief Medical Officer of the competition in which the accident took place must at once inform, by the most effective means, the Chief Medical Officer of the following competition,
- be informed he is allowed to take part in the following competition without a further medical check-up.

These measures are applicable throughout the competition; any driver who does not comply will be summoned before the Stewards.

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.

2.2.2 Testing and reconnaissance

When participating in private circuit testing or in non-regulated reconnaissance on roads, any driver of a car that goes off the road, and/or who experiences any physical problems on this particular occasion, must be subjected to a medical check-up and immediately inform his ASN about it.

In the case of private testing for F1, WEC or WTCC or non-regulated reconnaissance for a WRC competition, this control must be carried out before the start of the next international competition in which he intends to take part, under the same conditions and with the same consequences as those in place for the actual international competitions themselves (see Article 2.2.1). If the case arises, the doctor responsible for rescue at the private test session in which the car left the road must inform the FIA Medical Commission's secretariat as soon as possible.

2.3 Procédure après un accident ou une maladie

2.3.1 Obligations du Médecin-Chef

Le Médecin-Chef d'une compétition au cours de laquelle survient un accident doit dans tous les cas :

- aviser par fax ou courrier électronique, l'ASN du pilote concerné en donnant le maximum de détails et de précisions ;
- compléter ultérieurement les informations selon l'évolution favorable ou défavorable de l'état du pilote blessé.

Dispositions particulières pour les Championnats de la FIA F1, WTCC, WEC et WRC

Informez également par e-mail la FIA Sport (medical@fia.com)

2.3.2 Obligations de l'Autorité Sportive Nationale

Dûment informée (par un Médecin-Chef ou par l'intéressé), l'ASN devra prendre tous les contacts nécessaires avec le pilote concerné, afin de s'assurer du bon déroulement de la procédure de réintégration décrite à l'Article 3. Le non-respect de cette procédure entraînera l'application des sanctions prévues en pareil cas.

2.3.3 Obligations du pilote

En cas d'accident, pendant une compétition ou hors compétition, avec lésion traumatique occasionnant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours ou, en cas de découverte d'une maladie ou affection entrant dans le cadre de l'Article 1.5 du présent règlement, le licencié devra obligatoirement dans un délai de 10 jours aviser son ASN :

- soit en joignant un certificat médical confidentiel adressé à la Commission Médicale Nationale ou au médecin agréé par l'Autorité Sportive Nationale et comportant le diagnostic, le traitement, le pronostic, l'incapacité non permanente ou le taux d'invalidité,
- soit en autorisant la Commission Médicale Nationale ou le médecin agréé à communiquer, sous pli confidentiel, avec le centre de soins où il aura été éventuellement hospitalisé.

Dispositions particulières pour les Championnats de la FIA F1, WEC, WTCC et WRC

Même pour une incapacité nulle ou inférieure à 10 jours, le pilote doit informer le Délégué Médical de la FIA de tout problème de santé pouvant avoir, en raison de sa nature ou des traitements requis, des conséquences éventuellement néfastes pour la pratique du sport automobile y compris en cas d'accident (voir Article 1.5) avant la prochaine compétition à laquelle il souhaite participer, afin de déclencher, le cas échéant, le processus décrit à l'Article 3 - Réintégration.

3. Réintégration

A partir de la date de l'accident, ou de la découverte d'une maladie ou d'une affection prévue à l'Article 1.5 du présent règlement, et jusqu'à décision de l'ASN, le pilote devra s'abstenir de toute participation à une compétition automobile inscrite au calendrier international de la FIA.

En cas d'accident entraînant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours et après réception d'un document attestant la guérison ou la consolidation, voire un bulletin de sortie de l'hôpital, la Commission Médicale Nationale ou le médecin agréé par l'ASN provoque une visite de réintégration ou un nouveau protocole complet de visite médicale annuelle.

Toutes les affections ou infirmités prévues à l'Article 1.5 du présent règlement doivent être soumises pour avis à la Commission Médicale Nationale, ou en son absence, à un médecin agréé par l'ASN.

Dispositions particulières pour les Championnats de la FIA F1, WEC, WTCC et WRC

- a) dans le cas d'une incapacité nulle ou inférieure à 10 jours, un contrôle médical aura lieu à l'occasion de la prochaine compétition à laquelle doit participer

2.3 Procedure after an accident or illness

2.3.1 Duties of the Chief Medical Officer

The Chief Medical Officer of a competition during which an accident occurs must in every case:

- notify the ASN of the driver concerned by e-mail or fax, giving as many facts and details as possible;
- subsequently provide full information on the favourable or unfavourable development of the injured driver's condition.

Particular provisions for the FIA Championships in F1, WTCC, WEC and WRC

Also inform FIA Sport by e-mail (medical@fia.com)

2.3.2 Duties of the National Sporting Authority

Duly advised (by the Chief Medical Officer or by the person concerned), the ASN must make all the necessary contacts with the driver concerned so as to be certain of the proper application of the reintegration procedure set out in Article 3. Failure to apply this procedure will result in penalties provided for such a situation.

2.3.3 Duties of the driver

In the event of an accident, whether during a competition or in other circumstances occasioning incapacity for a period of ten days or longer, or in the case of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, the driver is required to notify his ASN within ten days:

- either enclosing a confidential medical certificate addressed to the National Medical Commission or the doctor approved by the ASN, bearing the diagnosis, the treatment, the prognosis and the extent of the injury or infirmity incurred,
- or by giving authorisation for confidential written communication between the National Medical Commission or the approved doctor and the hospital (or clinic) where he is being treated.

Particular provisions for the FIA Championships in F1, WEC, WTCC and WRC

Even when the incapacity is negligible or lasts fewer than 10 days, the driver must inform the FIA Medical Delegate about any health problem that might, because of its nature or the treatment required, result in consequences that might be harmful to participation in motor sport including in case of an accident (see Article 1.5) before the next competition in which he wishes to participate, in order to activate the procedure described in Article 3 - Reintegration.

3. Reintegration

From the date of the accident or the discovery of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, no driver may take an active part in sporting events entered on the FIA international calendar until they have received authorisation from the ASN.

In the event of an accident resulting in incapacity for a period of 10 days or longer, and following receipt of a document attesting that the patient is healed or recovered, or of a hospital discharge form, the National Medical Commission or the doctor approved by the ASN shall demand that the patient visits them for the reintegration or that he should undergo a complete annual medical examination procedure.

All the illnesses or disabilities mentioned in Article 1.5 of these regulations must be submitted for an opinion to the National Medical Commission, or in its absence to a doctor approved by the ASN.

Particular measures for the FIA Championships in F1, WEC, WTCC and WRC

- a) in the case of no incapacity or incapacity of less than 10 days, a medical control will take place at the next competition in which the driver concerned is due to

le pilote concerné, et ce, sous la responsabilité du Délégué Médical de la FIA et du Médecin-Chef ;

b) pour une incapacité égale ou supérieure à 10 jours, ce contrôle aura lieu de façon identique, au cours de la première compétition à laquelle le pilote souhaite participer, après l'obtention de son certificat de guérison et du résultat de réintégration émanant de son ASN.

4. 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.

5. 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.

6. Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

6.1 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).

6.2 Initiative de l'expérimentation

L'initiative de l'expérimentation et le choix de son thème peuvent 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).

6.3 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 :

6.3.1 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.

6.3.2 Pour toutes les expérimentations impliquant des pilotes ou des

ANNEXE L 2015

Publié le 24 décembre 2014

participate; this will be carried out under the authority of the FIA Medical Delegate and the Chief Medical Officer;

b) in the case of incapacity for a period of 10 days or longer, this control takes place in an identical fashion during the first competition in which the driver wishes to compete, after he has obtained certification of his recovery and confirmation of his reintegration from his ASN.

4. 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.

5. 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.

6. Regulations for physiological studies during motor sport competitions

6.1 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).

6.2 Initiative to conduct the experiment

The initiative to conduct the experiment and the choice of its 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).

6.3 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:

6.3.1 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.

6.3.2 For all experiments involving drivers or co-drivers participating in

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.

6.4 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'Épreuve.

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.

6.5 Utilisation des données scientifiques obtenues

Les travaux scientifiques dotés d'une 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 libres d'en effectuer la diffusion de leur choix.
- b) Toutefois, ils s'engagent à communiquer les résultats à leur ASN et à la FIA.

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.

6.4 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.

6.5 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.

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1. Casques

1.1 Normes

Tout pilote participant à des compétitions sur circuit, à des courses de côte ou aux épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier FIA, devra porter un casque homologué selon l'une des normes listées dans la Liste Technique FIA No 25.

Les casques homologués selon la Norme FIA 8860 – Spécification d'Essais pour Casques Haute Performance (Liste Technique N°33), doivent être portés par les pilotes dans :

- le Championnat du Monde de Formule Un,
- le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, s'ils sont listés comme prioritaires 1 ou 2,
- le WTCC,
- le Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, s'ils sont listés comme pilotes permanents, ou sont engagés par une équipe participant au Championnat du Monde de Rallycross de la FIA pour Équipes,
- le Championnat d'Europe GT3 de la FIA,
- les séries internationales pour les voitures de GP2, GP3, LMP1, LMP2 et F3.

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

1. Helmets

1.1 Standards

All drivers competing in circuit competitions, hill-climbs or rally special stages, entered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the standards listed in FIA Technical List N° 25.

Helmets homologated to the FIA Standard 8860 - Advanced Helmet Test Specification (Technical List N°33), must be worn by drivers in:

- the Formula One World Championship,
- the FIA World Rally Championship, if listed as priority 1 or 2,
- the WTCC,
- the FIA World Rallycross Championship, if they are listed as permanent drivers or are entered by a Team participating in the FIA World Rallycross Championship for Teams,
- the FIA GT3 European Championship,
- the international series for GP2, LMP1, LMP2, GP3 and F3 cars.

Tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent utiliser la plaque de renforcement de visière de F1 2011 pour casques FIA 8860.

Il est fortement recommandé que tous les pilotes du Championnat du Monde des Rallyes, du Championnat du Monde de Rallycross et des séries internationales dont le règlement technique reprend des dispositions en matière de résistance des structures aux chocs des règlements techniques Formule Un, F3 ou F3000 de la FIA, portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860.

All drivers taking part in the FIA Formula One World Championship must use the 2011 F1 Visor Reinforcement Panel for FIA 8860 Helmets.

It is strongly recommended that all drivers in the World Rally Championship, the World Rallycross Championship and in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from the FIA Formula One, F3 or F3000 technical regulations wear helmets homologated to the FIA Standard 8860.

1.2 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 JuniorBuggy.

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.

⁽¹⁾pour les voitures historiques, la conformité est recommandée.

1.3 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.

1.4 Poids maximal et systèmes de communications

- Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une compétition et ne devra pas dépasser 1800 g pour un casque intégral ou 1600 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.

1.5 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 casques dans la norme selon laquelle ils ont été approuvés.

1.2 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.

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.

⁽¹⁾for historic cars, compliance is recommended.

1.3 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.

1.4 Maximum weight and communications systems

- Helmet weights may be checked at any time during a competition and must not exceed 1800 g for a full-face type or 1600 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.

1.5 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.

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 un combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une capote, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27).

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection.

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 (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.

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.

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) obligatoire, en off-road, pour toutes les compétitions du Championnat d'Europe de la FIA sauf pour les voitures d'Autocross SuperBuggy, Buggy1600 et JuniorBuggy pour lesquelles il est fortement recommandé, avec des casques compatibles ;
- d) pas obligatoire pour les catégories de véhicules à énergies alternatives suivantes : I, III, IIIA, IV, V Karts électriques, VII et VIII ;
- e) 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

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).

Users must ensure that garments are not too tight, as this reduces the level of protection.

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 (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.

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.

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) mandatory, in off-road, for all FIA European Championship competitions except for Autocross SuperBuggy, Buggy1600 and JuniorBuggy for which it is strongly recommended, with compatible helmets;
- d) not mandatory for the following categories of alternative energy vehicles: I, III, IIIA, IV, V Electric Karts, VII and VIII;
- e) 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

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.

to fit the FIA-approved FHR, it will be possible to apply to the FIA Safety Commission for a waiver.

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)	FIA 8858 (Liste Technique N° 29)
FIA 8858 (Liste Technique N° 41)	

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

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)	FIA 8858 (Technical List N° 29)
FIA 8858 (Technical List N° 41)	

⁽²⁾Mandatory wearing of helmets in each championship according to Article 1.1 above.

Pour de plus amples informations lorsque le dispositif utilisé est le HANS®, le "Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport", publié par l'Institut FIA pour la Sécurité en Sport Automobile, est disponible sur le site www.fia.com, sous la rubrique FIA Sport - Règlements - Equipement des pilotes.

For more details when the device used is the HANS®, the "Guide for the Use of HANS® in international motor sport", published by the FIA Institute for Motor Sport Safety, can be found on www.fia.com, under the heading FIA Sport - Regulations - Drivers' Equipment.

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

	RFT 8858-2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancrage de casque 8858- 2010	Casque 8858- 2010 et 8860- 2010
HANS 8858-2002	X	OUI	OUI	OUI
Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON	X	Si méca- niquement compatible	OUI
Ancrage de casque 8858-2002	OUI	Si méca- niquement compatible	X	NON
Casque 8858-2002 et 8860-2004	OUI	OUI	NON	X

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 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 aux spécifications de l'Annexe J pour le 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.

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

	FHR 8858- 2010	Tether (with end fitting) 8858-2010	Helmet anchorage 8858-2010	Helmet 8858-2010 and 8860-2010
HANS 8858-2002	X	YES	YES	YES
Tether (w/ end fitting) 8858-2002	NO	X	If mecha- nically compatible	YES
Helmet anchorage 8858-2002	YES	If mecha- nically compatible	X	NO
Helmet 8858-2002 and 8860-2004	YES	YES	NO	X

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 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 specifications of Appendix J for the vehicle concerned, at all times during a competition when it is mobile on a circuit, pit lane, special stage or competition course.

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 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 manœuvre 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

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 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

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 et la piste est interdit.

5. Sortie de la voie des stands

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.

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 is prohibited.

5. Exit from the pit lane

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.

MODIFICATIONS POUR 2016

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

5. Qualification 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 également satisfaire à au moins un des critères suivants :

- a) avoir pris le départ d'au moins 5 courses comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 15 courses au cours des trois années précédentes;
- b) avoir précédemment détenu la Super Licence et avoir été le pilote d'essai attiré d'une équipe du Championnat du Monde de F1 au cours de l'année précédente;
- c) avoir été classé, au cours des deux années précédentes, parmi les 3 premiers du classement final du Championnat de F2 ou du Trophée International de F3 ou de la Série GP2 ou de la GP2 Asia Series ou du Championnat Japonais F/Nippon;
- d) avoir été classé parmi les 4 premiers du classement final de la Série Indycar IRL au cours des deux années précédentes;
- e) être le champion en cours de l'une des séries suivantes :
 - Formula 3 Euro Series
 - Les championnats principaux nationaux de F3 : Grande-Bretagne, Italie, Japon, Espagne

MODIFICATIONS FOR 2016

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

5. Qualification 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 also satisfy at least one of the following requirements:

- a) have made at least 5 starts in races counting for the FIA Formula One World Championship for Drivers the previous year, or at least 15 starts within the previous 3 years;
- b) have previously held the Super Licence and have been the regular test driver with an F1 World Championship team for the previous year;
- c) have been classified, within the previous 2 years, in the first 3 of the final classification of the F2 Championship, or the International F3 Trophy, or the GP2 Series, or the GP2 Asia Series or the Japanese F/Nippon Championship;
- d) have been classified in the first 4 of the final classification of the Indycar IRL series within the previous 2 years;
- e) be the current champion of one of the following:
 - Formula 3 Euro Series
 - The principal national F3 championships of: Great Britain, Italy, Japan, Spain

—World Series F/Renault V6

N.B.: le titre de Champion est considéré comme valable pendant 12 mois à partir de la dernière course de la saison du championnat ou de la série en question.

f) 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 conformément aux points c) à e) ci-dessus. Dans ce cas, l'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de la Formule Un en vigueur sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 90 jours avant la demande et certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai.

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

5.1.6 L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un¹⁾ 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.

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

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

a) avoir pris le départ d'au moins cinq courses comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 15 courses au cours des trois années précédentes.

b) avoir accumulé au moins 40 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 2).

5.2 Qualification pour la 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 pour la première fois.

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 (...)

SUPPLÉMENT 1

Championnats comptant pour l'Article 5.1.5

- Formule Renault 1.6 Séries nationales et internationales
- Championnats nationaux de Formule 3
- Formule Renault 2.0 Séries internationales (EuroCup, ALPS ou NEC)
- Championnats nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA
- IndyLight

—World Series F/Renault V6

N.B.: the title of Champion is considered valid for 12 months from the last race of the relevant series or championship season:

f) 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 c) to e) above. In this case the F1 team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a current Formula One car consistently at racing speeds, over a maximum period of 2 days, completed not more than 90 days prior to the application and certified by the ASN of the country in which the test took place.

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, 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 driver must have completed at least 80% of each of two full seasons of any of the Championships reported in Supplement 1.

5.1.6 The F1 Team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a representative Formula One car¹⁾ 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.

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

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

a) Have made at least five starts in races counting for the FIA Formula One World Championship for Drivers the previous year, or at least 15 starts within the previous 3 years.

b) Have accumulated at least 40 points during the three-year period preceding his application (Championships and points listed in Supplement 2).

5.2 Qualification for Free Practice Only 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 Super Licence for the first time.

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 (...)

SUPPLEMENT 1

Championships counting for Article 5.1.5

- Formula Renault 1.6 National and International Series
- Formula 3 National Championships
- Formula Renault 2.0 International Series (EuroCup, ALPS or NEC)
- Formula 4 National Championships certified by FIA
- IndyLight

- Japanese Super Formula
- Série GP3
- Formule Renault 3.5
- IndyCar
- FIA WEC (LMP1 uniquement)
- Championnat d'Europe de F3 de la FIA
- Série GP2
- Futur Championnat de F2 de la FIA

- Japanese Super Formula
- GP3 series
- Formula Renault 3.5
- IndyCar
- FIA WEC (LMP1 only)
- FIA F3 European Championship
- GP2 series
- Future FIA F2 Championship

SUPPLÉMENT 2

SUPPLEMENT 2

Tableau des Points des Championnats comptant pour l'Article 5.1.7 b)

Table of points of the Championships counting for Article 5.1.7 b)

Position au classement général annuel / Classification in the annual overall points standings	1^{er} / 1st	2^{ème} / 2nd	3^{ème} / 3rd	4^{ème} / 4th	5^{ème} / 5th	6^{ème} / 6th	7^{ème} / 7th	8^{ème} / 8th	9^{ème} / 9th	10^{ème} / 10th
Futur Championnat de F2 de la FIA <i>Future FIA F2 Championship</i>	60	50	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2 <i>GP2 series</i>	50	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Championnat d'Europe de F3 de la FIA <i>FIA F3 European Championship</i>	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (LMP1 uniquement) <i>FIA WEC (LMP1 only)</i>	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Indy Car <i>Indy Car</i>	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Série GP3 <i>GP3 series</i>	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Formule Renault 3.5 <i>Formula Renault 3.5</i>	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japonese Super Formula <i>Japonese Super Formula</i>	20	15	10	7	5	3	2	1	0	0
Championnats Nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA <i>Formula 4 National Championships certified by FIA</i>	10	7	5	2	1	0	0	0	0	0
Championnats Nationaux de F3 <i>National Championships of F3</i>	10	7	5	2	1	0	0	0	0	0
Formule Renault (EuroCup, ALPS ou NEC) <i>Formula Renault (EuroCup, ALPS or NEC)</i>	5	3	1	0	0	0	0	0	0	0

MODIFICATIONS POUR 2017

MODIFICATIONS FOR 2017

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1. Casques

1.1 Normes

Tout pilote participant à des compétitions sur circuit, à des courses de côte ou aux épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier FIA, devra porter un casque homologué selon l'une des normes listées dans la Liste Technique FIA N° 25.

Les casques homologués selon la Norme FIA 8860 – Spécification d'Essais pour Casques Haute Performance (Liste Technique N°33), doivent être portés par les pilotes dans :

- le Championnat du Monde de Formule Un,
- le Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, s'ils sont listés comme prioritaires 1 ou 2,
- le WTCC,
- le Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, ~~s'ils sont listés comme pilotes permanents, ou sont engagés par une équipe participant au Championnat du Monde de Rallycross pour équipe;~~ **pour tous les pilotes,**
- le Championnat d'Europe GT3 de la FIA,
- les séries internationales pour les voitures de GP2, GP3, LMP1, LMP2 et F3.

Tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent utiliser la plaque de renforcement de visière de F1 2011 pour casques FIA 8860.

Il est fortement recommandé que tous les pilotes du Championnat du Monde des Rallyes, ~~du Championnat du Monde de Rallycross et~~ des séries internationales dont le règlement technique reprend des dispositions en matière de résistance des structures aux chocs des règlements techniques Formule Un, F3 ou F3000 de la FIA, portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860.

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

1. Helmets

1.1 Standards

All drivers competing in circuit competitions, hill-climbs or rally special stages, entered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the standards listed in FIA Technical List N° 25.

Helmets homologated to the FIA Standard 8860 - Advanced Helmet Test Specification (Technical List N°33), must be worn by drivers in:

- the Formula One World Championship,
- the FIA World Rally Championship, if listed as priority 1 or 2,
- the WTCC,
- the FIA World Rallycross Championship, ~~if they are listed as permanent drivers or are entered by a Team participating in the FIA World Rallycross Championship for Teams;~~ **for all drivers,**
- the FIA GT3 European Championship,
- the international series for GP2, LMP1, LMP2, GP3 and F3 cars.

All drivers taking part in the FIA Formula One World Championship must use the 2011 F1 Visor Reinforcement Panel for FIA 8860 Helmets.

It is strongly recommended that all drivers in the World Rally Championship, ~~the World Rallycross Championship and~~ in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from the FIA Formula One, F3 or F3000 technical regulations wear helmets homologated to the FIA Standard 8860.