

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

Nouveau texte = *ainsi*

Texte supprimé = ~~*ainsi*~~

Changements durant l'année = *ainsi*

Modifications à venir (à la fin de l'Annexe) = *ainsi ou ainsi*

New text = *thus*

Deleted text = ~~*thus*~~

Changes during the year = *thus*

Future amendments (at the end of the Appendix) = *thus or thus*

SOMMAIRE

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

- Art. 1 Généralités
- Art. 2 Type de degrés de licence
- Art. 3 Degré G International (ITG)
- Art. 4 Degré F International (ITF)
- Art. 5 Degré E International (ITE)
- Art. 6 Degré D International – Circuits (ITD-C)
- Art. 7 Degré D International – Routes (ITD-R)
- Art. 8 Degré C International – Circuits (ITC-C)
- Art. 9 Degré C International – Routes (ITC-R)
- Art. 10 Degré B International – Circuits (ITB)
- Art. 11 Degré A International – Circuits (ITA)
- Art. 12 Degré D1 International (ITD1)
- Art. 13 Super Licence de la FIA
- Art. 14 e-Licence de la FIA
- Art. 15 Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse sur terre mondiaux
- Art. 16 Licences pour courses de camions
- Art. 17 Licences pour courses de dragsters
- Art. 18 Licences pour participants présentant un handicap
- Art. 19 Compétition à Vitesse Limitée de degré International (IT LSC)
- Art. 20 Degré International Esport (IT-Esport)

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

- Art. 1 Visite médicale annuelle d'aptitude
- Art. 2 Contrôle médical aux compétitions
- Art. 3 Organisation de la lutte antidopage.
- Art. 4 Commission d'appel
- Art. 5 Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

- Art. 1 Casques
- Art. 2 Vêtements résistant au feu
- Art. 3 Système de Retenue Frontale de la Tête (RFT)
- Art. 4 Harnais de sécurité
- Art. 5 Port de bijoux

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

- Art. 1 Respect des signaux
- Art. 2 Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste
- Art. 3 Voiture s'arrêtant pendant une course
- Art. 4 Entrée dans la voie stands
- Art. 5 Voie des stands
- Art. 6 Sortie de la voie des stands

CHAPITRE V - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT OFFROAD

- 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 Sortie de la piste

CHAPITRE VI - LICENCE INTERNATIONALE POUR LES CONCURRENTS (ENGAGES) ENGAGEANT UNE VOITURE DANS UNE COMPÉTITION INTERNATIONALE

- Art. 1 Licence Internationale de Concurrent

SUPPLEMENTS

1. TABLEAU DES POINTS

NB : PAR SOUCI DE BRÉVETÉ, LE PRONOM MASQUEL EST UTILISÉ POUR
REPRÉSENTER UNE PERSONNE DE L'UN OU DE L'AUTRE GENRE.

CONTENTS

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

- Art. 1 General
- Art. 2 Type of licence grades
- Art. 3 International Grade G (ITG)
- Art. 4 International Grade F (ITF)
- Art. 5 International Grade E (ITE)
- Art. 6 International Grade D – Circuits (ITD-C)
- Art. 7 International Grade D – Roads (ITD-R)
- Art. 8 International Grade C – Circuits (ITC-C)
- Art. 9 International Grade C – Roads (ITC-R)
- Art. 10 International Grade B – Circuits (ITB)
- Art. 11 International Grade A – Circuits (ITA)
- Art. 12 International Grade D1 (ITD1)
- Art. 13 FIA Super Licence
- Art. 14 FIA e-Licence
- Art. 15 Licences for all world and land speed record attempts

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

- Art. 1 Annual medical visit for aptitude
- Art. 2 Medical control at competitions
- Art. 3 Organisation of the fight against doping
- Art. 4 Appeals commission
- Art. 5 Regulations for physiological studies during motor sport competitions

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

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

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

- Art. 1 Observance of signals
- Art. 2 Overtaking, car control and track limits
- Art. 3 Cars stopping during a race
- Art. 4 Entrance to the pit lane
- Art. 5 Pit Lane
- Art. 6 Exit from the pit lane

CHAPTER V - CODE OF DRIVING CONDUCT ON OFFROAD CIRCUITS

- Art. 1 Observance of signals
- Art. 2 Overtaking, car control and track limits
- Art. 3 Cars stopping during a race
- Art. 4 Exit from the track

CHAPTER VI - INTERNATIONAL LICENCE FOR COMPETITORS (ENTRANTS) ENTERING A CAR IN AN INTERNATIONAL COMPETITION

- Art. 1 International Competitor Licence

SUPPLEMENTS

1. POINTS TABLE

NB: FOR THE SAKE OF BREVITY, THE MASCULINE PRONOUN IS USED TO
REPRESENT A PERSON OF EITHER GENDER.

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES	CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES
---	--

1. Généralités

1.1 Règlement

La délivrance de toutes les Licences Internationales pour Pilotes est régie par le règlement du Code Sportif International, et notamment par les Articles relatifs aux concurrents et aux pilotes.

Ce chapitre de l'Annexe L spécifie les degrés, les exigences de qualification, le contenu 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 Critères d'âge

Généralités. Pour prétendre à une Licence Internationale pour Pilotes, les demandeurs doivent avoir au moins l'âge minimum requis spécifié pour chaque degré de licence.

Dans tous les cas où le demandeur est mineur, un parent ou un tuteur doit contresigner la demande. Une preuve de la tutelle peut être exigée.

1.3 Déclarations de Consentement Base de Données Mondiale des Accidents (WADB)

Lors de la demande d'une Licence Internationale pour Pilotes, les demandeurs doivent indiquer s'ils acceptent ou non la Déclarations de Consentement WADB (pour le traitement des données personnelles et des données sensibles dans la WADB).

La Déclaration de Consentement WADB doit être incluse dans toutes les procédures et tous les formulaires de demande de licence, tel qu'indiqué au Supplément 2 de la présente Annexe L. Les demandeurs doivent préciser leur choix tel que spécifié et signer la demande pour confirmer leur choix.

1.4 Contenu des Licences Internationales pour Pilotes :

- Titre « Fédération Internationale de l'Automobile » et nom de l'ASN
- Mention « Licence Internationale »
- 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

1. General

1.1 Regulations

The issuing of all International Drivers' Licences is governed by the regulations of the International Sporting Code and in particular those Articles relating to competitors and drivers.

This chapter of Appendix L specifies the grades, qualification requirements, content 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 Age criteria

General. To be eligible for an International Driver's Licence, applicants must have at least the minimum required age specified for each grade of licence.

In all cases where the applicant is a minor, a parent or guardian must countersign the application. Proof of guardianship may be required.

1.3 World Accident Data Base Declarations of Consent (WADB)

When applying for an International Driver's Licence, applicants must indicate if they Accept or Do Not Accept the WADB Declarations of Consent (for the processing of personal data and sensitive data in the WADB).

The WADB Declaration of Consent must be included in all licence application forms and procedures, as it is indicated in Supplement 2 to this Appendix L. Applicants must indicate their choice as shown, and sign the application to confirm their choice.

1.4 Content of International Drivers' Licences:

- The title "Fédération Internationale de l'Automobile" and name of the ASN.
- The words "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

- En fonction des résultats de l'examen médical obligatoire, les mentions :
 « Apté à la pratique de l'automobile, suivant les normes médicales de la FIA :
 Date :
 Vue corrigée (verres ou lentilles)
 OUI / NON
 Surveillance médicale particulière
 OUI / NON
- Selon le choix fait concernant la Déclarations de Consentement WADB obligatoire dans le cadre de la demande de licence, la mention :
 "Consentement au traitement des données à caractère personnel dans la WADB : OUI/NON"
 "Consentement au traitement des données sensibles dans la WADB : OUI/NON"

Facultatif :

Si une ASN souhaite accorder à ses détenteurs de licence une autorisation permanente pour participer à des Compétitions Nationales et Internationales à l'étranger, ce qui suit doit figurer sur la licence :

- Autorisation de participer à des Compétitions Nationales et Internationales à l'étranger conformément aux Articles 2.3.7 et 3.9.4 du CSI de la FIA.

Il est recommandé d'inclure sur les Licences Internationales pour Pilotes, conformément à l'Article 1.4, des codes ou un texte abrégé, afin de faciliter leur production et l'inclusion de la langue nationale.

Codes ou texte abrégé de la FIA, comme suit :

RECTO		
"logo"	Nom et logo de la FIA	
"intitulé"	Licence Internationale	
"logo"	Nom et logo de l'ASN	
VERSO - CODES OU TEXTES ABREGES		
"spécimen"	"photo"	
"degré"	"degré de la Licence"	
"nom"	"nom du pilote"	
N.	NUMERO DE LICENCE	Numéro
EXP.	LICENCE VALIDE	Date
FIA M.S.	APT SELON LES NORMES MEDICALES FIA	Date
C.EYE.	CORRECTION DE LA VUE	Oui/Non
M.S	SURVEILLANCE MEDICALE	Oui/Non
WADB	DONNEES A CARACTERE PERSONNEL	Oui/Non
CONSENT	DONNEES SENSIBLES	Oui/Non
D.o.B	DATE DE NAISSANCE	Date
FACULTATIF - CODES OU TEXTES ABREGES		
FIA ISC - (2.3.7/3.9.4)	AUTORISATION COMPETITIONS A L'ETRANGER (CSI FIA 2.3.7/3.9.4)	Oui/Non

- 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"

- According to the choice made concerning the mandatory WADB Declarations of Consent in the licence application, the words:
 "Consent to the processing of personal data in the WADB: YES/NO"

"Consent to the processing of sensitive data in the WADB: YES/NO"

Optional:

If an ASN would like to provide its licence-holders with permanent authorisation to compete in National and International Competitions abroad, the following must be included on the licence:

- Autorisation to take part in National and International Competitions abroad in accordance with Articles 2.3.7 and 3.9.4 of the FIA ISC.

It is recommended to include on International Driver's Licence cards, according to Article 1.4, coding or abbreviated text, to facilitate production and inclusion of national language.

FIA Coding or abbreviated text, as follows:

FRONT		
"logo"	FIA name and logo	
"words"	International licence	
"logo"	ASN name and logo	
BACK - CODES OR ABREVIATED TEXTS		
"Specimen"	"photo"	
"grade"	"Licence grade"	
"name"	"Driver name"	
N.	LICENCE NUMBER	Number
EXP.	LICENCE VALID	Date
FIA M.S.	APT AS PER FIA MEDICAL STANDARDS	Date
C.EYE.	CORRECTED EYESIGHT	Yes/No
M.S	MEDICAL SUPERVISION	Yes/No
WADB	PERSONAL DATA SENSITIVE DATA	Yes/No Yes/No
CONSENT		
D.o.B	DATE OF BIRTH	Date
OPTIONAL - CODES OR ABREVIATED TEXTS		
FIA ISC - (2.3.7/3.9.4)	AUTHORISATION COMPETITIONS ABROAD (FIA ISC 2.3.7/3.9.4)	Yes/No

1.5 Délivrance des licences

Les Licences Internationales pour Pilotes sont délivrées par l'ASN du pilote, sauf indication contraire, conformément au Code et à la présente Annexe L, et après vérification que les résultats, la compétence et le comportement du pilote sont satisfaisants au regard des critères prescrits pour le degré demandé.

Format des licences

Les licences peuvent être délivrées par les ASN sous forme imprimée et/ou numérique.

Il est fortement recommandé de mettre en place un mécanisme de confirmation de la validité et/ou du statut de la licence afin de faciliter les contrôles administratifs dans le cadre des compétitions (exemple : portail web de l'ASN).

Pour des raisons environnementales et de durabilité, il est fortement recommandé de mettre progressivement en œuvre des licences numériques.

1.6 Validité

1.6.1 Les degrés de licence supérieurs sont valables pour les compétitions requérant des degrés de licence inférieurs :

- a) Sauf si une limite d'âge est prescrite ou
- b) Sauf indication contraire dans la présente Annexe ou
- c) Sauf indication contraire dans le règlement sportif de la compétition.

1.6.2 Les pilotes peuvent être titulaires d'un degré de licence pour Circuits et d'un degré de licence pour Routes, à condition que les deux degrés soient clairement indiqués sur la même licence et qu'il n'y ait qu'un seul numéro de licence.

Il est possible d'indiquer les degrés Internationaux et Nationaux sur la même licence. Les ASN doivent s'assurer qu'il existe une distinction claire entre les degrés Internationaux et Nationaux.

Dans ces cas, la licence est considérée comme une licence unique en cas de suspension.

1.6.3 Chaque degré de licence de course sur circuit, 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.

1.5 Issuing licences

International Drivers' Licences are issued by the driver's ASN, unless otherwise indicated, in compliance with the Code and the present Appendix L, and after it has verified that the driver's results, competence and conduct are satisfactory according to the criteria prescribed for the requested grade.

Licence format

Licences can be issued by ASNs in printed and/or digital format.

It is strongly recommended that a mechanism to confirm the validity and/or status of the licence be put in place to facilitate competition administrative checks (example: ASN website portal).

For environmental and sustainability reasons, it is strongly recommended to progressively implement digital licences.

1.6 Validity

1.6.1 Higher licence grades are valid for competitions requesting lower licence grades:

- a) Except where an age limit is prescribed, or
- b) Unless specifically stated otherwise in this Appendix, or
- c) Unless specifically stated otherwise in the sporting regulations of the competition.

1.6.2 Drivers can hold one grade of licence for Circuits and one grade of licence for Roads, as long as both grades are clearly indicated on the same licence and there is only one licence number.

It is possible to indicate International and National grades on the same licence. ASNs must ensure that there is a clear distinction between International and National grades.

In these cases, the licence is considered as a single licence in case of suspension.

1.6.3 Each grade of circuit race licence 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.

1.7 Formation à la sécurité

Les personnes qui demandent une Licence Internationale pour la première fois doivent avoir suivi une formation FIA en ligne à la sécurité, comme spécifié pour chaque degré de licence.

1.8 Prix des Licences Historiques

Afin de maintenir une structure de prix qui opère une distinction entre sport automobile historique et sport automobile moderne, les ASN peuvent délivrer des licences de Degrés approuvées, respectant les critères de qualification, 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 ».

1.9 Définitions

Circuit

Désigne les compétitions ou les voitures sur circuit (conformément à l'Annexe O, Art. 2) : Karting, Monoplaces, Prototypes, GT, Voitures de Tourisme, Autocross, Rallycross, Circuit historique, Camions et Drifting.

Routes

Désigne les compétitions ou les voitures sur routes fermées ou ouvertes (Rallye, Tout-Terrain, Course de Côte et Rallye historique).

Compétitions comptant pour la qualification pour une licence

Seules les compétitions individuelles, considérées comme telles dans le règlement sportif de la compétition et telles que définies dans le Code Sportif International, Art. 20, sont considérées comme une compétition comptant pour la qualification pour une licence. Seules les compétitions nationales figurant au calendrier de l'ASN concernée et/ou les compétitions internationales figurant au Calendrier Sportif International de la FIA sont prises en compte.

Pour qu'une compétition comptant pour la qualification pour une licence soit considérée comme effectuée, le pilote doit participer activement à la compétition et être classé dans le classement final officiel de la compétition (liste des résultats) (les manches ne sont pas admissibles).

Rapport poids/puissance

Poids = poids du véhicule en kg en condition de course, pilote compris comme défini dans les règlements techniques y relatifs.

Puissance = puissance maximale du véhicule en cv mesurée au vilebrequin

Compétitions reconnues par l'ASN

Désigne toute compétition Nationale ou Internationale, autorisée ou reconnue par l'ASN du pays où se déroule la compétition.

1.7 Safety training

First-time applicants for an International Licence must have undergone FIA e-learning safety training, as specified for each grade of licence.

1.8 Historic Licence pricing

In order to maintain a pricing structure which differentiates between historic and modern motor sport, ASNs may issue approved Grade licences, respecting qualification criteria, with the addition of an "H" code to the licence grade, together with the following indication: "for use in historic motor sport events only".

1.9 Definitions

Circuit

Refers to competitions or cars on circuits (according to Appendix O, Art. 2): Karting, Single-Seaters, Prototypes, GT, Touring Cars, Autocross, Rallycross, Historic Circuit, Trucks and Drifting.

Roads

Refers to competitions or cars on closed or open roads (Rally, Cross-Country, Hill Climb and Historic Rally).

Competitions counting towards licence qualification

Only individual competitions, considered as such by the sporting regulations of the competition and as defined in the International Sporting Code, Art. 20, shall be considered as a competition counting towards licence qualification. Only National competitions appearing on the calendar of the ASN concerned, and/or International competitions appearing on the FIA International Sporting Calendar shall be considered.

For a licence qualification competition to be considered achieved, the driver must actively enter the competition and be classified in the Official Final Classification of the competition (list of results) (Heats are not eligible).

Weight/power ratio

Weight = weight of vehicle in kg in running condition including driver as described in the relevant technical regulations.

Power = maximum power output of vehicle in hp as measured at the crankshaft.

ASN-sanctioned competitions

Refers to any National or International competition, authorised or sanctioned by the ASN of the country where the competition takes place.

2. Type de degrés de licence

Degrés de la licence Internationale pour pilotes et les compétitions, pour lesquelles ils sont requis et valables.

2. Type of licence grades

Grades of International Driver's licence and the competitions, for which they are required and valid.

MINIMUM LICENCES GRADES REQUIRED BY DISCIPLINE / CATEGORY				
Article	Grade	Groups	Discipline / Category type	Weight/Power ratio
Art. 3	ITG	Circuit	Karting Junior	W/P Not applicable
			Autocross - XC Junior	
Art. 4	ITF	Circuit	Karting Senior Restricted	W/P Not applicable
			Autocross - XC Junior	
Art. 5	ITE	Circuit	Karting Senior	W/P Not applicable
			Autocross - XC Senior	
			Rallycross Junior	W/P 5 < Kg/Hp
Art. 6	ITD - C	Circuit	Single seaters	W/P 3 < Kg/Hp
			Prototypes	
			GT's	
			Touring Cars	
			Trucks 2	
			Drifting D1	W/P Not applicable
			Autocross (except Super Buggy)	
			Rallycross (except Supercar)	
			Historic except for: HF1/Indy (G), HF2 (H), HF5000, HFA, IC, Can Am, TSRC (+2.0L), KGT, JR1T, JR1, KR, KR1 and KR2 periods	
Art. 7	ITD - R	Roads	Rally (Rally3, Rally4, Rally5)	W/P 5 < Kg/Hp
			Cross Country (except T1)	
			Hill Climb (except CN/D, E2 CATII)	W/P Not applicable
			Historic speed Rally except for: K C and K RC periods	
			Historic Hill Climb	
Art. 8	IT C - C	Circuit	Single seaters	W/P 2 < 3 Kg/Hp
			Prototypes	
			GT's	
			Touring Cars	
			Trucks 1	W/P Not applicable
			Autocross Super Buggy	
			Rallycross Supercar	
			Historic: HF1/Indy (G), HF2 (H), HF5000, HFA, IC, Can Am, TSRC (+2.0L), KGT and KR	
			Except: JR1T, JR1, KR1 and KR2 period	
Art. 9	IT C - R	Roads	Rally (Rally1, Rally 2, RGT)	W/P 3 < 5 Kg/Hp
			Cross Country (T1)	
			Hill Climb (CN/D, E2 CATII)	W/P Not applicable
			Historic rally: K C and K RC period	
Art. 10	ITB	Circuit	Single seaters	W/P 1 < 2 Kg/Hp
			Prototypes	
			GT's	
			Touring Cars	
			Historic: JR1T, JR1, KR1 and KR2 period	W/P Not applicable
Art. 11	ITA	Circuit	Single seaters	W/P 0 < 1 Kg/Hp
			Prototypes	
Art. 12	IT D1		One off competition	Refer to article
Art. 13	FIA F1 SL		FIA Formula 1	
Art. 13.2	FIA FP F1 SL		FIA Free practice F1	
Art. 14	FIA FE		FIA Formula E	
Art. 15	IT LSR		Land Speed Records	
Art. 16		43	Truck Racing	
Art. 17	IT DR		Dragsters	

MINIMUM LICENCES GRADES REQUIRED BY DISCIPLINE / CATEGORY				
Article	Grade	Groups	Discipline / Category type	Weight/Power ratio
Art. 18			Participants with disabilities	Refer to article
Art. 19	IT LSC		International Grade Limited-Speed Competition	
Art. 20	IT E-SPORT		International Grade Esport	

3. Degré G International (ITG)

3.1 Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Obligatoire et limitée aux catégories Karting OK Junior, Autocross Junior et XC-Junior ou équivalentes

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

3.2 Critères d'âge

Pilotes d'un âge compris entre 11 ans (atteignant leurs 11 ans avant le 1er janvier de l'année de participation) et 14 ans (atteignant leurs 14 ans pendant l'année civile de participation)

3.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Nationale et satisfaire au critère de qualification ci-après :

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

3.4 Conditions supplémentaires

Les pilotes doivent subir un examen d'aptitude médicale réalisé par un médecin agréé par l'ASN lors duquel la hauteur et le poids du Pilote doivent être enregistrés.

De plus, le poids d'un Pilote (équipement du Pilote compris) doit être d'au moins 35 kg à tout moment lors d'une compétition.

La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 14e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours.

Dans des circonstances exceptionnelles, liées à la sécurité et évaluées par la FIA sur base d'un dossier soutenu par l'ASN du Pilote, une Licence ITG pourra être délivrée à un Pilote atteignant son 15e anniversaire au cours de l'année de la délivrance de la Licence.

Tout passage à la Licence ITF dans le courant de l'année sera définitif.

3.5 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence ITG pour la première fois doivent avoir suivi une formation en ligne à la sécurité FIA Junior.

3. International Grade G (ITG)

3.1 Minimum licence required for:

a) Circuits

Required for and limited to Karting OK Junior, Autocross Junior and XC-Junior, or equivalent categories

b) Roads

Not valid for any road competition

3.2 Age criteria

Drivers aged between 11 (reaching their 11th birthday before 1 January of the year of participation) and 14 (reaching their 14th birthday during the calendar year of participation)

3.3 Qualification criteria

Applicants, must complete the following qualification holding a National licence:

The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9.

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

3.4 Supplementary conditions

Drivers must undergo a medical aptitude exam performed by an ASN-authorised doctor during which the height and weight of the Driver must be recorded.

Additionally, a Driver's weight (including the Driver's equipment) must be a minimum of 35 kg at all times during a competition.

The Licence may remain valid beyond the date of a Driver's 14th birthday until the end of the current year.

In exceptional circumstances linked to safety and which will be assessed by the FIA based on a dossier supported by the Driver's ASN, an ITG Licence may be issued to a Driver reaching his 15th birthday during the year in which his Licence is issued.

Upgrading to an ITF Licence during the year is final.

3.5 Driver Training

Drivers applying for an ITG licence for the first time must have undergone FIA Junior e-learning safety training.

4. Degré F International (ITF)

4.1 Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Obligatoire et limitée aux catégories Karting OK Senior (uniquement les catégories sans boîte de vitesses), Autocross Junior et XC-Junior ou équivalentes

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

4.2 Critères d'âge

Pilotes d'un âge compris entre 13 ans (atteignant leurs 13 ans avant le 1er janvier de l'année de participation) et 15 ans (atteignant leurs 15 ans pendant l'année civile de participation)

4.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré G ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après :

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

4.4 Conditions supplémentaires

Les pilotes doivent subir un examen d'aptitude médicale réalisé par un médecin agréé par l'ASN lors duquel la hauteur et le poids du Pilote doivent être enregistrés.

De plus, le poids d'un Pilote (équipement du Pilote compris) doit être d'au moins 40 kg à tout moment lors d'une compétition.

La licence pourra rester valide au-delà de la date du 15e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours.

Tout passage à la Licence ITE dans le courant de l'année sera définitif.

4.5 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence ITF pour la première fois doivent avoir suivi une formation en ligne à la sécurité FIA Junior.

5. Degré E International (ITE)

5.1 Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Obligatoire et limitée aux véhicules de Karting OK-Senior (catégories sans boîte de vitesses et avec boîte de vitesses), Autocross Junior, XC-Senior, ou catégories équivalentes indépendamment du rapport poids/puissance.

Rallycross présentant un rapport poids/puissance supérieur à 5 kg/ch.

4. International Grade F (ITF)

4.1 Minimum licence required for:

a) Circuits

Required for and limited to Karting OK Senior (only non-gearbox categories), Autocross Junior and XC-Junior, or equivalent categories.

b) Roads

Not valid for any road competition

4.2 Age criteria

Drivers aged between 13 (reaching their 13th birthday before 1 January of the year of participation) and 15 (reaching their 15th birthday during the calendar year of participation)

4.3 Qualification criteria

Applicants must complete the following qualification holding an International Grade G licence or a National licence of similar grade.

The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9.

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

4.4 Supplementary conditions

Drivers must undergo a medical aptitude exam performed by an ASN-authorised doctor during which the height and weight of the Driver must be recorded.

Additionally, a Driver's weight (including Driver's equipment) must be a minimum of 40 kg at all times during a competition.

The licence may remain valid beyond the date of a Driver's 15th birthday until the end of the current year.

Upgrading to an ITE Licence during the year is final.

4.5 Driver Training

Drivers applying for an ITF Licence for the first time must have undergone FIA Junior e-learning safety training.

5. International Grade E (ITE)

5.1 Minimum licence required for:

a) Circuits

Required for and limited to Karting OK-Senior (non-gearbox and gearbox categories), Autocross Junior, XC-Senior, or equivalent categories, regardless of weight/power ratio.

Rallycross cars with a weight/power ratio greater than 5 kg/hp.

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route.

5.2 Critères d'âge

Pilotes âgés de 14 ans (atteignant leurs 14 ans avant le 1er janvier de l'année de participation).

5.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré F ou G ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après :

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

5.4 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence ITE pour la première fois doivent avoir suivi une formation en ligne à la sécurité FIA Junior.

6. Degré D International (ITD-C)**6.1 Licence minimale requise pour :****a) Circuits**

Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance supérieur à 3 kg/ch Monoplaces, GT, Voitures de Tourisme, Autocross (sauf Autocross Super Buggy), Rallycross (sauf Super Cars), Camions (sauf Camions FIA) et Drifting ou catégories équivalentes

Voitures historiques roulant dans des épreuves sur circuit (excepté celles précisées à l'Article 8.1a et 10.1a) (rapport poids/puissance non applicable)

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

6.2 Critères d'âge

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi), et répondre aux critères de qualification prescrits par l'Article 6.3.

6.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après :

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

b) Roads

Not valid for any road competition.

5.2 Age criteria

Drivers aged 14 (reaching their 14th birthday before 1 January of the year of participation).

5.3 Qualification criteria

Applicants must complete the following qualification holding an International Grade F or G licence or a National licence of similar grade.

The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9.

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

5.4 Driver Training

Drivers applying for an ITE licence for the first time must have undergone FIA Junior e-learning safety training.

6. International Grade D (ITD-C)**6.1 Minimum licence required for:****a) Circuits**

Required for all circuit cars with a weight/power ratio greater than 3 kg/hp.
Single-Seaters, GT, Touring Cars, Autocross (except Autocross Super Buggy), Rallycross (except Super Cars), Trucks (except FIA Trucks) and Drifting, or equivalent categories

Historic cars racing in circuit events (except those mentioned in Article 8.1a and 10.1a) (W/P ratio not applicable)

b) Roads

Not valid for Road competitions

6.2 Age criteria

Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding) and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 6.3.

6.3 Qualification criteria

Applicants must complete the following qualification holding an International Grade E licence or a National licence of similar grade.

The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9.

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

6.4 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence ITD C pour la première fois doivent avoir suivi une formation FIA en ligne à la sécurité sur circuit.

7. Degré D International (ITD-R)**7.1 Licence minimale requise pour :****a) Circuits**

Non valable pour les compétitions sur circuit

b) Routes

Obligatoire pour toutes les voitures de route présentant un rapport poids/puissance supérieur à 5 kg/ch

Voitures de rallye (Rally3, Rally4 et Rally5), voitures Tout-Terrain (sauf Ultimate, rapport poids/puissance non applicable) ou catégories équivalentes

Voitures de courses de côte, sauf voitures des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II, tel que défini à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA (rapport poids/puissance non applicable)

Toute voiture de rallye historique telle que définie et admise conformément à l'Annexe K, à l'exception de celles mentionnées au point 9.1b (rapport poids/puissance non applicable)

7.2 Critères d'âge

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus (date d'anniversaire faisant foi), et répondre aux critères de qualification prescrits par l'Article 7.3.

7.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après :

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

7.4 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence ITD-R pour la première fois doivent avoir suivi une formation FIA en ligne à la sécurité sur route.

Il est fortement recommandé aux pilotes qui demandent une licence ITD-R d'avoir suivi un cours de premiers secours auprès d'un prestataire de formation aux premiers secours agréé par l'autorité locale compétente au cours des trois années précédentes.

Un cours de premiers secours doit comprendre

6.4 Driver Training

Drivers applying for an ITD C licence for the first time must have undergone FIA e-learning safety training for Circuits.

7. International Grade D (ITD-R)**7.1 Minimum licence required for:****a) Circuits**

Not valid for Circuit competitions

b) Roads

Required for all road cars with a weight/power ratio greater than 5 kg/hp

Sporting Rally cars (Rally3, Rally4, Rally5), Cross-Country cars (except Ultimate, W/P ratio not applicable), or equivalent categories

Hill Climb cars, except for cars in Groups CN, D and E2 of Category II as defined in Article 251.1.1 of the FIA Appendix J (W/P ratio not applicable)

Any historic rally car as defined and admitted by Appendix K, except those mentioned in 9.1b (W/P ratio not applicable)

7.2 Age criteria

Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding) and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 7.3.

7.3 Qualification criteria

Applicants must complete the following qualification holding an International Grade E licence or a National licence of similar grade.

The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN in at least five ASN-sanctioned competitions, as specified in Article 1.9.

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

7.4 Driver Training

Drivers applying for an ITD-R licence for the first time must have undergone FIA e-learning safety training for Roads.

It is highly recommended that drivers applying for an ITD-R licence have completed a first aid course with a first aid training provider accredited by the relevant local authority within the previous three years.

A first aid course should include at a minimum:

au minimum les éléments suivants :

- a) Sécurité sur les lieux de l'accident
- b) Evaluation d'un patient inconscient
- c) Position de récupération
- d) Réanimation cardio-pulmonaire (RCP)
- e) Gestion des brûlures
- f) Hémorragie grave

- a) Scene safety
- b) Assessing an unconscious patient
- c) Recovery Position
- d) Cardiopulmonary Resuscitation (CPR)
- e) Burn Management
- f) Catastrophic Haemorrhage

8. Degré C International (ITC-C)

8.1 Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Requis pour toutes les voitures sur circuit présentant un rapport poids/puissance compris entre 2 kg/ch et 3 kg/ch.

Championnats pour Monoplaces, Prototypes, GT, Voitures de Tourisme, d'Autocross Super Buggy, de Rallycross Super Car et de Camions de la FIA ou catégories équivalentes

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 et IMSA GTP (IC), de CanAm (toutes), et de Sport-Prototype de plus de 2 litres (Période G et au-delà), GT1-P (KGT) WSC – USRRC – SR1 LMP900 et LMGTP (KR), indépendamment du rapport poids/puissance. Sauf : Périodes JR1T, JR1, KR1 et KR2.

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

8.2 Critères d'âge

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus (date d'anniversaire faisant foi), et répondre aux critères de qualification prescrits par l'Article 8.3.

8.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou D-C ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après :

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à des compétitions comme spécifié à l'Article 1.9, dans les deux années précédant la demande :

- a) avec une licence ITD-C, à au moins cinq compétitions sur circuit reconnues par l'ASN
Ou
- b) avec une licence ITE, à au moins dix compétitions sur circuit reconnues par l'ASN
Ou
- c) avec une licence Nationale de degré équivalent, à au moins dix compétitions reconnues par l'ASN (cinq compétitions au minimum sur circuit).

8. International Grade C (ITC-C)

8.1 Minimum licence required for:

a) Circuits

Required for all circuit cars with a weight/power ratio of between 2 and 3 kg/hp.

Single-Seater, Prototype, GT, Touring Car, FIA Autocross Super Buggy, FIA Rallycross Super Car and FIA Truck Championships, or equivalent categories.

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 and IMSA GTP (IC), CanAm cars (all), and Sports Prototypes over 2 litres (Period G onwards), GT1-P (KGT) WSC – USRRC – SR1 LMP900 and LMGTP (KR), regardless of weight/power ratio. Except: JR1T, JR1, KR1 and KR2 periods.

b) Roads

Not valid for Road competitions

8.2 Age criteria

Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding) and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 8.3.

8.3 Qualification criteria

Applicants must complete the following qualification holding an International Grade E or D-C licence or a National Licence of similar grade.

The driver must be observed to compete satisfactorily to the satisfaction of the licencing ASN, in competitions as specified in Article 1.9, within the two years prior to application:

- a) with an ITD-C licence, in at least five ASN-sanctioned circuit competitions
Or
- b) with an ITE licence, in at least ten ASN-sanctioned circuit competitions
Or
- c) with a National licence of equivalent grade, in at least ten ASN-sanctioned competitions, (minimum of five circuit competitions).

Compétitions de Karting, Monoplaces, GT, Voitures de Tourisme, Autocross, Rallycross, Circuit historique et Camions ou équivalent (Drifting excepté).

Toute compétition dans d'autres disciplines ne peut être prise en considération.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

8.4 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence IT C-C pour la première fois doivent avoir suivi une formation FIA en ligne à la sécurité sur circuit.

9. Degré C International (ITC-R)

9.1 Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Non valable pour les compétitions sur circuit

b) Routes

Obligatoire pour toutes les voitures de route présentant un rapport poids/puissance compris entre 3 et 5 kg/ch

Voitures de rallye (Rally1, Rally2 et RGT), voitures Tout-Terrain (Ultimate, rapport poids/puissance non applicable) ou catégories équivalentes

Voitures de courses de côte des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II, tel que défini à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA (rapport poids/puissance non applicable).

Voitures de rallye historiques des Périodes KC et KRC (rapport poids/puissance non applicable)

9.2 Critères d'âge

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi), et répondre aux critères de qualification prescrits par l'Article 9.3.

9.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré D-R ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après :

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à des compétitions comme spécifié à l'Article 1.9, dans les deux années précédant la demande :

- a) avec une licence ITD-R, à au moins cinq compétitions sur route reconnues par l'ASN,
Ou
- b) avec une licence Nationale de degré similaire, à au moins dix compétitions reconnues par l'ASN (cinq compétitions au minimum sur route).

Compétitions de Rallyes sportifs, Tout-Terrain ou Course de Côte ou équivalent

Toute compétition dans d'autres disciplines ne peut être prise en considération.

Competitions in Karting, Single-Seaters, GT, Touring Cars, Autocross, Rallycross, Historic circuit and Trucks, or equivalent (except Drifting).

Any competitions in other disciplines cannot be considered.

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

8.4 Driver Training

Drivers applying for an IT C-C licence for the first time must have undergone FIA e-learning safety training for Circuits.

9. International Grade C (ITC-R)

9.1 Minimum licence required for:

a) Circuits

Not valid for Circuit competitions

b) Roads

Required for all roads cars with a Weight/Power ratio between 3 and 5 kg/hp

Sporting Rally cars (Rally1, Rally2 and RGT), Cross-Country (Ultimate, W/P ratio not applicable) cars, or equivalent categories

Hill Climb cars in Groups CN, D and E2 of Category II as defined in Article 251.1.1 of FIA Appendix J (W/P ratio not applicable)

Historic rally cars of KC and KRC periods (W/P ratio not applicable)

9.2 Age criteria

Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding) and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 9.3.

9.3 Qualification criteria

Applicants must complete the following qualification holding an International Grade D-R licence or a National Licence of similar grade.

The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN, in competitions as specified in Article 1.9, within the two years prior to application:

- a) with an ITD-R licence, in at least five ASN-sanctioned road competitions,
Or
- b) with a National licence of similar grade, in at least ten ASN-sanctioned competitions (minimum of five road competitions).

Competitions in sporting Rally, Cross-Country or Hill Climb, or equivalent.

Any competitions in other disciplines cannot be considered.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

9.4 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence IT C-R pour la première fois doivent avoir suivi une formation FIA en ligne à la sécurité sur route.

Il est fortement recommandé aux pilotes qui demandent une licence ITC-R d'avoir suivi un cours de premiers secours auprès d'un prestataire de formation aux premiers secours agréé par l'autorité locale compétente au cours des trois années précédentes.

Un cours de premiers secours doit comprendre au minimum les éléments suivants :

- a) Sécurité sur les lieux de l'accident
- b) Evaluation d'un patient inconscient
- c) Position de récupération
- d) Réanimation cardio-pulmonaire (RCP)
- e) Gestion des brûlures
- f) Hémorragie grave

10. Degré B International (ITB)

10.1 Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 1 kg/ch. et 2 kg/ch.

Monoplaces, Prototypes, GT et Voitures de Tourisme ou catégories équivalentes

Voitures historiques : Périodes JR1T, JR1, KR1 et KR2 (rapport poids/puissance non applicable)

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

10.2 Critères d'âge

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus (date d'anniversaire faisant foi), et répondre aux critères de qualification prescrits par l'Article 10.3.

10.3 Critères de qualification

Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré C-C et satisfaire au critère de qualification ci-après:

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions sur circuit reconnues par l'ASN comme spécifié à l'Article 1.9, dans les deux ans précédent la demande.

Compétitions pour Monoplaces, Prototypes, GT ou Voitures de Tourisme, pour lesquelles la licence minimale requise est la licence IT C-C.

En outre, pour les monoplaces historiques mentionnées au point 10.1a), 150 km d'essais

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Host ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

9.4 Driver Training

Drivers applying for an IT C-R licence for the first time must have undergone FIA e-Learning Safety Training for Roads.

It is highly recommended that drivers applying for an ITC-R licence have completed a first aid course with a first aid training provider accredited by the relevant local authority within the previous three years.

A first aid course should include at a minimum:

- a) Scene safety
- b) Assessing an unconscious patient
- c) Recovery Position
- d) Cardiopulmonary Resuscitation (CPR)
- e) Burn Management
- f) Catastrophic Haemorrhage

10. International Grade B (ITB)

10.1 Minimum licence required for:

a) Circuits

Required for all cars with a weight/power ratio of between 1 and 2 kg/hp

Single-Seaters, Prototypes, GT and Touring Cars, or equivalent categories

Historic cars: JR1T, JR1, KR1 and KR2 periods (W/P ratio not applicable)

b) Roads

Not valid for Road competitions

10.2 Age criteria

Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding) and satisfy the qualification criteria prescribed in Article 10.3.

10.3 Qualification criteria

Applicants must complete the following qualification holding an International Grade C-C licence.

The driver must be observed to compete to the satisfaction of the licencing ASN, in at least five ASN-sanctioned circuit competitions, as specified in Article 1.9, within the two years prior to application.

Competitions for Single-Seaters, Prototypes, GT or Touring Cars, where the minimum licence required is an IT C-C.

Additionally, for mentioned historic single seaters cars in 10.1a), 150 km accredited test

accrédités avec l'une des voitures mentionnées à des vitesses de course constantes, ou un minimum d'une compétition (sur les 5 demandées) avec une monoplace pour laquelle la licence ITC-C est exigée.

Toute compétition dans d'autres disciplines ne peut être prise en considération.

Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

10.4 Renouvellement ou expiration

Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré 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

11. Degré A International (ITA)

11.1 Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance inférieur ou égal à 1 kg/ch. Monoplaces, Prototypes ou catégories équivalentes

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

11.2 Critères d'âge

Le pilote doit être âgé d'au moins 17 ans (date anniversaire faisant foi), et répondre aux critères de qualification prescrits par les Articles 11.3 et 11.4.

11.3 Critères de qualification

Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité ; Le pilote doit avoir effectué six épreuves de Championnats de Degré C.

11.4 Conditions supplémentaires

11.4.1 Le pilote doit avoir accumulé au moins 14 points. L'ASN prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés pendant l'année de la date de la demande, selon le nombre le plus élevé. Tous les points sont énumérés au Supplément 1. L'ASN tiendra compte dans ces considérations des points accordés par les dispositions des Articles 11.4.3 et 11.4.4.

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

with one of the mentioned cars consistently at racing speeds, or a minimum of one competition (of the 5 requested) with a single seater where the ITC-C licence is required.

Any competitions in other disciplines cannot be considered.

For the avoidance of doubt, the licencing ASN should request a report from the Parent ASN of the competition should it not be sanctioned by the licencing ASN.

10.4 Renewal or expiry

In order to maintain the qualification for a Grade 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.

11. International Grade A (ITA)

11.1 Minimum licence required for:

a) Circuits

Required for all cars with a weight/power ratio less than or equal to 1 kg/hp.
Single-Seaters, Prototypes or equivalent categories

b) Roads

Not valid for Road competitions

11.2 Age criteria

The driver must be at least 17 years old (the date of the birthday being binding) and satisfy the qualification criteria prescribed in Articles 11.3 and 11.4.

11.3 Qualification criteria

The driver must be the holder of a current FIA International Grade B licence;
The driver must have completed six events in Grade C Championships.

11.4 Supplementary conditions

11.4.1 The driver must have accumulated at least 14 points. The ASN will consider the number of points accumulated in either (a) the three-calendar year period immediately preceding the date of the application, or (b) the two-calendar year period immediately preceding the date of the application in addition to points accumulated in the year of the date of the application, whichever is higher. All points are listed in Supplement 1. The ASN will include in these considerations any points granted in the provisions of Articles 11.4.3 and 11.4.4.

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

11.4.3 Tout pilote ayant effectué deux saisons complètes de Championnats de Degré B, ou de Championnats Régionaux de F3 de la FIA, se verra accorder à titre exceptionnel 5 points supplémentaires.

Ces points supplémentaires comptent uniquement pour la qualification pour une licence de Degré A.

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

Ce(s) point(s) supplémentaire(s) compte(nt) uniquement pour la qualification pour une licence de Degré A.

11.4.3 Any driver who has completed two full seasons in Grade B Championships, or FIA F3 Regional Championships, will be granted a one-off 5 additional points.

These additional points only count towards qualification for a Grade A licence.

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

These additional point(s) only count towards qualification for a Grade A licence.

11.5 Formation des pilotes

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

11.6 Renouvellement ou expiration

Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré A, 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.

12. Degré D1 International (ITD1)

12.1 Licence minimale requise pour :

La licence ITD1 n'est valable que pour des compétitions internationales uniques, approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence ITD1 et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

12.2 Critères d'âge

Les pilotes doivent avoir 16 ans révolus (date d'anniversaire faisant foi).

12.3 Critères de qualification

Ne requiert aucune période probatoire de qualification.

La licence de Degré ITD1 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 ITD1 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.

11.5 Driver Training

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

11.6 Renewal or expiry

In order to maintain the qualification for a Grade A 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.

12. International Grade D1 (ITD1)

12.1 Minimum licence required for:

The ITD1 licence is valid only for specific international competitions which must have been individually approved by the FIA as open to ITD1 licence-holders and indicated as such on the FIA international calendar.

12.2 Age criteria

Drivers must have at least 16 years old (the date of the birthday being binding).

12.3 Qualification criteria

Does not require a qualifying period of probation.

The ITD1 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) ITD1 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.

12.4 Formation des pilotes

Les pilotes qui demandent une licence ITD1 pour la première fois doivent avoir suivi une formation FIA en ligne à la sécurité.

13. Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence

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

13.1 Qualifications pour l'obtention de la Super Licence complète

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

13.1.2 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de sa première compétition de F1.

A la seule appréciation de la FIA, un pilote jugé comme ayant récemment et constamment fait preuve d'une capacité et d'une maturité exceptionnelles dans des compétitions pour voitures de formule monoplace peut se voir accorder une Super Licence à l'âge de 17 ans.

13.1.3 a) La première fois qu'il demande une Super Licence ou chaque fois qu'il demande une Super Licence au titre point 13.1.6 c), le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

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

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

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

a) avoir accumulé au moins 40 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (i) au cours des trois années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, soit (ii) au cours des deux années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés pendant l'année civile de la demande, selon le nombre le plus élevé. Tous les points sont énumérés au Supplément 1.

b) avoir reçu une Super Licence (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement) et, avant

12.4 Driver Training

Drivers applying for an ITD1 licence for the first time must have undergone FIA e-learning safety training.

13. Qualification and conditions of issue for the Super Licence

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

13.1 Qualifications for full Super Licence

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

13.1.2 The driver must be at least 18 years old at the start of the event of his first F1 competition.

At the sole discretion of the FIA, a driver judged to have recently and consistently demonstrated outstanding ability and maturity in single-seater formula car competition may be granted a Super Licence at the age of 17 years old.

13.1.3 a) The first time he applies for a Super Licence or whenever he applies for a Super Licence under 13.1.6 c), the driver must successfully complete a question session regarding the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

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

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

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

a) Have accumulated at least 40 points. The FIA will consider the number of points accumulated in either (i) the three-calendar year period immediately preceding the year of the date of the application, or (ii) the two-calendar year period immediately preceding the year of the date of the application in addition to points accumulated in the calendar year of the application, whichever is higher. All points are listed in Supplement 1.

b) Have been granted a Super Licence (excluding Free Practice Only Super Licence) and, prior to

de soumettre sa demande, avoir déjà effectué au moins 100 km au cours d'une séance d'essais libres d'une compétition du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA, lors de l'une des 3 années précédentes.

c) avoir reçu une Super Licence avant les 3 années précédentes (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement). Dans ce cas, le pilote doit être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace.

d) avoir obtenu un minimum de 30 points de Super Licence mais être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme n'ayant pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus, dans le cadre de sa participation à un ou plusieurs des championnats énumérés dans le Supplément 1, du fait de circonstances indépendantes de sa volonté ou de raisons de force majeure.

En outre, pour les points b), c) et d) ci-dessus : L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un (1) récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié, soit par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai, soit lors d'une épreuve comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un pour Pilotes de la FIA. Dans le cas où le pilote a conduit une voiture historique sur au moins 300 km, l'équipe de F1 concernée doit attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote pour le familiariser comme il se doit avec tous les systèmes et commandes pertinents de la voiture de l'année en cours.

(1) Voiture de l'année en cours, voiture antérieure ou voiture historique comme définies dans le Règlement Sportif de F1

13.2 Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

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

13.2.2 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de sa première compétition de F1.

A la seule appréciation de la FIA, un pilote jugé comme ayant récemment et constamment fait preuve d'une capacité et d'une maturité exceptionnelles dans des compétitions pour voitures de formule monoplace peut se voir accorder une Super Licence Essais libres uniquement à l'âge de 17 ans.

application, have previously completed at least 100 km during a free practice session of an FIA Formula One World Championship competition, in any of the previous 3 years.

c) Have been granted a Super Licence prior to the previous 3 years (excluding Free Practice Only Super Licence). In this case, the driver must be judged at the sole determination of the FIA to have recently and consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars.

d) Have scored a minimum of 30 Super Licence points but judged at the sole determination of the FIA as unable to qualify under any of a) to c) above, while participating in one or more of the championships listed in Supplement 1, due to circumstances outside their control or reasons of force majeure.

Additionally, for b), c) and d) above:

The F1 Team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a representative Formula One car [1] consistently at racing speeds, over a maximum period of two days and completed not more than 180 days prior to the application, either certified by the ASN of the country in which the test took place or during an event counting towards the FIA Formula One World Championship for Drivers. In cases where the driver has driven at least 300 km in a Historic Car, the F1 team concerned must certify, through the F1 Super Licence application form, that they have held a briefing with the driver to properly familiarise him with the all relevant Current Car controls and systems.

(1) Current car, previous car or historic car as defined in the F1 Sporting Regulations

13.2 Qualifications for Free Practice Only Super Licence

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

13.2.2 The driver must be at least 18 years old at the start of the event of his first F1 competition.

At the sole discretion of the FIA, a driver judged to have recently and consistently demonstrated outstanding ability and maturity in single-seater formula car competition may be granted a Free Practice Only Super Licence at the age of 17 years old.

13.2.3

a) La première fois qu'un pilote demande une Super Licence Essais libres uniquement, il doit satisfaire au moins l'une des exigences suivantes :

- a) Avoir disputé six épreuves des Championnats de Formule 2 de la FIA ou
- b) Avoir accumulé au moins 25 points.

La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (i) sur la période de trois années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, soit (ii) sur la période de deux années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés durant l'année civile de la date de la demande, selon le total le plus élevé. Tous les points sont répertoriés dans le Supplément 1.

En plus d'a) ou b) ci-dessus, le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

b) Pour toute demande successive de Super Licence Essais libres uniquement, le pilote doit satisfaire au moins l'une des exigences suivantes :

- a) Avoir effectué une saison complète du Championnat de Formule 2 de la FIA ou
- b) Avoir accumulé au moins 25 points.

La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (i) sur la période de trois années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, soit (ii) sur la période de deux années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés durant l'année civile de la demande, selon le total le plus élevé. Tous les points sont répertoriés dans le Supplément 1.

En plus d'a) ou b) ci-dessus, l'équipe de F1 concernée doit 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.

13.2.4 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

13.2.3

a) The first time a driver applies for a Free Practice Only Super Licence, they must satisfy at least one of the following requirements:

- a) Have completed 6 events of the FIA Formula 2 Championship, or
- b) Have accumulated at least 25 points. The FIA will consider the number of points accumulated in either (i) the three-calendar year period immediately preceding the year of the date of the application, or (ii) the two-calendar year period immediately preceding the year of the date of the application in addition to points accumulated in the calendar year of the date of the application, whichever is higher. All points are listed in Supplement 1.

In addition to a) or b) above, the driver must successfully complete a question session regarding the most important points of the International Sporting Code and of the F1 Sporting Regulations.

b) For all successive Free Practice Only Super Licence applications, the driver must satisfy at least one of the following requirements:

- a) Have completed a full season of the FIA Formula 2 Championship, or
- b) Have accumulated at least 25 points. The FIA will consider the number of points accumulated in either (i) the three-calendar year period immediately preceding the year of the date of the application, or (ii) the two-calendar year period immediately preceding the year of the date of the application in addition to points accumulated in the calendar year of the application, whichever is higher. All points are listed in Supplement 1.

In addition to a) or b) above, the F1 team concerned must 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.

13.2.4 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

pas plus de 180 jours avant la demande et certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai. Dans le cas où le pilote a conduit une voiture historique sur au moins 300 km, l'équipe de F1 concernée doit attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote pour le familiariser comme il se doit avec tous les systèmes et commandes pertinents de la voiture de l'année en cours.

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

(1) Voiture de l'année en cours, voiture antérieure ou voiture historique comme définies dans le Règlement Sportif de F1

13.3 Procédure de demande

- a) La demande d'inscription complète doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA à laquelle le candidat doit participer. Dans le cas d'un changement de pilote dans le Championnat pour des raisons de force majeure, la FIA pourra accepter des demandes jusqu'à 48 heures avant le début des vérifications techniques préliminaires de la compétition.
- b) La première fois que le pilote demande une Super Licence, l'ASN qui a délivré au pilote sa licence de compétition en cours de validité doit soumettre à la FIA une recommandation spécifique, accompagnée du palmarès du pilote et du numéro de licence A Internationale en cours.
- c) Le pilote doit soumettre à la FIA un formulaire de demande de Super Licence dûment rempli.
- d) Les droits annuels de Super Licence sont payés à la FIA.

13.4 Conditions de délivrance

13.4.1 Si les Articles 13.1 ou 13.2 et 13.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre la licence.

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

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

14. Qualification de délivrance pour l'e-Licence

L'e-Licence de la FIA est délivrée par la FIA.

by the ASN of the country in which the test took place. In cases where the driver has driven at least 300 km in a Historic Car, the F1 team concerned must certify, through the F1 Super Licence application form, that they have held a briefing with the driver to properly familiarise him with the all relevant Current Car controls and systems.

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

(1) Current car, previous car or historic car as defined in the F1 Sporting Regulations

13.3 Application Procedure

- a) The complete application must be received by the FIA at least 14 days before scrutineering for the first FIA Formula One World Championship competition in which the candidate is to compete. In the case of a driver change in the Championship for reasons of force majeure, the FIA may accept applications up to 48 hours before the start of initial scrutineering for the competition.
- b) The first time the driver applies for a Super Licence, the ASN which issued the driver's current competition licence must submit to the FIA a specific recommendation, accompanied by the driver's record of results and current International A licence number.
- c) The driver must submit a completed Super Licence application form to the FIA.
- d) The annual Super Licence fee must be paid to the FIA.

13.4 Conditions of issue

13.4.1 When Articles 13.1 or 13.2 and 13.3 have been complied with to the satisfaction of the FIA, it will issue the licence.

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

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

14. Qualification of issue for the e-Licence

The FIA e-Licence is issued by the FIA.

14.1 Qualifications pour l'e-Licence

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

14.1.2 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de sa première compétition de Formule E.

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

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

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

a) avoir pris le départ d'au moins trois courses comptant pour le Championnat du Monde de Formule E de la FIA pour Pilotes de la saison précédente, ou le départ d'au moins 10 courses au cours des trois saisons précédentes.

b) avoir accumulé au moins 20 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés pendant l'année civile de la demande, selon le nombre le plus élevé. Tous les points sont énumérés au Supplément 1.

c) avoir accumulé au moins 15 points (calculés conformément à l'Article 14.1.6.b) et avoir parcouru au moins 100 km au volant d'une voiture de Formule E de la génération en cours lors d'une séance d'essais libres et/ou de séances d'essais officielles. Les 100 km doivent avoir été parcourus pendant la saison en cours ou la saison immédiatement précédente du Championnat du Monde de Formule E de la FIA.

d) avoir précédemment détenu une Super Licence F1. Dans ce cas, le pilote doit être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans le Championnat du Monde de Formule 1 ou un ou plusieurs des championnats énumérés dans le Supplément 1.

14.1 Qualifications for the e-Licence

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

14.1.2 The driver must be at least 18 years old at the start of his first Formula E competition.

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

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

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

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

b) Have accumulated at least 20 points. The FIA will consider the number of points accumulated in either (a) the three-calendar year period immediately preceding the date of the application, or (b) the two-calendar year period immediately preceding the date of the application in addition to points accumulated in the calendar year of the application, whichever is higher. All points are listed in Supplement 1.

c) Have accumulated at least 15 points (calculated according to Article 14.1.6.b) and have completed at least 100 km in a current Generation Formula E car during a Free Practice Session and/or during official test sessions. The 100 km must have been completed during the current season or the season immediately preceding the FIA Formula E World Championship.

d) Have previously held an F1 Super Licence. In this case, the driver must be judged at the sole determination of the FIA to have recently and consistently demonstrated outstanding ability in the FIA Formula 1 World Championship or in one or more of the championships listed in Supplement 1.

e) être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, ou dans les championnats énumérés au Supplément 1 qui confèrent un minimum de 20 points (au vainqueur / saison), mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à d) ci-dessus.

14.2 Qualifications pour l'e-Licence Essais Libres uniquement

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

14.2.2 Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de sa première compétition de Formule E.

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

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

14.2.5 Le pilote ne doit pas avoir précédemment participé à une course du Championnat de Formule E de la FIA ou du Championnat du Monde de Formule E de la FIA.

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

a) avoir accumulé au moins 10 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés pendant l'année civile de la demande, selon le nombre le plus élevé. Tous les points sont énumérés au Supplément 1.

b) avoir accumulé au moins 5 points (calculés conformément à l'Article 14.2.7.a) et avoir parcouru au moins 200 km au volant d'une voiture de Formule E de la génération en cours lors de séances d'essais officielles. Les 200 km doivent avoir été parcourus pendant la saison en cours ou la saison immédiatement précédente du Championnat du Monde de Formule E de la FIA.

c) être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de

e) Be judged at the sole determination of the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars, or in championships listed in Supplement 1 granting a minimum of 20 points (for the winner / season), but with no opportunity to qualify under any of a) to d) above.

14.2 Qualifications for Free Practice Only e-Licence

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

14.2.2 The driver must be at least 18 years old at the start of the event of his first Formula E competition.

14.2.3 The driver must successfully complete a training session on the most important points of the Electrical safety and technical and sporting aspects of the Formula E competition.

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

14.2.5 The driver must not have previously participated in a race of the FIA Formula E Championship or FIA Formula E World Championship.

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

a) Have accumulated at least 10 points. The FIA will consider the number of points accumulated in either (a) the three-calendar year period immediately preceding the date of the application, or (b) the two-calendar year period immediately preceding the date of the application in addition to points accumulated in the calendar year of the application, whichever is higher. All points are listed in Supplement 1.

b) Have accumulated at least 5 points (calculated according to Article 14.2.7.a) and have completed at least 200 km in a current Generation Formula E car during official test sessions. The 200 km must have been completed during the current season or the season immediately preceding the FIA Formula E World Championship.

c) Be judged at the sole determination of the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula

formule monoplace, ou dans les championnats énumérés au Supplément 1 qui confèrent un minimum de 15 points (au vainqueur / saison), mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) ou b) ci-dessus.

14.3 Procédure de demande

14.3.1 La demande d'inscription complète pour les pilotes se qualifiant en vertu de l'Article 14.1.6 a), b) ou c), ou 14.2.7 a), doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat du Monde de Formule E 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.

14.3.2 La demande d'inscription complète pour les pilotes se qualifiant en vertu de l'Article 14.1.6 d) ou 14.2.7.b) doit être reçue par la FIA au moins 21 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat du Monde de Formule E de la FIA à laquelle le candidat doit participer.

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

14.3.4 Le pilote doit soumettre à la FIA un formulaire de demande d'e-Licence dûment rempli.

14.3.5 Les droits annuels d'e-Licence sont payés à la FIA.

14.4 Conditions de délivrance

14.4.1 Si les Articles 14.1 ou 14.2 et 14.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre l'e-Licence.

14.4.2 L'e-Licence est valable jusqu'à la fin de la saison de délivrance.

14.4.3 Un pilote ayant reçu une e-Licence est à l'essai après sa première course de Formule E pour une période de 12 mois, pendant laquelle l'e-Licence est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

15. Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse sur terre mondiaux

15.1 Licence Pilote

15.1.1 Exigences en matière de licence pour tous les pilotes effectuant des tentatives de records de

cars, or in championships listed in Supplement 1 granting a minimum of 15 points (for the winner / season), but with no opportunity to qualify under a) or b) above.

14.3 Application Procedure

14.3.1 The complete application for drivers qualifying under 14.1.6 a), b) or c), or 14.2.7 a) must be received by the FIA at least 14 days before scrutineering for the first FIA Formula E 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.

14.3.2 The complete application for drivers qualifying under 14.1.6.d or 14.2.7.b) must be received by the FIA at least 21 days before scrutineering for the first FIA Formula E World Championship competition in which the candidate is to compete.

14.3.3 The first time the driver applies for an e-Licence, the ASN which issued the driver's current competition licence must submit to the FIA a specific recommendation, accompanied by the driver's record of results and current International B licence number.

14.3.4 The driver must submit a completed e-Licence application form to the FIA.

14.3.5 The annual e-Licence fee must be paid to the FIA.

14.4 Conditions of issue

14.4.1 When Articles 14.1 or 14.2 and 14.3 have been complied with to the satisfaction of the FIA, it will issue the e-Licence.

14.4.2 The e-Licence will be valid to the end of the season of issue.

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

15. Licences for all world land speed record attempts

15.1 Driver Licensing

15.1.1 Licence Requirements for All Drivers Conducting Distance, Time, or Absolute World

vitesse sur terre de distance, de temps ou du monde absolu en circuit fermé ou ouvert de >10 km ou >10 miles.

Les tentatives de records de distance, de temps ou de records du monde absolu sur circuit fermé (telles que définies à l'Annexe D du Code Sportif International) sur des pistes fermées ou ouvertes de >10 km ou >10 miles nécessitent de détenir une Licence Internationale pour Pilote de la FIA. La licence requise dépend de la vitesse maximale prévue atteinte lors de la tentative de record, comme spécifié dans le Tableau 1. Une Licence FIA pour les pilotes effectuant des Records de Vitesse sur terre (LSR) est également requise, comme spécifié dans le Tableau 2.

Table 1

Type de Licence	Vitesse maximale
Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré D Minimum	≤200 kph (<125 mph)
Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C Minimum	>200 kph (>125 mph)

Closed Course Land Speed Record Attempts on Closed Tracks or on Open Tracks of >10 km or >10 Miles.

Distance, time, or absolute world closed course record attempts (as defined in Appendix D to the International Sporting Code) on closed tracks or on open tracks of >10 km or >10 miles require an FIA International driver's licence. The required licence depends on the maximum speed anticipated during the record attempt, as specified in Table 1. An FIA Land Speed Records (LSR) Driver's Licence is also required, as specified in Table 2.

Table 1

Licence Type	Maximum speed
Grade D FIA International Driver's Licence Minimum	≤200 kph (<125 mph)
Grade C FIA International Driver's Licence Minimum	>200 kph (>125 mph)

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

Les tentatives de records d'accélération avec départ arrêté (telles que définies à l'Annexe D) effectuées par des dragsters et autres voitures sur des pistes pour dragsters homologuées et autres pistes ouvertes ≤ ¼ de mile doivent respecter la réglementation relative aux licences pour courses de dragsters telle que spécifiée à l'Article 17, Chapitre I, Annexe L du Code Sportif International.

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

La qualification pour l'obtention d'une licence pour pilote LSR peut être fondée sur une augmentation graduelle de la vitesse, sur l'expérience acquise ou sur la détention d'une Licence Internationale FIA pour pilote en cours de validité. La licence LSR est liée au type de véhicule concerné (voir Tableau 2).

15.2 Qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse

15.2.1

a) Les conditions d'octroi de licence pour les pilotes participant à des tentatives de records de distance ≤ 1 mile avec départ lancé ou départ arrêté, où le run de confirmation du record se fait dans le sens inverse, sont fondées sur une augmentation graduelle de la vitesse.

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

Standing start acceleration record attempts (as defined in Appendix D) with drag racing cars and other cars on homologated drag racing tracks and other open tracks ≤ ¼ mile must meet the drag racing driver licence regulations as specified in Article 17 "Licences for drag racing" of Chapter I "FIA International Drivers' Licences" of Appendix L to the International Sporting Code.

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

The qualification for an LSR driver's licence can be based on gradual increases in speed, prior experience or holding a current FIA International Driver's Licence. The LSR licence is linked to the specific vehicle type (see Table 2).

15.2 Qualification Based on Gradual Increase in Speed.

15.2.1

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

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

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

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

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

Tableau 2

Exigences en matière de Licences pour les pilotes effectuant des Records de Vitesse sur terre / Land Speed Records Driver's Licensing Requirements

Degré de licence / Licence level	Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record / Maximum allowed speed at any point during the record attempt	Exigences / Requirements
LSR D	≤200 kph (<125 mph)	Age minimum 16 ans (18 ans pour les voitures propulsées par poussée). Un pilote titulaire d'une Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré D ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-D, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Note : certains sites de course peuvent également exiger un permis de conduire délivré par les autorités nationales. / <i>Minimum 16 years old (18 years for thrust powered cars). A driver holding a Grade D or higher FIA International Driver's Licence will automatically qualify for an LSR D licence, but must submit an application for the LSR licence to the ASN. Note that certain race venues may also require a government-issued driving licence.</i>
LSR C	≤300 kph (<186 mph)	Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, au moins un run réussi, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, doit être effectué. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins deux runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués au cours de la même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Un pilote titulaire d'une Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence. / <i>Minimum 18 years old. For qualification based on gradual increases in speed, at least one successful, single pass between 75% and 85% of maximum anticipated speed must be completed. For qualification based on prior experience, at least two passes between 75% and 85% of the maximum anticipated speed performed within the same 12-month period in a similar vehicle type. A driver holding a Grade C or higher FIA International Driver's Licence will automatically qualify for an LSR C licence, but must submit an application for the LSR licence to the ASN. The event Steward will give the final approval of the licence.</i>
LSR B	≤400 kph (<250 mph)	Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, au moins un run complet réussi, entre 60% et 70% de la vitesse maximale prévue, et un run réussi, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, doivent être effectués. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins deux runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués dans une même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence. / <i>Minimum 18 years old. For qualification based on gradual increases in speed, at least one successful, complete pass between 60% and 70% of the maximum anticipated speed and one successful pass between 75% and 85% of the maximum anticipated speed must be completed. For qualification based on prior experience, at least two passes between 75% and 85% of the maximum anticipated speed performed within the same 12-month period in a similar vehicle type. The event Steward will give the final approval of the licence.</i>
LSR A	>400 kph (>250 mph)	Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, plusieurs vitesses augmentant graduellement dont au moins un run complet réussi, entre 50% et 60% de la vitesse maximale prévue, un run réussi entre 65% et 75% de la vitesse maximale prévue et un run réussi, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins trois runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués dans une même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence. / <i>Minimum 18 years old. For qualification based on gradual increases in speed, several speeds increasing gradually with at least one complete pass between 50% and 60% of the maximum anticipated speed, one successful pass between 65% and 75% of the maximum anticipated speed and one successful pass between 75% and 85% of the maximum anticipated speed. For qualification based on prior experience, at least three passes between 75% and 85% of the maximum anticipated speed performed within the same 12-month period in a similar vehicle type. The event Steward will give the final approval of the licence.</i>

Table 2

		<i>Minimum 18 years old. For qualification based on gradual increases in speed, multiple gradually increasing speeds including at least one successful, complete pass-between 50% and 60% of the maximum anticipated speed, one successful pass between 65% and 75% of the maximum anticipated speed, and one successful pass between 75% and 85% of the maximum anticipated speed. For qualification based on prior experience, at least three passes between 75% and 85% of the maximum anticipated speed, performed within the same 12-month period in a similar vehicle type. The event Steward will give the final approval of the licence.</i>
--	--	--

15.2.2 Qualification fondée sur l'expérience

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

- a) Pour se qualifier pour une licence LSR-D ou LSR-C fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les éléments suivants : attestations sous forme de feuilles de temps des tentatives de records de vitesse sur terre validées par la FIA ou d'autres organisations, ou attestations des records de vitesse sur terre détenus actuellement ou antérieurement. D'autres documents pourront être pris en compte à l'appréciation du Commissaire Sportif de l'épreuve.
- b) Pour se qualifier pour une licence LSR-B ou LSR-A fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les attestations susmentionnées. De plus, l'expérience en question doit avoir été acquise au volant du véhicule qui sera utilisé lors de la tentative de record ou d'un véhicule très similaire.
- c) Si l'expérience acquise est jugée suffisante par l'ASN, une licence permanente sera délivrée.
- d) Un pilote détenant une Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais il devra néanmoins soumettre une demande de licence LSR à l'ASN.
- e) La licence LSR sera rétrogradée d'un degré par période de trois ans d'inactivité à compter de sa date de délivrance.

15.2.3 Licence propre au véhicule

- a) La licence pour pilote LSR est propre au véhicule et donne au pilote l'autorisation d'effectuer des tentatives de records au volant d'une voiture bien spécifique, qui sera identifiée par un nom, un numéro et une photo.
- b) En cas de changement de voiture, le pilote n'est pas tenu de demander une nouvelle licence mais il doit respecter les exigences relatives à l'augmentation graduelle de la vitesse à partir du degré LSR-C. S'il respecte

15.2.2 Qualification Based on Experience.

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

- a) To qualify for an LSR D or LSR C licence based on experience the driver must provide evidence in the form of time slips from land speed record attempts sanctioned by the FIA or other organisations, or proof of currently or previously held land speed records. Other documentation may be considered at the discretion of the event Steward.
- b) To qualify for an LSR B or LSR A licence based on experience the driver must provide evidence as stated above and the experience should be with the vehicle that will be used in the record attempt or a very similar vehicle.
- c) If the proof of experience is considered sufficient by the ASN, a non-provisional licence will be issued.
- d) A driver holding a Grade C or higher FIA International Driver's Licence e will automatically qualify for an LSR C licence, but must submit an application for the LSR licence to the ASN.
- e) The LSR licence will be reduced by one level for every three years of inactivity after issuance of the licence.

15.2.3 Vehicle Specific Licence

- a) The LSR driver's licence is vehicle specific and gives the driver the permission to conduct record attempts in a specific car, which will be identified by name, number and picture.
- b) In the event of a car change, the driver does not have to apply for a new licence, but must follow the requirements for a gradual speed increase starting from the LSR C level. As the

les critères de vitesse, ceci sera noté sur la licence.

16. Licences pour courses de camions

La licence de Degré ITC-C est requise pour tous les Championnats de Camions de la FIA. Les résultats obtenus en courses de camions ne sont pas valides pour l'obtention d'un degré de licence plus élevée.

17. Licences pour courses de dragsters

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

17.2 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.

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

17.4 Il incombera aux ASN délivrant les licences de vérifier les qualifications exigées pour les différents degrés, notamment :

Tout demandeur de licence doit être âgé d'au moins 16 ans. En Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car et Top Fuel, l'âge minimal des pilotes est de 18 ans.

Un pilote âgé de 17 ans peut demander une licence Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car ou Top Fuel si tous les critères suivants sont remplis :

- 1) l'ASN du demandeur de la licence a approuvé la demande de licence ;
- 2) le 18ème anniversaire du candidat tombe durant la saison à venir ;
- 3) le candidat a participé activement à une autre catégorie de courses de dragsters avec une licence d'une ASN.

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

driver fulfils the speed requirements, this will be noted on the licence.

16. Licences for truck racing

The Grade ITC-C licence is required for all FIA Truck Championships. Results achieved in truck races are not valid to qualify for a higher grade of licence.

17. Licences for drag racing

17.1 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.

17.2 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.

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

17.4 ASN issuing the licences will be responsible for verifying the qualifications required for the different grades, including:

All licence applicants must be at least 16 years of age. Minimum age for drivers in Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car and Top Fuel is of 18 years of age.

A 17-year-old may apply for a Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car and Top Fuel Licence if all the following criteria are met:

- 1) the licence applicant's ASN has sanctioned the licence application;
- 2) the applicant's 18th birthday falls during the upcoming season;
- 3) the applicant was an active participant in another Drag Racing category with an ASN licence.

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

Class	Type A Empattement au-dessus de 125"	Type B Empattement jusqu'à 125"	Type C Carrosserie
1	Top Fuel	Funny Car	Pro Modified
2	TM/D	TM/FC	Pro Stock
3	*ET 6.0-7.49	*ET 6.0-7.49	*ET 6.0-7.49
4	*ET 7.50-9.99	*ET 7.50-9.99	-

Les demandeurs de licence pour les Top Fuel, Funny Car, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car doivent effectuer deux runs conformes ou inférieurs aux minimums E.T. et conformes ou supérieurs aux standards de classe mph suivants.

*ET = temps écoulé d'un quart de mile (402.33 m)

Standards de classe :

Top Fuel

deux (2) runs d'un quart de mile (402,33 m) de 5,40 ou moins et un (1) run de 260 mph (415 km/h) ou plus - ou - deux (2) runs de 1000 pieds (304,8 m) de 4,70 ou moins et un (1) run de 240 mph (386 km/h)

Funny Car

deux (2) runs d'un quart de mile (402,33 m) de 5,70 ou moins et un run de 250 mph (400 km/h) ou plus - ou - deux (2) runs de 1000 pieds (304,8 m) de 4,90 ou moins et un (1) run de 230 mph (370 km/h)

Pro Stock

deux (2) runs d'un quart de mile (402,33 m) de 7,60 ou moins et un run de 170 mph (270 km/h) ou plus

Pro Modified

deux (2) runs d'un quart de mile (402,33 m) de 7,40 ou moins et un run de 180 mph (280 km/h) ou plus

TMD / TMFC

deux (2) runs d'un quart de mile (402,33 m) de 6,40 ou moins et un run de 200 mph (320 km/h) ou plus

17.6 Toutes les personnes qui demandent une licence devront passer une visite médicale de l'ASN avant d'effectuer un run d'essai. Les fiches pour les visites médicales ainsi que les demandes de licence sont disponibles auprès des ASN. Se référer à l'Article 1 du Chapitre II de l'Annexe L concernant les exigences médicales standard pour les Licences Internationales. De même, le véhicule utilisé pour les runs d'essai doit être conforme aux règles et réglementations relatives à la classe/licence faisant l'objet d'une demande.

17.7 Le titulaire d'une licence d'une certaine classe peut courir dans les classes moins performantes

Class	Type A Over 125" Wheelbase	Type B Up to 125" Wheelbase	Type C Bodied
1	Top Fuel	Funny Car	Pro Modified
2	TM/D	TM/FC	Pro Stock
3	*ET 6.0-7.49	*ET 6.0-7.49	*ET 6.0-7.49
4	*ET 7.50-9.99	*ET 7.50-9.99	-

License applicants for Top Fuel, Funny Car, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster and Top Methanol Funny Car must complete two runs at or below the requested class(es)' minimum E.T. and at or above the requested class(es)' mph standard.

*ET = quarter-mile Elapsed Time (402.33 m)

The class standards are:

Top Fuel

two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 5.40 or quicker and one (1) run of 260 mph (415 km/h) or faster - or - two (2) 1,000' (304.8 m) runs of 4.70 or quicker and one (1) run of 240 mph (386 km/h)

Funny Car

two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 5.70 or quicker and one run of 250 mph (400 km/h) or faster - or - two (2) 1,000' (304.8 m) runs of 4.90 or quicker and one (1) run of 230 mph (370 km/h)

Pro Stock

two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 7.60 or quicker and one run of 170 mph (270 km/h) or faster

Pro Modified

two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 7.40 or quicker and one run of 180 mph (280 km/h) or faster

TMD/TMFC two (2) quarter-mile (402.33 m) runs of 6.40 or quicker and one run of 200 mph (320 km/h) or faster

17.6 All license applicants are required to have an ASN physical examination before making any test runs. Physical forms and license applications are available from the ASN's. Please refer to Article 1 of Chapter II of Appendix L regarding the standard medical requirements for International Licences. Likewise, the vehicle used for test runs must be current with respect to rules and regulations for the class/license being applied for.

17.7 The holder of a license in a particular class may race in slower classes of the same type (for

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 FIA pour pilote peut remplacer une licence dragster de Classe 4.

17.8 Un nouveau pilote n'ayant jamais détenu de Licence de Compétition se soumettra à un test spécial d'orientation dans l'habitacle (les yeux bandés) et devra effectuer au minimum six runs en présence d'un comité. Tous les demandeurs de licence devront passer une visite médicale avant de faire un run d'essai. Pour des instructions complètes, voir le verso de la fiche de demande d'inscription (disponible auprès de la FIA et des ASN). Aucun run supplémentaire ne sera proposé au pilote lors des épreuves de Championnat de la FIA. Un pilote passant en catégorie supérieure ou simplement changeant de catégorie (catégorie carrossée vers catégorie à roue découverte, ou l'inverse) est prié de passer le test d'orientation dans l'habitacle et d'effectuer trois runs (conformément aux instructions de la demande de licence). Un pilote licencié peut conduire les voitures prévues par les spécifications de sa licence. Il lui est interdit de passer d'une catégorie à empattement long à une autre à empattement court, ou l'inverse, d'un dragster à un véhicule carrossé, ou l'inverse, etc., à moins d'être spécifiquement licencié pour chaque catégorie.

18. Licences pour participants présentant un handicap

Cette section s'adresse aux concurrents présentant un handicap physique (voir Chapitre II, Articles 1.4 et 1.5).

18.1 Pilote

Indépendamment des problèmes soulevés par les maladies chroniques interdisant la pratique du 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 pour Pilotes (voir Chapitre II, Article 1.5.2), peut postuler pour l'attribution d'une Licence Internationale pour Pilotes, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies (Articles 18.2 à 18.5).

18.2 Conditions supplémentaires

Pour les participants présentant un handicap, les critères suivants pour l'attribution d'une Licence Internationale pour Pilotes devront également être pris en compte :

a) Examen médical

Les participants qui présentent un handicap et qui sont candidats à une Licence Internationale pour Pilotes seront examinés soit par un membre de la Commission Médicale Nationale dans les pays où

example, a type A Class 1 license holder is authorized to compete in A/2 and A/4). Moreover, any other FIA driver's license may replace a Class 4 drag racing license.

17.8 A new driver who has not previously held a Competition License will be given a special cockpit-orientation (blindfold) test, and will be required to make a minimum of six runs under committee observation. All license applicants are required to have a physical examination before making any test runs. For complete instructions, see reverse of license application form (available from FIA ASN). No extra runs will be provided to the driver at FIA Championship events. A driver who is upgrading or crossgrading (bodied category to/from open-wheel category) is required to take the cockpit-orientation test and make three runs (per license application instructions). A licensed driver may drive a car classed under his or her license limitation. He is prohibited to cross over to or from the long wheelbase category to short wheelbase, dragster to bodied, etc. unless specifically licensed for each.

18. Licences for participants with disabilities

This section is intended for physically impaired competitors (see Chapter II, Articles 1.4 and 1.5).

18.1 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 Chapter II, Article 1.5.2,), may apply to obtain an International Driver's Licence, if all the conditions stated below are fulfilled (Articles 18.2 to 18.5).

18.2 Supplementary conditions

For participants with disabilities, the following criteria for the awarding of an International Driver's Licence must also be considered:

a) Medical examination

Participants with disabilities who are candidates for an International Driver's Licence must be examined either by a member of the National Medical Commission in countries where such a

cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'ASN, conformément aux conditions énoncées au Chapitre II, Articles 1.5.2 et 1.5.3.

b) Épreuve de pilotage

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 ou une spéciale de rallye et en présence d'un officiel de l'ASN.

c) Capacité à s'extraire seul du véhicule

On évaluera la capacité des postulants présentant un handicap à s'extraire du véhicule destiné à la compétition à bord duquel ils ont l'intention de courir (ou d'un modèle analogue) dans les délais les plus rapides (simulations d'un danger immédiat, d'un incendie, etc.).

Les postulants doivent, en position de course, ceintures attachées, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par leurs propres moyens, conformément aux exigences de temps applicables au championnat auquel ils souhaitent participer, et de s'en éloigner.

Si la déficience de mobilité affecte de manière significative la sortie du véhicule à bord duquel les candidats ont l'intention de courir, le cas doit être notifié au Directeur d'Épreuve et/ou au Directeur de Course de la compétition à laquelle ils ont l'intention de participer.

18.3 Certificat d'Adaptation du véhicule du titulaire d'une Licence Internationale pour Pilotes qui présente un handicap

Après une évaluation concluante par le Groupe de Travail Adaptations de la FIA de la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA, un Certificat d'Adaptation sera délivré par la FIA pour les véhicules de compétition non conformes à l'homologation correspondante et/ou au règlement technique en raison des adaptations requises pour les participants présentant un handicap.

Le Certificat d'Adaptation et ses annexes doivent être présentés au moment des vérifications techniques, et le plus tôt possible à l'Equipe Technique de la compétition à laquelle ils ont l'intention de participer. Seules sont autorisées les modifications apportées conformément aux adaptations spécifiées dans le Certificat et ses annexes.

Le Certificat d'Adaptation est valable pendant la durée de la saison pour laquelle il est délivré, pour autant que les modifications du véhicule restent inchangées pendant cette période. Il peut être renouvelé d'une saison à l'autre.

body exists, or otherwise by a doctor appointed by the ASN, in compliance with the conditions set out in Chapter II, Articles 1.5.2 and 1.5.3.

b) Driving Test

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

c) Ability to self-extract from the vehicle

The ability of applicants with disabilities to extract themselves from the competition vehicles they intend to compete in (or from a similar model) as quickly as possible (simulations of immediate danger, outbreak of fire, etc.) must be evaluated.

Applicants must, from a racing position with the seatbelt attached, be able, alone, according to the time requirements of the championship in which they wish to participate, to extract themselves and move away from the car.

Should the mobility-impairment significantly affect the egress from the vehicle in which the applicants intend to compete, the case should be notified to the Race Director and/or the Clerk of the Course of the competition in which they intend to compete.

18.3 Certificate of Adaptations for vehicles of International Driver's Licence holders with disabilities

After successful evaluation by the FIA Adaptations Working Group of the FIA Disability and Accessibility Commission, a Certificate of Adaptations will be provided by the FIA for competition vehicles not in compliance with the corresponding homologation and/or technical regulations due to the adaptations required for participants with disabilities.

The Certificate of Adaptations and its appendices must be presented at the time of scrutineering, and as soon as possible to the Technical Team of the competition in which they intend to compete. Only the modifications performed in accordance with the adaptations specified in the Certificate and its appendices are authorised.

The Certificate of Adaptations is valid for the duration of the season for which it is issued, as long as the vehicle modifications remain unchanged during this period. It can be renewed between one season and the next.

L'ASN des participants présentant un handicap doit présenter la demande de Certificat au Groupe de Travail Adaptations de la FIA à l'aide du formulaire de la FIA prévu à cet effet au moins deux mois avant la compétition à laquelle ils ont l'intention de participer.

Le Groupe de Travail Adaptations de la FIA n'acceptera que les demandes ayant trait à des véhicules destinés à des compétitions inscrites au Calendrier Sportif International ou à des compétitions dont les règlements exigent expressément le Certificat d'Adaptation de la FIA.

18.4 Copilote

De la même manière, indépendamment des problèmes soulevés par les maladies chroniques interdisant la pratique du sport automobile et les troubles de la vision éliminatoires, tout participant présentant un handicap et dont l'activité sportive automobile se limite à la fonction de copilote à l'occasion de rallyes tels que définis dans l'Article 20 du Code Sportif International, peut postuler pour une Licence Internationale pour Copilotes.

Les critères physiques exigés sont les mêmes que ceux requis pour les candidats à la Licence Internationale pour participants présentant un handicap.

La capacité de s'extraire du véhicule dans lequel les postulants souhaitent exercer les fonctions de copilote (ou d'un modèle analogue) doit être évaluée selon les mêmes critères que ceux exigés pour la Licence Internationale pour les participants présentant un handicap.

De plus, le cas échéant, les postulants devront être en mesure d'exécuter dans l'ordre et avec succès les exercices suivants :

- Placer la pancarte SOS sur le toit ;
- Placer le triangle rouge à environ 50 mètres derrière la voiture ;
- Reprendre la pancarte SOS et la brandir à l'arrière du véhicule.

18.5 Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une Licence Internationale pour Pilotes qui présentent un handicap

18.5.1 Gestion des urgences

Pour toute compétition à laquelle participe(nt) un ou plusieurs participants présentant un handicap, le Directeur d'Épreuve et/ou le Directeur de Course, le Délégué Médical et/ou le Médecin-Chef et les services de secours devront être informés de son/leurs numéro(s) de course et recevoir les informations relatives à son/leur handicap, et notamment s'il(s) est(sont) handicapé(s) moteur(s) ou non.

Using the FIA form intended for this purpose, the ASN of the participants with disabilities must submit the Certificate request to the FIA Adaptations Working Group at least two months prior to the competition in which they intend to compete.

The FIA Adaptations Working Group will only accept requests for vehicles intended for competitions included in the International Sporting Calendar or competitions with regulations specifically requiring the FIA Certificate of Adaptations.

18.4 Co-driver

Similarly, irrespective of the problems raised by chronic illnesses which preclude the practice of motor sport and disqualifying visual disorders, a participant with disabilities whose sporting activity is limited to the role of co-driver in rallies, as they are defined in Article 20 of the International Sporting Code, may apply for an International Co-driver's Licence.

The physical criteria to be met are the same as those required for the candidates for an International Licence for participants with disabilities.

The ability of the applicants to extricate themselves from the vehicle in which they intend to perform their roles of co-driver (or from a similar model) must be evaluated in accordance with the same criteria as those required for the Licence for participants with disabilities

Moreover, and where required, the applicants must be able to carry out the following exercises, in the order in which they are listed:

- Place the SOS panel on the roof;
- Place the red triangle approximately 50 metres to the rear of the vehicle;
- Retrieve the SOS panel and wave it behind the vehicle.

18.5 Practice of motor sport for International Driver's Licence holders with disabilities

18.5.1 Emergency management

For any competition in which one or more participants with disabilities are taking part, the Race Director and/or the Clerk of the Course, the Medical Delegate and/or the Chief Medical Officer and rescue services must be informed of these drivers' racing numbers and be provided with the information about their disability, and in particular, if they are ambulant or non-ambulant.

Les services de secours devront notamment être informés lorsque les jambes du participant sont sanglées, lorsque son buste est sanglé au siège et/ou lorsque des modifications apportées à l'habitacle sont susceptibles de gêner les manœuvres de secours.

Il appartient aux pilotes et/ou à leurs équipes d'informer les principaux officiels susmentionnés le plus tôt possible afin de leur permettre de transmettre les informations aux commissaires de piste ainsi qu'aux membres des équipes d'extraction et des équipes médicales.

18.5.2 Symbole universel pour les participants présentant un handicap

Les titulaires d'une Licence qui nécessitent une assistance pour se déplacer doivent à tout moment arborer le symbole universel pour les participants présentant un handicap, approuvé par la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA et permettant de les identifier comme tels pour des raisons de sécurité.

Le symbole doit être apposé à côté du numéro ou du nom sur le véhicule de course, sur les deux portières ainsi qu'à l'avant et à l'arrière du véhicule pendant les compétitions et les essais. L'autocollant doit mesurer au moins 50 % de la taille du numéro - 8 cm² au moins - et avoir la même taille que le nom lorsqu'il est apposé à côté de ce dernier.

Dans la mesure du possible, la section en blanc devrait comporter des éléments électroluminescents (ou équivalents) pour assurer la visibilité du symbole pendant les courses de nuit.

18.5.3 Courses d'endurance

Pour les courses d'endurance et toute autre compétition avec plusieurs participants dans la même voiture, un dispositif lumineux performant qui s'allume lorsqu'un participant présentant un handicap court est nécessaire.

18.5.4 Extraction sur un circuit ou une spéciale

Les pilotes qui nécessitent une assistance pour se déplacer ne s'extrairont seuls d'un véhicule immobilisé sur un circuit ou une spéciale qu'en cas d'incendie ou en présence de fumée. Ils s'extrairont également seuls de leur véhicule si celui-ci se trouve à proximité d'un plan d'eau et risque de couler. S'ils ne sont pas en mesure de conduire le véhicule hors du circuit ou de la spéciale vers un endroit sûr, ils resteront à bord protégés par la cage, le harnais et l'équipement de sécurité en attendant d'être évacués.

18.5.5 Demande d'aide supplémentaire

Les participants présentant un handicap et ayant

In particular, rescue services must be informed should the legs be strapped down, the torso be strapped to the seat and/or should modifications of the cockpit interfere with rescue.

It is the drivers' and/or their team's responsibility to inform the above-mentioned senior officials as early as possible to allow them to cascade the information down to the track marshals, extrication and medical team members.

18.5.2 Universal symbol for participants with disabilities

Licence holders who are non-ambulant must at all times display the universal symbol for participants with disabilities approved by the FIA Disability and Accessibility Commission distinguishing them as such for safety reasons.

The symbol shall be affixed next to the number or the name on the racing car, on both car doors, and at the front and rear of their competition vehicle, during competition and testing.

The sticker shall measure at least 50% of the size of the number – in any case, at least 8 cm² in size – and shall be the same size as the name when affixed next to the latter.

As far as possible, the section in white should have electroluminescent elements (or equivalent) to ensure the visibility of the symbol during night races.

18.5.3 Endurance racing

For endurance racing and any other competition with several entrants in the same car, an advanced light device is required to determine when a participant with disabilities is racing.

18.5.4 Egress on live circuits or stages

Non-ambulant drivers will only extract themselves from a stopped vehicle on a live circuit or stage in case of smoke or fire emergency. They will also extract themselves from their vehicle if it is in close proximity to a body of water and at risk of sinking. If the driver of a stopped vehicle is unable to drive the car off the circuit or stage to a safe location, they will remain in the vehicle protected by the cage, harnesses and safety equipment and await to be rescued.

18.5.5 Request for additional assistance

Participants with disabilities who have specific

des besoins spécifiques peuvent demander à bénéficier de l'assistance supplémentaire d'un membre d'équipage pour exécuter diverses manœuvres pendant la compétition à laquelle ils ont l'intention de participer.

Pourvu que la demande n'engendre aucun problème de sécurité et soit destinée à compenser une déficience de mobilité ou à permettre au concurrent de recevoir des soins particuliers d'un kinésithérapeute ou d'un entraîneur, des explications détaillées sur les besoins en question doivent être soumises le plus tôt possible aux Commissaires Sportifs.

Sachant que le CSI et le Règlement Sportif applicable prévalent, la décision d'autoriser l'assistance demandée reste à l'appréciation des Commissaires Sportifs de la compétition à laquelle le participant présentant un handicap souhaite participer.

19. Compétition à Vitesse Limitée de degré International (IT LSC)

19.1 Licence minimale requise pour les pilotes et les copilotes pour :

Des Compétitions à vitesse limitée sur circuit ou sur route.

Il s'agit de compétitions dans lesquelles la vitesse moyenne est de 50 km/h maximum et/ou qui se déroulent sur des routes publiques ouvertes, sous réserve du respect du code de la route local. Les compétitions ci-après (mais pas uniquement) sont considérées comme des Compétitions à vitesse limitée, pour autant que les limites de vitesse soient respectées :

a) Circuits

Démonstrations, parades, trials, éco-compétitions, régularité ou disciplines/catégories équivalentes.

b) Routes

Régularité, éco-régularité, régularité historique, navigation, concentration touristique ou disciplines/catégories équivalentes.

19.2 Critères d'âge

Les titulaires doivent avoir 16 ans révolus (date d'anniversaire faisant foi).

19.3 Critères de qualification

Ne requiert aucune période probatoire de qualification.

Si la compétition est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs d'une licence IT LSC qui conduisent la voiture doivent également être titulaires d'un permis de conduire civil valable dans le(s) pays de la compétition.

Les résultats de la Compétition à vitesse limitée ne seront pas pris en compte pour la qualification

needs, may request to be granted additional support from a crew member to proceed with various operations during the event they intend to compete in.

As long as the request does not cause any safety concerns and is intended to compensate for a mobility impairment or to enable the competitor to receive special care from a physiotherapist or trainer, detailed explanations of the needs must be submitted as early as possible to the stewards of the competition.

Whilst the ISC and relevant Sporting Regulations prevail, the decision for allowing the requested assistance remains at the discretion of the stewards of the competition in which the participant with disabilities wishes to compete.

19. International grade Limited-Speed Competition (IT LSC)

19.1 Minimum licence required for drivers and co-drivers for:

Limited-speed competitions on circuits or roads.

These are competitions in which the average speed is 50 kph maximum and/or which are held on open public roads subject to compliance with local traffic laws.

The following (but not limited to) are considered as limited-speed competitions, as long as the speed limits are respected:

a) Circuits

Demonstrations, parades, trials, eco-competitions, regularity, or equivalent disciplines/categories.

b) Roads

Regularity, eco-regularity, historic regularity, navigation, touring assembly, or equivalent disciplines/categories.

19.2 Age criteria

Holders must be at least 16 years old (the date of birth being binding).

19.3 Qualification criteria

Does not require a qualifying period of probation.

If the competition is being conducted on public roads (open or closed), IT LSC licence-holders who drive the car must also hold a civilian driving licence valid in the country(ies) of the competition.

Limited-speed competition results will not be considered for qualification for other licence

pour d'autres degrés de licence.

19.4 Champ d'application

Les licences IT LSC peuvent être délivrées :

- a) pour l'année civile (c'est-à-dire, valable jusqu'au 31 décembre de l'année de la demande), ou
- b) par compétition. Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que ce type de licence peut être délivré par an.

19.5 Conditions supplémentaires

Tout pilote participant à des Compétitions à Vitesse Limitée et titulaire d'un permis de conduire routier en cours de validité est dispensé de présenter un certificat médical d'aptitude conformément aux exigences de l'Article 1 "Visite médicale annuelle d'aptitude" du Chapitre II "Règlement pour le contrôle médical des pilotes". Si le pays qui a délivré le permis de conduire routier n'a pas d'exigences médicales pour le renouvellement du permis de conduire routier en fonction de l'âge du pilote, il convient de présenter un certificat médical d'aptitude.

Tout pilote participant à des Compétitions à Vitesse Limitée et qui n'est pas titulaire d'un permis de conduire routier en cours de validité doit pouvoir présenter sur demande un certificat médical d'aptitude conformément aux exigences de l'Article 1 "Visite médicale annuelle d'aptitude" du Chapitre II "Règlement pour le contrôle médical des pilotes".

20. Degré International Esport (IT-Esport)

20.1 Licence minimale requise pour :

La licence IT-Esport est valable pour des compétitions Esport approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence IT-Esport et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

20.2 Critères d'âge :

Les pilotes doivent avoir au moins 14 ans révolus (date anniversaire faisant foi).

20.3 Critères de qualification :

Ne requiert aucune période probatoire de qualification.

Les résultats des compétitions Esport ne seront pas pris en compte pour la qualification pour d'autres degrés de licence.

20.4 Conditions supplémentaires :

Tout pilote participant à des compétitions Esport est dispensé de présenter un certificat médical d'aptitude conformément aux exigences de l'Article 1 "Visite médicale annuelle d'aptitude" du Chapitre II "Règlement pour le contrôle médical des pilotes".

grades.

19.4 Scope

IT LSC licences can be issued:

- a) for the calendar year (i.e., valid until 31 December of the year of application), or
- b) per competition. There is no limit to the number of times that this type of licence can be issued per year.

19.5 Supplementary conditions

Any Driver participating in Limited-Speed Competitions and who holds a valid road driving licence is exempt from showing a medical certificate of aptitude in accordance with the requirements of Article 1 "Annual medical visit for aptitude" of Chapter II "Regulations for the Medical Examination of Drivers", except when the country that issued the road driving licence does not have medical requirements for renewing the road driving licence in relation to the driver's age.

Any Driver participating in Limited-Speed Competitions and who does not hold a valid road driving licence must be able to show on request a medical certificate of aptitude in accordance with the requirements of Article 1 "Annual medical visit for aptitude" of Chapter II "Regulations for the Medical Examination of Drivers".

20. International Grade Esport (IT-Esport)

20.1 Minimum licence required for:

The IT-Esport licence is valid for Esport competitions which must have been individually approved by the FIA as open to IT-Esport licence-holders and indicated as such on the FIA international calendar.

20.2 Age criteria:

Drivers must have at least 14 years old (the date of the birthday being binding).

20.3 Qualification criteria:

Does not require a qualifying period of probation Esport competition results will not be considered for qualification for other licence grades.

20.4 Supplementary conditions:

Any Driver participating in Esport Competitions is exempt from showing a medical certificate of aptitude in accordance with the requirements of Article 1 "Annual medical visit for aptitude" of Chapter II "Regulations for the Medical Examination of Drivers"

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTROLE MÉDICAL DES PILOTES	CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>1. Visite médicale annuelle d'aptitude</p>	<p>1. Annual medical visit for aptitude</p>
<p>1.1 Champ d'application du contrôle médical L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre :</p>	<p>1.1 Field of application of the medical control Taken together, the examinations described in the present chapter:</p>
<ul style="list-style-type: none"> - 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. 	<ul style="list-style-type: none"> - are necessary and sufficient to satisfy the medical requirements for the issuing of an FIA international driver's licence. - are strongly recommended for the granting of a national driver's licence.
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Elle comporte :</p>	<p>It includes:</p>
<ul style="list-style-type: none"> - 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 : <ul style="list-style-type: none"> - un examen d'aptitude cardiovasculaire ; - un examen de la vue ; - une évaluation de l'appareil locomoteur. 	<ul style="list-style-type: none"> - 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: <ul style="list-style-type: none"> - a cardiovascular aptitude examination; - an eye test; - an evaluation of the musculoskeletal system.
<p>1.2 Un examen d'aptitude cardiovasculaire</p> <ul style="list-style-type: none"> - dans tous les cas, la prise de la pression artérielle ; - Pour les sujets âgés de 59 ans ou moins au début de l'année de leur demande de licence, un ECG doit avoir été effectué dans les 36 mois précédents. Si l'ECG révèle une anomalie pouvant entraîner un risque d'incapacité, une consultation avec un cardiologue sera demandée et un rapport devra être fourni. - Pour les sujets âgés de 60 ans ou plus au début de l'année de leur demande de licence, une consultation avec un cardiologue sera demandée et un rapport fourni tous les trois ans (ou plus tôt si cela est cliniquement indiqué) après la première consultation, et un test de tolérance à l'effort sera demandé tous 	<p>1.2 Cardiovascular aptitude examination</p> <ul style="list-style-type: none"> - in all cases, blood pressure is taken; - For subjects aged 59 or under at the start of the year of their license application, an ECG should have taken place within the previous 36 months. If there is an abnormal ECG finding that may lead to risk of incapacity, a consultation with a cardiologist will be requested and a report should be provided. - For subjects aged 60 or over at the start of the year of their licence application, a consultation with a cardiologist will be requested and a report provided every three years (or earlier if clinically indicated) after the first consultation, and an exercise tolerance test will be requested every three years (or earlier if

les trois ans (ou plus tôt si cela est cliniquement indiqué), avec un ECG au repos à effectuer chaque année lors de tous les autres examens de renouvellement de licence. En cas de résultat ECG anormal pouvant entraîner un risque d'incapacité, une consultation avec un cardiologue sera demandée et un rapport devra être fourni.

1.3 Un examen de la vue

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

a) acuité visuelle :

- i) avant ou après correction, au moins 6/9, 20/30 ou 0,67 pour chaque œil et 6/6, 20/20 ou 1,00 pour les deux yeux ensemble.
- 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 20/20, 6/6 ou 1,00, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes :
 - conformité avec les points b, c, et d ci-après ;
 - état acceptable du fond de l'œil;
 - toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement unilatérale.

b) vision des couleurs : normale (méthode pour l'analyser : la Table d'Ishihara). En cas d'anomalie, recours au test Colour Assessment and Diagnosis (CAD) 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 - ce qui équivaut à une vision trichromatique « sûre » (CV3).

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

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

e) correction de la vision : les verres de contact sont admis.

clinically indicated), with a resting ECG to be undertaken annually at all other licence renewal examinations. If there is an abnormal ECG finding that may lead to risk of incapacity, a consultation with a cardiologist will be requested and a report should be provided.

1.3 Eye test

For the year that an international licence is issued, the following must be certified after a control by a qualified ophthalmologist, optometrist 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 6/9, 20/30 or 0.67 for each individual eye-and 6/6, 20/20 or 1.00 for both eyes together.

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 or greater to 20/20, 6/6 or 1.00, may obtain a driver's licence under the following conditions:

- conformity with points b, c and d below;
- acceptable condition of the fundus
- any old or congenital damage shall be strictly unilateral

b) colour vision: normal (method of analysis: the Ishihara Table). In case of any anomaly, recourse to the Colour Assessment and Diagnosis (CAD) test—or to an analogous system. In every case there must be no risk of any errors in perception of the colours of the flags used in international competitions – equivalent to 'safe' trichromatic colour vision (CV3).

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 (lenses) or similar tests.

e) sight correction: the wearing of contact lenses is permitted.

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

Les décisions devraient être prises au cas par cas.

1.4 Mobilité des articulations, amplitude des mouvements, inventaire des amputations et leurs appareillages éventuels, inventaire des troubles sensitifs et moteurs

Sont compatibles avec l'obtention d'une licence internationale :

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

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

1.5.1 Contre-indication absolue

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

La situation des pilotes atteints de cécité monoculaire sera examinée au cas par cas par la Commission Médicale de la FIA.

D'autre part, pour tout problème relevant d'une des contre-indications mentionnées ci-dessus, la Commission Médicale de la FIA pourra, éventuellement, et pour chaque dossier présenté, s'entourer de l'avis d'un comité d'experts.

1.5.2 Contre-indications pour une licence standard permettant cependant de postuler pour l'attribution d'une Licence pour Pilotes présentant un handicap

(voir Chapitre I, Article 18 de la présente Annexe)

- toutes les limitations articulaires, les amputations, les prothèses ne répondant pas aux critères définis à l'Article 1.4

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 (monocular blindness).
- The situation of those drivers suffering from monocular blindness will be examined on a case-by-case basis by the FIA Medical Commission.

In addition, for every problem arising from one of the exclusions mentioned above, the FIA Medical Commission may, if it so desires, and for each dossier submitted, seek the opinion of a committee of experts.

1.5.2 Conditions incompatible for the granting of a standard licence that do, however, permit an application for a Licence for Drivers with Disabilities

(see Chapter I, Article 18 of the present Appendix)

- all limitations of the articulations, amputations and prosthetic limbs which do not satisfy the criteria defined in Article 1.4

- les principaux troubles sensitivomoteurs centraux ou périphériques (monoplégie, hémiplégie, paraplégie, etc.)

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

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

1.6 Formulaire d'examen médical

Dans chaque pays, suivant la législation ou les usages locaux, l'ASN doit créer et imprimer :

- 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,

- major central or peripheral sensor-motor malfunction (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)

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

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

1.6 Medical examination form

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

- i) 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,

-les valeurs de la tension artérielle et l'indication que les examens complémentaires (ECG simple ou épreuve d'effort) ont été pratiqués selon l'âge et le cas.

Dans les pays où la loi l'exige et où les usages l'imposent, le formulaire médical national peut comporter la prescription d'examens supplémentaires. Il sera signé, au-dessus du timbre de l'ASN, par le médecin qui a effectué le contrôle médical.

Au bas du formulaire médical, l'intéressé devra signer une déclaration dans laquelle il sera précisé :

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

1.6.3 Devenir du formulaire médical et du questionnaire

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

1.7 Devoir du médecin qui effectue l'examen

Le médecin qui effectue l'examen médical d'aptitude devra obligatoirement utiliser et remplir entièrement le formulaire médical national remis par le candidat. Ce dernier devra aussitôt renvoyer ce document à l'ASN compétente.

La décision d'aptitude ou d'inaptitude sera prise par le docteur en médecine qui a pratiqué l'examen.

Il pourra éventuellement demander l'avis de l'instance agréée par l'ASN (Commission Médicale Nationale ou médecin agréé).

1.8 Attestation d'aptitude médicale

-the blood pressure values and a statement that the further examinations (simple ECG or stress test, depending on the age and the case) have been carried out.

In those countries where laws or customs so demand, the national medical form may prescribe additional tests. It will be signed, above the stamp of the ASN, by the doctor who carried out the medical control.

At the foot of the medical form, the applicant must sign a declaration stating that:

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

1.6.3 Destination of the medical form and questionnaire

These documents will be kept by the ASNs, observing the rules on respecting medical confidentiality.

However, with the aim of creating a secure computer file, to be made available to the doctors intervening in motor sport on the occasion of an accident or an intercurrent disease, a copy may be requested by the FIA. The categories of drivers concerned will be determined in due course by the FIA Medical Commission.

1.7 Duties of the doctor carrying out the examination

The doctor responsible for carrying out the medical aptitude test is obliged to use the national medical form presented by the applicant, filling in all the necessary details. The applicant must then immediately send this document to the relevant ASN.

The decision as to fitness or unfitness shall be taken by the doctor who conducted the examination.

This doctor may request the opinion of the body approved by the ASN (National Medical Commission or approved doctor).

1.8 Medical certificate of aptitude

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

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

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

Date :

Vue corrigée (verres ou lentilles)

OUI NON

Surveillance médicale particulière

OUI NON

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.

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

2. Medical control at competitions

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

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

2.1 Examen neurométrique

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

2.1 Neurometric testing

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

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

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

2.2.1 Procédure en Compétition

À la suite d'un accident, d'un problème physique ou d'un problème de santé survenu en compétition (si le diagnostic a été posé ultérieurement, voir article 2.2.2)

2.2.1 In-Competition Procedure

Following an accident, physical disorder or health problem experienced in competition (if the diagnosis was made at a later stage, see Article 2.2.2)

a) Responsabilité du pilote

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

a) Responsibility of the driver

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC et WRC :

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

b) Examen médical de contrôle

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

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

c) Décision suite à l'examen

Le médecin ayant demandé et pratiqué l'examen décidera :

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

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC et WRC :

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

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

- Informer son ASN, le Médecin-Chef de la compétition où l'accident/le problème est survenu et le médecin en charge de la série ou du championnat de l'évolution de son état de santé en leur transmettant des informations claires et exhaustives, y compris imageriques.
- Transmettre aussi ces informations au Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il souhaite participer et l'informer de la nécessité de réaliser une visite de

Particular measures for F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC and WRC:

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

b) Medical check-up

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

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

c) Decision following the check-up

The doctor who requested and carried out the check-up will decide:

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

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

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

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

Particular measures for F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC and WRC:

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

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

- Inform his ASN, the Chief Medical Officer of the competition in which the accident/problem occurred and the doctor in charge of the series or championship of developments in his health condition by enclosing clear and comprehensive information, including any imaging.
- In addition, send all this information to the Chief Medical Officer of the next international competition in which the driver wishes to take part and inform him of the requirement to carry out a

réintégration (pour obtenir les coordonnées du Médecin-Chef, contacter l'ASN du pays dans lequel la compétition se déroulera et en dernier recours la FIA (medical@fia.com)).

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC et WRC :

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

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

Par l'ASN du pilote :

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

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

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC et WRC :

La visite de réintégration sera menée conjointement avec le Délégué Médical FIA à moins qu'elle n'ait été menée en amont sur une

reintegration examination (to obtain the contact details of the Chief Medical Officer, contact the ASN of the country in which the competition will be held or, failing that, the FIA (medical@fia.com)).

Particular measures for F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC and WRC:

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

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

By the driver's ASN:

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

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

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

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

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

Particular measures for F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC and WRC:

The reintegration examination will be carried out together with the FIA Medical Delegate unless conducted prior to an international

compétition internationale ne comptant pas pour un Championnat du Monde de la FIA.

2.2.2 Procédure Hors Compétition –

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

a) Responsabilité du pilote

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

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

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

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

Par le pilote :

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

competition that does not count towards an FIA World Championship.

2.2.2 Out-Of-Competition Procedure –

Procedure following an accident (including domestic accidents), physical problem or any health problem experienced or diagnosed out of competition

a) Responsibility of the driver

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

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

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

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

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

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

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

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

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

By the driver:

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

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

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

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

Par l'ASN du pilote :

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

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC :

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

2.2.3 Exigences supplémentaires en cas de suspicion de commotion cérébrale chez un pilote

En plus des procédures décrites à l'Article 2.2.1 (Procédure en Compétition) et à l'Article 2.2.2 (Procédure Hors Compétition), l'évaluation du pilote et le retour à la compétition doivent se faire conformément aux meilleures pratiques en vigueur, à l'aide d'un outil d'évaluation des traumatismes crâniens. Si l'évaluation confirme une commotion cérébrale, le concurrent doit être immédiatement exclu de la compétition jusqu'à ce qu'il soit déclaré apte à courir conformément à l'Article 2.2.1 ou à l'Article 2.2.2.

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

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

By the driver's ASN:

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

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

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

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

Particular measures for F1, WEC, WorldRX and WRC:

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

2.2.3 Additional Requirements When There Is A Suspicion That A Driver Has Been Concussed

In addition to the procedures described in Article 2.2.1 (In-Competition Procedure) and Article 2.2.2 (Out-of-Competition Procedure), the assessment of the driver and return to competition should be in accordance with current best practice, using a head injury assessment tool. If the assessment confirms concussion, the competitor shall be immediately excluded from competition until declared fit to race in accordance with Article 2.2.1 or Article 2.2.2.

Avant de reprendre la compétition, le concurrent doit être évalué par le Médecin-Chef de l'épreuve suivante, qui peut demander l'avis d'un spécialiste avant de prendre une décision sur l'aptitude à la compétition. Le pilote doit fournir les résultats de toute évaluation antérieure, de toute imagerie ou de tout avis d'un spécialiste, le cas échéant.

2.2.4 Sanctions en cas de manquement

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

3. Organisation de la lutte antidopage

Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des pilotes de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux pilotes l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile.

Le règlement se trouve dans l'Annexe A du Code Sportif International.

4. Commission d'appel

Dans chaque pays, une Commission Médicale nommée par l'ASN sera appelée à résoudre les éventuels conflits entre les médecins et les pilotes intéressés, en prenant pour base de discussion les Articles 1.3 et 1.4 du présent règlement.

Une épreuve de conduite en présence du médecin, membre de la Commission Médicale ou agréé par l'ASN, pourra éventuellement avoir lieu.

Les conclusions de la Commission Nationale seront reconnues et acceptées dans tous les autres pays, sous la législation sportive de la FIA.

5. Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

5.1 Remarques générales

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

- a)soit en dehors des lieux où se pratiquent les compétitions sportives et sous réserve qu'un accord volontaire et personnel des participants

Prior to returning to competition, the competitor shall be assessed by the CMO of the next event, who may ask for a specialist opinion before making a decision on fitness to compete. The driver shall provide the results of any previous assessment, imaging or specialist opinion if undertaken.

2.2.4 Sanctions in the event of non-compliance

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

3. Organisation of the fight against doping

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

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

4. Appeals commission

In each country a Medical Commission nominated by the ASN will be called upon to settle any controversy arising between doctors and drivers, the conditions laid down in Articles 1.3 and 1.4 of the present regulations being taken as the basis for discussion.

A driver may possibly be required to undergo an observed test drive in the presence of a doctor who is a member of the Medical Commission or approved by the National Sporting Authority.

The decisions reached by the National Commission will be recognised in all other countries falling under the sporting jurisdiction of the FIA.

5. Regulations for physiological studies during motor sport competitions

5.1 General remarks

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

- a)either away from the sporting competition venues and if the voluntary and personal agreement of the participants is obtained in

soit obtenu dans le strict respect des législations et réglementations applicables, elles ne sont pas soumises au règlement ci-dessous (6.2, 6.3 et 6.4) ;

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

5.2 Initiative de l'expérimentation

L'initiative de l'expérimentation et le choix de son thème peuvent provenir :

- a) d'un médecin expérimentateur indépendant ou d'une personne morale ayant à sa disposition une équipe médicale compétente en la matière ;
- b) d'une ASN, via sa Commission Médicale ;
- c) de la Commission Médicale FIA.

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

5.3 Accords préalables

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

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

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

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

Dans tous les cas doivent donner leur accord :

- l'ASN où se déroule l'expérimentation

strict accordance with the provisions of the applicable legislation and regulations, they are not subject to the regulations below (6.2, 6.3 and 6.4);

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

5.2 Initiative to conduct the experiment

The initiative to conduct the experiment and the choice of its research theme may come:

- a) from an independent research doctor or from a legal entity having at its disposal a medical team competent in the matter;
- b) from an ASN, via its Medical Commission;
- c) from the FIA Medical Commission.

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

5.3 Prior agreements

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

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

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

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

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

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

A cet effet, une demande écrite devra préciser :

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

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

5.5 Utilisation des données scientifiques obtenues

Les travaux scientifiques restent l'entièvre 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.

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

To this end, a written request must specify:

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

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

5.5 Use of the scientific data obtained

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

- a) They therefore have total freedom to distribute it as they choose.
- b) However, they shall undertake to communicate the results to their ASN and to the FIA.

CHAPITRE III - EQUIPEMENT DES PILOTES**CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT****1. Casques****1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)**

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

- 8859-2015 (Liste Technique N°49),
- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107)
- 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°69)

1.1.1 Les pilotes participant à une compétition des championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :

1. Helmets**1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)**

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

- 8859-2015 (Technical List N°49),
- 8859-2024 or 8859-2024-ABP (Technical List N°107)
- 8860-2010 (Technical List N°33) or
- 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°69)

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

Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard
Championnat du Monde de Formule Un / Formula One World Championship	8860-2018-ABP
Formule 2 / Formula 2	8860-2018-ABP
Formule 3 / Formula 3	8860-2018-ABP
Formule (3) Régionale / Formula (3) Regional	8860-2018-ABP
Formule E (à partir de la saison 6) / Formula E (as from season 6)	8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A / FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver and co-driver or Priority 2 driver and co-driver competing with a World Rally Car complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC / WEC	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / FIA World Rallycross Championship, for all drivers	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Coupe du Monde FIA GT / FIA GT World Cup	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / International Series running with GT3 cars	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
FIA Motorsport Games: Coupe GT / FIA Motorsport Games: GT CUP	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

Il est fortement recommandé que tous les pilotes participant au Championnat du Monde des Rallyes ainsi qu'aux séries internationales pour lesquelles le règlement technique inclut des exigences en matière de structure de choc provenant du règlement technique de F3000 ou de Formule Un de la FIA portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860 (Liste Technique N°33 ou Liste Technique N°69).

It is strongly recommended that all drivers in the World Rally Championship, and in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from the FIA Formula One or F3000 technical regulations, wear helmets homologated to the FIA Standard 8860 (Technical List N°33 or Technical List N°69).

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

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

1.3 Conditions d'utilisation

Les pilotes de voitures ouvertes et de voitures à cockpit fermé conçues sans pare-brise ainsi que les pilotes participant à une compétition du Championnat WEC 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, JuniorBuggy et Cross-Cars.

Les pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées inutilement sur la piste ou dans la voie des stands.

Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques N°s 33, 69, 49 et 107 doivent être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA. Les dates de mise en œuvre sont les suivantes :

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

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

- Le pilote est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.
- Conformément aux meilleures pratiques, l'équipe d'intervention médicale doit pouvoir retirer le casque du concurrent en toute sécurité pour faciliter l'accès aux voies aériennes.

Si cette opération ne peut être effectuée en toute sécurité, le pilote devra porter un casque ouvert.

Les pilotes doivent contacter le Délégué Médical de la FIA ou le Médecin-Chef afin de réaliser le test ci-dessus avant le début de l'épreuve.

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

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

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

1.3 Conditions of use

Drivers of open cockpit cars, closed cockpit cars designed without windscreen and drivers participating in any competition of the WEC Championship 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, Junior Buggy and cross-cars.

Any tear-offs attached to visors may not be thrown unnecessarily onto the track or the pit lane.

Full visors fitted on the full face helmets which are listed in Technical Lists N°33, 69, 49 and 107 must be labelled with an FIA sticker. The implementation dates are:

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

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

- the driver is to be seated in his car, with helmet and FIA-approved head restraint in place and attached and safety harness buckled.
- In accordance with best practice, the medical intervention team must be able to remove the competitors' helmet in a safe manner that facilitates access to the airway.

If this cannot be carried out safely, the driver will be required to wear an open-face helmet.

Drivers must contact the FIA medical delegate or the Chief Medical Officer in order to carry out the above test before the start of the event.

⁽¹⁾for historic cars, compliance is recommended.

1.4 Modifications

Un casque ne devra pas être modifié par rapport à sa spécification de fabrication d'origine, sauf conformément aux instructions fournies par le constructeur. Les accessoires devront être montés conformément aux instructions du fabricant du casque. Seuls des accessoires approuvés par la FIA devront être utilisés. Toute autre modification ou tout autre ajout d'accessoires non approuvés (caméras de casque, visières, etc.) rendra caduque l'homologation FIA du casque.

1.5 Poids maximal et systèmes de communications

Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une compétition et ne devra pas dépasser 1900 g pour un casque intégral ou 1700 g pour un casque à face ouverte, tous accessoires et fixations compris.

Les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les compétitions sur circuit et les courses de côte, à l'exclusion des compétitions de Rallycross et d'Autocross (les écouteurs se plaçant dans l'oreille sont autorisés). Les demandes de dérogation, pour raisons médicales seulement, pourront être faites par l'intermédiaire de la Commission Médicale de l'ASN du pilote. L'installation d'un microphone ne pourra être faite que conformément aux dispositions de l'Article 1.4 ci-dessus.

1.6 Décoration

La peinture pouvant entrer en réaction avec le matériau de la coque du casque et influer sur son pouvoir de protection, il appartient au concurrent de décorer le casque conformément aux directives fournies par le constructeur, qui sont disponibles dans le guide d'utilisation du casque, sur le site web du constructeur ou sur demande auprès de ce dernier.

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 directives du constructeur devraient également être consultées pour toute remarque relative à l'utilisation d'autocollants ou de décalcomanies.

1.7 Autres caractéristiques

Seuls les accessoires homologués par la FIA attachés au casque sont autorisés

Seuls les lunettes ou lentilles de contact avec l'unique but de corriger la vue et figurant dans le permis de conduire international sont autorisés.

1.4 Modifications

No helmet shall be modified from its original specification as manufactured, except in compliance with instructions defined by the manufacturer. Accessories must be fitted in accordance with the helmet manufacturer instructions. Only accessories approved by the FIA shall be used. Any other modification or addition of non-approved accessories (helmet cameras, visors, etc.) will render the FIA helmet homologation void.

1.5 Maximum weight and communications systems

Helmet weights may be checked at any time during a competition and must not exceed 1900 g for a full-face type or 1700 g for an open-face type, including all accessories and attachments.

Helmet-mounted radio speakers are prohibited in all circuit and hill-climb competitions, excluding Rallycross and Autocross competitions (earplug-type transducers are allowed). Applications for waivers, on medical grounds only, may be made through the driver's ASN's Medical Commission. The fitting of microphones may be done only in respect of Article 1.4 above.

1.6 Decoration

Paint can react with helmet shell material and affect its protective capacity; it is the competitor's responsibility to decorate the helmet in accordance with the guidelines provided by the manufacturer, which are available in the helmet user guideline, published in the helmet manufacturer website or directly upon request from the manufacturer.

The shell being painted should be efficiently masked, as paint penetrating the interior can affect the performance of the helmet liner.

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

1.7 Additional features

Only FIA-homologated accessories attached to the helmet are authorised

Only glasses or contact lenses for the sole purpose of correcting eyesight and figuring in the international drivers' licence are authorized

2. Vêtements résistant au feu

Lors des compétitions sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des compétitions tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27) ou la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74).

Les pilotes et copilotes participant à une compétition des championnats indiqués ci-dessous doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74).

- * Formule E (à partir de la saison 6)
- * Championnat du Monde de Formule Un
- * WEC (à partir de la saison 2021)
- * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Formule 2
- * Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Coupe du Monde FIA GT
- * FIA Motorsport Games : COUPE GT
- * Séries Internationales disputées avec des voitures GT3
- * Championnat du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Coupe du Monde des Bajas Tout-Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Formule 3
- * Formule (3) Régionale
- * Championnat d'Europe de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Championnat des Rallyes Régionaux de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Coupe d'Europe de Baja Tout-Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Coupe du Moyen-Orient de Baja Tout-Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Coupe du monde de Extreme H de la FIA

Les pilotes participant à une compétition du championnat mentionné ci-dessous doivent porter des gants homologués à compter de 2023⁽¹⁾

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) or FIA 8856-2018 standard (Technical List No 74).

Drivers and co-drivers participating in any competition of the championships listed below must wear overalls as well as gloves (optional for co-drivers), long underwear, a balaclava, socks and shoes homologated to the FIA 8856-2018 standard (Technical List No 74):

- * Formula E (from season 6)
- * Formula One World Championship
- * WEC (from season 2021)
- * FIA World Rally Championship, for all drivers (and accompanying co-driver)
- * Formula 2
- * FIA World Rallycross Championship, for all drivers
- * FIA GT World Cup
- * FIA Motorsport Games: GT CUP
- * International Series in which GT3 cars compete
- * FIA World Championship for Cross-Country Rallies, for all drivers (and accompanying co-driver)
- * FIA World Cup for Cross-Country Bajas, for all drivers (and accompanying co-driver)
- * Formula 3
- * Formula (3) Regional
- * FIA European Rallycross Championship, for all drivers
- * FIA European Rally Championship, for all drivers (and accompanying co-driver)
- * FIA Regional Rally Championship, for all drivers (and accompanying co-driver)
- * FIA European Baja Cup, for all drivers (and accompanying co-driver)
- * FIA Middle East Baja Cup, for all drivers (and accompanying co-driver)
- * FIA Extreme H World Cup

Drivers participating in any competition of the championship listed below must wear gloves homologated from 2023⁽¹⁾ to the FIA 8856-2018 standard (Technical List No 74):

conformément à la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique n° 74) :

* Championnat du Monde de Formule Un

(¹¹) Les gants homologués à compter de 2023 doivent porter un numéro d'homologation égal ou supérieur à 23, comme indiqué dans l'exemple ci-après DC.XXX.23-G.

Pour le WRC, il est recommandé aux pilotes d'utiliser une cagoule homologuée conformément à la norme FIA 8856-2018, et indiquée dans les listes techniques comme une cagoule permettant de réduire les charges transmises au cou du pilote au moment du retrait du casque.

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. Le bas de la cagoule doit être porté sous la combinaison de course. Le cou, les poignets et les chevilles doivent toujours être recouverts par au moins deux éléments de l'équipement de sécurité. La cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposeront sur au moins 3 cm autour du cou du pilote, sauf sur la ligne centrale avant où ils se superposeront sur au moins 8 cm.

Les sous-vêtements supérieurs et inférieurs se superposeront sur au moins 7 cm autour de la taille du pilote.

En cas de raisons médicales justifiées, des sous-vêtements non approuvés par la FIA peuvent être portés entre la peau du pilote et les sous-vêtements obligatoires approuvés par la FIA. Toutefois, l'utilisation de matériaux synthétiques non résistants aux flammes en contact avec la peau du pilote n'est pas autorisée.

Les pilotes et les copilotes peuvent porter des sous-vêtements personnels supplémentaires approuvés par la FIA, entre la peau et les sous-vêtements obligatoires approuvés par la FIA.

Seuls des protège-genoux ou des protège-coudes résistants aux flammes et conformes à la norme ISO 15025 peuvent être portés sur la combinaison. 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. La couture des badges peut passer à travers toutes les couches, à condition que le fil soit résistant aux flammes et conforme à la norme ISO 15025. L'impression ou les transferts sur les vêtements des pilotes doivent être effectuées uniquement par le fabricant du produit et ne doivent pas réduire la performance de la combinaison tel que défini dans la norme 8856-2000 ou 8856-2018 (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 ou Annexe F de la norme FIA 8856-2018 pour les exigences détaillées et autres recommandations

* Formula One World Championship

(¹¹) Gloves homologated from 2023 must have a homologation number equal to or higher than 23, as shown in the following example DC.XXX.23-G.

For the WRC, it is recommended that drivers use a balaclava homologated to FIA 8856-2018 standard, and that is indicated in the technical lists as a balaclava that, reduces the loads transmitted to the driver's neck while the helmet is being removed.

Users must ensure that garments are not too tight, as this reduces the level of protection. The bottom of the balaclava must be worn under the racing suit. The neck, wrists and ankles shall always be covered by at least two pieces of safety equipment. The balaclava and top underwear shall overlap by a minimum of 3 cm around the driver's neck, except at the front central line where they shall overlap by at least 8 cm.

The upper and lower underwear shall overlap by a minimum of 7 cm around the waist of the driver.

In case of justified medical reasons, non-FIA-approved underwear may be worn between the driver's skin and the compulsory FIA-approved underwear. However, the use of synthetic, non-flameproof materials in contact with the driver's skin is not authorised.

Drivers and co-drivers can wear additional FIA-approved personal underwear, between their skin and the compulsory FIA-approved underwear.

Only knee or elbow pads that are flameproof and compliant with ISO 15025 are authorised to be worn over the overalls.

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. The stitching of badges can go through all the layers, provided that the thread is flameproof and compliant with ISO 15025. Printing or transfers on drivers' clothing must be carried out only by the manufacturer of the product and must not reduce the performance of the suit as defined in the 8856-2000 or 8856-2018 standard. (see Appendix 1 of the FIA 8856-2000 Standard or Appendix F of the FIA 8856-2018 Standard for detailed requirements and instructions for use). Any FIA-approved 8856-2018 garment customised using printing or transfers must be accompanied by a certificate from the manufacturer.

aux utilisateurs). Tout vêtement approuvé par la FIA selon la norme 8856-2018 personnalisé par impression ou transfert doit être accompagné d'un certificat du fabricant.

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 ou la norme FIA 8856-2018).

2.1 Dispositifs biométriques

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

- Si le dispositif biométrique est intégré dans un vêtement de protection homologué selon la Norme FIA 8856, le vêtement doit être homologué selon les Normes FIA 8856 et 8868-2018.
- Si le dispositif biométrique est un dispositif autonome, il doit être homologué selon la Norme FIA 8868-2018 uniquement. Ce dispositif doit être porté en plus du vêtement homologué selon la Norme FIA 8856.

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

3.1 Lors des compétitions internationales, le port de tout dispositif attaché au casque et destiné à protéger le cou ou la tête du pilote est interdit, à moins que le dispositif n'ait été homologué conformément à la Norme FIA 8858. Les systèmes RFT homologués figurent dans la Liste Technique FIA N° 29. L'angle minimum du col du HANS sera de 60° par rapport à l'horizontale.

Le rembourrage utilisé entre le pilote et l'armature du HANS® ne doit pas avoir une épaisseur supérieure à 15 mm lorsque le pilote est assis dans la voiture, entièrement équipé et harnais serré. Le rembourrage doit être recouvert d'un matériau résistant aux flammes conformément à la Norme ISO 15025 et il ne doit pas avoir une largeur supérieure à 8 mm de chaque côté de l'armature du HANS®.

Les systèmes RFT approuvés par la FIA doivent être portés par les pilotes et les copilotes dans toutes les compétitions internationales, avec les exceptions ou dispositions suivantes :

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 or to the FIA 8856-2018 standard).

2.1 Biometric Devices

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

- If the biometric device is integrated into a protective garment homologated to FIA Standard 8856, the garment shall be homologated to FIA Standards 8856 and 8868-2018.
- If the biometric device is a stand-alone device, then the device must be homologated to FIA Standard 8868-2018 only. This device must be worn in addition to the garment homologated to FIA Standard 8856.

3. Frontal Head Restraint (FHR)

3.1 The wearing in an international competition of any device intended to protect the head or neck and attached to the helmet is prohibited, unless the device has been homologated according to the FIA 8858 standard. Homologated FHR systems are listed in the FIA Technical List N° 29. The minimum reclined HANS collar angle shall be 60° from the horizontal.

Any padding used between the driver and the HANS® yoke must not be more than 15 mm thick when the driver is seated in the car fully equipped with the harness tightened. The padding must be covered by a flameproof material in conformity with the standard ISO 15025 and the padding must not be wider than 8 mm on each side of the HANS® yoke.

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

Le port d'un système RFT approuvé par la FIA est :

- a) obligatoire pour les voitures de la Formule 1 de la période G et suivantes, sauf dérogation écrite accordée par la Commission de la Sécurité de la FIA ;
- b) recommandé pour les autres voitures historiques ;
- c) pas obligatoire pour les catégories de véhicules à énergies alternatives suivantes : I, III, IIIA, IV, V Karts électriques, VII et VIII ;
- d) recommandé pour les catégories de véhicules à énergies alternatives II, V Voitures et VI avec passeport technique délivré avant le 01.01.2006.

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

3.2 Conditions d'utilisation

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

Casque ⁽²⁾	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Liste Technique N° 33 et 69)	FIA 8858 (Liste Technique N° 29)
FIA 8859 (Liste Technique N°49 et 107)	

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

Le dispositif RFT doit être porté conformément au :

- a) «Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition» ou au
- b) «Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition».

The wearing of an FIA-approved FHR system is:

- a) mandatory for Formula 1 cars of period G and onwards except in case of written dispensation obtained from the FIA Safety Commission;
- b) recommended for other historic cars;
- c) not mandatory for the following categories of alternative energy vehicles: I, III, IIIA, IV, V Electric Karts, VII and VIII;
- d) recommended for alternative energy vehicles in categories II, V Cars and VI with a technical passport issued before 01.01.2006.

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

3.2 Conditions of use

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

Helmet ⁽²⁾	Tether system (tether, tether end fitting and helmet anchorage)
FIA 8860 (Technical List N° 33 and 69)	FIA 8858 (Technical List N° 29)
FIA 8859 (Technical List N°49 and 107)	

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

The FHR device must be worn in accordance with:

- a) the “Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition”, or
- b) the “Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition”.

3.3 Compatibilité et autorisation d'utilisation des éléments approuvés selon les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018.

	RFT 8858-2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancre de casque 8858-2010	Casque 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018
HANS 8858-2002	X	OUI	OUI	OUI
Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON	X	Si mécani- quement compatible	OUI

Les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018 sont valables lorsqu'elles sont utilisées comme indiqué dans le tableau ci-dessus.

4. Harnais de sécurité

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

5. Port de bijoux

Le port de tout type de bijoux, tels que, mais sans s'y limiter, colliers, bracelets ou montres, est interdit durant la compétition. Les exceptions à cette règle, à condition que le Médecin-Chef et/ou le Délégué Médical n'estiment pas qu'en raison de leur taille ou de leur emplacement, ces bijoux peuvent retarder les opérations de secours ou entraver les soins d'urgence, sont les suivantes :

- i. le port de montre(s) par les copilotes, à condition que la(les) montre(s) soit(en)t portée(s) par-dessus la combinaison,
- ii. le port d'une seule bague de type bandeau, à condition qu'elle ne limite pas l'amplitude naturelle des mouvements de la main, et
- iii. le port de piercing(s) à condition qu'il(s) ne soit(en)t pas situé(s) dans et/ou autour de la cavité buccale.

3.3 Compatibility and permitted use of items approved to the FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 and 8860-2018 standards.

	FHR 8858-2010	Tether (with end fitting) 8858-2010	Helmet anchorage 8858-2010	Helmet 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 and 8860-2018
HANS 8858-2002	X	YES	YES	YES
Tether (w/ end fitting) 8858-2002	NO	X	If mechani- cally compatible	YES

FIA Standards 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 and 8860-2018 are valid when used as shown on the chart above.

4. Safety Belts

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

5. Wearing of jewellery

The wearing of any type of jewellery, such as but not limited to, neck chains, bracelets or watches is prohibited during the competition. Exceptions to this rule, providing the CMO and/or Medical Delegate do not consider that due to size or location they may delay rescue or hinder emergency care, are:

- i. the wearing of watch(es) by co-drivers, on the condition that the watch(es) is worn over the overall,
- ii. the wearing of a single band-style ring providing it does not restrict the natural range of motion of the hand, and
- iii. the wearing of body piercing(s) providing they are not worn in and/or around the oral cavity.

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT	CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS
1. Respect des signaux	1. Observance of signals
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.	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. Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste	2. Overtaking, car control and track limits
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.	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) Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Un pilote ne peut 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.	b) Overtaking, according to the circumstances, may be carried out on either the right or the left. A driver may not 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) Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment et ne peuvent quitter la piste sans raison justifiable. 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. Tout élément d'une bordure contenu entre les lignes blanches est considéré comme faisant partie de la piste aux fins du présent article. Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer aucun avantage durable quel qu'il soit. Un pilote sera	c) Drivers must use the track at all times and may not leave the track without a justifiable reason. 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. Any part of a kerb which is contained between the white lines is considered as track for the purpose of this article. Should a car leave the track for any reason, the driver may rejoin. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any lasting advantage. A driver will be judged to have left

considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste.
Un pilote peut être signalé aux Commissaires Sportifs s'il accomplit un acte entraînant l'apport de débris sur la piste.

- d) Le fait de provoquer une collision, 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 disqualification 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 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.

the track if no part of the car remains in contact with the track.
A driver may be reported to the Stewards should they perform any act which results in debris being brought onto the track.

d) Causing a collision, 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 disqualification of any driver concerned.

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

3. Cars stopping during a race

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

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

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

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

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

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

f) Pushing a car on the track is prohibited.

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

4. Entrée dans la voie des stands

- a) La section de la piste conduisant à la voie des stands sera dénommée « voie d'accès aux stands ».
- b) Durant la compétition, sauf disposition contraire dans le présent règlement, l'accès à la voie des stands depuis la piste n'est autorisé que par la voie d'accès aux stands.
- c) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste et de rentrer dans la voie des stands doit 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), ou à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le Directeur d'Epreuve, s'il est désigné, ou par le Directeur de Course, toute partie d'un pneu d'une voiture entrant dans la voie des stands ne doit pas franchir, dans quelque sens que ce soit, toute ligne peinte sur la piste dans le but de séparer les voitures entrant dans la voie des stands des voitures en piste. Afin de dissiper tout doute, « franchir » signifie que l'extérieur d'un pneu ne devrait pas dépasser l'extérieur de la ligne concernée de la voie des stands peinte sur la piste.

5. Voie des stands

- a) La voie des stands est délimitée de telle sorte que la voie la plus proche du mur des stands est appelée « voie rapide » et la voie la plus proche des garages (ou dans certains cas du « mur de travail ») est appelée « voie intérieure » (ou « voie de travail »).
- b) Les voitures se trouvant dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui rejoignent la voie rapide depuis la voie de travail. Une fois qu'une voiture a quitté son garage ou sa position d'arrêt au stand, elle doit intégrer la voie rapide dès qu'elle peut le faire en toute sécurité et sans gêner inutilement les voitures qui s'y trouvent déjà.
- c) Une limite de vitesse sera imposée dans la voie des stands et devra être respectée à tout moment.
- d) Les voitures se trouvant dans la voie rapide ou la voie de travail ne peuvent pas dépasser d'autres voitures se trouvant dans la voie rapide, sauf dans des circonstances exceptionnelles, par exemple, une voiture lente ayant un problème mécanique évident, une voiture arrêtée, un obstacle.

4. Entrance to the pit lane

- a) The section of track leading to the pit lane is designated the "pit entry road".
- b) During competition, unless otherwise defined in the regulations, access to the pit lane from the track is permitted through the pit entry road only.
- c) Any driver intending to exit the track and enter the pit lane must make sure that it is safe to do so.
- d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards), or unless otherwise defined by the Race Director, if appointed, or Clerk of the Course, any part of a tyre of a car entering the pit lane must not cross, in any direction, any line painted on the track for the purpose of separating cars entering the pit lane from those on the track. For the avoidance of doubt, crossing means that the outside of any tyre should not go beyond the outside, with respect to the pit lane, of the relevant line painted on the track.

5. Pit Lane

- a) The pit lane is demarcated such that the lane closest to the pit wall is designated the "fast lane" and the lane closest to the garages (or in some cases the "working wall") is designated the "inner lane" (or "working lane").
- b) Cars in the fast lane have priority over those re-joining from the working lane. Once a car has left its garage or pit stop position it should blend into the fast lane as soon as it is safe to do so, and without unnecessarily impeding cars which are already in the fast lane.
- c) A speed limit will be imposed in the pit lane and must be respected at all times.
- d) Cars in either the fast lane or working lane may not overtake other cars in the fast lane except in exceptional circumstances e.g., a slow car with an obvious mechanical problem, a stopped car, an obstacle.

e) Une voiture sera considérée comme libérée soit lorsqu'elle aura quitté le garage qui lui a été attribué, soit lorsqu'elle aura quitté sa position d'arrêt au stand.

f) Les voitures ne doivent pas être libérées d'un garage ou d'une position d'arrêt au stand d'une manière qui pourrait mettre en danger ou gêner inutilement le personnel de la voie des stands ou un autre pilote. L'équipement ou les pneus ne peuvent pas être laissés dans la voie des stands d'une manière qui pourrait mettre en danger ou gêner inutilement le personnel de la voie des stands ou une autre voiture.

g) Les voitures ne peuvent pas être libérées d'un garage ou d'une position d'arrêt au stand dans des conditions dangereuses.

h) Tout contact entre voitures dans la voie des stands peut être signalé aux Commissaires Sportifs.

6. Sortie de la voie des stands

a) La section de piste comprise entre la sortie des stands conduisant à la piste est nommée : « voie de sortie des stands ».

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

c) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs), ou à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le Directeur d'Epreuve, s'il est désigné, ou par le Directeur de Course, toute partie d'un pneu d'une voiture sortant de la voie des stands ne doit pas franchir toute ligne peinte sur la piste dans le but de séparer les voitures quittant la voie des stands des voitures en piste. Afin de dissiper tout doute, « franchir » signifie que l'extérieur d'un pneu ne devrait pas dépasser l'extérieur de la ligne concernée de la voie des stands peinte sur la piste.

e) A car will be deemed to have been released either when it has been driven out of its designated garage or after it has moved from its pit stop position.

f) Cars must not be released from a garage or pit stop position in a way that could endanger or unnecessarily impede pit lane personnel or another driver. Equipment or tyres may not be left in the pit lane in a manner that would endanger or unnecessarily impede pit lane personnel or another car.

g) Cars may not be released from a garage or pit stop position in an unsafe condition.

h) Any contact between cars in the pit lane may be referred to the Stewards.

6. Exit from the pit lane

a) The section of track from the end of the pit lane leading to the track is designated the "pit exit road".

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

c) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards), or unless otherwise defined by the Race Director, if appointed, or Clerk of the Course, any part of a tyre of a car exiting the pit lane must not cross any line painted on the track for the purpose of separating cars leaving the pit lane from those on the track. For the avoidance of doubt, crossing means that the outside of any tyre should not go beyond the outside, with respect to the pit lane, of the relevant line painted on the track.

CHAPITRE V - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT OFFROAD	CHAPTER V - CODE OF DRIVING CONDUCT ON OFFROAD CIRCUITS
1. Respect des signaux	1. Observance of signals
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.	The instructions detailed in Appendix H to the International Sporting Code are deemed part of this code of driving conduct. All drivers must abide by them.
2. Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste	2. Overtaking, car control and track limits
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.	a) A car alone on the track may use the full width of the track, however as soon as it is caught by a car which is about to lap it, the driver must allow the faster driver to go past at the first possible opportunity.
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. Pousser un autre concurrent ou tout autre type de contact entraînant un avantage durable est strictement interdit. Tout pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera signalé aux Commissaires Sportifs.	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. Pushing or other contact resulting in a lasting advantage is strictly prohibited. Any driver who appears guilty of any of the above offences will be reported to the Stewards.
c) Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. 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. Afin de dissiper tout doute, les bords de la piste peuvent être définis par les lignes blanches, les piles de pneumatiques, les quilles ou tout autre système défini par le Directeur d'épreuve nommé par la FIA, ou par le directeur de course lors du briefing. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste lorsque des lignes indiquent le bord de la piste, ou lorsque la voiture passe derrière ou déplace substantiellement un marqueur physique.	c) Drivers must use the track at all times. Should a car leave the track for any reason, and without prejudice to 2(d) below, the driver may re-enter the track. However, this may only be done when it is safe to do so and without gaining any advantage. For the avoidance of doubt, the track edges may be defined by white lines, tyre stacks, marker poles or other devices defined by the Race Director, if appointed by the FIA, or the Clerk of the Course during the briefing. A driver will be judged to have left the track if no part of the car remains in contact with the track, where lines indicate the track edge, or should the car pass behind or substantially move any physical marker.

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.

f) Hormis si cela est permis dans le règlement, faire patiner les roues est seulement permis dans la zone désignée de pré-grille.

g) Quand il y a un Tour Joker, le pilote doit entrer et sortir de la section du Tour Joker de façon à ne pas constituer de danger ou de gêner les autres pilotes. A la sortie de la section du Tour Joker, les voitures sur la piste principale ont la priorité.

3. Voitures s'arrêtant pendant une course

Le pilote de toute voiture qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devra le faire promptement 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

4. Sortie de la piste

Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste pendant une course ou après la présentation du drapeau à damier devra s'assurer qu'il soit possible de le faire et que la manœuvre ne présente aucun danger.

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 disqualification 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.

f) Unless permitted in the regulations, spinning the wheels before the start of a race is only permitted in the designated pre-grid area.

g) If there is a Joker Lap, the driver must enter or leave the Joker Lap section in such a way that does not constitute a danger or hinder other drivers. At the exit of the Joker Lap section, the cars on the main track have priority.

3. Cars stopping during a race

The driver of any car leaving the track due to not being able to maintain racing speed should do so in good time and is responsible for ensuring that the maneuver is carried out safely and as near as possible to an exit point.

4. Exit from the track

Any driver intending to leave the track during the race or after the chequered flag is shown should make sure that it is safe to do so and is responsible for ensuring that the maneuver is carried out safely.

CHAPITRE VI - LICENCE INTERNATIONALE POUR LES CONCURRENTS (ENGAGES) ENGAGEANT UNE VOITURE DANS UNE COMPÉTITION INTERNATIONALE	CHAPTER VI – INTERNATIONAL LICENCE FOR COMPETITORS (ENTRANTS) ENTERING A CAR IN AN INTERNATIONAL COMPETITION
--	---

1. Licence Internationale de Concurrent**1.1 Licence Internationale de Concurrent (Article 9 du Code) :**

Exigée pour tout Concurrent (Article 20 du Code) souhaitant être accepté dans une compétition internationale comme accréditation de sa responsabilité pour tous les agissements et omissions, tel que défini à l'Article 9.15 du Code.

1.2 Délivrance des licences

Les Licences Internationales de Concurrent peuvent être délivrées par l'ASN de tutelle (Article 20 du Code) du candidat (personne physique ou morale).

1.3 Critères de qualification

Pour une personne physique : ne pas être mineur et avoir la capacité juridique.

Pour une personne morale (équipe, club, association, société, etc.) : une personne doit être désignée comme représentant légal de l'entité juridique. Si le représentant légal ne peut être présent lors d'une compétition, une délégation de pouvoir formelle du représentant mentionné sur la licence est requise et doit être confiée à une personne présente lors de la compétition, accompagnée de la licence en question.

Outre ce qui précède, chaque ASN peut définir les critères pour délivrer une Licence Internationale de Concurrent.

1. International Competitor Licence**1.1 International Competitor Licence (Article 9 of the Code):**

Required for any Competitor (Article 20 of the Code), wishing to be accepted in an international competition, as accreditation of its responsibility for all acts and omissions as defined in Article 9.15 of the Code.

1.2 Issuing licences

International Competitor Licences can be issued by the parent ASN (Article 20 of the Code) of the applicant (person or body).

1.3 Qualification criteria

For a person: not underage and must hold legal capacity.

For a body (team, club, association, company, etc.): a person shall be nominated as a legal representative of the legal entity. If the legal representative cannot be present during a competition, a formal delegation of power from the licence representative mentioned in the licence is required and must be assigned to a person attending the competition, accompanied with the licence in question.

In addition to the above, each ASN can define the criteria to issue an International Competitor Licence.

SUPPLEMENT 1

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

- Être composés d'au moins 5 compétitions. Aux fins du présent article, une compétition n'est admissible que si un minimum de 72 heures s'est écoulé entre la fin d'une compétition et le début de la compétition suivante. Chaque compétition peut comporter une ou plusieurs courses et toutes les courses seront prises en compte conformément au règlement sportif des championnats pour le classement final des championnats. Pour les championnats se terminant en 2022 et au plus tard le 31.03.2023, le nombre minimum de compétitions est de 3.

- Être disputés sur au moins 3 pistes différentes. Toute autre configuration de circuit reconnue par la FIA et ayant reçu une licence FIA peut être considérée comme une piste à ces fins. Pour les championnats se terminant en 2022 et au plus tard le 31.03.2023, le nombre minimum de pistes est de 2.

- Être régulièrement approuvés par leurs ASN conformément au Code Sportif International de la FIA.
- Être disputés sur des circuits homologués par la FIA.

Pour les Championnats de Karting de la FIA, les deux premiers critères énumérés ci-dessus ne sont pas applicables.

Si les pilotes sont moins de 16 à prendre le départ de la première course d'une compétition d'un championnat, le nombre de points décernés à ces pilotes sera réduit. Cette réduction sera proportionnelle au nombre de pilotes manquants pour arriver au minimum de 16 et sera calculée de façon progressive par rapport à ce déficit sur la base d'une réduction de 10 % par pilote manquant (par ex. 100 % des points si 16 pilotes ou plus prennent le départ, 90 % des points si 15 pilotes prennent le départ, 80 % pour 14 pilotes, etc.). Si les pilotes sont moins de 16 à prendre le départ de la première course de plusieurs compétitions d'un même championnat, la compétition comptant le plus faible nombre de pilotes au départ de la première course sera décisive aux fins des calculs ci-dessus. Pour les championnats se terminant en 2022 et au plus tard le 31.03.2023, le nombre minimum de pilotes prenant le départ de la première course d'une compétition pour obtenir 100 % des points de SL est de 10.

SUPPLEMENT 1

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

- Be composed of a minimum of 5 competitions. For the purpose of this article, a competition is only eligible provided that a minimum of 72 hours has elapsed between the end of one competition and the start of the subsequent competition, and each competition may have one or more races and all the races shall be considered in accordance with the championship sporting regulations for the final championship classification. For championships ending in 2022 and no later than 31.03.2023, the minimum number of competitions is 3.

- Be held on a minimum of 3 different tracks. Any alternative circuit configuration recognised and licensed by the FIA may be considered to be a track for these purposes. For championships ending in 2022 and no later than 31.03.2023, the minimum number of tracks is 2.

- Be regularly sanctioned by its ASN in compliance with the FIA International Sporting Code.
- Be held on FIA-homologated tracks.

For the FIA karting Championships, the first two above-listed criteria are not applicable.

Where fewer than 16 drivers start the first race of a competition in a Championship, the number of points awarded to drivers for that Championship shall be reduced. The reduction shall be proportional to the deficit in the number of drivers below the minimum number of 16 and will be calculated incrementally with respect to this deficit on a basis of a 10% reduction per driver below the minimum (e.g. 100% points where 16 or more drivers start, 90% points where 15 drivers start, 80% where 14 drivers start, etc.). Where fewer than 16 drivers start the first race of more than one competition in a Championship, the competition with the lowest number of drivers starting the first race shall be decisive for the above purposes. For championships ending in 2022 and no later than 31.03.2023, the minimum number of drivers starting the first race of a competition to achieve 100% SL points is 10.

Les pilotes participant à tous les Championnats Nationaux de Formule 4 FIA certifiés par la FIA doivent être âgés d'au moins 15 ans (la date de l'anniversaire étant obligatoire). Tout pilote qui participe à un Championnat de Formule 4 FIA certifié par la compétition FIA âgé de moins de 15 ans ne sera pas éligible pour marquer des points de Super Licence au cours des 2 années de compétition en cours et suivantes.

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

Le vainqueur de la Coupe du Monde de Formule Régionale de la FIA se verra attribuer 3 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs de la même année civile, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Le vainqueur de la Coupe du Monde de Formule 4 de la FIA se verra attribuer 2 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs de la même année civile, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Un titulaire d'une Super Licence Essais Libres uniquement se verra accorder un point supplémentaire par épreuve du Championnat du Monde de Formule 1 de la FIA s'il a parcouru avec succès au moins 100 km lors d'une séance d'essais libres, à condition qu'aucun point de pénalité ne lui ait été imposé. Au maximum, un total de 10 points supplémentaires de ce type sera pris en compte pour une demande de Super Licence. Les points ainsi attribués seront comptabilisés en plus de ses résultats sportifs, calculés conformément à l'Article 13.1.5, et seront indépendants de l'année civile au cours de laquelle la ou les séances d'essais libres ont été effectuées.

Les résultats de deux championnats au maximum peuvent être accumulés par année civile, à condition que la date de début du deuxième championnat tombe après la date de fin du premier championnat durant l'année en question. Un pilote peut accumuler un maximum de 12 points dans les Championnats de Karting de la FIA. Les points du Karting sont valables cinq ans.

Pour les championnats où deux pilotes ou plus partageant la même voiture obtiennent la même position au classement général, les points seront attribués en fonction de la Catégorisation des Pilotes FIA de chacun des pilotes selon le barème suivant :

- Pilotes catégorisés Platine et Or : 100 % des points ;
- Pilotes catégorisés Argent : 75 % des points ;
- Pilotes catégorisés Bronze : 50 % des points ;

Drivers competing in all National FIA Formula 4 Championships certified by the FIA must be at least 15 years old (the date of the birthday being binding). Any driver who competes in any FIA Formula 4 Championship certified by the FIA competition under the age of 15 years old will be ineligible to score Super Licence points in the current and following 2 years of competition.

For the FIA Championships where a penalty points system is in place, any driver having competed in the whole championship without being given any penalty points will be granted an additional 2 points on top of his sporting results in the same calendar year, as established by the table below.

The winner of the FIA Formula Regional-World Cup will be granted an additional 3 points on top of his sporting results in the same calendar year, as established by the table below.

The winner of the FIA Formula 4 World Cup will be granted an additional 2 points on top of his sporting results in the same calendar year, as established by the table below.

A Free Practice Only Super Licence holder will be granted one additional point per FIA Formula One World Championship event following successful completion of at least 100 km during a free practice session, provided that no penalty points were imposed. A maximum total of 10 such additional points shall be considered for a Super Licence application. Any such points awarded will be counted on top of his sporting results, calculated under Art 13.1.5 and shall be independent of the calendar year in which the free practice session(s) was completed.

The results from a maximum of 2 championships can be accumulated from a single calendar year, provided that the start date of the second championship falls after the end date of the first championship during the year in question. A driver can accumulate a maximum of 12 points in FIA karting Championships. Points from karting are valid for five years.

For championships in which the classification in the overall points standings was achieved by two or more drivers sharing the same car, points will be awarded in relation to the FIA Driver Categorisation of each driver according to the following ratio:

- Platinum and Gold categorised drivers: 100% points;
- Silver categorised drivers: 75% points;
- Bronze categorised drivers: 50% points;

- Pilotes non classés dans la Catégorisation des Pilotes FIA : aucun point ne sera attribué.
- Drivers with no FIA Driver Categorisation: no points will be granted.

Dans les cas où un pilote n'a pas de Catégorisation de Pilote FIA durant la période de compétition pertinente, à la discréction exclusive de la FIA, une Catégorisation de Pilote FIA peut être calculée et appliquée dans le but du calcul des points pour la Super Licence. Dans tous les cas, toute catégorisation sera basée sur les règlements de Catégorisation de Pilote FIA applicables en vigueur au moment de la compétition.

Notes :

- i) Le tableau des points suivant est applicable pour l'année de publication et prend en compte les championnats qui ont été disputés la même année.
- ii) Les points sont attribués selon le texte réglementaire applicable de l'année au cours de laquelle le résultat final du championnat a été obtenu.

In such circumstances where a driver did not hold an FIA Driver Categorisation during the relevant period of competition, at the sole discretion of the FIA, an FIA Driver Categorisation may be calculated and applied for the purpose of Super Licence points calculation. In all cases, any such categorisation will be based upon the applicable FIA Driver Categorisation regulations in force at the time of the competition.

Notes:

- i) The following points table is applicable for the year of publication and considers championships that were completed in the same year.
- ii) Points are awarded according to the applicable regulatory text of the year in which the final championship result has been achieved.

Position au classement général annuel / Classification in the annual overall points standings	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
Formule 2 de la FIA / FIA Formula 2	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car / Indy Car *	40	30	25	20	15	10	8	6	3	1
Formule 3 de la FIA / FIA Formula 3	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Championnat de Formule E de la FIA / FIA Formula E Championship	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (Hypercar uniquement) / FIA WEC (Hypercar only)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Japonese Super Formula / Japanese Super Formula	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Championnat d'Europe de Formule Régionale de la FIA / FIA Formula Regional European Championship	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japonese Super GT500 / Japanese Super GT500	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
IMSA Grand Touring Prototype (GTP) / IMSA Grand Touring Prototype (GTP) *	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Championnat amériques de Formule Régionale / Formula Regional Americas Championship	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat japonais de Formule Régionale certifié par la FIA / Formula Regional Japanese Championship Certified by FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Championnat Indien de Formule Régionale certifié par la FIA / Formula Regional Indian Championship certified by FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
International Supercars Championship / International Supercars Championship *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup / NASCAR Cup *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / Indy Light *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euroformula Open / Euroformula Open	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super Formula Lights	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
FIA WEC – LMGT3 / FIA WEC – LMGT3	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0

Position au classement général annuel / Classification in the annual overall points standings	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
Championnat Brésilien de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Brazilian Championship Brazil certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat Britannique de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 British Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat Zone d'Europe Centrale de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Central European Zone Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat Chinois de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Chinese Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat de France de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 French Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat Indien de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Indian Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat Italien de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Italian Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat Japonais de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Japanese Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat NACAM de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 NACAM Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat d'Asie du Sud-Est de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 South East Asian Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat d'Espagne de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Spanish Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat des Etats-Unis de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 United States Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Championnat d'Arabie Saoudite de Formule 4 certifiés par la FIA / <i>FIA Formula 4 Saudi Arabian Championship certified by the FIA</i>	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asian / ELMS / IMSA Le Mans Prototype 2 (LMP2) / <i>Asian / ELMS / IMSA Le Mans Prototype 2 (LMP2)</i>	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
F1 Académie / <i>F1 Academy</i>	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000 *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Championnat GB3 en partenariat avec le BRDC / <i>GB3 Championship partnered by the BRDC</i>	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National / <i>NASCAR National</i> *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Eurocup 3 / <i>Eurocup 3***</i>	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Trophée Moyen-Orient de Formule Régionale certifiée par la FIA / <i>Formula Regional Middle East Trophy certified by FIA**</i>	6	5	4	3	2	1	0	0	0	0
Trophée Océanie de Formule Régionale certifié par la FIA / <i>Formula Regional Oceania Trophy certified by FIA**</i>	6	5	4	3	2	1	0	0	0	0
Deutsche Tourenwagen Masters (DTM) / <i>Deutsche Tourenwagen Masters (DTM)</i>	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
GT3 Championships registered as International Series / <i>Championnats GT3 enregistrés en tant que Séries Internationales</i>	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Japonais Super GT300 / <i>Japanese Super GT300</i>	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Senior / <i>FIA karting World Championships in Senior Cat.</i>	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0

Position au classement général annuel / Classification in the annual overall points standings	1st	2nd	3rd	4th	5th	6th	7th	8th	9th	10th
Trophée Moyen-Orient de Formule 4 certifiée par la FIA / <i>Formula 4 Middle East Trophy certified by the FIA**</i>	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Senior / <i>FIA Karting Continental Championships in Senior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnat du Monde FIA karting en Cat. Junior / <i>FIA karting World Championships in Junior Cat.</i>	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Championnats Continentaux FIA karting en Cat. Junior / <i>FIA Karting Continental Championships in Junior Cat.</i>	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* Sous réserve que toutes les manches (du parcours) soient disputées sur des circuits homologués par la FIA.

* Subject to all (road course) rounds being held on FIA homologated tracks.

**Le critère d'un minimum de cinq (5) compétitions répertoriées dans le Supplément 1 pour qu'un championnat puisse compter pour l'obtention de points de Super Licence n'est pas applicable.

**The criterion of a minimum of five (5) competitions listed in Supplement 1 for a championship to be eligible to count towards Super Licence points is not applicable.

***Sous réserve de l'approbation de l'homologation conformément à l'article 277.

***Subject to homologation approval under Article 277.

SUPPLEMENT 2**Déclaration de Consentement WADB**

Chaque procédure ou formulaire de demande de Licence Internationale de Pilote doit contenir les éléments suivants eu égard au traitement des données personnelles et sensibles dans le cas d'un accident ou incident de sport automobile :

Si le titulaire de la licence faisant l'objet de la présente demande est impliqué dans un accident lors d'une compétition de sport automobile, l'autorité de délivrance des licences (ASN) peut être tenue de soumettre des données personnelles ou médicales relatives aux circonstances de l'accident à la Base de Données Mondiale des Accidents de la FIA ("WADB").

Les données d'accident collectées à des fins de traitement dans la WADB ne seront ni soumises, ni traitées à moins que la personne concernée n'y consente expressément dans les termes suivants, ou des termes équivalents, et que ce consentement ait été communiqué aux Responsables Conjointes de traitement.

Déclaration de Consentement WADB

La Base de Données Mondiale sur les Accidents ("WADB") est une base de données électronique gérée par la FIA et les ASN (Autorités Sportives Nationales) en tant que Responsables Conjointes du traitement* (ci-après "Responsables Conjointes"). L'objectif de la WADB est de rassembler et analyser les circonstances et les conséquences immédiates des accidents et/ou incidents de course afin d'améliorer la sécurité dans le sport automobile.

En cochant la case correspondante :

Je consens au traitement, par les Responsables Conjointes, de mes données à caractère personnel relatives à mon implication dans un accident ou incident de sport automobile et à ses conséquences immédiates (à l'exception de toute donnée relative à la santé), à savoir les données d'identification, les données relatives aux conditions dans lesquelles un incident ou un accident s'est produit (détails de la voiture, compétition, lieu, heure), les vidéos ou photographies de l'accident ou incident, dans le but d'analyser les données afin d'améliorer la sécurité dans le sport automobile.

Je consens au traitement, par les Responsables Conjointes, de mes données personnelles liées à ma santé (données sensibles) concernant un accident ou

SUPPLEMENT 2**WADB Declaration of Consent**

Every International Driver's Licence application form or procedure must contain the following texts concerning the processing of personal and sensitive data in case of a motor sport accident or incident:

If the licence-holder who is the subject of this application is involved in an accident during a motor sport competition, the licencing authority (the ASN) may be required to submit personal or medical data relating to the circumstances of the accident to the FIA World Accident Database ("WADB").

Accident data collected for the purpose of processing through the WADB shall be neither submitted nor processed unless the Data Subject has expressly consented to this in the following, or equivalent, terms and that consent has been communicated to the Joint Data Controller.

WADB Declaration of Consent

The World Accident Database ("WADB") is an electronic database managed by the FIA and the ASNs (National Sporting Authorities) as Joint Controllers* (hereinafter "Joint Controllers"). The aim of the WADB is to gather and analyse the circumstances and immediate consequences of racing accidents and/or incidents to improve safety in motor sport.

By ticking the corresponding box:

I consent to the processing, by the Joint Controllers, of my personal data in relation to my involvement in a motor sport accident or incident and its immediate outcome (to the exception of any health-related data), namely identification data, data regarding the conditions under which an accident or incident occurred (car details, competition, location, time), or videos or photographs of the accident or incident, for the purpose of analysing the data to improve safety in motor sport.

I consent to the processing, by the Joint Controllers, of my personal health-related data (sensitive data) in relation to an accident or incident, namely injuries, biometric data

incident, à savoir mes blessures, les données biométriques relatives à, ou collectées à partir de mon équipement de protection individuelle, les données relatives à ma condition physique et aux secours médicaux, dans le but d'analyser les données afin d'améliorer la sécurité dans le sport automobile.

De plus amples informations sur la manière dont les Responsables Conjointes traitent les données personnelles, y compris les données personnelles sensibles, sont disponibles à l'adresse suivante :

<https://www.fia.com/motorsport-privacy-notice>.

Le guide WADB, disponible à l'adresse suivante : https://www.fia.com/sites/default/files/wadb_guide_v3.2.docx, contient de plus amples informations sur la WADB.

Je reconnais que je peux retirer mon consentement à tout moment. Le retrait du consentement n'affectera pas la licéité du traitement des données fondé sur le consentement avant le retrait.

*Liste des Responsables conjoints disponible ici : https://www.fia.com/sites/default/files/asn_list_-_wadb_consent.pdf.

related to or collected from my personal protective equipment, or data regarding my physical condition and medical rescue, for the purpose of analysing the data to improve safety in motor sport.

More information on how the Joint Controllers process personal data, including sensitive personal data, is available at the following link:

<https://www.fia.com/motorsport-privacy-notice>.

The WADB guide, available at the following link: https://www.fia.com/sites/default/files/wadb_guide_v3.2.docx, contains more information about the WADB.

I acknowledge that I can withdraw my consent at any time. The withdrawal of consent shall not affect the lawfulness of processing data based on consent before the withdrawal.

*List of Joint Controllers available here:
https://www.fia.com/sites/default/files/asn_list_-_wadb_consent.pdf.

MODIFICATIONS POUR 2027	MODIFICATIONS FOR 2027																										
CHAPITRE III - EQUIPEMENT DES PILOTES																											
CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT																											
1. Casques	1. Helmets																										
1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)	1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)																										
Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :	When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:																										
<ul style="list-style-type: none"> - 8859-2015 (Liste Technique N°49), - 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107) - 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou - 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°69) 	<ul style="list-style-type: none"> - 8859-2015 (Technical List N°49), - 8859-2024 or 8859-2024-ABP (Technical List N°107) - 8860-2010 (Technical List N°33) or - 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°69) 																										
1.1.1 Les pilotes participant à une compétition des championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :	1.1.1 Drivers participating in any competition of the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:																										
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #003366; color: white;">Championnat / Championship</th><th style="background-color: #003366; color: white;">Norme FIA / FIA standard</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Championnat du Monde de Formule Un / Formula One World Championship</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule 2 / Formula 2</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule 3 / Formula 3</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule (3) Régionale / Formula (3) Regional</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formula 4 / Formula 4</td><td>8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule E (à partir de la saison 6) / Formula E (as from season 6)</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A / FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver and co-driver or Priority 2 driver and co-driver competing with a World Rally Car complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>WEC / WEC</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / FIA World Rallycross Championship, for all drivers</td><td>8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Coupe du Monde FIA GT / FIA GT World Cup</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / International Series running with GT3 cars</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>FIA Motorsport Games: Coupe GT / FIA Motorsport Games: GT CUP</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> </tbody> </table>		Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard	Championnat du Monde de Formule Un / Formula One World Championship	8860-2018-ABP	Formule 2 / Formula 2	8860-2018-ABP	Formule 3 / Formula 3	8860-2018-ABP	Formule (3) Régionale / Formula (3) Regional	8860-2018-ABP	Formula 4 / Formula 4	8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP	Formule E (à partir de la saison 6) / Formula E (as from season 6)	8860-2018-ABP	Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A / FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver and co-driver or Priority 2 driver and co-driver competing with a World Rally Car complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	WEC / WEC	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / FIA World Rallycross Championship, for all drivers	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	Coupe du Monde FIA GT / FIA GT World Cup	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / International Series running with GT3 cars	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	FIA Motorsport Games: Coupe GT / FIA Motorsport Games: GT CUP	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard																										
Championnat du Monde de Formule Un / Formula One World Championship	8860-2018-ABP																										
Formule 2 / Formula 2	8860-2018-ABP																										
Formule 3 / Formula 3	8860-2018-ABP																										
Formule (3) Régionale / Formula (3) Regional	8860-2018-ABP																										
Formula 4 / Formula 4	8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP																										
Formule E (à partir de la saison 6) / Formula E (as from season 6)	8860-2018-ABP																										
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A / FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver and co-driver or Priority 2 driver and co-driver competing with a World Rally Car complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																										
WEC / WEC	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																										
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / FIA World Rallycross Championship, for all drivers	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																										
Coupe du Monde FIA GT / FIA GT World Cup	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																										
Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / International Series running with GT3 cars	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																										
FIA Motorsport Games: Coupe GT / FIA Motorsport Games: GT CUP	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																										

MODIFICATIONS POUR 2028	MODIFICATIONS FOR 2028																												
CHAPITRE III - EQUIPEMENT DES PILOTES																													
CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT																													
1. Casques	1. Helmets																												
1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)	1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)																												
Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :	When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:																												
<ul style="list-style-type: none"> - 8859-2015 (Liste Technique N°49), - 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107) - 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou - 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°69) 	<ul style="list-style-type: none"> - 8859-2015 (Technical List N°49), - 8859-2024 or 8859-2024-ABP (Technical List N°107) - 8860-2010 (Technical List N°33) or - 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°69) 																												
1.1.1 Les pilotes participant à une compétition des championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant :	1.1.1 Drivers participating in any competition of the championships listed below must wear a helmet in accordance with the following chart:																												
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="background-color: #002B66; color: white;">Championnat / Championship</th><th style="background-color: #002B66; color: white;">Norme FIA / FIA standard</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Championnat du Monde de Formule Un / Formula One World Championship</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule 2 / Formula 2</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule 3 / Formula 3</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule (3) Régionale / Formula (3) Regional</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formula 4 / Formula 4</td><td>8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Séries internationales avec voiture a habitacle ouvert / International series with vehicles with open cockpit</td><td>8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Formule E (à partir de la saison 6) / Formula E (as from season 6)</td><td>8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A / FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver and co-driver or Priority 2 driver and co-driver competing with a World Rally Car complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>WEC / WEC</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / FIA World Rallycross Championship, for all drivers</td><td>8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Coupe du Monde FIA GT / FIA GT World Cup</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / International Series running with GT3 cars</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> <tr> <td>FIA Motorsport Games: Coupe GT / FIA Motorsport Games: GT CUP</td><td>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</td></tr> </tbody> </table>		Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard	Championnat du Monde de Formule Un / Formula One World Championship	8860-2018-ABP	Formule 2 / Formula 2	8860-2018-ABP	Formule 3 / Formula 3	8860-2018-ABP	Formule (3) Régionale / Formula (3) Regional	8860-2018-ABP	Formula 4 / Formula 4	8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP	Séries internationales avec voiture a habitacle ouvert / International series with vehicles with open cockpit	8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP	Formule E (à partir de la saison 6) / Formula E (as from season 6)	8860-2018-ABP	Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A / FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver and co-driver or Priority 2 driver and co-driver competing with a World Rally Car complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	WEC / WEC	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / FIA World Rallycross Championship, for all drivers	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	Coupe du Monde FIA GT / FIA GT World Cup	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / International Series running with GT3 cars	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP	FIA Motorsport Games: Coupe GT / FIA Motorsport Games: GT CUP	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat / Championship	Norme FIA / FIA standard																												
Championnat du Monde de Formule Un / Formula One World Championship	8860-2018-ABP																												
Formule 2 / Formula 2	8860-2018-ABP																												
Formule 3 / Formula 3	8860-2018-ABP																												
Formule (3) Régionale / Formula (3) Regional	8860-2018-ABP																												
Formula 4 / Formula 4	8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP																												
Séries internationales avec voiture a habitacle ouvert / International series with vehicles with open cockpit	8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP																												
Formule E (à partir de la saison 6) / Formula E (as from season 6)	8860-2018-ABP																												
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A / FIA World Rally Championship, if listed as a Priority 1 driver and co-driver or Priority 2 driver and co-driver competing with a World Rally Car complying with the 2021 Appendix J, Art. 255A	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																												
WEC / WEC	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																												
Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes / FIA World Rallycross Championship, for all drivers	8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																												
Coupe du Monde FIA GT / FIA GT World Cup	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																												
Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / International Series running with GT3 cars	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																												
FIA Motorsport Games: Coupe GT / FIA Motorsport Games: GT CUP	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP																												

MODIFICATIONS POUR 2029	MODIFICATIONS FOR 2029
CHAPITRE III - EQUIPEMENT DES PILOTES	CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT
<p>2. Vêtements résistant au feu</p> <p>Lors des compétitions sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des compétitions tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27) ou la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74).</p> <p>Les pilotes et copilotes participant à une compétition des aux championnats indiqués ci-dessous doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74).</p> <ul style="list-style-type: none"> * Formule E (à partir de la saison 6) * Championnat du Monde de Formule Un * WEC (à partir de la saison 2021) * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, pour tous les pilotes, (et copilote accompagnateur) * Formule 2 * Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes * Coupe du Monde FIA GT * FIA Motorsport Games : COUPE GT * Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 * Championnat du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur) * Coupe du Monde des Bajas Tout Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur) * Formule 3 * Formule (3) Régionale * Championnat d'Europe de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes * Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur) * Championnat des Rallyes Régionaux de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur) * Championnat des Rallyes Régionaux de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur) * Coupe d'Europe de Baja Tout Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur) 	<p>2. Flame-resistant clothing</p> <p>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) or FIA 8856-2018 standard (Technical List No 74).</p> <p>Drivers and co-drivers participating in any competition of the championships listed below must wear overalls as well as gloves (optional for co-drivers), long underwear, a balaclava, socks and shoes homologated to the FIA 8856-2018 standard (Technical List No 74):</p> <ul style="list-style-type: none"> * Formula E (from season 6) * Formula One World Championship * WEC (from season 2021) * FIA World Rally Championship, for all drivers (and accompanying co-driver) * Formula 2 * FIA World Rallycross Championship, for all drivers * FIA GT World Cup * FIA Motorsport Games: GT CUP * International Series in which GT3 cars compete * FIA World Championship for Cross-Country Rallies, for all drivers (and accompanying co-driver) * FIA World Cup for Cross-Country Bajas, for all drivers (and accompanying co-driver) * Formula 3 * Formula (3) Regional * FIA European Rallycross Championship, for all drivers * FIA European Rally Championship, for all drivers (and accompanying co-driver) * FIA Regional Rally Championship, for all drivers (and accompanying co-driver) * FIA Regional Rally Championship, for all drivers (and accompanying co-driver) * FIA European Baja Cup, for all drivers (and accompanying co-driver)

* Coupe du Moyen-Orient de Baja Tout-Terrain de la FIA pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)

*FIA Extreme H

Les pilotes participant à une compétition du championnat mentionné ci-dessous doivent porter des gants homologués à compter de 2023⁽¹⁾ conformément à la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique n° 74) :

* Championnat du Monde de Formule Un

(1) Les gants homologués à compter de 2023 doivent porter un numéro d'homologation égal ou supérieur à 23, comme indiqué dans l'exemple ci-après DC.XXX.23-G.

Pour le WRC, il est recommandé aux pilotes d'utiliser une cagoule homologuée conformément à la norme FIA 8856-2018, et indiquée dans les listes techniques comme une cagoule permettant de réduire les charges transmises au cou du pilote au moment du retrait du casque.

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. La cagoule doit être portée sous la combinaison de course. Le cou, les poignets et les chevilles doivent toujours être recouverts par au moins deux éléments de protection. La cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposeront sur au moins 3 cm autour du cou du pilote, sauf sur la ligne centrale avant où ils se superposeront sur au moins 8 cm. Les sous-vêtements supérieurs et inférieurs se superposeront sur au moins 7 cm autour de la taille du pilote.

En cas de raisons médicales justifiées, des sous-vêtements non approuvés par la FIA peuvent être portés entre la peau du pilote et les sous-vêtements obligatoires approuvés par la FIA. Toutefois, l'utilisation de matériaux synthétiques non résistants aux flammes en contact avec la peau du pilote n'est pas autorisée.

Les pilotes et les copilotes peuvent porter des sous-vêtements personnels supplémentaires approuvés par la FIA, entre la peau et les sous-vêtements obligatoires approuvés par la FIA.

Seuls des protège-genoux ou des protège-coudes résistants aux flammes et conformes à la norme ISO 15025 peuvent être portés sur la combinaison.

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. La couture des badges peut passer à travers toutes les couches, à condition que le fil soit résistant aux flammes et conforme à la norme ISO

* FIA Middle East Baja Cup, for all drivers (and accompanying co-driver)

*FIA Extreme H

Drivers participating in any competition of the championship listed below must wear gloves homologated from 2023⁽¹⁾ to the FIA 8856-2018 standard (Technical List No 74):

* Formula One World Championship

(1) Gloves homologated from 2023 must have a homologation number equal to or higher than 23, as shown in the following example DC.XXX.23-G.

For the WRC, it is recommended that drivers use a balaclava homologated to FIA 8856-2018 standard, and that is indicated in the technical lists as a balaclava that, reduces the loads transmitted to the driver's neck while the helmet is being removed.

Users must ensure that garments are not too tight, as this reduces the level of protection. The balaclava must be worn under the racing suit. The neck, wrists and ankles shall always be covered by at least two articles of protective clothing. The balaclava and top underwear shall overlap by a minimum of 3 cm around the driver's neck, except at the front central line where they shall overlap by at least 8 cm.

The upper and lower underwear shall overlap by a minimum of 7 cm around the waist of the driver.

In case of justified medical reasons, non-FIA-approved underwear may be worn between the driver's skin and the compulsory FIA-approved underwear. However, the use of synthetic, non-flameproof materials in contact with the driver's skin is not authorised.

Drivers and co-drivers can wear additional FIA-approved personal underwear, between their skin and the compulsory FIA-approved underwear.

Only knee or elbow pads that are flameproof and compliant with ISO 15025 are authorised to be worn over the overalls.

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. The stitching of badges can go through all the layers, provided that the thread is flameproof and compliant with ISO 15025. Printing or transfers on drivers' clothing must be carried out only by the manufacturer of the product and must not reduce the performance of the suit as defined

15025. L'impression ou les transferts sur les vêtements des pilotes doivent être effectuées uniquement par le fabricant du produit et ne doivent pas réduire la performance de la combinaison tel que défini dans la norme ~~8856-2000-ou~~ 8856-2018 (voir ~~Annexe I de la norme FIA 8856-2000-ou~~ Annexe F de la norme FIA 8856-2018 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs). Tout vêtement approuvé par la FIA selon la norme 8856-2018 personnalisé par impression ou transfert doit être accompagné d'un certificat du fabricant.

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-ou~~ la norme FIA 8856-2018).

in the ~~8856-2000-ou~~ 8856-2018 standard. (see ~~Appendix 1 of the FIA 8856-2000 Standard-ou~~ Appendix F of the FIA 8856-2018 Standard for detailed requirements and instructions for use). Any FIA-approved 8856-2018 garment customised using printing or transfers must be accompanied by a certificate from the manufacturer.

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-ou~~ to the FIA 8856-2018 standard).

MODIFICATIONS POUR 2036	MODIFICATIONS FOR 2036
CHAPITRE III - EQUIPEMENT DES PILOTES	
CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT	
1. Casques	1. Helmets
1.1 Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)	1.1 Recognised Standard to be used with Frontal Head Restraint system (FHR)
Lorsque l'utilisation d'un RFT, conformément à l'Article 3 ci-dessous, est obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après :	When the use of an FHR, according to Article 3 below, is mandatory, drivers competing in circuit competitions, hill climbs or rally special stages, registered on the FIA Calendar, must wear crash helmets homologated to one of the following FIA standards:
<u>8859-2015 (Liste Technique N°49)</u> , - 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107) - 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N°69)	<u>8859-2015 (Technical List N°49)</u> , - 8859-2024 or 8859-2024-ABP (Technical List N°107) - 8860-2018 or 8860-2018-ABP (Technical List N°69)
.../...	.../...
1.3 Conditions d'utilisation Les pilotes de voitures ouvertes et les pilotes participant à une compétition du Championnat WEC 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 pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées inutilement sur la piste ou dans la voie des stands. Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques N° 69, <u>49</u> et 107 doivent être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA. Les dates de mise en œuvre sont les suivantes :	1.3 Conditions of use Drivers of open cockpit cars and drivers participating in any competition of the WEC Championship 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. Any tear-offs attached to visors may not be thrown unnecessarily onto the track or the pit lane.
.../...	.../...
3.2 Conditions d'utilisation Les systèmes RFT doivent être portés uniquement avec les éléments approuvés par la FIA conformément au tableau ci-après :	3.2 Conditions of use FHR systems must be worn only with FIA-approved items according to the following chart:

Casque ⁽²⁾	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Liste Technique N° 69)	
FIA 8859 (Liste Technique N° 49 et 107)	FIA 8858 (Liste Technique N° 29)

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

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

3.3 Compatibilité et autorisation d'utilisation des éléments approuvés selon les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024 et 8860-2018.

	RFT 8858-2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancre de casque 8858-2010	Casque 8859-2015 , 8859-2024 et 8860-2018
HANS 8858-2002	X	OUI	OUI	OUI
Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON	X	Si mécani- quement compatible	OUI

Les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, [8859-2015](#), 8859-2024 et 8860-2018 sont valables lorsqu'elles sont utilisées comme indiqué dans le tableau ci-dessus.

Helmet ⁽²⁾	Tether system (tether, tether end fitting and helmet anchorage)
FIA 8860 (Technical List N° 69)	
FIA 8859 (Technical List N° 49 and 107)	FIA 8858 (Technical List N° 29)

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

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

3.3 Compatibility and permitted use of items approved to the FIA 8858-2002, 8858-2010, [8859-2015](#), 8859-2024 and 8860-2018 standards.

	FHR 8858-2010	Tether (with end fitting) 8858-2010	Helmet anchorage 8858-2010	Helmet 8859-2015 , 8859-2024 and 8860-2018
HANS 8858-2002	X	YES	YES	YES
Tether (w/ end fitting) 8858-2002	NO	X	If mecha- nically compatible	YES

FIA Standards 8858-2002, 8858-2010, [8859-2015](#), 8859-2024 and 8860-2018 are valid when used as shown on the chart above.