

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

SOMMAIRE

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

- Art. 1 Généralités
 Art. 2 Degrés de la licence FIA pour pilotes et les épreuves pour lesquelles ils sont requis et valables
 Art. 3 Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés C, R et D
 Art. 4 Qualification pour les Degrés A et B
 Art. 5 Qualification pour la Super Licence
 Art. 6 Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
 Art. 7 Licences pour courses de camions
 Art. 8 Licences pour épreuves de voitures historiques
 Art. 9 Licences pour courses de dragsters
 Art. 10 Licences pour pilotes handicapés
 Art. 11 Licence «Navigateur»

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

- Art. 1 Visite médicale annuelle d'aptitude
 Art. 2 Contrôle médical à la suite d'un accident ou d'un problème physique
 Art. 3 Réintégration
 Art. 4 Organisation de la lutte antidopage
 Art. 5 Commission d'appel
 Art. 6 Règlementation des études physiologique au cours des épreuves automobiles

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

- Art. 1 Casques
 Art. 2 Vêtements résistant au feu
 Art. 3 Dispositif de retenue de la tête

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

- Art. 1 Respect des signaux
 Art. 2 Dépassements
 Art. 3 Arrêt d'une voiture pendant la course
 Art. 4 Entrée aux stands de ravitaillement

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

1. Généralités

- 1.1 La délivrance de toutes les Licences Internationales FIA pour Pilotes est régie par le règlement du Code Sportif International, et notamment par les Articles 45, 47, 70 et par le Chapitre VIII dudit Code. Ce chapitre de l'Annexe L spécifie les degrés, les exigences de qualification et la validité des licences pour les épreuves sur circuits et sur routes, pour les épreuves pour voitures historiques, pour dragsters, pour les pilotes handicapés et pour les navigateurs.
 Le terme «championnat», tel qu'il est utilisé dans le présent chapitre, se rapporte également aux trophées, coupes et challenges.

- 1.2 Pour prétendre à une Licence Internationale FIA pour Pilotes, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus au 1^{er} janvier de la première année de validité de la licence. Une exception à cette règle pourra être demandée par l'Autorité Sportive Nationale (ASN) d'un pilote et accordée si la FIA décide qu'elle est justifiée au vu des résultats et de l'expérience du demandeur, qui devront être soumis et attestés par l'ASN et devront inclure au moins deux années de compétition reconnue par l'ASN.

- 1.3 Contenu de la Licence Internationale de Pilote de la FIA :
 - Titre «Fédération Internationale de l'Automobile» et nom de l'ASN

60

CONTENTS

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

- Art. 1 General
 Art. 2 Grades of the FIA driver's licence and the events for which they are required and valid
 Art. 3 Qualification and conditions of issue for Grades C, R and D
 Art. 4 Qualification for Grades A and B
 Art. 5 Qualification for the Super Licence
 Art. 6 Licences for all world and international speed record attempts
 Art. 7 Licences for truck racing
 Art. 8 Licence for historic car events
 Art. 9 Licences for drag racing
 Art. 10 Licences for handicapped drivers
 Art. 11 Licence for "Navigators"

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

- Art. 1 Annual medical visit for aptitude
 Art. 2 Medical examination following an accident or physical disorder
 Art. 3 Reintegration
 Art. 4 Organisation of the fight against doping
 Art. 5 Appeals commission
 Art. 6 Regulations for physiological studies during motor sport events

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

- Art. 1 Helmets
 Art. 2 Flame-resistant clothing
 Art. 3 Head restraint

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

- Art. 1 Observance of signals
 Art. 2 Overtaking
 Art. 3 Stopping of a car during the race
 Art. 4 Entrance to the refuelling pits

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

1. General

- 1.1 The issuing of all FIA International Drivers' Licences is governed by the regulations of the International Sporting Code and in particular by Articles 45, 47, 70 and Chapter VIII thereof. This chapter of Appendix L specifies the grades, qualification requirements and validity of licences for circuit and road events, for historic car events, for drag racing, for handicapped drivers and for navigators.

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

- 1.2 To be eligible for an FIA International Driver's Licence, applicants must have passed their 16th birthday before 1 January of the first year of validity of the licence. An exception to this rule may be applied for by a driver's National Sporting Authority (ASN) and granted if the FIA decides it is justified by the applicant's record of results and experience, which must be submitted and certified by the ASN and must include at least two years of ASN-sanctioned competition.

- 1.3 Content of the FIA International Driver's Licence:
 - The title "Fédération Internationale de l'Automobile" and name of the ASN

- Mention «Licence Internationale FIA»
 - Numéro de la licence
 - Degré de la licence
 - Date de début et de fin de la validité de la licence (voir Article 114 du Code)
 - Photo récente du pilote
 - Nom et prénom du pilote
 - Date de naissance du pilote (facultatif)
 - En fonction des résultats de l'examen médical obligatoire, les mentions :
«Apté à la pratique du sport automobile, suivant les normes médicales de la FIA :
Date :
Vue corrigée (verres ou lentilles) OUI / NON
Surveillance médicale particulière OUI / NON»
2. Degrés de la licence FIA pour pilotes et les épreuves pour lesquelles ils sont requis et valables (NB : non applicable pour les courses de dragsters)
- 2.1 Super Licence : requise pour le Championnat du Monde de Formule 1 pour Pilotes.
- 2.2 Degré A : requis pour la Formule 1, le GP2, le ChampCar et l'IRL et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.
- 2.3 Degré B : requis pour les Championnats CMVT, GT et F2 de la FIA et les autres courses internationales sur circuit, pour les catégories et championnats tels qu'ils pourront être spécifiés dans le règlement de l'ASN du pays organisateur et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.
- 2.4 Degré C : requis pour les Championnats d'Autocross, de Rallycross et de Camions de la FIA et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.
- 2.5 Degré R : valable pour toutes les épreuves «route» (rallyes, rallyes tout-terrain, courses de côte et les autres épreuves où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent), inscrites au calendrier international de la FIA.
- 2.6 Degré D : licence pour permettre aux personnes qui ne détiennent pas normalement de licence de compétition de participer à certaines épreuves de caractère spécifique et dont les engagements sont internationaux. La licence n'est valable que pour des épreuves internationales uniques, approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence de Degré D et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.
- 2.7 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.
3. **Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés D, C et R**
- 3.1 La licence de Degré D est délivrée par l'ASN du demandeur et ne requiert aucune période probatoire de qualification. La licence de Degré D n'est valable que pour une seule épreuve, 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 l'épreuve. Si l'épreuve est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs d'une licence de Degré D Pilote doivent être titulaires d'un permis de conduire valable dans le pays de l'épreuve. Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que cette licence peut être délivrée à un participant.
- 3.2 La licence de Degré C est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec soit le degré de licence nationale le plus élevé, soit la licence B internationale de la CIK. Il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, et ce, dans les deux ans précédant la demande. Cette constatation doit être reportée dans leur dossier par les
- The words "FIA International Licence"
 - Licence number
 - Grade of licence
 - Dates of the beginning and end of validity of the licence (see Article 114 of the Code)
 - Recent photo of the driver
 - Driver's full name
 - Driver's date of birth (optional)
 - According to the results of the mandatory medical examination, the words:
"Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:
Date:
Corrected eyesight (glasses or lenses) YES/NO
Special medical supervision YES/NO"
2. Grades of the FIA driver's licence and the events for which they are required and valid (NB: not applicable to drag racing)
- 2.1 Super licence: required for the Formula One World Championship for Drivers.
- 2.2 Grade A: required for Formula One, GP2, ChampCar and IRL and valid for all other events listed on the FIA international calendar except those specified above.
- 2.3 Grade B: required for the FIA WTCC, GT and F2 Championships, and other international circuit races, for the categories and championships as may be specified in the regulations of the ASN of the organising country, and valid for all other events listed on the FIA international calendar except those specified above.
- 2.4 Grade C: required for FIA Autocross, Rallycross and Truck Championships and valid for all other events listed on the FIA international calendar except those specified above.
- 2.5 Grade R: valid for all "road" events (rallies, cross-country rallies, hill-climbs and other events in which a separate start is given to each competitor) listed on the FIA international calendar.
- 2.6 Grade D: this licence allows the participation of persons not normally holding competition licences, in certain special purpose events which have international entries. The licence is valid only for specific international events which must have been individually approved by the FIA as open to Grade D licence-holders and indicated as such on the FIA international calendar.
- 2.7 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.
3. **Qualification and conditions of issue for Grades D, C and R**
- 3.1 The Grade D licence is issued by the applicant's ASN and does not require a qualifying period of probation. The licence is valid for only one event, 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 event must be specified on the licence. If the event is being conducted on public roads (either open or closed) Grade D Driver licence-holders must also hold a public road licence valid in the country of the event.
There is no limit to the number of times this licence may be issued to a participant.
- 3.2 The Grade C licence is issued by the applicant's ASN. In order to qualify, applicants must first serve a period of probation with either the highest grade of national licence or the CIK international B licence. They must also be observed to compete satisfactorily in at least 5 ASN-sanctioned circuit races for cars within the two years prior to application and their record must be so endorsed by the clerks of the course of the races in which they participate.

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

directeurs de course des épreuves auxquelles ils participent.

A titre exceptionnel, ces courses peuvent faire partie d'une série internationale, désignée expressément par la FIA à cette fin et à laquelle le candidat peut participer avec une licence nationale pour une saison uniquement. Dans ce cas, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus au 1^{er} janvier de l'année de participation. Une exception à cette règle pourra être demandée par l'ASN d'un pilote et accordée si la FIA décide qu'elle est justifiée au vu des résultats et de l'expérience du demandeur, qui devront être soumis et attestés par l'ASN et devront inclure au moins deux années de compétition reconnue par l'ASN.

Séries internationales désignées se qualifiant pour la licence de Degré C :

- Formul'Academy Euro Series (FFSA)
- Formula BMW Europe
- Formula BMW Pacific
- Formula BMW Americas

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

4. Qualification pour les Degrés B et A

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

- 4.2** Pour l'obtention du Degré B, l'ASN du pilote doit s'assurer que, dans les 24 mois précédant la demande, il a terminé et a été classé dans au moins 5 courses internationales ou de championnats nationaux.

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

- 4.4** Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré A ou B, le pilote doit participer à au moins une épreuve 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 épreuve internationale.

5. Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence

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

5.1 Qualifications

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

- 5.1.2** Le pilote doit également satisfaire à au moins un des critères suivants :

- a) avoir pris le départ d'au moins 5 courses comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 15 courses au cours des trois années précédentes,
- b) avoir précédemment détenu la Super Licence et avoir été le pilote d'essai attiré d'une équipe du Championnat du Monde de F1 au cours de l'année précédente,
- c) avoir été classé, au cours des deux années précédentes, parmi les 3 premiers du classement final du Championnat de F2 ou du classement final de la Série GP2 ou du classement final de la GP2 Asia Series ou du classement final du Championnat Japonais F/Nippon,
- d) avoir été classé parmi les 3 premiers du classement final de la série Indy Racing League (IRL) ou de la Champ Car World Series au cours des deux années précédentes, avoir été classé parmi

Exceptionally, these races may be part of an international series, designated specifically by the FIA for this purpose and in which the candidate may participate with a national licence for one season only. In this case, applicants must have passed their 16th birthday before 1 January of the year of participation. An exception to this rule may be applied for by a driver's ASN and granted if the FIA decides it is justified by the applicant's record of results and experience, which must be submitted and certified by the ASN and must include at least two years of ASN-sanctioned competition.

Designated international series qualifying for the Grade C licence:

- Formul'Academy Euro Series (FFSA)
- Formula BMW Europe
- Formula BMW Pacific
- Formula BMW Americas

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

4. Qualification for Grades B and A

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

- 4.2** To qualify for Grade B, the driver's ASN must ascertain that, within the 24 months prior to the application, he/she has finished and been classified in at least 5 national championship or international races.

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

- 4.4** In order to maintain the qualification for a Grade A or B licence, the driver must participate in at least one international event 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 event.

5. Qualification and conditions of issue for the Super Licence

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

5.1 Qualifications

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

- 5.1.2** The driver must also satisfy at least one of the following requirements:

- a) have made at least 5 starts in races counting for the FIA Formula One World Championship for Drivers the previous year, or at least 15 starts within the previous 3 years.
- b) have previously held the Super Licence and have been the regular test driver with an F1 World Championship team for the previous year.
- c) been classified, within the previous 2 years, in the first 3 of the final classification of the F2 Championship, or of the final classification of the GP2 Series, or of the final classification of the GP2 Asia Series or of the final classification of the Japanese F/Nippon Championship,
- d) been classified in the first 3 of the final classification of the Indy Racing League (IRL) series or of the Champ Car World Series within the previous 2 years; been classified in the first 4 of the

les 4 premiers du classement final de la Série Indycar IRL l'année précédente.*

* A compter du 1.1.2010 : avoir été classé parmi les 4 premiers du classement final de la Série Indycar IRL au cours des deux années précédentes.

- e) être le champion en cours de l'une des séries suivantes :
Formula 3 Euro Series
Les championnats principaux nationaux de F3 : Grande-Bretagne, Italie, Japon, Espagne
World Series F/Renault V6

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

- f) être considéré par la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, mais sans avoir pu se qualifier conformément aux points c) à e) ci-dessus. Dans ce cas, l'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de la Formule Un en vigueur sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 90 jours avant la demande et certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai.

5.2 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 épreuve 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 l'épreuve.
- b) L'ASN qui a délivré au pilote sa licence de compétition en cours de validité doit soumettre à la FIA une recommandation spécifique, accompagnée du palmarès du pilote et du numéro de licence A Internationale en cours.
- c) Le pilote doit soumettre à la FIA un formulaire de demande de Super Licence dûment rempli.
- d) Les droits annuels de Super Licence sont payés à la FIA.

5.3 Conditions de délivrance

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

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

La licence de Degré C est requise.

7. Licences pour courses de camions

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

8. Licence pour les épreuves de voitures historiques

8.1 La Licence Internationale Historique de Pilote de la FIA est valable, dans la catégorie de voitures pour laquelle elle a été délivrée, pour toutes les épreuves de vitesse reconnues par la FIA pour voitures historiques. Elle est obligatoire pour ces épreuves à moins que le pilote ne soit détenteur de la Licence Internationale Normale de Pilote de la FIA, quelle qu'en soit le degré (voir les Articles 2 à 5).
Les épreuves de vitesse sont celles où la vitesse est l'élément

final classification of the Indycar IRL series the previous year.*

* From 1.1.2010: been classified in the first 4 of the final classification of the Indycar IRL series within the previous 2 years.

- e) be the current champion of one of the following:
Formula 3 Euro Series
The principal national F3 championships of: Great Britain, Italy, Japan, Spain
World Series F/Renault V6

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

- f) be judged by the FIA to have consistently demonstrated outstanding ability in single-seater formula cars, but with no opportunity to qualify under any of c) to e) above. In this case the F1 team concerned must show that the applicant has driven at least 300 km in a current Formula One car consistently at racing speeds, over a maximum period of 2 days, completed not more than 90 days prior to the application and certified by the ASN of the country in which the test took place.

5.2 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 event 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 event.
- b) The ASN which issued the driver's current competition licence must submit to the FIA a specific recommendation, accompanied by the driver's record of results and current International A licence number.
- c) The driver must submit a completed Super Licence application form to the FIA.
- d) The annual Super Licence fee must be paid to the FIA.

5.3 Conditions of issue

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

6. Licences for all world and international speed record attempts

The Grade C licence is required.

7. Licences for truck racing

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

8. Licence for historic car events

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

Speed events are, for the purpose of competitions for historic

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

déterminant pour établir le classement, ou celles où une moyenne de vitesse supérieure à 50 km/h sera atteinte.

8.2 Les Licences Internationales Historiques de Pilote de la FIA doivent respecter tous les règlements concernant les Licences Internationales, qui figurent au Code Sportif International de la FIA, Chapitres 2 et 8.

8.3 La Licence Internationale Historique de Pilote de la FIA sera différenciée par un grand H surimprimé.

8.4 Les ASN qui délivrent les licences seront responsables quant à la précision des qualifications déterminant les différents degrés.

8.5 Les licences sont valables pour les catégories de voitures suivantes, telles qu'elles se trouvent définies dans les règlements internationaux pour voitures historiques.

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

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

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

Degré H4 : Rallies de Régularité Historiques uniquement.

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

9. Licences pour courses de dragsters

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

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

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

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

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

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

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

10. Licences pour pilotes handicapés

10.1 Licence spéciale pour handicapés

A l'exclusion des maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile (voir 1.5a du chapitre II) et des troubles de la vision éliminatoires (voir 1.4 du chapitre II), toute personne présentant un handicap acquis ou congénital et qui, après avis de sa Commission Médicale nationale (lorsqu'elle existe) ou d'un médecin désigné par l'ASN, ne peut obtenir une licence internationale de pilote (voir 1.5b du chapitre II), peut obtenir une Licence Internationale pour Pilotes Handicapés, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies.

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

8.2 FIA Historic International Driver's Licences are subject to all rules concerning International licences set out in the FIA International Sporting Code, Chapters 2 and 8.

8.3 The FIA Historic International Driver's Licence will be distinguished by a large H overprint.

8.4 ASNs issuing the licences will be responsible for determining the qualifications required for the different grades.

8.5 Licences are valid for the following categories of cars as defined in the international regulations for historic cars.

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

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

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

Grade H4: Historic Regularity Rallies only.

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

9. Licences for drag racing

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

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

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

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

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

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

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

10. Licences for handicapped drivers

10.1 Special licence for handicapped persons

With the exception of progressive or chronic illnesses which preclude the practice of motor sport (see 1.5a) of chapter II) and disqualifying visual disorders (see 1.4 of chapter II), any person with an acquired or congenital handicap and who, in the opinion of his national Medical Commission (where applicable) or of a doctor designated by the ASN, may not obtain an international driver's licence (see 1.5b of chapter II), may obtain an International Licence for Handicapped Drivers, if all the conditions stated below are fulfilled.

10.2 Conditions d'attribution

- a) les critères d'attribution seront évalués à 3 niveaux :
- au niveau médical : évaluation des possibilités physiques du postulant.
 - au niveau sportif : évaluation des possibilités de conduite du postulant, évaluation de ses capacités à s'extraire d'un véhicule en cas de danger immédiat (accident, incendie, etc.) ;
 - au niveau technique : l'ASN dont dépend le pilote devra lui fournir un certificat indiquant quelles modifications doivent être faites sur le véhicule du pilote.

- b) en pratique, le pilote handicapé qui en aurait fait la demande, sera examiné soit par un membre de la Commission Médicale dans les pays où cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'Autorité Sportive Nationale.

Si le médecin examinateur donne son accord pour l'attribution d'une licence pour handicapé, le postulant devra subir, de préférence sur un circuit et en présence d'une Autorité Sportive responsable, une épreuve de pilotage permettant d'évaluer ses capacités.

D'autre part, comme il a été dit plus haut, on évaluera par la même occasion sa capacité à s'extraire d'un véhicule dans les délais les plus rapides :

- le postulant doit, à partir de la position assise dans le type de véhicule à utiliser, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens et de s'en éloigner, et ce, que le véhicule soit à la verticale ou sur le côté ;
- allongé sur le dos, il doit pouvoir se retourner sans difficulté et dans les deux sens.

Le postulant devra enfin fournir une fiche technique décrivant les transformations éventuelles de son véhicule.

Une fois en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, l'Autorité Sportive Nationale statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale pour Pilotes Handicapés.

10.3 Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour handicapés

10.3.1 Les possesseurs d'une licence internationale pour pilotes handicapés ne pourront participer qu'à des épreuves où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent. Leur participation est soumise à l'autorisation de l'ASN où se déroule l'épreuve et à celle qui a délivré la licence.

10.3.2 Toutefois, et sous réserve de respecter les conditions énumérées ci-dessus, certains titulaires de la licence internationale pour pilotes handicapés pourront participer à des compétitions internationales sur circuit, avec départ groupé, à l'exclusion des courses de monoplaces internationales. La demande d'une telle dérogation pourra être faite aux conditions suivantes, soit :

- a) il s'agit de pilotes ayant figuré sur une liste de pilotes prioritaires ou de pilotes classés de la FIA, ou ayant été titulaires d'une Superlicence, ou dotés d'un important palmarès en compétition automobile, et qui restent capables, malgré leur handicap, de performances valables ;
soit :
- b) il s'agit de licenciés handicapés, lauréats d'une école de pilotage homologuée reconnue par l'ASN, et capables de performances égales à celles des pilotes valides issus de la même école.

Les demandes de dérogation devront être présentées à l'ASN du pilote concerné et adressées à la FIA. Elles seront soumises à l'agrément de la Commission Médicale et de la Commission de la Sécurité. En cas de désaccord entre ces deux commissions, le Conseil Mondial tranchera.

10.3.3 Le secrétaire d'une épreuve réunissant à la fois des concurrents handicapés et non handicapés devrait s'assurer que les services de secours soient avisés des numéros de compétition des voitures des possesseurs d'une licence pour handicapés.

11. Licence « navigateur »

11.1 Licence Internationale Navigateur Restrictive

Cette licence est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, y compris les troubles de la vue éliminatoires (cécité exclue), et aux sujets atteints de certaines affections pouvant être incompatibles avec la pratique du sport automobile.

Elle permet de participer aux épreuves de rallyes tels que définis

10.2 Conditions of issue

- a) the criteria for the awarding of this licence are judged on three levels:
- medical: evaluation of the physical possibilities of the applicant.
 - sporting: evaluation of the driving possibilities of the applicant, evaluation of his capacity to extricate himself from a vehicle in case of immediate danger (accident, fire, etc.).
 - technical: the driver's ASN must issue him with a certificate indicating the modifications which must be made to his vehicle.

- b) the handicapped driver having applied for the licence shall be examined either by a member of the National Medical Commission in countries where such a body exists, or otherwise by a physician appointed by the National Sporting Authority.

If the examining physician agrees that a licence for handicapped persons should be granted, the applicant must undergo a driving test, preferably on a circuit and in the presence of an official from a Sporting Authority in order for his capacities to be appraised.

Furthermore, as mentioned earlier, his possibilities for extricating himself as quickly as possible shall be judged at the same time:

- the applicant must, from a sitting position in the type of car to be used, be able, alone, to extricate himself and move away from the car, whether the car is upright or on its side;
- in a prone position, he must be able to turn easily over both ways.

Finally, the applicant must submit a technical form, describing any modifications which have been made to his vehicle.

Once the National Sporting Authority has received medical, technical and sporting evaluations, it will take the final decision as to the granting or denial of the International Licence for Handicapped Drivers.

10.3 Practice of motor sport for holders of a licence for handicapped persons

10.3.1 Holders of a licence for handicapped persons may only participate in events in which a separate start is given to each competitor. Their participation is subject to the agreement of the ASN of the country of the event and of the ASN which issued the licence.

10.3.2 Nevertheless, and subject to compliance with the conditions of issue stated above, certain holders of the international licence for handicapped drivers may take part in international circuit competitions, with a grouped start, with the exception of international single-seater races. Such a dispensation may be applied for if:

- a) the licence-holders were included on an FIA seeded or graded drivers list, were formerly Super Licence holders, or have proved considerable accomplishments in competition driving, and are still able to perform well, in spite of their handicap;

or:

- b) the licence-holders are handicapped drivers who have graduated from a homologated driving school recognised by the ASN and are capable of attaining a performance equal to that of non-handicapped drivers from the same school.

Requests for special dispensations must be submitted to the ASN of the driver concerned and sent to the FIA. These will be subject to the approval of the Medical Commission and the Safety Commission. In the event of a disagreement between these two commissions, the World Council will decide.

10.3.3 The secretary of a meeting in which both handicapped and non-handicapped persons are competing should ensure that the rescue services are aware of the competition numbers of the cars of the holders of a licence for handicapped persons.

11. Licence for "navigators"

11.1 Restricted International Licence for Navigators

This licence is reserved for persons physically disabled through injury or infirmity, including disqualifying visual disorders (excluding blindness), and for persons suffering from certain ailments that may be incompatible with the practice of motor sport.

It allows participation in rally events as defined in Article 21 of the

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

dans l'Article 21 du Code Sportif International.
Elle ne permet en aucun cas de conduire un véhicule pendant le déroulement d'une compétition.

11.2 Examen médical

Evaluation des possibilités physiques du postulant lors de la visite médicale annuelle d'aptitude (voir chapitre II, Article 1).

11.3 Examen de sécurité

Il sera procédé à une évaluation chronométrée des possibilités du postulant de s'extraire seul de son véhicule.
Cet examen sera effectué sous le contrôle d'un Commissaire Sportif de l'ASN concernée et en présence :

- soit d'un membre de la Commission Médicale nationale
 - soit, à défaut, d'un médecin désigné par l'ASN.
- Une fois tous ces documents établis et ces tests pratiqués, la Commission Médicale nationale, ou à défaut un médecin désigné par l'ASN, proposera à l'ASN la délivrance ou non de la licence.

International Sporting Code.

Under no circumstances does it allow the holder to drive a vehicle during the running of a competition.

11.2 Medical examination

Evaluation of the applicant's physical capabilities with the help of the annual medical visit for aptitude (see chapter II, Article 1).

11.3 Safety examination

A timed evaluation of the applicant's ability to exit the vehicle unaided will be carried out.

This examination shall be carried out under the supervision of a Steward of the Meeting from the ASN concerned and in the presence of:

- either a member of the national Medical Commission
- or, failing that, a doctor designated by the ASN.

Once all these documents have been drawn up and the necessary tests performed, the national Medical Commission or, failing that, a doctor designated by the ASN, will propose to the ASN that the licence be granted or refused.

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

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

1. Visite médicale annuelle d'aptitude

1.1 Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre :

- est nécessaire et suffisant pour satisfaire aux exigences médicales liées à la délivrance d'une licence internationale de pilote de la FIA.
- est fortement conseillé pour l'obtention d'une licence nationale de pilote.

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

Elle comporte :

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

1.2 Un examen d'aptitude cardiovasculaire

- dans tous les cas, la prise de la TA ;
- tous les deux ans ;
- pour les moins de 45 ans, un électro-cardiogramme 12 dérivations ;
- pour les plus de 45 ans, un ECG d'effort.

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

1.3 Un examen de la vue

Pour la première année de délivrance d'une licence internationale, il doit être certifié après contrôle par un ophtalmologiste qualifié :

a) acuité visuelle :

- avant ou après correction, au moins 9/10^{ème} pour chaque œil, ou 8/10^{ème} un œil avec 10/10^{ème} pour l'autre ;
- tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée et non améliorable portant sur un seul œil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10^{ème}, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes :
 - conformité avec les points b, c, et d ci-après ;
 - état du fond de l'œil excluant une rétinopathie pigmentaire ;
 - toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

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

1. Annual medical visit for aptitude

1.1 Field of application of the medical control

Taken together, the examinations described in the present chapter:

- are necessary and sufficient to satisfy the medical requirements for the issuing of an FIA international driver's licence.
- are strongly recommended for the granting of a national driver's licence.

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

It includes:

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

1.2 Cardiovascular aptitude examination

- in all cases, blood pressure is taken;
- every two years;
- for subjects under 45, a 12-lead electrocardiogram;

- for subjects over 45, a stress test ECG.

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

1.3 Eye test

For the first year that an international licence is issued, the following must be certified after a control by a qualified ophthalmologist:

a) visual acuity:

- before or after correction, at least 9/10 for each eye, or 8/10 for one eye and 10/10 for the other;
- any subject whose visual acuity in one eye only is diminished and cannot be improved and who necessarily has contralateral vision, whether corrected or not, equal to or greater than 10/10, may obtain a driver's licence under the following conditions:
 - conformity with points b, c and d below;
 - condition of the fundus excluding pigmentary retinal damage,

- unilatérale.
- b) vision des couleurs : normale (en cas d'anomalie, recours à la Table d'Ishihara et, en cas d'erreur, test de Farnsworth ou système analogue) ; en tous cas, pas d'erreur dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions internationales.
- c) champ de vision statique : de 120° au minimum ; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération.
- d) vision stéréoscopique : fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés) ou tests analogues.
- e) correction de la vision : les verres de contact sont admis à condition :
- qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois et chaque jour pendant une durée significative.
- et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.
- 1.4 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 inférieures à 50 %.
- 1.5 Liste nominative des affections et infirmités incompatibles avec la compétition automobile ou nécessitant un avis médical par une instance agréée par l'ASN (Commission Médicale, ou en son absence, médecin agréé par l'ASN)**
- 1.5.1 Contre-indication absolue**
- épilepsie avec manifestations cliniques sous traitement ;
- tout problème cardiovasculaire avec risque de mort subite ;
- cécité monoculaire survenue depuis moins de 5 ans.
Pour les cas de cécité monoculaire survenue depuis plus de 5 ans, seule la Commission Médicale de la FIA pourra examiner une demande, sur la base des résultats de l'examen de la vue décrit à l'article 1.3.
- 1.5.2 Contre-indication pouvant entraîner l'attribution d'une licence « handicapé »**
(voir Chapitre I, Article 10 de la présente annexe)
- toutes les limitations articulaires, les amputations, les prothèses ne répondant pas aux critères définis en 1.4
- les grands tableaux sensitivomoteurs (monoplégie, hémiplégie, paraplégie, etc.)
- 1.5.3 Affections ou infirmités nécessitant l'avis médical d'une instance agréée par l'ASN :**
- le diabète insulino-dépendant, sous condition qu'il soit présenté à l'instance médicale agréée par l'ASN un document confidentiel prouvant le suivi régulier de l'intéressé et son traitement et que l'attestation médicale d'aptitude (voir 1.8) porte la mention «surveillance médicale nécessaire».

- tout état cardio-vasculaire pathologique,

- les affections psychiatriques.
- tout problème « limite » ou douteux (concernant par exemple la vue, une infirmité, une pathologie rare, etc.) : à l'appréciation du médecin examinateur.
- 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),
- any old or congenital damage shall be strictly unilateral.
- b) colour vision: normal (recourse to the Ishihara tables in case of doubt and to the Farnsworth test or a similar system in cases of error); in any case, no errors in the perception of the colours of the flags used in international competitions.
- c) static field of vision: at least 120°; the central 20° must be free from any alteration.
- d) stereoscopic vision: functional. In case of doubt it must be assessed using Wirth, Bagolini (striated lenses) or similar tests.
- e) sight correction: the wearing of contact lenses is permitted provided that:
- these shall have been worn for at least 12 months and for a significant period every day.
- they are certified as satisfactory for motor racing by the ophthalmic specialist who supplied them.
- 1.4 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 body approved by the ASN (Medical Commission, or in its absence a doctor approved by the ASN)**
- 1.5.1 Absolutely excluded**
- epilepsy with behavioural effects under treatment,
- any cardiovascular problem with risk of sudden death,
- blindness in one eye since less than 5 years.
In cases of blindness in one eye for more than 5 years, the FIA Medical Commission alone may consider an application, based on the results of the eye test described in article 1.3.
- 1.5.2 Incompatible for a standard licence but may result in the granting of a "handicapped" licence**
(see Chapter I, Article 10 of the present appendix)
- all limitations of the articulations, amputations and prosthetic limbs which do not satisfy the criteria defined in 1.4
- major sensorimotor conditions (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)
- 1.5.3 Illnesses or disabilities requiring a medical assessment by a body approved by the ASN:**
- insulin-dependent diabetes, on condition that a confidential document proving the regular supervision of the party concerned and of his treatment is submitted to the medical body approved by the ASN and that the medical certificate of aptitude (see 1.8) bears the wording "medical supervision necessary";
- any valvular disease or other abnormal cardio-vascular conditions,
- psychiatric conditions.
- any "borderline" or uncertain problem (concerning for example eyesight, an infirmity, a rare pathology, etc.): at the discretion of the examining doctor.
- 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),

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

- en totalité, les informations suivantes :
 - la taille et le poids du sujet,
 - la nature du groupe sanguin et du facteur rhésus dans les pays où la loi l'exige,
 - les allergies éventuelles, médicamenteuses ou autres,
 - la date de la dernière vaccination antitétanique,
 - les résultats chiffrés de l'étude de l'appareil locomoteur,
 - les résultats chiffrés de l'étude de la vue,
 - les valeurs de la tension artérielle et l'indication que les examens complémentaires (ECG simple ou épreuve d'effort) ont été pratiqués selon l'âge et le cas.
- Dans les pays où la loi l'exige et où les usages l'imposent, le formulaire médical national peut comporter la prescription d'examens supplémentaires. Il sera signé, au-dessus du timbre de l'ASN, par le médecin qui a effectué le contrôle médical.
- Au bas du formulaire médical, l'intéressé devra signer une déclaration dans laquelle il sera précisé :
- qu'il a informé exactement le médecin de son état de santé actuel et de ses antécédents ;
 - qu'il s'engage à ne pas faire usage de substances figurant sur la liste des substances et méthodes interdites de l'Agence Mondiale Antidopage.

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

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

La décision d'aptitude ou d'inaptitude sera prise par le docteur en médecine qui a pratiqué l'examen. Il pourra éventuellement demander l'avis de l'instance agréée par l'ASN (Commission Médicale nationale ou médecin agréé).

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

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

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

Date :

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

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

2. Contrôle médical aux épreuves
La prise de connaissance de l'attestation d'aptitude médicale par le Médecin-Chef d'une épreuve peut remplacer la visite préliminaire exigée dans certains cas. D'autre part, à n'importe quel moment d'une épreuve ou à son issue, le Médecin-Chef et le Directeur de Course peuvent exiger un examen médical motivé par le comportement d'un pilote. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin-Chef. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un alcootest.

2.1 Examen neurométrique
Les pilotes engagés dans un championnat du monde de la FIA pourront être soumis à un examen neurométrique. Les modalités de cet examen sont placées sous la responsabilité du Délégué Médical de la FIA du championnat concerné. Les

- the following information in full:
 - the height and weight of the subject,
 - the nature of the blood group and the Rh factor in those countries where this is required by law,
 - any allergies, whether to medication or other,
 - the date of the last anti-tetanus vaccination,
 - the results, with figures, of the evaluation of the musculoskeletal system,
 - the results, with figures, of the eye test,
 - the blood pressure values and a statement that the further examinations (simple ECG or stress test, depending on the age and the case) have been carried out.
- In those countries where laws or customs so demand, the national medical form may prescribe additional tests. It will be signed, above the stamp of the ASN, by the doctor who carried out the medical control.

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

- the information given to the doctor regarding his present state of health and previous medical history is correct,
- he undertakes not to use any substance included on the World Anti-Doping Agency list of prohibited substances and methods.

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

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

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

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

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

Date:

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

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

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

2.1 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

données confidentielles récupérées seront utilisées à des fins comparatives en cas d'accident entraînant un risque de traumatisme crânien à lésion cérébrale mineure.

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

2.2.1 Pour toute épreuve internationale

Après un accident, même si le pilote paraît indemne et/ou s'est extrait seul de son habitacle, ou en cas de problème physique, un examen médical de contrôle peut être jugé nécessaire par le Médecin-Chef avec l'accord du Directeur d'Epreuve / Directeur de Course.

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

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

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

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

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

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

2.2.2 Essais et reconnaissances

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

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

2.3 Procédure après un accident ou une maladie

2.3.1 Obligations du Médecin-Chef

Le Médecin-Chef d'une épreuve au cours de laquelle survient un accident doit :

- s'il s'agit d'un accident nécessitant une hospitalisation d'au moins 24 heures, aviser par fax ou courrier électronique, l'ASN du pilote concerné en donnant le maximum de détails

comparative purposes in the event of an accident entailing a risk of minimal traumatic brain injury.

2.2 Medical examination following an accident or physical disorder

2.2.1 At any international event

After an accident, even if the driver appears uninjured and/or has got out of his cockpit unaided, or in case of a physical problem, a medical check-up may be deemed necessary by the Chief Medical Officer with the agreement of the Race Director / Clerk of the Course.

- For circuit events, this check-up must normally take place in the circuit medical centre; in such case, Race Control will ensure the driver's attendance.
- For road events, the medical check-up may be made on site (hill-climb) or in the regrouping park (rallies).
- For events counting for an FIA Championship where an FIA Medical Delegate is present, the latter may initiate the check-up procedure, in agreement with the Chief Medical Officer and the Race Director; exceptionally, at circuit events, this check-up may be made by the FIA Medical Delegate, and elsewhere than in the medical centre.
- If the regulations of an event, series or championship require the competing vehicles to be equipped with an FIA specification Medical Warning Light, a driver involved in an incident which causes the light to signal that the determined threshold forces have been exceeded MUST be examined by the event medical service before leaving the circuit. The Chief Medical Officer of the event, jointly with the FIA Medical Delegate (if one is present), will determine the most appropriate place for this examination.

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

By decision of the Chief Medical Officer of the event, jointly with the FIA Medical Delegate in those events where one is present, the driver concerned may:

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

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

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

2.2.2 Testing and reconnaissance

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

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

2.3 Procedure after an accident or illness

2.3.1 Duties of the Chief Medical Officer

The Chief Medical Officer of an event during which an accident occurs must:

- If the accident requires hospitalisation of at least 24 hours, notify the ASN of the driver concerned by e-mail or fax, giving as many facts and details as possible.

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

- et de précisions.
- s'il s'agit d'un accident ayant nécessité au plus un simple contrôle en milieu hospitalier, aviser par fax ou courrier électronique, l'ASN du pilote ou, dans le cas d'un pilote engagé dans un Championnat de la FIA, la FIA, qui provoquera, le cas échéant, un contrôle médical à l'occasion de la prochaine épreuve à laquelle doit participer le pilote concerné.
- 2.3.2 Obligations de l'Autorité Sportive Nationale**
Dûment informée (par un Médecin-Chef ou par l'intéressé), l'ASN devra prendre tous les contacts nécessaires avec le pilote concerné, afin de s'assurer du bon déroulement de la procédure de réintégration décrite à l'Article 3. Le non-respect de cette procédure entraînera l'application des sanctions prévues en pareil cas.
- 2.3.3 Obligations du pilote**
En cas d'accident, pendant une compétition ou hors compétition, avec lésion traumatique occasionnant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours ou, en cas de découverte d'une maladie ou affection entrant dans le cadre de l'Article 1.5 du présent règlement, le licencié devra obligatoirement dans un délai de 10 jours aviser son ASN :
- soit en joignant un certificat médical confidentiel adressé à la Commission Médicale Nationale ou au médecin agréé par l'Autorité Sportive Nationale et comportant le diagnostic, le pronostic, l'incapacité non permanente ou le taux d'invalidité,
 - soit en autorisant la Commission Médicale Nationale ou le médecin agréé à communiquer, sous pli confidentiel, avec le centre de soins où il aura été éventuellement hospitalisé.
- 3. Réintégration**
A partir de la date de l'accident, ou de la découverte d'une maladie ou d'une affection prévue à l'Article 1.5 du présent règlement, et jusqu'à décision de l'ASN, le pilote devra s'abstenir de toute participation à une compétition automobile soumise à la législation de la FIA.
En cas d'accident entraînant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours et après réception d'un document attestant la guérison ou la consolidation, voire un bulletin de sortie de l'hôpital, la Commission Médicale ou le médecin agréé par l'ASN provoque une visite de réintégration ou un nouveau protocole complet de visite médicale annuelle.
Toutes les affections ou infirmités prévues à l'Article 1.5 du présent règlement doivent être soumises pour avis à la Commission Médicale nationale, ou en son absence, à un médecin agréé par l'ASN.
- 4. Organisation de la lutte antidopage**
Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des pilotes de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux pilotes l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile. Le règlement se trouve dans l'Annexe A du Code Sportif International.
- 5. Commission d'appel**
Dans chaque pays, une Commission Médicale nommée par l'ASN sera appelée à résoudre les éventuels conflits entre les médecins et les pilotes intéressés, en prenant pour base de discussion les Articles 1.3 et 1.4 du présent règlement.
Une épreuve de conduite en présence du médecin, membre de la Commission ou agréé par l'ASN, pourra éventuellement avoir lieu.
Les conclusions de la Commission Nationale seront reconnues et acceptées dans tous les autres pays, sous la législation sportive de la FIA.
- 6. Réglementation des études physiologiques au cours des épreuves automobiles**
- 6.1 Remarques générales**
Des études physiologiques ayant lieu soit au cours même du déroulement d'une compétition, soit pendant les essais qui la précèdent, ne doivent à aucun moment, et pour quelque raison que ce soit, entraver le déroulement normal de cette épreuve. En conséquence, et pour toutes les épreuves du ressort de la FIA, les expérimentations doivent se conformer au règlement ci-dessous.
- If the accident necessitated no more than a straightforward examination at a hospital facility, notify by e-mail or fax the driver's ASN or, in the case of a driver entered in an FIA Championship, the FIA, which, if need be, will instigate a medical control at the next event in which the driver concerned is due to take part.
- 2.3.2 Duties of the National Sporting Authority**
Duly advised (by the Chief Medical Officer or by the person concerned), the ASN must make all the necessary contacts with the driver concerned so as to be certain of the proper application of the reintegration procedure set out in Article 3. The failure of application of the procedure will result in penalties provided for such a situation.
- 2.3.3 Duties of the driver**
In the event of an accident, whether during a competition or in other circumstances occasioning incapacity for a period of ten days or longer, or in the case of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, the driver is required to notify his ASN within ten days:
- either enclosing a confidential medical certificate addressed to the National Medical Commission or the doctor approved by the ASN, bearing the diagnosis, the prognosis and the extent of the injury or infirmity incurred,
 - or by giving authorisation for confidential written communication between the National Medical Commission or the approved doctor and the hospital (or clinic) where he is being treated.
- 3. Reintegration**
From the date of the accident or the discovery of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, no driver may take an active part in sporting events subject to FIA legislation until they have received authorisation from the ASN.
In the event of an accident resulting in incapacity for a period of 10 days or longer, and following receipt of a document attesting that the patient is healed or recovered, or of a hospital discharge form, the National Medical Commission or the doctor approved by the ASN shall demand that the patient visits them for the reintegration or that he/she should undergo a complete annual medical examination procedure.
All the illnesses or disabilities mentioned in Article 1.5 of these regulations must be submitted for an opinion to the National Medical Commission, or in its absence to a doctor approved by the ASN.
- 4. Organisation of the fight against doping**
The purposes of the FIA anti-doping regulations are to protect the drivers' fundamental right to participate in doping-free sport and thus promote health, fairness, equality and safety in motor sport.
The regulations are in Appendix A to the International Sporting Code.
- 5. Appeals commission**
In each country a Medical Commission nominated by the ASN will be called upon to settle any controversy arising between doctors and drivers, the conditions laid down in Articles 1.3 and 1.4 of the present regulations being taken as the basis for discussion.
A driver may possibly be required to undergo an observed test drive in the presence of a doctor who is a member of the Medical Commission or approved by the National Sporting Authority.
The decisions reached by the National Commission will be recognised in all other countries falling under the sporting jurisdiction of the FIA.
- 6. Regulations for physiological studies during motor sport events**
- 6.1 General considerations**
Physiological studies carried out during the actual running of a competition, or during practice sessions preceding the competition, must never, for any reason whatsoever, be an obstacle to the normal running of the event. Consequently, and for all events governed by the FIA, experiments must be in conformity with the following regulations.

6.2 Choix du thème de l'expérimentation

- a) Le thème choisi pour une étude physiologique sur le terrain est laissé à l'appréciation du médecin expérimentateur. Toutefois, il doit de toute façon informer du thème de son étude le médecin responsable de l'épreuve au cours de laquelle elle sera effectuée après l'approbation de son autorité médicale nationale.
- b) Les responsables médicaux d'une ASN peuvent être à l'origine, et du choix d'une étude physiologique dans leur pays, et de la désignation du ou des médecins expérimentateurs.
- c) La Commission Médicale FIA peut de son côté promouvoir sur le plan international des campagnes d'études physiologiques sur un thème d'intérêt général qu'elle aura déterminé et en informer en conséquence les autorités médicales des pays concernés lorsqu'elles existent et, de toute façon, les Autorités Sportives de ces pays.

6.3 Conditions de réalisation pratique d'une expérimentation physiologique

- a) Que le thème choisi soit le fait d'un médecin expérimentateur indépendant, d'une ASN, de l'Autorité Sportive Internationale (Commission Médicale FIA), il est obligatoire, pour en assurer la réalisation pratique, de se conformer aux points suivants :
 - accord de l'organisateur et du Directeur de Course,
 - accord du Médecin-Chef,
 - accord du concurrent,
 - accord du ou des pilotes, s'ils ne sont pas eux-mêmes concurrents,l'accord volontaire des pilotes étant une condition indispensable.
- b) Dans tous les cas, une demande écrite doit être faite au médecin responsable de l'épreuve et à l'organisateur, en décrivant le protocole et en précisant :
 - 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 si elle se déroule lors d'une épreuve en circuit, pendant les essais ou au cours de la course elle-même. Il en est de même pour les rallyes, pendant un parcours chronométré ou lors d'un parcours de liaison.
 - le nombre de personnes qui compose l'équipe médicale d'expérimentation, y compris le personnel médical, sera soumis à l'approbation de l'organisateur.
 - le déroulement d'une étude physiologique ne devra en aucun cas gêner les concurrents et les pilotes non concernés, soit au stand, soit au cours du déroulement des épreuves et des essais.

6.4 Utilisation des données scientifiques obtenues

- a) Comme il est de règle, les travaux scientifiques restent l'entière propriété des médecins expérimentateurs. Ils sont donc entièrement libres d'en effectuer les publications et la diffusion de leur choix.
- b) Toutefois, ils s'engagent à communiquer les résultats à leur ASN, qui en enverra à la FIA un résumé.

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1. Casques

1.1 Normes

Tout pilote participant à des épreuves sur circuit, à des courses de côte ou aux épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier FIA, devra porter un casque conforme à l'une des normes listées dans la liste technique N° 25 de l'Annexe J.

Les pilotes de voitures ouvertes doivent porter des casques intégraux, avec un protège-menton faisant partie intégrante de la structure du casque et conforme à une norme approuvée par la FIA. Cette mesure est recommandée pour les voitures ouvertes historiques et les voitures de la division 3/3A d'Autocross.

Les pilotes du Championnat du Monde de Formule Un, du CMVT et du Championnat de F2 de la FIA et des séries internationales pour le GP2 et la F3 doivent porter des casques conformes à la Norme FIA 8860-2004 – Spécification d'Essais pour Casques Haute Performance.

Il est fortement recommandé que les pilotes des Championnats GT de la FIA et des séries internationales dont le règlement technique reprend des dispositions en matière de résistance des

6.2 Choice of a research theme

- a) The theme chosen for a physiological field study is left to the doctor carrying out the experiment. In all cases, however, he must inform the Chief Medical Officer of the event during which the experiment is to be carried out, of the theme of his study, after having obtained the approval of his national medical authority.
- b) The medical officers of an ASN may be at the origin both of the choice of a physiological study in the country and of the nomination of the doctor(s) carrying out the experiment.
- c) For its part, the FIA Medical Commission may promote international campaigns for physiological studies on a theme of general interest which it has chosen and inform the medical authorities of the countries concerned when such exist and, in any case, the sporting authorities of these countries accordingly.

6.3 Conditions for the practical realisation of physiological experiments

- a) Irrespective of whether the theme has been chosen by an independent research physician, by an ASN or by the International Sporting Authority (FIA Medical Commission), the following points must be respected in order to ensure its practical realisation:
 - agreement of the organiser of the event and the Clerk of the Course,
 - agreement of the Chief Medical Officer,
 - agreement of the competitor,
 - agreement of the driver(s), if not the same person as the competitor.the voluntary agreement of the drivers being an indispensable condition.
- b) In each case, a written request must be made to the doctor in charge of the event and to the organiser of it, describing the protocol and specifying:
 - 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 in the case of circuit events if the experiment is to be carried out during practice or in the course of the race itself. The same applies to rallies, during a timed stage or during a road section.
 - the number of persons making up the medical research team, including the medical personnel, will be submitted to the organiser for approval.
 - a physiological study should never inconvenience those competitors and drivers not involved, whether this be in the pits or during the races and practice sessions.

6.4 Use of the scientific data obtained

- a) As is the rule, the scientific results remain the sole property of the research doctors. They therefore have total freedom to publish and distribute them as they please.
- b) However, they shall undertake to communicate the results to their ASN, which will send a summary to the FIA.

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

1. Helmets

1.1 Standards

All drivers competing in circuit events, hill-climbs or rally special stages, entered on the FIA Calendar, must wear crash helmets which meet one of the standards listed in technical list N° 25 of Appendix J.

Drivers of open cockpit cars must wear full face helmets, of which the chin bar is an integral part of the helmet structure and is tested to an FIA-approved standard. This measure is recommended for historic open cockpit cars and Autocross Division 3/3A.

Drivers in the Formula One World Championship, the WTCC and the FIA F2 Championships and in the international series for GP2 and F3 must wear helmets which meet the FIA Standard 8860-2004 - Advanced Helmet Test Specification.

It is strongly recommended that drivers in the FIA GT Championships and in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

structures aux chocs des règlements techniques Formule Un ou F3000 de la FIA, portent des casques conformes à la Norme FIA 8860-2004.

1.2 Modifications

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

1.3 Poids maximal et systèmes de communications

- Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une épreuve et ne devra pas dépasser 1800 g pour un casque intégral ou 1600 g pour un casque à face ouverte, tous accessoires et fixations compris.
- Les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les épreuves sur circuit et les courses de côte (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 du paragraphe 1.2 ci-dessus.

1.4 Décoration

La peinture pouvant entrer en réaction avec le matériau de la coque du casque et influer sur son pouvoir de protection, le casque ne devrait être peint ou décoré que dans le respect des directives ou des restrictions éventuelles que le constructeur aurait émises, au moyen uniquement d'une peinture spécifiée par ce dernier (peintures acryliques séchant à l'air, laques polyuréthanes ou autres) et, de préférence, par un peintre ayant reçu son approbation. Ce point est tout particulièrement important pour les coques à moulage par injection, celles-ci ne se prêtant généralement pas à la peinture.

La coque destinée à être peinte devra être efficacement protégée, la peinture pénétrant à l'intérieur pouvant avoir une incidence sur la performance du rembourrage du casque.

Les peintures nécessitant un séchage par cuisson ne devraient pas être utilisées ; quel que soit le procédé, la température ne devrait pas dépasser le maximum précisé pour le conditionnement des casques dans la norme selon laquelle ils ont été approuvés.

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

2. Vêtements résistant au feu

Lors des épreuves sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des épreuves 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.

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

Les broderies cousues directement sur la combinaison doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs).

Les pilotes de monoplaces participant à des courses avec départ arrêté doivent porter des gants d'une couleur très visible, contrastant avec la couleur prédominante de la voiture, afin que le pilote puisse clairement attirer l'attention du starter de la course en cas de difficultés.

Les substances qui pourront circuler dans tout système de refroidissement porté par un pilote sont limitées à l'eau ou l'air à la pression atmosphérique. Les systèmes à l'eau ne doivent pas nécessiter la saturation d'un vêtement pour fonctionner.

Pour les épreuves se déroulant sous de fortes chaleurs, il est recommandé d'utiliser un système de refroidissement (connecté par exemple à des sous-vêtements prévus à cet effet et homologués suivant la norme FIA 8856-2000).

A titre exceptionnel, les pilotes peuvent porter des vêtements de refroidissement qui ne sont pas homologués par la FIA. Ceux-ci sont toutefois en sus des sous-vêtements homologués obligatoires et doivent comprendre un vêtement de support certifié et étiqueté ISO 15025 ; les tubes doivent être certifiés et étiquetés ISO 17493 et ne doivent pas être en contact avec

the FIA Formula One or F3000 technical regulations wear helmets which meet the FIA Standard 8860-2004.

1.2 Modifications

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

1.3 Maximum weight and communications systems

- Helmet weights may be checked at any time during an event and must not exceed 1800 g for a full-face type or 1600 g for an open-face type, including all accessories and attachments.

- Helmet-mounted radio speakers are prohibited in all circuit and hill-climb events (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 paragraph 1.2 above.

1.4 Decoration

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

The shell being painted should be efficiently masked, as paint penetrating the interior can affect the performance of the helmet liner.

Paints requiring heat curing should not be used and any process should not exceed the maximum temperature of conditioning of the helmet in the standard to which it is approved.

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

2. Flame-resistant clothing

In circuit events, hill-climbs, special stages of rallies and selective sections of cross-country events 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.

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

Embroidery sewn directly onto the overalls shall be stitched onto the outermost layer only, for better heat insulation. Backing material of badges and thread used for affixing them to the overalls must be flameproof (see Appendix 1 of the FIA 8856-2000 Standard for detailed requirements and instructions for use).

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

Substances which may circulate in any cooling system worn by a driver are restricted to water, or air at atmospheric pressure. Water systems must not require the saturation of a garment in order to function.

For events taking place in extreme heat, it is recommended that a cooling system be used (connected, for example, to the underwear designed for that purpose and homologated according to the FIA 8856-2000 standard).

Exceptionally, driver cooling vests which are not FIA-homologated may be worn but shall be in addition to the mandatory homologated underwear. They must include a base garment certified and labelled to ISO 15025; any tubing must be certified and labelled to ISO 17493 and must not be in contact

la peau du pilote. De plus, toute connexion avec un système à bord de la voiture doit être conforme à l'Article 5.8.6 de la norme FIA 8856-2000.

with the driver's skin, and any connection to an on-board system must comply with Article 5.8.6 of the FIA 8856-2000 standard.

3. Dispositif de retenue de la tête

3. Head restraint

3.1 Lors des épreuves 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 approuvé par la FIA et qu'il ne figure dans la Liste Technique FIA n° 36.

3.1 The wearing in an international event of any device intended to protect the head or neck and attached to the helmet is prohibited, unless the device has been homologated by the FIA and listed in FIA Technical List n° 36.

Lorsque le dispositif utilisé est le HANS®, il ne doit être porté qu'avec un casque compatible répertorié dans la Liste Technique n°29. Il est fortement recommandé aux pilotes d'utiliser des casques avec des ancrages de sangles montés par le fabricant comme équipement d'origine. Ces casques sont identifiables grâce à une étiquette FIA argentée comportant un hologramme comme indiqué dans la Liste Technique FIA n°29 - Figure 1.

When the device used is the HANS®, it must be worn only with a compatible helmet appearing in Technical List n° 29. Drivers are strongly recommended to use helmets with tether-anchorage fitted by the manufacturer as original equipment. These helmets are identified by a glossy silver holographic FIA label as illustrated in FIA Technical List n° 29 - Figure 1.

Il est également fortement recommandé d'utiliser des sangles homologuées, identifiables grâce à l'étiquette FIA 8858-2002 qui est cousue sur elles.

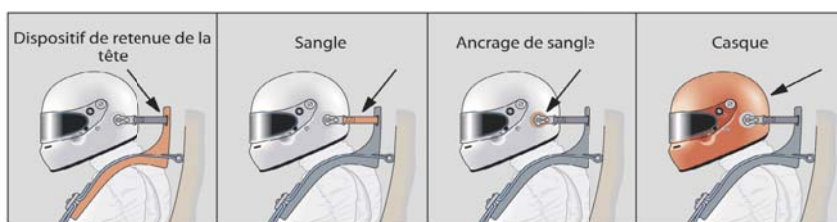
It is also strongly recommended to use homologated tethers which are identified by an FIA 8858-2002 label sewn on them.

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

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

3.2 Port obligatoire d'un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA - par championnat

3.2 Mandatory wearing of an FIA-approved head restraint - by championship




Voir Liste Technique N°29 pour les modèles approuvés et leur marquage

Championnat du Monde de Formule Un de la FIA	Port du dispositif de retenue de la tête conforme à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 obligatoires	Ancrages de sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 obligatoires	Conformité à la norme FIA 8860-2004 obligatoire
Championnat GT de la FIA	Port du dispositif de retenue de la tête conforme à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 et marquées selon la norme FIA 8858-2002 obligatoires	Les ancrages de sangles et leur montage doivent être certifiés par le fabricant du casque.	
Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA			Le casque doit arborer l'étiquette FIA 8858-2002 suivante :	
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA				
Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA	Port du dispositif de retenue de la tête conforme à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Si dispositif de retenue de la tête utilisé, sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandées	Si dispositif de retenue de la tête utilisé, casque compatible avec dispositif de retenue de la tête obligatoire.	
Autres épreuves internationales ⁽¹⁾			Il est recommandé de faire effectuer le montage des ancrages de sangles par le fabricant du casque.	

⁽¹⁾ Voir Article 3.3 ci-après

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

	Head restraint	Tether	Tether-anchorage	Helmet
	See Technical List No.29 for approved models and marking			
FIA Formula One World Championship	Use of head restraint in compliance with FIA 8858-2002 mandatory	Compliance of the tethers with FIA 8858-2002 mandatory	Compliance of the tether-anchorage with FIA 8858-2002 mandatory	Compliance with FIA 8860-2004 mandatory
FIA GT Championship	Use of head restraint in compliance with FIA 8858-2002 mandatory	Tethers must comply with FIA 8858-2002 and be marked according to FIA 8858-2002	Tether-anchorage and their mounting must be certified by the helmet manufacturer	
FIA World Touring Car Championship			The helmet must show the following FIA 8858-2002 label:	
FIA World Rally Championship				
FIA World Cup for Cross-Country Rallies				
Other International Events ⁽¹⁾	Use of head restraint in compliance with FIA 8858-2002 mandatory	If head restraint used, compliance of the tethers with FIA 8858-2002 recommended	If head restraint used, helmet must be head restraint compatible. It is recommended that the mounting of the tether-anchorage be carried out by the helmet manufacturer.	

⁽¹⁾ See Article 3.3 hereafter

3.3. Exigences futures concernant le port obligatoire de dispositifs de retenue de la tête

Le port d'un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA est exceptionnellement :

- a) obligatoire pour les voitures de Grand Prix Thoroughbred et de la Formule 1 de la période G et suivantes, lorsque la construction du véhicule le permet ;
recommandé pour les autres voitures historiques ;
- b) obligatoire, en off-road, pour les épreuves du Championnat d'Europe de la FIA comme suit :
 - Division 1 Rallycross : 01.01.2009
 - Division 1 Autocross : 01.01.2009
 - Division 2 Rallycross : 01.01.2009
 - Division 1A Rallycross : 01.01.2010
 et fortement recommandé pour les épreuves du Championnat d'Europe de la FIA pour la Division 3 (Autocross), avec des casques compatibles, à compter du 01.01.2010.
- 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 dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA, une demande de dérogation pourra être présentée à la Commission de la Sécurité de la FIA.

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

1. Respect des signaux

Les indications figurant dans l'Annexe H du Code Sportif International sont considérées comme faisant partie du présent code de conduite. Tout pilote doit en posséder une connaissance complète.

3.3. Future requirements concerning the obligatory use of head restraints

Exceptionally, the wearing of an FIA-approved head restraint system is:

- a) mandatory for Thoroughbred Grand Prix and Formula 1 cars of period G and onwards where the construction of the vehicle makes it practical to do so;
recommended for other historic cars;
- b) mandatory, in off-road, for FIA European Championship events as follows:
 - Division 1 Rallycross: from 01.01.2009
 - Division 1 Autocross: from 01.01.2009
 - Division 2 Rallycross: from 01.01.2009
 - Division 1A Rallycross: from 01.01.2010
 and strongly recommended for FIA European Championship events for Division 3 (Autocross), with compatible helmets, from 01.01.2010.
- 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 head restraint, it will be possible to apply for a waiver to the FIA Safety Commission.

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

1. Observance of signals

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

2. Dépassements

- a) Pendant la course, une voiture qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est rejointe dans une ligne droite par un véhicule dont la vitesse est soit temporairement, soit constamment supérieure à la sienne, le pilote doit accorder le droit de passage à l'autre véhicule en se serrant sur le côté pour libérer le passage sur l'autre côté.
- b) Si le pilote du véhicule rejoint ne semble pas utiliser pleinement son rétroviseur, le(s) signaleur(s) devra(ont) adresser un avertissement au moyen du drapeau bleu pour prévenir qu'un autre concurrent cherche à dépasser.
Tout pilote qui ne tiendrait pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé par les Commissaires Sportifs.
Des infractions systématiques ou répétées pourraient entraîner la mise hors course des contrevenants.
- c) Les courbes ainsi que leurs zones d'entrée et de sortie peuvent être négociées par les pilotes comme ils l'entendent dans les limites de la piste. Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche.
Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, tels que des changements de direction prématurés, plus d'un changement de direction, le rassemblement volontaire des véhicules à l'extérieur ou à l'intérieur de la courbe ou tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites et entraîneront des pénalités allant, suivant l'importance ou la répétition des infractions, de l'amende à la mise hors course. La répétition d'une conduite dangereuse peut entraîner la mise hors course.
- d) Toute manœuvre d'obstruction, qu'elle soit l'oeuvre d'un ou de plusieurs pilotes ayant ou non des intérêts communs, est interdite. Il n'est permis à plusieurs voitures de rouler constamment de front ou d'adopter une formation en éventail que si aucune autre voiture ne cherche à les dépasser. Dans le cas contraire, le drapeau bleu sera présenté aux pilotes.
- e) La pénalisation infligée aux pilotes qui ne tiennent pas compte du drapeau bleu sera également appliquée aux pilotes qui obstruent une partie de la piste et sera plus sévère dans le cas d'une obstruction systématique, allant, de ce fait, d'une amende à la mise hors course. La même pénalisation sera appliquée aux pilotes qui zigzaguent sur la piste pour empêcher les autres concurrents de les dépasser.
- f) La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) pourront entraîner la mise hors course des pilotes en question.
- g) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours de l'épreuve.

3. Arrêt d'une voiture pendant la course

- a) Le pilote de toute voiture qui abandonne doit manifester son intention 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 du point de dégagement.
- b) Dans le cas où un pilote se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, que ce soit involontairement ou pour une autre raison, la voiture devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course.
Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir du (des) commissaire(s) de route ou autre(s) officiel(s) de prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre le véhicule en marche sans aide extérieure et rejoint la course sans commettre quelque faute que ce soit et sans tirer avantage du déplacement de sa voiture pour se mettre à l'abri, il ne sera pas mis hors course.
- c) Toutes réparations sur la piste doivent être effectuées par le seul pilote à l'aide des outils et pièces transportés dans la voiture.
- d) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit, sous peine de mise hors course.
- e) A l'exception du pilote et, dans des cas exceptionnels, des officiels compétents, personne n'est autorisé à toucher à une voiture arrêtée sous peine de mise hors course du véhicule en question.
- f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée, sous peine de mise hors course.
- g) Toute voiture abandonnée sur le circuit par son pilote, même momentanément, sera considérée comme s'étant retirée de la course. Une voiture que le pilote quitte momentanément pendant la suspension de la course ne sera pas considérée comme

2. Overtaking

- a) During a race, a car alone on the track may use the full width of the said track. However, as soon as it is caught up on a straight by a car which is either temporarily or constantly faster, the driver shall give the other vehicle the right of way by pulling over to one side in order to allow for passing on the other side.
- b) If the driver who has been caught does not seem to make full use of his rear-view mirror, the flag marshal(s) will give a warning by waving the blue flag to indicate that another competitor wants to overtake.
Any driver who does not take notice of the blue flag may be penalised by the Stewards of the Meeting.
Systematic or repeated offences may result in the exclusion of the offender from the race.
- c) Curves, as well as the approach and exit zones thereof, may be negotiated by the drivers in any way they wish, within the limits of the track. Overtaking, according to the circumstances, may be done either on the right or on the left.
However, manoeuvres liable to hinder other drivers, such as premature changes of direction, more than one change of direction, deliberate crowding of cars towards the inside or the outside of the curve or any other abnormal change of direction, are strictly prohibited and shall be penalised, according to the importance and repetition of the offences, by penalties ranging from a fine to exclusion from the race. The repetition of dangerous driving, even involuntary, may result in exclusion from the race.
- d) Any obstructive manoeuvre carried out by one or several drivers, either having common interests or not, is prohibited. The persistent driving of several vehicles abreast or in a fan-shaped arrangement is authorised only if another car is not trying to overtake. Otherwise, the blue flag will be waved.
- e) The penalty for ignoring the blue flag will also be imposed on drivers who obstruct part of the track, and shall be more severe in the case of systematic obstruction, thus ranging from a fine to exclusion from the race. The same penalty shall be applied to drivers who swing from one side of the track to the other in order to prevent other competitors from overtaking.
- f) The repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the car (such as leaving the track) may entail the exclusion of the drivers concerned.
- g) The race track alone shall be used by the drivers during the race.

3. Stopping of a car during the race

- a) The driver of any car leaving the race shall signal this intention in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to the point of exit.
- b) Should a driver be compelled to stop his/her car, either involuntarily or for any other reason, the car shall be moved off the track as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or prevent the normal running of the race.
If the driver is not able to move the car out of the potentially dangerous position, it is the duty of the marshals or other officials to help. In that case, if the driver succeeds in re-starting the car without any external help, and rejoins the race without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage from the moving of the car to a safer position, he/she will not be excluded from the race.
- c) Any repairs carried out on the track may only be made by the driver alone by means of the tools and spare parts carried aboard the car.
- d) Any replenishment carried out on the track itself is prohibited, and will entail immediate exclusion.
- e) Apart from the driver - and, in exceptional cases, the competent officials - nobody is allowed to touch a stopped car under penalty of its exclusion from the race.
- f) Pushing a car along the track or pushing it across the finishing line is not allowed, and will entail immediate exclusion.
- g) Any car abandoned on the circuit by its driver, even temporarily, shall be considered as retired from the race. A car left temporarily by its driver whilst a race is suspended will not be considered abandoned.

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

abandonnée.

4. Entrée aux stands de ravitaillement

- a) La zone dite de décélération fait partie de l'aire des stands.
- b) Au cours des essais et de la course, l'accès aux stands n'est autorisé que par la zone de décélération. Toute dérogation à cette règle entraînera la mise hors course du concurrent.
- c) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou au paddock doit manifester son intention à temps et 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 de l'épreuve), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre la zone de décélération et la piste est interdit.
- e) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de l'épreuve), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands dans le but de séparer les voitures quittant les stands des voitures en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'une voiture quittant les stands.

4. Entrance to the refuelling pits

- a) The so-called "deceleration zone" is a part of the pits area.
- b) During the practice sessions and the race, access to the pits is allowed only through the deceleration zone. The penalty for a breach of this rule shall be exclusion from the race.
- c) Any driver intending to leave the track or to enter the pits or paddock area shall signal this intention in good time and make sure that it is safe to do so.
- d) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the Meeting), the crossing, in any direction, of the line separating the deceleration zone and the track is prohibited.
- e) Except in cases of force majeure (accepted as such by the Stewards of the Meeting), any line painted on the track at the pit exit for the purpose of separating cars leaving the pits from those on the track must not be crossed by any part of a car leaving the pits.