

4. Sanitätshilfsdienst: Dieser dient der Hilfeleistung an allen auf der SP-Strecke verunfallten Personen. Die Überführungsstrecken auf offenen Strassen sind von diesen Bestimmungen nicht betroffen.

4.1 Arzt: Der ärztliche Hilfsdienst steht grundsätzlich unter der Leitung eines verantwortlichen Arztes, der dem Rennleiter unterstellt ist. Sein Name ist in der Ausschreibung der Veranstaltung aufzuführen. Der Arzt muss in dauernder Verbindung mit der Rennleitung stehen.

4.2 Sonderprüfungen: Jede Sonderprüfung muss mindestens über folgende Infrastruktur verfügen:

- 1 Ambulanz, inkl. das für die Erste Hilfeleistung notwendige Personal;
- 1 Abschleppwagen.

Für SP die länger als 15 km sind, ist die oben beschriebene Mindest-Infrastruktur grundsätzlich für jeden zusätzlichen 15 km-Abschnitt anwendbar. Soweit möglich, wird in der Nähe ein Sanitätshelikopter in Einsatzbereitschaft stehen, um in dringenden Fällen sofort einschreiten zu können.

4.3 Sicherheitsplan: Für jede SP ist ein Sicherheitsplan zu erstellen, der im Detail folgende Beschreibungen enthält:

- der/die Standort(e) der Einsatzfahrzeuge und Transportmittel;
- den Notfallweg zum Abtransport zu den ärztlichen Zentren;
- die Koordinaten (inkl. Telefon) von allen alarmierten Spitälern.

4.4 Alarmbereitschaft: Der verantwortliche Arzt kündigt die Veranstaltung im voraus schriftlich an und bittet um die Alarmbereitschaft der Notfalldienste

- der Spitälern, die bei einem Abtransport in Frage kommen könnten;
- des nächstgelegenen, für die Behandlung von schweren Verbrennungen eingerichteten Spital;
- gegebenenfalls des Sanitätshelikopters.

4. Secours médicaux: Ceux-ci sont mis sur pied dans le but de porter assistance à toute personne accidentée au cours d'une ES.

Les parcours de liaison sur routes ouvertes ne sont pas concernés par les présentes dispositions.

4.1 Médecin: Le service médical est en principe placé sous la direction d'un médecin responsable, qui agit sous l'autorité du Directeur de course. Son nom figurera au règlement particulier de la compétition.

Le médecin sera en liaison permanente avec la Direction de course.

4.2 Epreuves spéciales: Chaque épreuve spéciale devra disposer au minimum de l'infrastructure suivante:

- 1 ambulance, incl. le personnel nécessaire à l'apport des premiers soins;
- 1 dépanneur.

Pour les ES de plus de 15 km, le dispositif minimum ci-dessus est en principe applicable pour chaque tranche supplémentaire de 15 km.

Autant que possible, un hélicoptère sanitaire sera mis en alerte dans une zone aussi rapprochée que possible afin de pouvoir intervenir rapidement sur l'ES pour tout transport d'urgence.

4.3 Plan de sécurité: Chaque ES disposera d'un plan de sécurité qui décrira, en détail:

- le(s) lieu(x) de stationnement des véhicules d'intervention et des moyens d'évacuation;
- les itinéraires d'évacuation vers les centres médicaux;
- les coordonnées (incl. téléphone) de tous les hôpitaux en alerte.

4.4 Mise en alerte: Avant la compétition, le médecin responsable avertira, par écrit, et demandera la mise en alerte des services d'urgence

- des hôpitaux susceptibles d'être mis à contribution dans le cadre d'une évacuation;
- de l'hôpital de plus proche, spécialisé pour les soins aux grands brûlés;
- le cas échéant, de l'hélicoptère de secours médical.

V-D ANHANG «L» ZUM INTERNATIONALEN AUTOMOBIL-SPORTGESETZ ANNEXE «L» AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Inhaltsverzeichnis

Kapitel I – Internationale Fahrerlizenzen der FIA

- Art. 1 Allgemeines
- Art. 2 Stufen der FIA Fahrerlizenz und der Prüfungen für welche sie erforderlich und gültig sind
- Art. 3 Qualifikation und Ausstellungsbedingungen für die Stufen Junior-D Off-Road, D, C und R
- Art. 4 Qualifikation für die Stufen A und B
- Art. 5 Qualifikation für die Superlizenz
- Art. 6 Qualifikation und Ausstellungsbedingungen für die e-Lizenz
- Art. 7 Lizenzen für alle Welt- und internationale Geschwindigkeits-Rekordversuche
- Art. 8 Lizenzen für Lastwagen-Rennen
- Art. 9 Lizenzen für Dragster-Rennen
- Art. 10 Lizenz für Teilnehmer die besondere Fähigkeiten aufweisen
- Art. 11 Ausübung des Automobilsports für die Inhaber einer Lizenz für besondere Fähigkeiten
- Art. 12 Lizenz für die Veranstaltungen, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen

Kapitel II – Bestimmungen für die ärztliche Kontrolle der Fahrer

- Art. 1 Alljährliche ärztliche Tauglichkeitsuntersuchung
- Art. 2 Medizinische Kontrolle an Veranstaltungen
- Art. 3 Rehabilitation
- Art. 4 Organisation der Antidopingbekämpfung
- Art. 5 Berufungskommission
- Art. 6 Reglementierung der physiologischen Studien anlässlich von Automobilrennen

Kapitel III – Ausrüstung der Fahrer

- Art. 1 Schutzhelme
- Art. 2 Flammenabweisende Schutzkleidung
- Art. 3 Frontal Kopf-Rückhaltevorrichtungssystem (FKR)
- Art. 4 Sicherheitsgurten
- Art. 5 Tragen von Schmuckstücken

Kapitel IV – Regelung der Fahrweise auf Rundstrecken

- Art. 1 Einhaltung der Signale
- Art. 2 Überholen, Beherrschen des Fahrzeugs und Streckenabgrenzungen
- Art. 3 Anhalten eines Fahrzeuges während des Rennens
- Art. 4 Einfahrt in die Boxengasse
- Art. 5 Ausfahrt aus der Boxengasse

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 Juniors-D Off-road, D, C et R
- Art. 4 Qualification pour les Degrés A et B
- Art. 5 Qualification pour la Super Licence
- Art. 6 Qualification et conditions de délivrance pour l'e-licence
- Art. 7 Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
- Art. 8 Licences pour courses de camions
- Art. 9 Licences pour courses de dragsters
- Art. 10 Licence pour participants présentant des capacités spéciales
- Art. 11 Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour capacités spéciales
- Art. 12 Licence pour les compétitions comptant pour la Coupe des Energies Alternatives de la FIA

Chapitre II – Règlement pour le contrôle médical des pilotes

- Art. 1 Visite médicale annuelle d'aptitude
- Art. 2 Contrôle médical aux épreuves
- Art. 3 Réintégration
- Art. 4 Organisation de la lutte antidopage
- Art. 5 Commission d'appel
- Art. 6 Réglementation des études physiologiques au cours des épreuves automobiles

Chapitre III – Equipement des pilotes

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

Chapitre IV – Code de conduite sur circuit

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

Kapitel I – Internationale Fahrerlizenzen der FIA**ART. 1 ALLGEMEINES**

1.1 Die Ausstellung aller internationalen Fahrerlizenzen der FIA unterliegt dem Reglement des Internationalen Sportgesetzes, insbesondere den Artikeln 9 und 20 dieses Sportgesetzes. Dieses Kapitel des Anhang L spezifiziert die Lizenz-Stufen, -Qualifikationsvorschriften und -Gültigkeit für Wettbewerbe auf Rundstrecken und auf Strassen (Artikel 2–7), für Wettbewerbe für Historische Wagen (Artikel 8), für Dragster (Artikel 9) und für behinderte Fahrer (Artikel 10). Der in diesem Kapitel verwendete Ausdruck «Meisterschaft» bezieht sich ebenfalls auf Trophäen, Pokale und Challenges.

1.2 Um eine Internationale FIA Lizenz für Fahrer zu erhalten, müssen die Antragsteller der Lizenz 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend), ausser ein anderes Alter ist gemäss einem der nachstehenden Artikel vorgeschrieben.

1.3 Inhalt der Internationalen Fahrerlizenz der FIA:

- Titel «Fédération Internationale de l'Automobile» und Name der ASN
- Hinweis «Internationale Lizenz FIA»
- Nummer der Lizenz
- Stufe der Lizenz
- Anfangs- und Schlussdatum der Lizenzgültigkeit (siehe Artikel 9.7 des Sportgesetzes)
- Jüngeres Foto des Fahrers
- Name und Vorname des Fahrers
- Geburtsdatum des Fahrers (fakultativ)
- Gemäss der oblg. ärztlichen Untersuchung, die Hinweise: «Tauglich für die Ausübung des Automobilsports gemäss den medizinischen Normen FIA»:

Datum:
Sehkraft korrigiert (Brille oder Linsen) JA/NEIN
Besondere medizinische Aufsicht JA/NEIN»

ART. 2 STUFEN DER FIA FAHRERLIZENZ UND DER WETTBEWERBE, INKLUSIVE HISTORISCHE, FÜR WELCHE SIE ERFORDBERLICH UND GÜLTIG SIND (NB: NICHT ANWENDBAR FÜR DRAGSTERRENNEN)

2.1 Superlizenz: erforderlich für die Weltmeisterschaft der Formel 1 für Fahrer.

2.2 Stufe A: erforderlich für alle Fahrzeuge mit einem Gewicht/Leistungsverhältnis tiefer oder gleich 1 kg/PS.

2.3 Stufe B: erforderlich für alle Fahrzeuge mit einem Gewicht/Leistungsverhältnis zwischen 1 kg/PS und 2 kg/PS, und für die WTCC Meisterschaft der FIA.

2.4 Stufe C: erforderlich für alle Fahrzeuge mit einem Gewicht/ Leistungsverhältnis zwischen 2 kg/PS und 3 kg/PS (ausser die oben erwähnten) und für die Autocross, Rallycross und Lastwagen Meisterschaften der FIA. Ebenfalls erforderlich für die historischen Wagen der Formel 1 (Periode G und später), der Formel 2 (Periode H und später), der Indy Car (Periode G und später), der Formel 5000 und Formel A (alle), der Gruppe C (alle), der CanAm (alle), für Fahrzeuge bei Bergrennen der Gruppen CN, D und E2 der Kategorie II wie im Artikel 251.1.1 des Anhangs J definiert und der Sport-Prototypen über 2 Liter (Periode G und später), unabhängig des Leistungs-/Gewichtsverhältnisses.

Chapitre I – Licences internationales FIA pour pilotes**ART. 1 GÉNÉRALITÉS**

1.1 La délivrance de toutes les licences internationales de pilotes de la FIA est régie par le règlement du Code Sportif International, et notamment par les Articles 9 et 20 du dit Code. Ce chapitre de l'Annexe «L» spécifie les degrés, les exigences de qualification et la validité des licences pour les compétitions sur circuits et sur routes aux Articles 2 à 7, pour les compétitions pour voitures historiques à l'Article 8, de dragsters à l'Article 9 et pour les pilotes handicapés à l'Article 10.

Le terme «championnat», tel qu'il est utilisé dans le présent chapitre, se rapporte également aux trophées, coupes et challenges.

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

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

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

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

ART. 2 DEGRÉS DE LA LICENCE FIA POUR PILOTES ET LES COMPÉTITIONS, Y COMPRIS HISTORIQUES, POUR LESQUELLES ILS SONT REQUIS ET VALABLES (NB: NON APPLICABLE POUR LES COURSES DE DRAGSTER)

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

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

2.3 Degré B: requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 1 kg/ch et 2 kg/ch, et pour le Championnat WTCC de la FIA.

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

2.5 Stufe R: gültig für alle im internationalen FIA Kalender eingeschriebenen «Strassen»-Wettbewerbe (Rallyes, Geländerrallyes, Bergrennen und alle anderen Wettbewerben bei denen die Teilnehmer einzeln gestartet werden). Die Lizenz der Stufe R ist bei Bergrennen für die Fahrzeuge der Gruppen CN, D und E2 der Kategorie II definiert im Artikel 251.1.1 des Anhang J nicht gültig.

2.6 Stufe D: erforderlich für alle Fahrzeuge mit einem Gewicht/Leistungsverhältnis über 3 kg/PS (ausser die oben erwähnten) und für alle von der FIA registrierten Internationalen Serien Club und Bronze und für alle historischen Wagen bei Rundstreckenrennen (ausser den oben erwähnten), auch wenn einzelne Fahrzeuge ein Gewicht/ Leistungsverhältnis tiefer als 3 kg/PS aufweisen.

Stufe D1: Lizenz um Personen, die normalerweise keine Rennsportlizenz besitzen, die Teilnahme an bestimmten Wettbewerben mit spezifischem Charakter und die eine internationale Nennung verlangen, zu gestatten. Die Lizenz ist nur für einmalige internationale Wettbewerbe gültig, welche einzeln von der FIA für Inhaber einer Lizenz der Stufe D1 genehmigt und als solche im Internationalen FIA Kalender aufgeführt sind.

2.7 Um eine Preisstruktur beizubehalten, die zwischen historischem Automobilsport und modernem Automobilsport unterscheidet, können die ASN genehmigte Lizenzen der Stufen C, D und R, durch Hinzufügung eines Codes «H» zur Lizenzstufe ausstellen, mit dem folgenden Hinweis: «ausschliesslich verwendbar bei historischen Automobilsport-Wettbewerben» oder durch Hinzufügung eines Codes «HREG» bei der Stufe R, mit folgendem Hinweis: «ausschliesslich verwendbar bei historischen Automobilsport-Wettbewerben» (Wettbewerbe bei denen die Durchschnittsgeschwindigkeit weniger als 50 km/h beträgt).

2.8 FIA Stufe Junior-D Off-road: Reserviert ausschliesslich für die Fahrzeugkategorien Junior wie von der FIA spezifiziert, für Autocross-Fahrer eines Alters zwischen 13 Jahren (Erreichen ihres 13. Altersjahres im Laufe des Kalenderjahres) und (per Ausstellungsdatum der Lizenz nicht vollendeten) 16 Jahren und für Rallycross-Fahrer eines Alters zwischen 14 Jahren (vollendetes 14. Altersjahr am 01. Januar des Teilnahmejahres) und (per Ausstellungsdatum der Lizenz nicht vollendeten) 17 Jahren.

Spezifizierte Kategorien

Autocross: Coupe JuniorBuggy der FIA
Rallycross: Jede internationale, von der FIA genehmigte Serie für Fahrzeuge bei denen alle Sicherheits Elemente den Vorschriften des Anhang J entsprechen müssen und bei denen das Verhältnis Gewicht/Leistung gleich oder höher 5 kg/PS (Fahrzeuggewicht, Fahrer an Bord inklusive) ist.

2.9 Jede Lizenzstufe für Rundrennen, mit Ausnahme der FIA Stufe Junior-D Offroad, ist in den angegebenen Fahrzeugkategorien für jene Rennen gültig, welche auf «Hochgeschwindigkeits-Ovalen» mit überhöhten Kurven ausgetragen werden. Dennoch ist es empfohlen, dass die ASN der Länder mit Strecken dieses Typus darauf bestehen, dass noch nie an diesen Rennen teilgenommen habende Fahrer zur Teilnahmebewilligung Fähigkeits- und Gleichmässigkeitstests auf einer solchen Strecke genügen müssen.

2.5 Degré R: valable pour toutes les compétitions «route» (rallyes, rallyes tout-terrain, courses de côte et les autres compétitions où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent), inscrites au calendrier international de la FIA. La licence de Degré R n'est pas valable en course de côte pour les voitures des Groupes CN, D et E2 de la Catégorie II définie à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA.

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

Degré D1: Licence pour permettre aux personnes qui ne détiennent pas normalement de licence de compétition de participer à certaines compétitions de caractère spécifique et dont les engagements sont internationaux. La licence n'est valable que pour des compétitions internationales uniques, approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence de Degré D1 et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

2.7 Afin de maintenir une structure de prix qui opère une distinction entre sport automobile historique et sport automobile moderne les ASN peuvent délivrer des licences de Degrés C, D et R approuvées, par ajout d'un code «H» au degré de la licence, avec la mention suivante: «pour une utilisation lors d'épreuves de sport automobile historique uniquement» ou par ajout d'un code «HREG» au degré de la licence R, avec la mention suivante: «pour une utilisation lors d'épreuves de sport automobile historique de régularité uniquement» (Compétitions pour lesquelles la vitesse moyenne doit être inférieure à 50 km/h).

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

Catégories spécifiées

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

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

ART. 3 QUALIFIKATION UND AUSSTELLUNGSBEDINGUNGEN FÜR DIE STUFEN JUNIOR-D OFF-ROAD, D, C UND R

3.1 Die Lizenz der Stufe Junior-D Off-road wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt und verlangt die Bewilligung des gesetzlichen Vormundes, des Antragstellers sowie mindestens zwei Jahre regelmässiger Teilnahme an von der ASN anerkannten Automobilsportwettbewerben, zur Zufriedenheit der ASN.

3.2 Die Lizenz der Stufe D wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt. Um sich zu qualifizieren müssen die Antragsteller zuerst eine Probezeit absolvieren.

Es muss festgestellt werden, dass sie, mit einer provisorischen Lizenz, in befriedigender Weise an mindestens fünf von der ASN anerkannten Rundstreckenrennen für Wagen teilnehmen und dies innerhalb der dem Antrag vorangehenden zwei Jahre, oder dass sie eine Internationale Karting Lizenz der Stufe B besitzen.

Während dieser Probezeit ist die ASN des Antragstellers oder die FIA befugt, die Lizenz ohne Vorankündigung zu entziehen. Die Lizenz der Stufe D1 wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt und erfordert keine Qualifikationsprobezeit.

Die Lizenz der Stufe D1 ist für einen einzigen Wettbewerbsgültig, deren Name und Datum durch die ausstellende ASN auf die Lizenz vermerkt werden müssen.

Auf der Lizenz muss der Status des Inhabers und ob er an dem Wettbewerb fahren darf, vermerkt werden. Wenn der Wettbewerb auf öffentliche Strassen (offen oder geschlossen) stattfindet müssen die Inhaber einer Fahrerlizenz der Stufe D1 im Besitz eines im Lande des Wettbewerbs gültigen Führerausweises sein.

Es ist keine Einschränkung vorhanden, wie oft diese Lizenz einem Teilnehmer ausgestellt werden darf.

3.3 Die Lizenz der Stufe C wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt. Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuerst eine Probezeit mit der obersten nationalen Lizenzstufe, der Internationalen Karting Lizenz der Stufe B oder einer Lizenz der Stufe D absolvieren.

Ebenfalls muss festgestellt werden, dass die Inhaber einer Lizenz der Stufe C in befriedigender Weise an mindestens fünf von der ASN anerkannten Rundstreckenrennen für Wagen teilnehmen oder eine Internationale Lizenz der Stufe D besitzen und dies innerhalb der dem Antrag vorangehenden zwei Jahren.

Ausnahmsweise können diese Rennen Teil einer von der FIA ausdrücklich dafür bezeichneten Internationalen Serie sein, an der der Kandidat für nur ein Jahr mit einer Nationalen Lizenz teilnehmen kann. In diesem Fall müssen die Antragsteller 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend).

3.4 Die Lizenz der Stufe R wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt. Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuerst eine Probezeit mit der obersten anwendbaren nationalen Lizenzstufe absolvieren. Während dieser Zeit muss festgestellt werden, dass sie in befriedigender Weise an von der ASN anerkannten Wettbewerben teilnehmen. Diese Feststellung muss von den Rennleitern der von ihnen bestrittenen Wettbewerben in ihren Unterlagen übertragen werden.

ART. 3 QUALIFICATION ET CONDITIONS DE DÉLIVRANCE POUR LES DEGRÉS JUNIOR-D OFF-ROAD, D, C ET R

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

3.2 La licence de Degré D est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai.

Il doit être constaté qu'ils participent, avec une licence provisoire, de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN, et ce, dans les deux ans précédant la demande, ou qu'ils détiennent une licence internationale de Karting de Degré B.

Durant cette période d'essai, l'ASN du demandeur ou la FIA sont en droit de retirer la licence sans préavis.

La licence de Degré D1 est délivrée par l'ASN du demandeur et ne requiert aucune période probatoire de qualification. La licence de Degré D1 n'est valable que pour une seule compétition, dont le nom et la date doivent être apposés sur la licence par l'ASN qui la délivre.

Il doit être indiqué sur la licence le statut du détenteur et s'il lui est permis de conduire dans la compétition. Si la compétition est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs d'une licence de Degré D1 Pilote doivent être titulaires d'un permis de conduire valable dans le pays de la compétition.

Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que cette licence peut être délivrée à un participant.

3.3 La licence de Degré C est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec le degré de licence nationale le plus élevé, la licence internationale de Karting de Degré B ou une licence de Degré D.

Il doit également être constaté que les détenteurs d'une licence de Degré C participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par l'ASN ou qu'ils détiennent une licence internationale de Degré D, et ce dans les deux ans précédant la demande.

A titre exceptionnel, ces courses peuvent faire partie d'une série internationale, désignée expressément par la FIA à cette fin et à laquelle le candidat peut participer avec une licence nationale pour une saison uniquement. Dans ce cas, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus (date anniversaire faisant foi).

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

ART. 4 QUALIFIKATION FÜR DIE STUFEN B UND A

4.1 Die Lizenzen der Stufen A und B werden von der ASN des Fahrers, nach Überprüfung, dass die Resultate, die Fähigkeit und das Verhalten des Fahrers genügend sind, ausgestellt.

4.2 Für den Erhalt der Stufe B

1) Die ASN des Fahrers muss sich vergewissern, dass der Antragsteller über 18 Jahre alt ist. Ebenfalls muss festgestellt werden, dass der Fahrer in befriedigender Weise an mindestens 10 von der ASN anerkannten Nationalen oder Internationalen Rundstreckenrennen für Wagen teilnimmt, und dies innerhalb der dem Antrag vorangehenden zwei Jahren.

Oder
2) Der Fahrer muss Inhaber einer Lizenz der Stufe C sein. Ebenfalls muss festgestellt werden, dass der Fahrer in befriedigender Weise an mindestens 7 Rennen von Nationalen oder Internationalen Meisterschaften teilnimmt. Das im Art. 1.2, Kapitel I des Anhangs L angegebene Alter muss eingehalten werden.

Oder
3) Der Antragsteller muss innerhalb der drei ersten Ränge des Schlussklassements einer Weltmeisterschaft oder eines Weltpokals der CIK gewertet worden sein. Das im Art. 1.2, Kapitel I des Anhangs L angegebene Alter muss eingehalten werden.

4.3 Stufe A

Wenn der Fahrer einen Antrag auf eine Lizenz der Stufe A stellt, werden die folgenden Bestimmungen angewendet:

4.3.1 Der Fahrer muss im Besitz einer gültigen Internationalen Lizenz der Stufe B der FIA sein;

4.3.2 Der Fahrer muss 6 Meisterschaftsrennen der Stufe C absolviert haben;

4.3.3 Der Fahrer muss mindestens 17 Jahre alt sein (Geburtsdatum massgebend);

4.3.4 Der Fahrer muss mindestens 14 Punkte im Laufe der seinem Antrag vorangehenden drei Jahren gesammelt haben (Meisterschaften und Punkte gemäss „Supplément 1“) (vgl. FIA), welche zugeteilte Punkte gemäss Bestimmungen der Artikel 4.3.6 und 4.3.7 beinhalten können;

4.3.5 Der Fahrer muss mindestens 80% jeder von zwei vollständigen Saisons einer der im „Supplément 1“ (vgl. FIA) angegebenen Meisterschaften für Einsitzer mitgemacht haben;

4.3.6 Jedem Fahrer, welcher zwei komplette Saisons einer Meisterschaft der Stufe B oder der Europameisterschaft F3 der FIA mitgemacht hat, erhält als Ausnahme 5 zusätzliche Punkte;

4.3.7 Jeder Fahrer der gemäss seiner ASN über die entsprechende Kompetenz und Erfahrung verfügt, im Ermessen der ASN welche die Lizenz ausstellt, erhält maximal 1 - 5 zusätzliche Punkte;

4.3.8 Unter Überwachung seiner ASN muss sich jeder Fahrer einer Fragesitzung über die wichtigsten Punkte des Internationalen Sportgesetzes unterstellen.

4.4 Um die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A oder B zu bewahren, muss der Fahrer an mindestens einem internationalen Wettbewerb der entsprechenden Kategorie pro 12-monatige Periode teilnehmen. Im anderen Fall muss er sich einer neuen Begutachtung anlässlich des Trainings zu einem internationalen Wettbewerb zur Zufriedenheit der die Lizenz ausstellenden ASN unterziehen.

ART. 4 QUALIFICATION POUR LES DEGRÉS B ET A

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

4.2 Pour l'obtention du Degré B,

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

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

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

4.3 Degré A

Lorsqu'un pilote fait une demande de licence de Degré A, les dispositions suivantes s'appliquent :

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

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

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

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

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

4.3.6 Tout pilote ayant effectué deux saisons complètes de Championnats de Degré B, ou du Championnat d'Europe de F3 de la FIA, se verra accorder à titre exceptionnel 5 points supplémentaires ;

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

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

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

ART. 5 QUALIFIKATION UND AUSSTELLUNGSBEDINGUNGEN FÜR DIE SUPERLIZENZ

Die Superlizenz für Fahrer der Formel Eins der FIA wird von der FIA ausgestellt.

5.1 Qualifikation

5.1.1 Der Fahrer muss im Besitze einer gültigen internationalen FIA Lizenz der Stufe A sein.

5.1.2 Wenn er die SuperLizenz zum ersten Mal beantragt, muss der Fahrer im Besitze eines gültigen Führerausweises sein.

5.1.3 Zu Beginn der Veranstaltung seines ersten F1 Rennwochenende muss der Fahrer mindestens 18 Jahre alt sein.

5.1.4

a) Beim ersten Mal wo er eine Superlizenz beantragt oder jedesmal wenn er eine Superlizenz aufgrund von Punkt 5.1.6c) beantragt, muss sich der Fahrer einer Fragesitzung über die wichtigsten Punkte des Internationalen Sportgesetzes und des F1 Sportreglementes unterstellen.

b) Für jeden nachträglichen Superlizenz-Antrag muss das betreffende F1 Team mittels Antragsformular für die Superlizenz F1 bestätigen, dass es mit seinem Fahrer ein Briefing über die wichtigsten Punkte des Internationalen Sportgesetzes und des F1 Sportreglementes gehabt hat.

5.1.5 Der Fahrer muss mindestens 80% jeder von zwei vollständigen Saisons einer der im „Supplément 1“ (vgl. FIA) angegebenen Meisterschaften für Einsitzer mitgemacht haben.

5.1.6 Der Fahrer muss ebenfalls mindestens einem der folgenden Kriterien entsprechen:

a) mindestens 40 Punkte im Laufe der seinem Antrag vorangehenden drei Jahren gesammelt haben (Meisterschaften und Punkte gemäss „Supplément 1“) (vgl. FIA).

b) eine SuperLizenz (ausgenommen die Superlizenz nur Freies Training) in einer der 3 vorangehenden Saisons erhalten haben.

c) eine SuperLizenz vor den 3 vorangehenden Saisons erhalten haben (ausgenommen die Superlizenz nur Freies Training). In diesem Fall muss der Fahrer von der FIA so betrachtet werden, dass er kürzlich und regelmässig ausserordentliche Fähigkeiten mit Fahrzeugen der Monoposto-Formel bewiesen hat. Das betreffende F1 Team muss vorweisen, dass der Anwärter in konstanter Weise ein aktuelles Formel 1 Fahrzeug (1) mindestens 300km bei einer Wettbewerbsgeschwindigkeit gefahren hat und dies innerhalb von nicht mehr als 180 Tagen vor dem Antrag, belegt entweder durch die ASN des Landes in welchem der Test durchgeführt wurde oder anlässlich eines für die Weltmeisterschaft der F1 für FIA Piloten zählenden Rennens.

5.2 Qualifikation für die Superlizenz nur Freies Training

5.2.1 Der Fahrer muss im Besitze einer gültigen internationalen FIA Lizenz der Stufe A sein

5.2.2 Wenn er die SuperLizenz nur Freies Training zum ersten Mal beantragt, muss der Fahrer im Besitze eines gültigen Führerausweises sein.

5.2.3 Zu Beginn der Veranstaltung seines ersten F1 Rennwochenende muss der Fahrer mindestens 18 Jahre alt sein.

ART. 5 QUALIFICATION ET CONDITIONS DE DELIVRANCE POUR LA SUPER LICENCE

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

5.1 Qualification

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

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

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

5.1.4

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

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

5.1.5 Le pilote doit avoir effectué au moins 80% de chacune de deux saisons complètes d'un des Championnats pour monoplaces indiqués au Supplément 1 (voir FIA).

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

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

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

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

5.2 Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

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

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

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

5.2.4

a) Beim ersten Mal wo er eine Superlizenz nur Freies Training beantragt, muss der Fahrer sechs Rennen der FIA-Meisterschaften der Formel 2 oder GP2 bestritten oder mindestens 25 Punkte im Laufe der vorangehenden drei Jahre gesammelt haben. Ferner muss sich der Fahrer einer Fragesitzung über die wichtigsten Punkte des Internationalen Sportgesetzes und des F1 Sportreglementes unterstellen.

b) Für jeden nachträglichen Superlizenz-Antrag nur Freies Training muss der Fahrer sechs Rennen der FIA-Meisterschaften der Formel 2 oder GP2 bestritten oder mindestens 25 Punkte im Laufe der vorangehenden drei Jahre gesammelt haben. Ferner muss das betreffende F1 Team mittels Antragsformular für die Superlizenz F1 bestätigen, dass es mit seinem Fahrer ein Briefing über die wichtigsten Punkte des Internationalen Sportgesetzes und des F1 Sportreglementes gehabt hat.

5.2.5 Der Fahrer muss von der FIA so betrachtet werden, dass er ausserordentlichen Fähigkeiten mit Fahrzeuge der Monoposto-Formel regelmässig bewiesen hat. Das betreffende F1 Team muss nachweisen, dass der Antragsteller kontinuierlich ein neueren Formel 1 Rennwagen⁽¹⁾ über mindestens 300 km während höchstens 2 Tage im Renntempo gefahren ist, und dies höchstens 180 Tagen vor dem Antrag mit entsprechender Bestätigung der ASN des Landes in welchem der Test durchgeführt wurde.

⁽¹⁾ TCC oder TCP wie im Sportreglement der F1 definiert.

5.2.6 Der Fahrer ist auf Probe für eine Dauer von 12 Monaten in welcher er die Superlizenz nur Freies Training provisorisch innehat, unter Vorbehalt einer jederzeitigen Überprüfung.

5.3 Antragsvorgehen

a) Das vollständige Einschreibegesuch muss mindestens 14 Tage vor den technischen Abnahmen der ersten Veranstaltung der Formel Eins Weltmeisterschaft der FIA, an der der Kandidat teilnehmen muss, bei der FIA eintreffen. Im Falle eines Fahrerwechsels in der Meisterschaft infolge höherer Gewalt kann die FIA Gesuche bis 48 Stunden vor Beginn der technischen Vorabnahmen der Prüfung annehmen.

b) Die ASN, welche dem Fahrer die gültige Rennsportlizenz ausgestellt hat, muss der FIA eine spezifische Empfehlung, zusammen mit der Erfolgsliste des Fahrers und der Nummer der gültigen Internationalen A-Lizenz unterbreiten.

c) Der Fahrer muss der FIA ein vollständig ausgefülltes Lizenzgesuchformular für die SuperLizenz unterbreiten.

d) Die Jahresgebühr für die SuperLizenz ist bei der FIA einzuzahlen.

5.4 Ausstellungsbedingungen

5.4.1 Wenn die Artikel 5.1 oder 5.2 und 5.3 zur Zufriedenheit der FIA eingehalten wurden, wird die Lizenz von dieser ausgestellt.

5.4.2 Die SuperLizenz und die SuperLizenz nur Freies Training sind bis zum Schluss des Ausstellungsjahrs gültig.

5.4.3 Nach Erhalt einer SuperLizenz ist ein Fahrer nach seinem ersten Formel Eins Rennen für 12 Monate in der Probezeit während dieser die SuperLizenz provisorisch, unter Vorbehalt der jederzeitigen Überprüfung besessen wird.

5.2.4

a) La première fois qu'il demande une Super Licence Essais libres uniquement, le pilote doit avoir disputé six épreuves des Championnats de Formule 2 ou de GP2 de la FIA ou avoir accumulé au moins 25 points au cours des trois années précédentes. De plus, le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

b) Pour toute demande successive de Super Licence Essais libres uniquement, le pilote doit avoir effectué une saison complète des Championnats de Formule 2 ou de GP2 de la FIA ou avoir accumulé au moins 25 points au cours des trois années précédentes. De plus, l'équipe de F1 concernée devra attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote sur les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

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

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

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

5.3 Procédure de demande

a) La demande d'inscription complète doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première 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.

5.4 Conditions de délivrance

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

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

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

ART. 6 QUALIFIKATION UND AUSSTELLUNGSBEDINGUNGEN FÜR DIE E-LIZENZ

6.1 Qualifikationen für die e-Lizenz

6.1.1 Der Fahrer muss im Besitze einer gültigen internationalen Lizenz der FIA der Stufe B sein.

6.1.2 Der Fahrer muss sich einer kompletten Ausbildungssitzung betreffend der wichtigsten Punkte der elektrischen Sicherheit sowie der technischen und der sportlichen Aspekte des Wettbewerbs unterziehen.

6.1.3 Der Fahrer muss sich einer Fragesitzung betreffend der wichtigsten Punkte des Internationalen Sportgesetzes und des Sportreglements der Formel E Meisterschaft der FIA unterziehen.

6.1.4 Der Fahrer muss ebenfalls mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen:

- a) an mindestens 3 des vorangehenden Jahres für die Formel E Meisterschaft der FIA zählenden Rennen gestartet sein, oder an mindestens 10 Rennen der 3 vorangehenden Jahre gestartet sein.
- b) mindestens 20 Punkte im Laufe der seinem Antrag vorangehenden drei Jahre gesammelt haben (Meisterschaften und Punkte gemäss "Supplément 2") (vgl. FIA).
- c) vorher eine Super-Lizenz F1 besessen haben.
- d) von der FIA, als einen regelmässigen Beweis von besonderen Fähigkeiten in einsitzigen Rennwagen erbracht zu haben, betrachtet werden, jedoch ohne sich anhand einer der obengenannten Punkte a) bis c) qualifiziert haben zu können.

ART. 7 LIZENZEN FÜR ALLE WELT- UND INTERNATIONALE GESCHWINDIGKEITSREKORDVERSUCHE

Siehe FIA-Jahrbuch oder Internetseite www.fia.com.

ART. 8 LIZENZEN FÜR LASTWAGEN-RENNEN

Die Lizenz der Stufe C wird für alle Lastwagen-Rennen verlangt. Die bei Lastwagen-Rennen erzielten Resultate sind für die Erlangung einer höheren Lizenzstufe nicht unbedingt gültig.

ART. 9 LIZENZEN FÜR DRAGSTER-RENNEN

9.1 Die Internationale Lizenz für Dragster-Rennen der FIA ist im Rahmen der Wagenkategorien gültig, für welche sie ausgestellt wurde, für alle von der FIA genehmigten Dragster-Veranstaltungen, und ist für diese Veranstaltungen vorgeschrieben.

9.2 Die Internationale Lizenz für Dragster-Rennen der FIA ist allen, den internationalen Lizenzen betreffenden Regeln gemäss Kapitel II und VIII des Internationalen Sportgesetzes der FIA und Artikel 10.4 des Gesamtreglements der FIA für Dragsters unterstellt.

9.3 Die Internationale Lizenz für Dragster-Rennen der FIA wird mit dem Aufdruck der Grossbuchstaben DR gekennzeichnet.

9.4 Es ist Sache der ASN, welche die Lizenzen ausstellt, die notwendigen Qualifikationen für die einzelnen Stufen gemäss Artikel 10.4 des Gesamtreglements der FIA für Dragsters zu überprüfen.

9.5 Die Lizenzen sind für die folgenden Wagenkategorien gültig, wie sie in der internationalen Reglementierung für Dragsterrennen definiert werden:

ART. 6 QUALIFICATION ET CONDITIONS DE DÉLIVRANCE POUR L'E-LICENCE

6.1 Qualifications pour l'e-Licence

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

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

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

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

- a) avoir pris le départ d'au moins trois courses comptant pour le Championnat de Formule E de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 10 courses au cours des trois années précédentes,
- b) avoir accumulé au moins 20 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 2).
- c) avoir précédemment détenu une Super Licence F1.
- d) être considéré par la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus.

ART. 7 LICENCES POUR TOUTES LES TENTATIVES DE RECORDS DE VITESSE MONDIAUX ET INTERNATIONAUX

Voir Annuaire FIA ou site Internet www.fia.com.

ART. 8 LICENCES POUR COURSES DE CAMION

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 élevé.

ART. 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 II et VIII 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:

	Typ A (über 125")	Typ B (bis 125")	Typ C (Karosserie)
Klasse 1	Top Fuel	Funny Car und ProMod	Pro Stock
Klasse 2	TMD	TMFC	–
Klasse 3	ET 6.0–7.49	ET 6.0–7.49	ET 6.0–7.49
Klasse 4	ET 7,50–9.99	ET 7,50–9.99	–

Der Inhaber einer Lizenz für eine bestimmte Klasse kann in den leistungsschwächeren Klassen des gleichen Typs teilnehmen (z.B. erlaubt eine Lizenz des Typs A und der Klasse 1 auch die Teilnahme in A/2 und A/4). Ferner kann jede andere Fahrerlizenz der FIA eine Dragster-Lizenz der Klasse 4 ersetzen, ausser die Stufe Junior-C Off-road.

ART. 10 LIZENZEN FÜR TEILNEHMER MIT BEHINDERUNG

10.1 Fahrer: Unabhängig von Problemen welche von fortschreitenden oder chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Automobilsportes verbieten und der Sehstörungen, die dessen Ausübung ausschliessen, ausgelöst wurden, kann sich jede Person, mit erworbenen oder angeborenen Problemen, die nach Gutachten ihrer nationalen Ärztekommision (falls sie existiert) oder eines durch die ASN bezeichneten Arztes die Bedingungen zum Erhalt einer internationalen Fahrerlizenz (siehe Kapitel II, Artikel 1.5.2) nicht erfüllt, für eine internationale Lizenz für Fahrer mit **Behinderung** unter der Voraussetzung bewerben, dass alle unten stehenden Bedingungen erfüllt sind. Die Ausstellungskriterien werden anhand von vier Stufen ermittelt:

- i) Der Fahrer, der sich um eine Lizenz für **Fahrer mit Behinderung** bewirbt, wird entweder von einem Mitglied der Ärztekommision, in Ländern in denen eine solche existiert, oder in anderen Fällen von einem von der ASN bestimmten Arzt untersucht.
- ii) Der Antragsteller muss sich einer Fahrprüfung mit seinem eigenen für den Rennsport bestimmten Fahrzeug unterziehen, die eine Beurteilung seiner Fähigkeiten erlaubt, vorzugsweise auf einer Rundstrecke **oder einer Rallye-Spezialprüfung** und in Anwesenheit eines Offiziellen der ASN. **Ein Bericht der ASN über den Fahrer muss der FIA Handicap and Accessibility Kommission gleichzeitig mit dem Antrag um eine Internationale Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen, unterbreitet werden.**
- iii) Bei gleicher Gelegenheit wird seine Fähigkeit, sich in kürzester Zeit aus dem für den Rennsport bestimmten Fahrzeug, **in welchem er beabsichtigt teilzunehmen** (oder ähnliches Modell) zu befreien, untersucht (Simulation einer unmittelbaren Gefahr, eines Brandes, usw.). Der Antragsteller muss **sich in Rennposition und mit geschlossenen Gurten, aus eigener Kraft befreien** und vom Fahrzeug entfernen können. Ausserhalb des Fahrzeugs auf dem Rücken liegend, muss er sich auf den Bauch und zurück umdrehen können. **Ein Video über diese Befreiung muss der FIA Handicap and Accessibility Kommission gleichzeitig mit dem Antrag um eine Internationale Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen, unterbreitet werden.**
- iv) **Der Fahrer muss bei seiner ASN einen Pass für behinderte Fahrer (vgl. Artikel 10.2) erhalten und dieser muss der FIA mit dem Antrag um eine Internationale Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen, vorgelegt werden.**

	Type A (au-dessus 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 dragster de Classe 4, à l'exception du Degré Junior-C Off-road.

ART. 10 LICENCE POUR PARTICIPANTS PRESENTANT UN HANDICAP

10.1 Pilote: Indépendamment des problèmes soulevés par les maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile et des troubles de la vision éliminatoires, toute personne présentant des problèmes acquis ou congénitaux et qui, après avis de sa Commission Médicale Nationale (lorsqu'elle existe) ou d'un médecin désigné par l'ASN, ne remplit pas les conditions pour obtenir une licence internationale de pilote (voir Chapitre II, Article 1.5.2), peut postuler pour l'attribution d'une licence internationale pour **pilotes présentant un handicap**, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies.

Les critères d'attribution seront évalués à quatre niveaux:

- i) Le pilote, candidat à une licence pour Pilotes **présentant un handicap** 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'ASN.
- ii) Le postulant devra se soumettre à une épreuve de pilotage permettant d'évaluer ses capacités en utilisant son propre véhicule destiné à la compétition et de préférence sur un circuit **ou une spéciale de rallye** et en présence d'un officiel de l'ASN. **Un rapport de l'ASN sur le pilote doit être présenté à la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA au moment de la demande de Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.**
- iii) On évaluera par la même occasion sa capacité à s'extraire **du véhicule destiné à la compétition à bord duquel il a l'intention de courir** (ou d'un modèle analogue) dans les délais les plus rapides (simulations d'un danger immédiat, d'un incendie, etc.). Le postulant doit à partir **en position de course, ceintures attachées**, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens et de s'en éloigner. Hors du véhicule, allongé sur le dos, il doit pouvoir se retourner sur le ventre et vice-versa. **Une vidéo de cette extraction doit être soumise à la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA au moment de la demande de Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.**
- iv) **Le pilote doit obtenir un Passeport pour Pilote handicapé (voir Article 10.2) auprès de son ASN et celui-ci doit être présenté à la FIA avec la demande de Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.**

Sobald die FIA Handicap and Accessibility Kommission im Besitze der medizinischen, sportlichen und technischen Unterlagen ist, wird sie der ASN in Form eines Rapportes, Empfehlungen zu dem Kandidat erteilen. Nach Erhalt des Berichtes der FIA Handicap and Accessibility Kommission entscheidet die ASN letztinstanzlich über Ausstellung oder Verweigerung der internationalen Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen.

10.2 Pass für behinderte Fahrer

Die ASN muss den Teilnehmer einen Pass mit folgenden Informationen ausstellen:

- i) Führerausweis für Fahrzeuge mit automatischem oder manuellem Getriebe.
- ii) Die Zeit, die der Teilnehmer braucht, um sich allein aus seinem Rennfahrzeug zu befreien.
- iii) Die Einzelheiten der notwendigen Anpassungen, um dem Teilnehmer zu gestatten, das Rennfahrzeug zu kontrollieren.
- iv) Teilnehmer mit motorischer Behinderung oder nicht. Dieser Pass wird die Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen, vervollständigen.

10.3 Anpassungsbescheinigung des Fahrzeugs eines Fahrers der eine Behinderung aufweist

Die FIA Handicap and Accessibility Kommission wird den behinderten Fahrer, dessen Fahrzeug Anpassungen benötigt, die nicht mit den Standard-Homologationsregeln der Meisterschaft, die sie bestreiten, übereinstimmen, eine Anpassungsbescheinigung ausstellen. Dieser wird nur abgegeben, wenn der behinderte Fahrer darum bittet oder wenn die Reglementierung der betreffenden Meisterschaft diese verlangt. Alle Bescheinigungen werden von der Arbeitsgruppe Anpassungen ausgegeben.

10.4 Navigator: Im gleichen Sinn, unabhängig von Problemen welche von fortschreitenden oder chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Automobilsportes verbieten und der Sehstörungen, die dessen Ausübung ausschliessen, ausgelöst wurden, kann ein Teilnehmer der eine Behinderung aufweist, dessen Automobilsportaktivität sich auf die Funktion des Navigators bei Rallyes wie im Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes definiert beschränkt, jegliche Lenkradübernahme während des Wettbewerbs ausgeschlossen, eine internationale Lizenz für Navigatoren die eine Behinderung aufweisen beantragen.

Die geforderten körperlichen Kriterien sind die gleichen wie für die internationale Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen.

Die Fähigkeit sich aus dem Fahrzeug (oder ähnliches Modell), in welchem der Antragsteller die Funktion des Navigators ausüben wünscht zu befreien, müssen nach den gleichen Kriterien wie bei der internationale Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen überprüft werden.

Ferner muss der Antragsteller in jedem Fall die folgenden Übungen in Reihenfolge und mit Erfolg ausführen:

- Das SOS Schild auf das Dach stellen;
- Das rote Dreieck ca. 50m hinter dem Fahrzeug aufstellen;
- Das SOS Schild wieder nehmen und hinter dem Fahrzeug aufzeigen;

Die Fahrprüfung und die technischen Probleme betreffen die Navigatoren die eine Behinderung aufweisen nicht.

Une fois que la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA sera en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, elle délivrera à l'ASN des conseils sur le candidat sous la forme d'un rapport. Après avoir reçu le rapport de la Commission Handicap et Accessibilité, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la licence internationale pour Pilotes présentant un handicap.

10.2 Passeport pour Pilote handicapé

L'ASN doit délivrer au concurrent un Passeport contenant les informations suivantes :

- i) Permis de conduire pour véhicule avec boîte de vitesses manuelle ou automatique.
- ii) Le temps qu'il faut au concurrent pour s'extraire seul de son véhicule de compétition.
- iii) Les détails des adaptations nécessaires pour que le concurrent puisse contrôler le véhicule de compétition.
- iv) Concurrent handicapé moteur ou non. Ce passeport viendra compléter la Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.

10.3 Certificat d'adaptation du véhicule d'un pilote présentant un handicap

La Commission Handicap et Accessibilité de la FIA fournira un Certificat d'adaptation aux pilotes handicapés dont le véhicule de compétition nécessite une adaptation ne relevant pas des règles d'homologation standard du championnat auquel ils participent. Celui-ci ne sera fourni que si le pilote handicapé en fait la demande ou si la réglementation applicable au championnat concerné l'exige. Tous les certificats seront émis par le Groupe de Travail Adaptations.

10.4 Navigateur: De la même manière, indépendamment des problèmes soulevés par les maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile et des troubles de la vision éliminatoires, un participant présentant un handicap et dont l'activité sportive automobile se limite à la fonction de navigateur à l'occasion de rallyes tels que définis dans l'Article 20 du Code Sportif International, et à l'exclusion de toute prise de volant pendant la compétition, peut postuler pour une licence internationale pour Navigateurs présentant un handicap.

Les critères physiques exigés sont les mêmes que ceux requis pour la licence internationale pour Pilotes présentant un handicap.

La capacité de s'extraire du véhicule dans lequel le postulant souhaite exercer les fonctions de navigateur (ou d'un modèle analogue) doit être évaluée selon les mêmes critères que ceux exigés pour la licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.

De plus, dans tous les cas, le postulant devra exécuter dans l'ordre et avec succès les exercices suivants:

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

L'épreuve de pilotage et les problèmes techniques ne concernent pas les navigateurs présentant un handicap.

Sobald die FIA Handicap and Accessibility Kommission im Besitze der medizinischen, sportlichen und technischen Unterlagen ist, wird sie der ASN in Form eines Rapportes, Empfehlungen zu dem Kandidat erteilen. Nach Erhalt des Berichtes der FIA Handicap and Accessibility Kommission entscheidet die ASN letztinstanzlich über Ausstellung oder Verweigerung der internationalen Lizenz für Navigatoren die eine Behinderung aufweisen.

ART. 11 AUSÜBUNG DES AUTOMOBILSPORTS FÜR DIE INHABER EINER INTERNATIONALEN LIZENZ FÜR FAHRER DIE EINE BEHINDERUNG AUFWEISEN

11.1 Bei jedem Wettbewerb an welchem ein oder mehrere Inhaber von Fahrerlizenzen für besondere Fähigkeiten teilnimmt(nehmen), müssen die Rettungsdienste über seine/ihre Startnummer(n) informiert werden und die auf dem Pass für behinderte Fahrer aufgeführten Informationen über seine/ihre Behinderung, insbesondere ob er/sie motorisch behindert ist/sind, erhalten.

11.2 Die Inhaber einer Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen, müssen jederzeit das allgemeine, von der FIA Handicap and Accessibility Kommission genehmigte Abzeichen, das sie entsprechend identifiziert, auf beiden Türen sowie vorn und hinten auf ihrem Fahrzeug während den Wettbewerben und der Trainingsläufen tragen.

11.3 Die motorisch behinderten Fahrer werden sich von einem auf der Rennstrecke immobilisierten Fahrzeug nur dann allein befreien, wenn dieses in Brand steht. Wenn sie nicht in der Lage sind, ihr Fahrzeug sicher von der Rennstrecke zu entfernen, werden sie an Bord, unter Schutz des Käfigs, der Gurten und ihrer Sicherheitsausrüstung bleiben und auf ihre Evakuierung warten.

ART. 12 LIZENZEN FÜR WETTBEWERBE DES CUP FÜR ALTERNATIVE ENERGIEN

Die nachfolgenden Lizenzstufen sind für Wettbewerbe, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen, vorgeschrieben:

- Die Lizenzen der Stufen A, B, C und D sind gültig für Wettbewerbe für Solarenergie-Fahrzeuge (Kategorie I und Olympia Klasse)
- Die Lizenzen der Stufen A, B, C und D sind gültig für Fahrtests und Nicht-Geschwindigkeitswettbewerbe wie «Eco-Rallyes» (Kategorien III, IIIA, VI, VII und VIII).
- Die Lizenzen der Stufen A, B und C sind gültig für Geschwindigkeitswettbewerbe (Kategorien II, III, IV, V, VI, VII und VIII).
- Die Lizenz der Stufe R ist gültig ausschliesslich für Strassenwettbewerbe mit Einzelstarts (Kategorien I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII und Olympia Klasse).

Une fois que la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA sera en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, elle délivrera à l'ASN des conseils sur le candidat sous la forme d'un rapport. Après avoir reçu le rapport de la Commission Handicap et Accessibilité, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la licence internationale pour Navigateurs présentant un handicap.

ART. 11 PRATIQUE DU SPORT AUTOMOBILE POUR LES POSSESSEURS D'UNE LICENCE INTERNATIONALE POUR PILOTES PRÉSENTANT UN HANDICAP

11.1 Au cours de toute compétition à laquelle participe(nt) un ou plusieurs titulaires d'une licence pour Pilotes présentant un handicap, les services de secours devront être informés de son/leurs numéro(s) de course et recevoir les informations figurant sur le Passeport pour Pilote handicapé concernant son/leur handicap, notamment s'il(s) est(sont) handicapé(s) moteurs ou non.

11.2 Les titulaires d'une Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap doivent à tout moment arborer le logo universel approuvé par la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA, permettant de les identifier comme tels, sur les deux portières ainsi qu'à l'avant et à l'arrière de leur véhicule pendant les compétitions et les essais.

11.3 Les pilotes handicapés moteurs ne s'extraient seuls d'un véhicule immobilisé sur un circuit ou une spéciale que si le véhicule est en feu. S'ils ne sont pas en mesure de conduire leur véhicule hors du circuit ou de la spéciale en toute sécurité, ils resteront à bord protégés par leur cage, leur harnais et leur équipement de sécurité en attendant d'être évacués.

ART. 12 LICENCES POUR LES COMPETITIONS DE LA COUPE DESENERGIES ALTERNATIVES

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

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

Kapitel II – Bestimmungen für die ärztliche Kontrolle der Fahrer

Mit dem Ziel, Fragen zu beantworten, welche im Zusammenhang mit der Anwendung des vorliegenden Reglements entstehen können, sollte jede ASN über eine Nationale ärztliche Kommission oder in Abwesenheit über einen Arzt der über genügend medizinische Kenntnisse im Sport und hauptsächlich betreffend den eigentlichen Problemen des Automobilsports besitzt, verfügen.

ART. 1 JÄHRLICHE ÄRZTLICHE TAUGLICHKEITS-UNTERSUCHUNG

1.1 Anwendungsbereich der ärztlichen Kontrolle

Die Gesamtheit der Untersuchung wie im vorliegenden Kapitel beschrieben:

- ist notwendig und genügend um den medizinischen Anforderungen im Zusammenhang mit der Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz der FIA zu erfüllen.
- ist stark empfohlen für den Erhalt einer nationalen Fahrerlizenz.

Die ärztliche Untersuchung muss, nicht mehr als 3 Monate vor Einreichung des Fahrerli-zenzgesuches, bei einem Arzt der Medizin durchgeführt worden sein, der die Erlaubnis hat, im Land, welches die Lizenz ausstellt, zu praktizieren. Gegebenenfalls kann die ASN besondere Bedingungen vorsehen.

Dies beinhaltet:

- eine schriftliche Befragung gestützt auf den familiären, persönlichen (Medizinisch, Chirurgisch, Traumatologische) Vorgeschichte, auf die Existenz von Begleitkrankheiten oder -infektionen, auf die eventuelle Einnahmen von Medikamenten;
- eine vollständige klinische Untersuchung, insbesondere beinhaltend;
- Kardio-vaskuläre Tauglichkeitsuntersuchung;
- Augenärztliche Untersuchung;
- eine Bewertung des Fortbewegungsapparates.

1.2 Tauglichkeitsuntersuchung Herz-Kreislauf-Systems

- in jedem Fall, Blutdruckkontrolle;
- für unter 45 jährige, Elektrokardiogramm 12 Ableitungen; alle 2 Jahre
- ab 45 Jahren, oder früher wenn notwendig, und alle drei Jahre, ist ein Besuch bei einem Kardiologen erforderlich. Wenn dieser Arzt es als nötig erachtet, den möglichen Symptomen oder Zeichen entsprechend, kann er weitere Untersuchung, insbesondere eine Belastungsprüfung, verlangen.

Anmerkung NSK: Für Schweizer Lizenznehmer gelten die folgenden Bestimmungen:

NAT-Lizenz: Arztkontrolle alle 3 Jahre inkl:

- Blutdruckkontrolle
- unter 45 jährig, EKG 12 Ableitungen (Ruhe-EKG)
- ab 45 jährig, Belastungs-EKG

INT-Lizenz: Arztkontrolle jedes Jahr

- Blutdruckkontrolle jedes Jahr
- unter 45 jährig EKG 12 Ableitungen (Ruhe-EKG) alle 2 Jahre
- ab 45 jährig Belastungs-EKG alle 2 Jahre

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.

ART. 1 VISITE MÉDICALE ANNUELLE D'APTITUDE

1.1 Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre:

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

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

Elle comporte:

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

1.2 Un examen d'aptitude cardiovasculaire

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

Note CSN: Pour les licenciés suisses les dispositions suivantes s'appliquent:

Licence NAT: Contrôle médical tous les 3 ans y compris:

- Prise de la pression artérielle
- Moins de 45 ans, contrôle ECG 12 dérivations (Repos-ECG)
- Dès 45 ans, contrôle ECG d'Effort

Licence INT: Contrôle médical chaque année

- Prise de la pression artérielle chaque année
- Moins de 45 ans, contrôle ECG 12 dérivations (Repos-ECG) tous les 2 ans
- Dès 45 ans, contrôle ECG d'Effort tous les 2 ans

1.3 Augenärztliche Untersuchung

Für das erste Jahr der Ausstellung einer internationalen Lizenz, muss eine Kontrolle von einem qualifizierten Augenarzt oder von einer gemäss der Gesetzgebung des betreffenden Landes für die Tests qualifizierten Person nachgewiesen werden. Das Tragen von Kontaktlinsen ist während der augenärztlichen Untersuchung nicht gestattet; gegebenenfalls muss der Fahrer während dieser Kontrolle seine Brille tragen.

a) Sehschärfe:

I) vor oder nach Korrektur, mindestens 9/10 auf jedem Auge, oder 8/10 für ein Auge und 10/10 für das Andere;

II) jede Person, deren Sehfähigkeit auf einem Auge gemindert, jedoch nicht null ist und dies nicht verbessert werden kann, jedoch auf dem anderen Auge – korrigiert oder nicht – eine Sehschärfe von 10/10 oder mehr besteht, kann eine Fahrerlizenz unter folgenden Voraussetzungen:

- Übereinstimmung mit den nachfolgenden Punkten b, c und d;
- normaler Augenhintergrund ohne Schäden an der Netzhaut;
- kongenitale oder alte Schäden dürfen nur auf einem Auge vorhanden sein.

b) Farbsehen: normal (Kontrollmethode: Ishihara-Tafel oder einen ähnlichen Erkennungstest). Bei Anomalie Anwendung des Farnsworth-Tests «Panel D15» oder eines ähnlichen Systems. Auf jeden Fall darf kein Fehlerisiko bei der Farberkennung der bei internationalen Wettbewerben verwendeten Flaggen bestehen.

c) Statisches Gesichtsfeld: mindestens 120°; die zentralen 20° müssen frei von jeglicher Veränderung sein. Eine Perimetrie muss durchgeführt werden.

d) Räumliches Sehen: funktionell. Bei Anomalie sind die Tests von Wirth, Bagolini (gerillte Gläser) oder ähnliche anzuwenden.

e) Für die Korrektur des Sehvermögens: Kontaktlinsen sind unter den Bedingungen zulässig:

- dass sie bereits seit mindestens 12 Monaten und täglich über einen angemessenen Zeitraum hinweg getragen wurden.
- dass sie durch den verschreibenden Augenarzt als für Autorennen geeignet erklärt wurden.

1.3.1 Bei einer akuten, andauernden Augenkrankheit mit Sehkraftverlust oder andauernden Sichtfeldveränderung ist mindestens eine zweijährige Periode notwendig bevor für den Fahrer die Möglichkeit einer anderen augenärztlichen Bewertung in Erwägung gezogen werden kann. In diesem Fall müssen vertiefte augenärztliche Tests mit einem Sichtfeld und einem Stereosehvermögen durchgeführt werden. Ebenfalls wird wenn möglich ein Echtzeittest auf einer Rennstrecke nahegelegt.

Die Beschlüsse sollten von Fall zu Fall gefällt werden.

1.4 Beweglichkeit der Gelenke, Bewegun-fähigkeit, Aufstellung der Amputationen und deren mögliche Prothesen, Aufstellung der Empfindungs- und Bewegungsstörungen

Vereinbar mit dem Erhalt einer internationalen Lizenz sind:

- die Amputation von Fingern, wenn die Greiffähigkeit befriedigend ist (rechts wie links);
- die Gliederprothesen, wenn das funktionelle Resultat gleich oder nah des Normalen ist;
- eine funktionelle Einschränkung des Bewegungsapparates von weniger als 50 %.

1.3 Un examen de la vue

Pour la première année de délivrance d'une licence internationale, il doit être certifié après contrôle par un ophtalmologiste qualifié ou toute personne qualifiée pour réaliser les tests selon la législation du pays concerné.

Le port de lentilles n'est pas autorisé pendant cet examen de la vue; le cas échéant, le pilote devra porter ses lunettes pour ce contrôle.

a) Acuité visuelle:

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

II) tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée mais non nulle et non améliorable portant sur un seul œil mais ayant obligatoirement une vision contrôlatérale, corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10ème, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes:

- conformité avec les points b, c et d ci-après;
- état du fond de l'œil excluant une rétinopathie pigmentaire;
- toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement unilatérale.

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

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

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

e) Pour la correction de la vision: les verres de contact sont admis à condition:

- qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois et chaque jour pendant une durée significative.
- et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.

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

Les décisions devraient être prises au cas par cas.

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

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

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

1.5 Liste der Anfälligkeiten und Krankheiten, die eine Beteiligung am Automobilsport ausschliessen oder ein ärztliches Gutachten durch eine spezifischen Instanz erfordern:

1.5.1 Absolute Kontraindikation

- Epilepsie, unter Behandlung oder nicht, mit während der letzten 10 Jahre festgestellten klinischen Reaktionen,
- jegliches Herz-Kreislauf-Problem mit dem Risiko des plötzlichen Todes,
- einseitige Blindheit.

Die Situation von Fahrern, welche im Besitz einer Internationalen Lizenz sind, bei denen einseitige Blindheit auftritt, wird von Fall zu Fall von der ärztlichen Kommission der FIA überprüft. Ferner kann die Medizinische Kommission der FIA, für jedes unter einem der oben erwähnten Kontraindikationen fallendes Problem, eventuell, und für jedes eingereichte Dossier, die Ansicht eines Expertenkomitees einholen.

1.5.2 Kontraindikationen für eine Standardlizenz, die jedoch gestatten, die Ausstellung einer Lizenz für Behinderte zu beantragen

(siehe Kapitel I, Artikel 10 des vorliegenden Anhangs)

- alle Gelenkeinschränkungen, Amputationen, Prothesen, die nicht den im Artikel 1.4 definierten Kriterien entsprechen
- die hauptsächlich zentralen oder peripheren Bewegungsempfindungsstörungen (Monoplegie, halbseitige Lähmung, Paraplegie, etc.)

1.5.3 Anfälligkeiten und Krankheiten, die ein ärztliches Gutachten durch eine von der ASN anerkannten Instanz erfordern

(Ärztliche Kommission oder, bei deren Fehlen, von der ASN genehmigter Arzt):

- Diabetes, mit Insulin- oder Sulfonylharnstoffen behandelt, unter der Bedingung, dass der durch die ASN anerkannten ärztlichen Instanz ein vertrauliches Dokument vorgelegt wird, welches die regelmässige Aufsicht des Betroffenen beweist und die Art seiner Behandlung angibt, und dass das ärztliche Tauglichkeitszeugnis (siehe Artikel 1.8) den Vermerk «medizinische Aufsicht erforderlich» trägt,
- jegliches pathologische Herz- oder Arterienleiden,
- jegliche psychologischen Zustände, wovon Aufmerksamkeitsdefizit-Hyperaktivitätsstörung (ADHS), die Verhaltensstörungen hervorrufen können und eine spezielle Betreuung erfordern,
- jegliches Gesundheitsproblem, das aufgrund seines Ursprungs oder der erforderlichen Behandlung unheilvolle Folgen bei der Ausübung des Automobilsports haben könnte, einschliesslich im Falle eines Unfalls.

1.6 Medizinisches Untersuchungsformular

In jedem Land, gemäss den gesetzlichen Bestimmungen oder dem lokalen Gebrauch, muss die ASN erstellen und drucken:

- einen medizinischen Fragebogen,
- ein medizinisches Formular.

Diese, den Vorschriften des vorliegenden Reglements entsprechenden Formulare, werden an alle Lizenzantragsteller verteilt.

1.6.1 Medizinischer Fragebogen

Wird von dem betreffenden Fahrer unterschrieben. Ein Vorschlag der Abfassung ist bei der FIA verfügbar.

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

1.5.1 Contre-indication absolue

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

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

1.5.2 Contre-indications pour une licence standard permettant cependant de postuler pour l'attribution d'une licence pour handicapés

(voir Chapitre I, Article 10 de la présente annexe)

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

1.5.3 Affections ou infirmités nécessitant l'avis médical d'une instance agréée par l'ASN

(Commission Médicale ou, en son absence, médecin agréé par l'ASN):

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

1.6 Formulaire d'examen médical

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

- une fiche de questionnaire médical,
- 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 Medizinisches Formular

Das medizinische Formular muss enthalten:

- die notwendigen Informationen für den ausführenden Arzt (ein Vorschlag der Abfassung ist bei der FIA verfügbar),
- gänzlich, die folgenden Informationen:
- Grösse und Gewicht der Person,
- die Blutgruppe und den Rhesusfaktor in dem Land in welchem das Gesetz dies vorschreibt,
- mögliche Allergien, medikamentös oder andere,
- das Datum der letzten Starrkrampfpfimpfung,
- die Resultate der Untersuchung des Fortbewegungsapparates,
- die Resultate des Sehtests,
- die Werte des Blutdrucks und die Angabe, dass die zusätzlichen Untersuchungen (einfaches EKG oder Belastungs-EKG) gemäss Alter und Fall durchgeführt wurden.

In den Ländern, in denen es das Gesetz erfordert und/oder der Gebrauch auferlegt, kann das nationale medizinische Formular die Vorschrift von zusätzlichen Untersuchungen enthalten. Es wird vom Arzt, welcher die medizinische Kontrolle durchgeführt hat, oberhalb des Stempels der ASN unterschrieben.

Am Ende des medizinischen Formulars muss der Interessent eine Erklärung unterschreiben, in welcher folgendes präzisiert wird:

- dass er den Arzt exakt über seinen aktuellen Gesundheitszustand und seine Vorgeschichte informiert hat;
- dass er sich dafür engagiert, keinen Gebrauch von Substanzen, die sich auf der Liste der verbotenen Substanzen und Methoden der Welt Anti-Doping Agentur befinden, zu betreiben.
- dass er sich verpflichtet seine ASN schnellstmöglich über jede bedeutsame Änderung seines Gesundheitszustandes zu benachrichtigen
 - auf medizinischer Basis, einschliesslich für einen Zeitraum von mehr als 3 Wochen verabreichte Medikamente,
 - auf traumatologischer Basis, ob der Unfall von einem Arbeitsausfall zur Folge hat oder nicht und ob er mit der Ausübung des Automobilsports verknüpft ist oder nicht.

1.6.3 Behandlung des medizinischen Formulars und des Fragebogens

Diese Dokumente werden von den ASN's aufbewahrt unter Beachtung der Vorschriften der ärztlichen Schweigepflicht.

Jedoch, kann zum Zweck, ein gesichertes elektronisches Dokument zur Verfügung eines im Falle eines Unfalls im Automobilsport intervenierenden Arztes oder eine wiederkehrende Krankheit zu erstellen, eine Kopie von der FIA verlangt werden. Die Kategorien der betroffenen Fahrer werden zu einem späteren Zeitpunkt von der Medizinischen Kommission der FIA festgelegt.

1.7 Obliegenheiten des die Untersuchung durchführenden Arztes: Der Arzt, der die ärztliche Tauglichkeitsuntersuchung durchführt, ist verpflichtet, das vom Bewerber eingereichte nationale ärztliche Formular zu benützen und vollständig auszufüllen. Der Bewerber muss so bald wie möglich dieses Dokument der zuständigen ASN zustellen. Der Entscheid über Tauglichkeit oder Untauglichkeit wird vom Arzt der Medizin gefällt, der die Untersuchung durchgeführt hat. Er kann unter Umständen die Stellungnahme der durch die ASN anerkannten Instanz einholen (nationale Ärztekommision oder anerkannter Arzt).

1.6.2 Formulaire médical

Le formulaire médical doit comporter:

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

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

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

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

1.6.3 Devenir du formulaire médical et du questionnaire

Ces documents seront conservés par les ASN, en observant les règles du respect du secret médical.

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

1.7 Devoir du médecin qui effectue l'examen:

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

- 1.8 Ärztliches Tauglichkeitszeugnis:** Jede internationale Lizenz muss von nachstehendem ärztlichen Tauglichkeitszeugnis begleitet sein:
- sei es auf der Rückseite
 - sei es mit beigelegtem Dokument

Tauglich für die Ausübung des Automobilsports gemäss der medizinischen Normen FIA:

Datum: _____

Sehkraft korrigiert
(Brille oder Linsen) ja nein

Besondere
medizinische Aufsicht ja nein

- 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 attenant

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

Date: _____

Vue corrigée
(verres ou lentilles) oui non

Surveillance médicale
particulière oui non

1.9 Verbreitung des Reglements

Zusätzlich zu den Dokumenten für welche sie sorgen müssen, wird von den ASN's verlangt, bei den prüfenden Ärzten die vorliegende Reglementierung zu verbreiten oder auf dem Antragsformular der Lizenz einen Vermerk anzugeben wo diese vorhanden ist.

ART. 2 ÄRZTLICHE KONTROLLE BEI WETTBEWERBEN

Die Zurkenntnisnahme des ärztlichen Tauglichkeitszeugnisses durch den Chefarzt eines Wettbewerbs kann die in gewissen Fällen verlangte Voruntersuchung ersetzen.

Ferner können Chefarzt und der Rennleiter zu jedem Zeitpunkt oder am Schluss eines Wettbewerbs eine durch das Verhalten eines Fahrers begründete Untersuchung verlangen. Die Sportbehörden fassen die notwendigen Beschlüsse nach Stellungnahme des Chefarztes. Die Untersuchung kann ggf. einen Alkoholttest beinhalten.

2.1 Neurometrische Untersuchung

Die in einer Weltmeisterschaft der FIA eingeschriebenen Fahrer können einer neurometrischen Untersuchung unterzogen werden. Die Modalitäten dieser Untersuchung stehen unter der Verantwortung des ärztlichen FIA-Delegierten für die betreffende Meisterschaft. Die vertraulichen Ergebnisse werden bei Unfällen mit einer Schädelverletzung zu Vergleichszwecken verwendet.

2.2 Vorgehensweise nach einem Unfall, einem physischen oder jeglichem gesundheitlichen Problem

2.2.1 Vorgehensweise in Wettbewerben – in Folge eines Unfalls, einem physischen oder gesundheitlichen Problem, welches im Wettbewerb aufgetreten ist (wenn die Diagnose im Nachhinein gestellt wurde, siehe Artikel 2.2.2)

a) Verantwortung des Fahrers

Der Fahrer (oder im Falle höherer Gewalt seine Angehörigen) hat die Verantwortung umgehend den Chef-Arzt und den verantwortlichen Arzt der Serie oder der Meisterschaft über jegliches physische oder gesundheitliche Problem zu informieren (ausser bei einer Bagatelle).

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WorldRX und WRC: Ebenfalls den Medizinischen Delegierten der FIA (per Mail) und die FIA (medical@fia.com) informieren.

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.

ART. 2 CONTRÔLE MÉDICAL AUX COMPÉTITIONS

La prise de connaissance de l'attestation d'aptitude médicale par le Médecin-Chef d'une compétition peut remplacer la visite préliminaire exigée dans certains cas.

D'autre part, à n'importe quel moment d'une compétition ou à son issue, le Médecin-Chef et le Directeur de Course peuvent exiger un examen médical motivé par le comportement d'un pilote. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin-Chef. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un alcootest.

2.1 Examen neurométrique

Les pilotes engagés dans un championnat du monde de la FIA pourront être soumis à un examen neurométrique. Les modalités de cet examen sont placées sous la responsabilité du Délégué Médical de la FIA du championnat concerné. Les données confidentielles récupérées seront utilisées à des fins comparatives en cas d'accident ayant comporté un traumatisme crânien.

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

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

a) Responsabilité du pilote

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

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

- b) medizinische Kontrolluntersuchung
Eine medizinische Kontrolluntersuchung kann jederzeit verlangt und durchgeführt werden durch den:
- Chef-Arzt; oder
 - den medizinischen Delegierten der FIA oder dem verantwortlichen Arzt der Serie oder der Meisterschaft, wenn er anwesend ist.

Der betroffene Fahrer hat die Pflicht sich dieser Untersuchung zu unterziehen und das Team des Fahrers wird von dem Chef-Arzt oder, wenn er anwesend ist, durch den medizinischen Delegierten der FIA benachrichtigt.

c) Entscheidung aufgrund der Untersuchung
Der Arzt, der die Untersuchung verlangt und durchgeführt hat, entscheidet:

- entweder dem Fahrer zu gestatten, den betreffenden Wettbewerb fortzuführen
- oder dem Fahrer nicht zu gestatten, den betreffenden Wettbewerb fortzuführen und eine ärztliche Rehabilitations-Untersuchung zu verlangen

d) Betreuung, wenn eine ärztliche Rehabilitations-Untersuchung verlangt wurde:

Durch den Chef-Arzt des Wettbewerbs wo sich der Unfall/ das Problem ereignet hat:

- Die ASN des Fahrers über den Unfall/das Problem, dass sich ereignet hat und über die Tatsache, dass eine Rehabilitations-Untersuchung verlangt wurde, informieren.
- Falls der Fahrer in ein Spital überführt wurde, die ASN des Fahrers über die Entwicklung seines Gesundheitszustandes informieren

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WorldRX und WRC: Ebenfalls in Echtzeit den Medizinischen Delegierten der FIA (per Mail) und die FIA (medical@fia.com) informieren.

Durch den Fahrer (oder bei höherer Gewalt seine Angehörigen):

- Seine ASN, den Chef-Arzt des Wettbewerbs wo sich der Unfall/das Problem ereignet hat und den verantwortlichen Arzt der Serie oder der Meisterschaft über die Entwicklung seines Gesundheitszustandes informieren und ihnen klare und vollständige Informationen, inkl. Bildgebung, weiterleiten
- Diese Informationen ebenfalls an den Chef-Arzt des nächsten internationalen Wettbewerbs wo er teilnehmen möchte weiterleiten und ihn über die Notwendigkeit einer Rehabilitations-Untersuchung informieren (um die Koordinaten des Chef-Arzt zu erhalten die ASN des Landes wo der Wettbewerb stattfindet kontaktieren und im letzten Fall die FIA (medical@fia.com)).

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WorldRX und WRC: Ebenfalls in Echtzeit den Medizinischen Delegierten der FIA (per Mail) und die FIA (medical@fia.com) informieren.

- *Auf die Teilnahme an jeglichem Automobil-Wettbewerb der im Internationalen Kalender der FIA eingeschrieben ist verzichten, bevor die Rehabilitations-Untersuchung nicht erfolgreich bestanden wurde.*

Durch die ASN des Fahrers

- Anhand der von dem Fahrer erhaltenen Informationen und Dokumente und eventuell nachdem eine medizinische Untersuchung organisiert wurde, dem Fahrer, falls sie ihn als genügend erholt betrachtet, ein Bestätigungsschreiben zustellen, dass sie den Fall verfolgt hat und dass sie die Rückkehr des betroffenen Fahrers - unter Vorbehalt einer Rehabilitations-Untersuchung durch den Chef-Arzt der nächsten Veranstaltung wo er teilnehmen will – genehmigt.

- b) Examen médical de contrôle
Un examen médical de contrôle peut être demandé à tout moment et être pratiqué par:
- le Médecin-Chef; ou
 - le Délégué Médical FIA ou le médecin en charge de la série ou du championnat, s'il est présent.

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

c) Décision suite à l'examen

Le médecin ayant demandé et pratiqué l'examen décidera:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Par l'ASN du pilote:

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

– Sich versichern, dass der Fahrer den Chef-Arzt der nächsten Veranstaltung an der er teilnehmen erwartet, über seinen Gesundheitszustand und die Notwendigkeit einer Rehabilitations-Untersuchung zu organisieren, informiert hat.

– Im Falle eines schweren Unfalls, den medizinischen Abschnitt der Word Accident Database (<http://www.fia.com/fia-world-accidentdatabase>), auszufüllen und nachträgliche Informationen über die Entwicklung des Gesundheitszustandes des Fahrers anzufügen.

Durch den Chef-Arzt des nächsten Internationalen Wettbewerbs wo der Fahrer teilnehmen wird:

– Den Fahrer auf Vorweisen eines Dokumentes der ASN des Fahrers, in dem die ASN, unter Vorbehalt einer Rehabilitations-Untersuchung durch den Chef-Arzt des nächsten internationalen Wettbewerbs, die Wiederkehr des Fahrers an Wettbewerbe genehmigt, einer Rehabilitations-Untersuchung zu unterziehen.

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WordRX und WRC: Die Rehabilitations-Untersuchung wird gemeinsam mit dem medizinischen Delegierten der FIA durchgeführt, es sei denn, dass sie vorher an einem internationalen Wettbewerb der nicht zu einer Weltmeisterschaft der FIA zählt, durchgeführt wurde.

2.2.2 Vorgehensweise ausserhalb eines Wettbewerbs – Vorgehensweise nach einem Unfall, inklusive Haushaltsunfälle, eines physischen oder jeglichem gesundheitlichen Problem, das ausserhalb eines Wettbewerbs diagnostiziert wurde.

a) Verantwortung des Fahrers

Der Fahrer (oder im Falle höherer Gewalt seine Angehörigen) hat die Verantwortung umgehend seine ASN über jegliches ausserhalb eines Wettbewerbs diagnostizierte physische oder gesundheitliche Problem (ausser bei einer Bagatelle) und über jeden Unfall - oder bei dem die Folgen – ausserhalb des Wettbewerbs – diagnostiziert wurden, zu informieren.

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WordRX und WRC: Ebenfalls den medizinischen Delegierten der FIA (per Mail) und die FIA (medical@fia.com) informieren.

b) Entscheidung der ASN oder des medizinischen Delegierten der FIA Aufgrund der von dem Fahrer erhaltenen Informationen und Dokumente, und eventuell nachdem eine medizinische Untersuchung organisiert wurde, muss die ASN des Fahrers entscheiden, ob der Fahrer eine Rehabilitations-Untersuchung vornehmen muss oder nicht und diesen über seine Entscheidung informieren.

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WordRX und WRC: Die ASN des Fahrers muss ebenfalls umgehend den medizinischen Delegierten der FIA über ihre Entscheidung informieren. Der medizinische Delegierte der FIA kann ebenfalls eine Rehabilitations-Untersuchung verlangen, wenn er dies als berechtigt betrachtet. Die FIA wird dann den Fahrer informieren.

c) Betreuung, wenn eine ärztliche Rehabilitations-Untersuchung verlangt wurde

Durch den Fahrer:

– Seine ASN über die Entwicklung seines Gesundheitszustandes informieren und ihr klare und vollständige Informationen, inkl. Bildgebung, weiterleiten.

– Diese Informationen ebenfalls an den Chef-Arzt des nächsten internationalen Wettbewerbs wo er teilnehmen möchte weiterleiten und ihn über die Notwendigkeit einer Rehabilitations-Untersuchung informieren (um die Koordinaten des Chef-Arzt zu erhalten die ASN des Landes wo der Wettbewerb stattfindet kontaktieren und im letzten Fall die FIA (medical@fia.com)).

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

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC: La visite de réintégration sera menée conjointement avec le Délégué Médical FIA à moins qu'elle n'ait été menée en amont sur une compétition internationale ne comptant pas pour un Championnat du Monde de la FIA.

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

a) Responsabilité du pilote

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

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC: L'ASN du pilote devra également informer sans délai le Délégué Médical FIA de sa décision.

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

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

Par le pilote :

– Informer son ASN de l'évolution de son état de santé en lui transmettant des informations claires et exhaustives, y compris imageriques.

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

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WordRX und WRC: Ebenfalls in Echtzeit den Medizinischen Delegierten der FIA (per Mail) und die FIA (medical@fia.com) informieren.

– Auf die Teilnahme an jeglichem Automobil-Wettbewerb der im Internationalen Kalender der FIA eingeschrieben ist verzichten, bevor die Rehabilitations-Untersuchung nicht erfolgreich bestanden wurde.

– dem Fahrer, falls sie ihn als genügend erholt betrachtet, ein Bestätigungsschreiben zustellen, dass sie den Fall verfolgt hat und dass sie die Rückkehr des betroffenen Fahrers - unter Vorbehalt einer Rehabilitations-Untersuchung durch den Chef-Arzt der nächsten Veranstaltung wo er teilnehmen will – genehmigt.

– Sich versichern, dass der Fahrer den Chef-Arzt der nächsten Veranstaltung an der er teilnehmen erwartet, über seinen Gesundheitszustand und die Notwendigkeit einer Rehabilitations-Untersuchung zu organisieren, informiert hat.

Durch den Chef-Arzt des nächsten internationalen Wettbewerbs an dem der Fahrer teilnimmt:

– Den Fahrer auf Vorweisen eines Dokumentes der ASN des Fahrers, in dem die ASN, unter Vorbehalt einer Rehabilitations-Untersuchung durch den Chef-Arzt des nächsten internationalen Wettbewerbs, die Wiederkehr des Fahrers an Wettbewerbe genehmigt, einer Rehabilitations-Untersuchung zu unterziehen.

Besondere Bestimmungen für die F1, WEC, WordRX und WRC: Die Rehabilitations-Untersuchung wird gemeinsam mit dem medizinischen Delegierten der FIA durchgeführt, es sei denn, dass sie vorher an einem internationalen Wettbewerb der nicht zu einer Weltmeisterschaft der FIA zählt durchgeführt wurde.

2.2.3 Sanktionen im Falle von Versäumnis

Jegliches Versäumnis durch den Fahrer der in den Artikeln 2.2.1 und 2.2.2 beschriebenen Vorgehensweise kann den Sportkommissaren gemeldet werden, entweder vor Ort während dem Wettbewerb oder während dem nächsten im internationalen Kalender der FIA eingeschriebenen Wettbewerbs, damit diese eine angemessene Entscheidung treffen können und wenn dies gerechtfertigt ist entsprechende Strafen auszusprechen.

ART. 3 ORGANISATION DER DOPINGBEKÄMPFUNG

Ziel und Zweck der Antidopingbestimmungen der FIA ist es, die grundsätzlichen Rechte der Fahrer zur Teilnahme an dopingfreien Sportaktivitäten zu schützen, die Gesundheit zu fördern und den Fahrern die Gleichbehandlung sowie die Sicherheit im Automobilsport zu garantieren.

Die Bestimmungen sind im Anhang A zum Internationalen Sportgesetz aufgeführt.

ART. 4 BERUFUNGSKOMMISSION

In jedem Land benennt die ASN eine ärztliche Kommission, die zur Beilegung von Streitfällen zwischen Ärzten und Fahrern einberufen wird, wobei Artikel 1.3 und 1.4 des vorliegenden Reglements als Diskussionsgrundlage dienen. Gegebenenfalls kann eine Testfahrt in Anwesenheit eines Arztes, Mitglied der ärztlichen Kommission oder von der ASN anerkannt, stattfinden. Die Entscheidungen der Nationalen Kommission werden in allen anderen Ländern anerkannt, die der Sport-Gerichtsbarkeit der FIA unterliegen.

ART. 5 REGLEMENTIERUNG DER PHYSIOLOGISCHEN STUDIEN (→ VGL. FIA-JAHREBUCH)

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

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

Par l'ASN du pilote :

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

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC: La visite de réintégration sera menée conjointement avec le Délégué Médical FIA à moins qu'elle n'ait été menée en amont sur une compétition internationale ne comptant pas pour un Championnat du Monde de la FIA.

2.2.3 Sanctions en cas de manquement

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

ART. 3 ORGANISATION DE LA LUTTE ANTI-DOPAGE

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.

ART. 4 COMMISSION D'APPEL

Dans chaque pays, une Commission Médicale nommée par l'ASN sera appelée à résoudre les éventuels conflits entre les médecins et les pilotes intéressés, en prenant pour base de discussion les Articles 1.3 et 1.4 du présent règlement. Une épreuve de conduite en présence du médecin, membre de la Commission ou agréé par l'ASN, pourra éventuellement avoir lieu.

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

ART. 5 RÉGLEMENTATION DES ÉTUDES PHYSIOLOGIQUES (→ voir Annuaire FIA)

Kapitel III – Ausrüstung der Fahrer**ART. 1 SCHUTZHELME**

1.1 Anerkannte Norm, zu verwenden mit dem Frontal-Kopfrückhaltesystem (FKR)

Wenn die Verwendung eines FKR gemäss nachstehendem Artikel 3 obligatorisch ist, müssen die Fahrer, die an im FIA-Kalender eingeschriebenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Spezialprüfungen teilnehmen, einen homologierten, gemäss einer der nachstehenden FIA-Normen entsprechenden Schutzhelm tragen:

- 8858-2002 oder 8858-2010 (Technische Liste N°41),
- 8859 (Technische Liste N°49),
- 8860-2004 oder 8860-2010 (Technische Liste N°33) oder
- 8860-2018 oder 8860-2018-ABP (Technische Liste N° TBD).

1.1.1 Die an den nachstehend aufgeführten Meisterschaften teilnehmen, müssen einen Helm gemäss der folgenden Tabelle tragen:

Championnat / Meisterschaft	Norme FIA / FIA-Norm
Championnat du Monde de Formule 1 / Formel-1-Weltmeisterschaft	8860-2018-ABP
Formule 2 / Formel 2	8860-2018-AB
Formule 3 / Formel 3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
Formule E / Formel E	8860-2010, 8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de priorité 1 / Rallye-Weltmeisterschaft der FIA, wenn als Fahrer 1. Priorität aufgelistet	8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
WEC	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
Championnat du monde de Rallycross de la FIA pour tous les pilotes / Rallycross-Weltmeisterschaft der FIA für alle Fahrer	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
Coupe du monde FIA GT / Welpokal FIA GT	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
GP3 / GP3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP

Für alle Fahrer der Rallye Weltmeisterschaft und der internationalen Serien, dessen technisches Reglement Bestimmungen des technischen Reglements F3000 oder Formel-1 der FIA in Sache Festigkeit der Stossstrukturen übernimmt, wird das Tragen von gemäss FIA-Norm 8860 homologierten Helmen (Technische Liste N°33 oder Technische Liste 69) sehr empfohlen.

1.2 Anerkannte Norm, zu verwenden ohne den Frontal-Kopfrückhaltesystem (FKR)

Wenn die Verwendung eines FKR, nicht vorgeschrieben ist, müssen die Fahrer, die an im FIA-Kalender eingeschriebenen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Spezialprüfungen teilnehmen, einen homologierten, gemäss einer der in der Technischen Liste N°25 aufgeführten Normen entsprechenden Schutzhelm tragen.

Chapitre III – Equipement des pilotes**ART. 1 CASQUES**

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

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

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

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

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

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

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

Anmerkung NSK: Für alle seiner Autorität unterstehenden Veranstaltungen mit Status Local sowie für geschlossene Fahrzeuge bei Wettbewerbe mit Status National oder Regional hat die NSK beschlossen, bis auf weiteres alle gemäss untererwähnten Normen homologierten Schutzhelme zu anerkennen und auf die Anwendung der folgenden Art. 1.2 und 1.3 zu verzichten:
 – Snell Foundation SA 1990 und SA 1995 (USA),
 – British Standards Institution BS 6658-85 vom Typ A (GBR),
 – SFI Foundation Spec 31.1 und Spec 31.2 (USA).
 Siehe detaillierte Tabelle im Kapitel VII-B (Teil grün).

1.3 Anwendungsbedingungen: Die Fahrer von offenen Fahrzeugen müssen Integralhelme entsprechend einer von der FIA anerkannten Norm und mit einem, der Helmstruktur integrierten Kinnschutz tragen. Diese Massnahme ist für offene historische Fahrzeuge sowie Autocross-Fahrzeuge der SuperBuggy, Buggy1600 und JuniorBuggy empfohlen. Die auf den Visieren angebrachten Filme dürfen nicht grundlos auf der Strecke oder in der Boxengasse weggeworfen werden. Die auf den in den Technischen Listen 33, (zu präzisieren), 41 und 49 aufgeführten Integralhelme angebrachten Integralvisiere müssen mittels einem FIA Kleber gekennzeichnet sein. Die Anwendungsdaten sind die folgenden:
 – Ab dem 01.01.2016 hergestellte Visiere müssen einen FIA Kleber aufweisen.
 – Vor dem 31.12.2015 hergestellte Visiere müssen nicht zwingenderweise mittels einem FIA Kleber gekennzeichnet sein und können weiterhin ohne verwendet werden
 Fahrer und Beifahrer von geschlossenen Fahrzeugen, die einen Integralhelm tragen, müssen den folgenden Test⁽¹⁾ durchlaufen können, um sicher zu stellen, dass es möglich ist, in geeigneter Art an die Luftwege eines verletzten Fahrers zu gelangen:
 – Der Fahrer sitzt in seinem Fahrzeug, mit Helm und von der FIA homologierter Kopfrückhaltevorrichtung, mit geschlossenem Sicherheitsgurt.
 – Mit der Unterstützung zweier Sanitätshelfer muss der Chefarzt des Wettbewerbs (oder, wenn er anwesend ist, der ärztliche FIA Delegierte) den Helm abnehmen können, wobei der Kopf der Fahrers dauernd in neutraler Position gehalten wird.

Bei Misserfolg muss der Fahrer einen offenen Helm tragen. Die Fahrer müssen den ärztlichen FIA Delegierten oder den Chefarzt kontaktieren, um den nachstehenden Test vor Veranstaltungsbeginn durchzuführen.

⁽¹⁾ für historische Fahrzeuge empfohlen.

1.4 Änderungen: Ein Helm darf in Bezug auf seine Herstellungsspezifikation nicht geändert werden, ausser gemäss den vom Hersteller und von der FIA spezifizierten Normstellen, die das betreffende Modell geprüft hat, genehmigten Anweisungen. Jede andere Änderung führt zur Rückweisung des Helms in bezug auf die Vorschriften des vorliegenden Artikels 1.

Note CSN: Pour toutes les compétitions de statut Local ainsi que pour les véhicules fermés lors d'épreuves de statut National ou Regional dépendant de son autorité, et jusqu'à nouvel avis, la CSN a décidé de reconnaître également les casques homologués selon les normes ci-dessous et de renoncer à l'application des art. 1.2 et 1.3 ci-après:
 – Snell Foundation SA 1990 et SA 1995 (USA)
 – British Standards Institution BS 6658-85 de type A (GBR),
 – SFI Foundation Spec 31.1 und Spec 31.2 (USA).
 Voir tableau détaillé au Chapitre VII-B (partie verte).

1.3 Conditions d'utilisation: Les pilotes de voitures ouvertes doivent porter des casques intégraux, avec un protège-montant faisant partie intégrante de la structure du casque et conforme à une norme approuvée par la FIA. Cette mesure est recommandée pour les voitures ouvertes historiques et les voitures d'Autocross SuperBuggy, Buggy1600 et JuniorBuggy. Les pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées inutilement sur la piste ou dans la voie des stands. Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques N° 33, (à préciser), 41 et 49 doivent être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA. Les dates de mise en œuvre sont les suivantes:
 – Les visières fabriquées à compter du 01.01.2016 doivent avoir un autocollant FIA.
 – Les visières fabriquées avant le 31.12.2015 ne doivent pas nécessairement être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA et peuvent continuer d'être utilisées sans.
 Les pilotes et les copilotes de voitures à habitacle fermé qui portent un casque intégral doivent pouvoir passer le test suivant⁽¹⁾, afin de veiller à ce qu'il soit possible d'accéder de manière appropriée aux voies aériennes d'un pilote blessé:
 – Le pilote est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.
 – Aidé de deux secouristes, le Médecin-Chef de la compétition (ou, s'il est présent, le Délégué Médical de la FIA) doit pouvoir retirer le casque, la tête du pilote étant maintenue en permanence en position neutre.

En cas d'échec, le pilote devra porter un casque ouvert. Les pilotes doivent contacter le Délégué Médical de la FIA ou le Médecin-Chef afin de réaliser le test ci-dessus avant le début de l'épreuve.

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

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

1.5 Maximales Gewicht und Funksysteme:

- Das Gewicht der Helme kann jederzeit während eines Wettbewerbs überprüft werden und darf 1900 g für Integralhelme oder 1700 g für Helme mit offenem Vorderteil inkl. allem Zubehör und Befestigungen nicht überschreiten.
- Die im Helm installierten Funkhörer sind bei Rundstreckenrennen und Bergrennen verboten, mit Ausnahme von Rallyecross und Autocross-Wettbewerben (im Ohr platzierte Hörer sind zulässig). Ausnahme gesuche, nur wenn sie ärztlich begründet sind, können über die Ärztekommision der ASN des Fahrers eingereicht werden. Das Anbringen eines Mikrophons darf nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des obenstehenden Artikels 1.3 vorgenommen werden.

1.6 Verzierung: Weil Farbe mit dem Material der Schale reagieren und folglich die Schutzeigenschaften beeinflussen kann, sollte der Helm nur in Beachtung der vom Hersteller herausgegebenen Richtlinien und möglichen Einschränkungen bemalt oder dekoriert werden, dies lediglich mittels einer durch diesen spezifizierten Farbe (Lufttrocknende Acryllacke, Polyurethanlacke oder andere) und vorteilhaft durch einen vom Hersteller anerkannten Maler. Dieser Punkt ist insbesondere bei Spritzgusschalen wichtig, da sich diese im allgemeinen nicht zur Bemalung eignen.

Die zur Bemalung vorgesehene Schale muss effizient geschützt werden, da in das Innere eindringende eine Folgewirkung auf die Leistungen der Polsterung des Helms haben kann.

Farben, welche zum trocknen erwärmt werden müssen, sollten nicht verwendet werden; egal welches Verfahren verwendet wird, die Temperatur sollte den Höchstwert nicht überschreiten, welcher zur Konditionierung der Helme in der ihrer Zulassung entsprechenden Norm angegeben ist.

Die Herstellervorschriften sollten ebenfalls hinsichtlich Bemerkungen zur Verwendung von Klebern oder Abziehbildern beachtet werden.

ART. 2 FLAMMENABWEISENDE SCHUTZKLEIDUNG

Anlässlich von Rundstreckenrennen, Bergrennen, Spezialprüfungen der Rallyes und bei den Wertungsstrecken der Geländewettbewerbe, die im Internationalen Sportkalender eingeschrieben sind, müssen die Fahrer und die Beifahrer eine Schutzkleidung sowie Handschuhe (freigestellt für Beifahrer), lange Unterwäsche, Gesichtsschutz, Socken und Schuhe, homologiert gemäss der Norm FIA 8856-2000, tragen (Technische Liste N°27).

Für die WRC wird es den Fahrern empfohlen, einen gemäss der Norm FIA 8856-2000 homologierten Gesichtsschutz (Technische Liste N°27 - Teil 2) zu verwenden, der ermöglicht die dem Hals beim Abnehmen des Helms zugeführten Lasten zu vermindern.

Die Benutzer müssen sich vergewissern, dass die Kleider nicht zu eng sind, da dadurch die Schutzwirkung verringert würde. Der Kopfschutz muss unter dem Rennoverall getragen werden. Der Hals, die Handgelenke und die Fussgelenke müssen immer von zwei Schutzelementen abgedeckt sein. Der Gesichtsschutz

1.5 Poids maximal et systèmes de communication:

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

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

La coque destinée à être peinte devra être efficacement protégée, la peinture pénétrant à l'intérieur pouvant avoir une incidence sur la performance du rembourrage du casque. Les peintures nécessitant un séchage par cuisson ne devraient pas être utilisées; quel que soit le procédé, la température ne devrait pas dépasser le maximum précisé pour le conditionnement des 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'auto-collants ou de décalcomanies.

ART. 2 VÊTEMENTS RÉSISTANT AU FEU

Lors des compétitions sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des compétitions tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures homologués suivant la Norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27).

Pour le WRC, il est recommandé aux pilotes d'utiliser une cagoule homologuée conformément à la norme FIA 8856-2000 (Liste technique N°27 - partie 2), permettant de réduire les charges transmises au cou du pilote au moment du retrait du casque.

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. La cagoule doit être portée sous la combinaison de course.

Le cou, les poignets et les chevilles doivent toujours être recouverts par au moins deux éléments de protection. La

und die obere Unterwäsche müssen auf mindestens 3cm um den Hals der Fahrer übereinander liegen, ausser auf der vorderen Mittellinie wo sie auf mindestens 8cm übereinander liegen müssen. Die direkt auf die Kleidung angebrachten Aufnäher dürfen nur auf die äusserste Haut der Kleidung gestochen sein, um die thermische Isolation zu verbessern. Das Trägermaterial der Werbeabzeichen wie auch der für ihre Befestigung auf der Kleidung verwendete Faden müssen flammenfest sein. Der Druck auf die Kleidung der Fahrer darf nur durch den Hersteller des Produktes gemacht werden und muss flammenfest sein und der Norm ISO 15025 entsprechen. Er darf die Leistung der Hitzeübertragung wie im Artikel 8.2 definiert, nicht verringern (siehe Anhang I der FIA-Norm 8856-2000 für die Detailanforderungen und andere Empfehlungen an die Benutzer).

Fahrer von Monoposto-Rennwagen, welche an Rennen mit stehendem Start teilnehmen, müssen Handschuhe tragen, welche eine sehr gut sichtbare Farbe haben, im Kontrast zur Wagenfarbe, so dass der Fahrer im Falle von Schwierigkeiten klar die Aufmerksamkeit des Starters auf sich ziehen kann. Die Substanzen, die in jeglichem von einem Fahrer getragenen Kühlsystem fliessen dürfen, sind nur Wasser oder Luft zum Atmosphärendruck. Die Wassersysteme dürfen nicht die Sättigung einer Kleidung benötigen, um zu funktionieren.

Für bei hohen Temperaturen stattfindende Wettbewerbe ist es empfohlen, ein Kühlsystem (angeschlossen z.B. an dafür vorgesehene und gemäss der Norm FIA 8856-2000 homologierte Unterwäsche) zu verwenden.

Ausnahmsweise dürfen die Fahrer Kühlbekleidungen tragen, die nicht von der FIA homologiert sind. Diese gelten jedoch zusätzlich zur obligatorischen homologierten Unterwäsche und müssen eine ISO 15025 zertifizierte und etikettierte Stützenkleidung beinhalten; die Schläuche müssen ISO 17493 zertifiziert und etikettiert und dürfen nicht mit der Haut des Fahrers in Kontakt sein. Ferner muss jede Verbindung mit einem System an Bord des Fahrzeuges dem Artikel 5.8.6 der FIA Norm 8856-2000 entsprechen.

Anmerkung NSK: Für seiner Autorität unterstehenden Slaloms und Veranstaltungen mit Status LOCal hat die NSK beschlossen, bis auf weiteres auch die nach der alten Norm FIA-1986 homologierten flammenabweisenden Schutzkleidungen (gestickte Etikette auf der Kragnaussenseite) zu anerkennen. Die Bestimmungen gemäss Art. 2, Chap. III Anhang L FIA bleiben vollumfänglich anwendbar.

2.1 Biometrische Vorrichtungen

Die Fahrer dürfen eine Vorrichtung zur Erhebung der biometrischen Daten während den Rennen tragen.

- Wenn die biometrische Vorrichtung in einer gemäss der FIA-Norm 8856-2000 homologierten Schutzkleidung integriert ist, muss die Kleidung gemäss der FIA-Normen 8856-2000 und 8868-2018 homologiert sein.
- Wenn die biometrische Vorrichtung eine autonome Vorrichtung ist, muss diese ausschliesslich gemäss der FIA-Norm 8868-2018 homologiert sein. Diese Vorrichtung muss zusätzlich zu der gemäss der FIA-Norm 8856-2000 homologierten Kleidung getragen werden.

cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposeront sur au moins 3cm autour du cou du pilote, sauf sur la ligne centrale avant où ils se superposeront sur au moins 8cm. Les broderies cousues directement sur la combinaison doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes. L'impression sur les vêtements des pilotes doit être effectuée uniquement par le fabricant du produit et être résistante aux flammes et conforme à la norme ISO 15025. Elle ne doit pas réduire les performances de transmission de la chaleur tel que défini à l'Article 8.2 (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs).

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

Les substances qui pourront circuler dans tout système de refroidissement porté par un pilote sont limitées à l'eau ou l'air à la pression atmosphérique. Les systèmes à l'eau ne doivent pas nécessiter la saturation d'un vêtement pour fonctionner. Pour les compétitions se déroulant sous de fortes chaleurs, il est recommandé d'utiliser un système de refroidissement (connecté par exemple à des sous-vêtements prévus à cet effet et homologués suivant la norme FIA 8856-2000).

A titre exceptionnel, les pilotes peuvent porter des vêtements de refroidissement qui ne sont pas homologués par la FIA. Ceux-ci sont toutefois en sus des sous-vêtements homologués obligatoires et doivent comprendre un vêtement de support certifié et étiqueté ISO 15025; les tubes doivent être certifiés et étiquetés ISO 17493 et ne doivent pas être en contact avec la peau du pilote. De plus, toute connexion avec un système à bord de la voiture doit être conforme à l'Article 5.8.6 de la norme FIA 8856-2000.

Note CSN: Pour les slaloms et les compétitions de statut LOCal dépendant de son autorité, et jusqu'à nouvel avis, la CSN a décidé de reconnaître également les vêtements résistants au feu homologués selon l'ancienne norme FIA-1986 (étiquette brodée à l'extérieur du col). Les dispositions de l'Art. 2, Chap. III Annexe L FIA restent applicables dans leur intégralité.

2.1 Dispositifs biométriques

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

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

ART. 3 FRONTAL-KOPFRÜCKHALTESYSTEM (FKR)

3.1 Bei internationalen Wettbewerben ist das Tragen jeglicher am Helm befestigten Vorrichtung, welche dazu bestimmt ist, den Hals oder den Kopf des Fahrers zu schützen, verboten, ausser wenn die Vorrichtung gemäss der FIA-Norm 8858 homologiert wurde. Die homologierten FKR Systeme sind in der Technische FIA Liste N°29 aufgeführt. Der Mindestwinkel vom Hals zum HANS ist 60° im Verhältnis zu der Horizontalen.

Die zwischen dem Fahrer und der HANS® Vorrichtung verwendete Polsterung darf eine Dicke von 15mm nicht überschreiten wenn der Fahrer vollständig ausgerüstet und angegurtet im Fahrzeug sitzt. Die Polsterung muss durch ein gemäss Norm ISO 15025 feuerhemmendes Material abgedeckt sein und darf eine Breite von 8mm auf jeder Seite der HANS® Vorrichtung nicht überschreiten.

Die von der FIA genehmigten FKR Systeme müssen von allen Fahrern und Beifahrern bei allen internationalen Wettbewerben, mit den folgenden Ausnahmen oder Bestimmungen getragen werden. Das Tragen eines von der FIA genehmigten FKR Systems ist:

- a) obligatorisch für die Fahrzeuge der Formel 1 der Periode G und folgende, ausser bei schriftlicher Ausnahmegenehmigung der Sicherheitskommission der FIA;
- b) empfohlen für die anderen historischen Fahrzeuge;
- c) nicht obligatorisch für die folgenden Fahrzeugkategorien mit alternativ Energien: I, III, IIIA, IV, V Elektrokarts, VII und VIII;
- d) empfohlen für die Fahrzeugkategorien mit alternativ Energien II, V Wagen und VI mit vor dem 01.01.2006 ausgestellten technischen Wagenpass.

Für die anderen Fahrzeuge, bei denen es aus technischen Gründen nicht praktikabel ist, das von der FIA genehmigte FKR System anzubringen, kann bei der FIA Sicherheitskommission eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

Anmerkung NSK: Das Tragen einer Kopfrückhaltevorrichtung ist bei allen Schweizer Prüfungen mit Status Regional, National oder International vorgeschrieben (Ausnahme jedoch Anwendung empfohlen: bei Slaloms) unter Vorbehalt der Bestimmungen des vorliegenden Artikels 3.

3.2 Verwendungsbestimmungen

FKR Systeme müssen zwingend mit von der FIA genehmigten Teilen gemäss der folgenden Tabelle getragen werden.

Helm ⁽²⁾ / Casque ⁽²⁾	Gurtsystem / Système de sangles (Haltegurt, Gurtbefestigung und Helmbefestigung) (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Technische Liste / Liste Technique N°33) FIA 8858 (Technische Liste / Liste Technique N°41) FIA 8859 (Technische Liste / Liste Technique N°49)	FIA 8858 (Technische Liste / Liste Technique N°29)

⁽²⁾ Obligatorisches Tragen von Helmen in jeder Meisterschaft gemäss vorstehendem Art. 1.1.

ART. 3 SYSTEME DE RETENUE FRONTALE DE LA TÊTE (RFT)

3.1 Lors des compétitions internationales, le port de tout dispositif attaché au casque et destiné à protéger le cou ou la tête du pilote est interdit, à moins que le dispositif n'ait été homologué conformément à la Norme FIA 8858. Les systèmes RFT homologués figurent dans la Liste Technique FIA N°29. L'angle minimum du col du HANS sera de 60° par rapport à l'horizontale

Le rembourrage utilisé entre le pilote et l'armature du HANS® ne doit pas avoir une épaisseur supérieure à 15 mm lorsque le pilote est assis dans la voiture, entièrement équipé et harnais serré. Le rembourrage doit être recouvert d'un matériau résistant aux flammes conformément à la Norme ISO 15025 et il ne doit pas avoir une largeur supérieure à 8 mm de chaque côté de l'armature du HANS®.

Les systèmes RFT approuvés par la FIA doivent être portés par les pilotes et les copilotes dans toutes les compétitions internationales, avec les exceptions ou dispositions suivantes.

Le port d'un système RFT approuvé par la FIA est:

- a) obligatoire pour les voitures de la Formule 1 de la Période G et suivantes, sauf dérogation écrite accordée par la Commission de sécurité de la FIA;
- b) recommandé pour les autres voitures historiques;
- c) pas obligatoire pour les catégories de véhicules à énergies alternatives suivantes: I, III, IIIA, IV, V Karts électriques, VII et VIII;
- d) recommandé pour les catégories de véhicules à énergies alternatives II, V Voitures et VI avec passeport technique délivré avant le 01.01.2006.

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

Note CSN: Le port d'un dispositif de retenue de la tête est obligatoire dans toutes les épreuves suisses de statut régional, national et international (Exception mais application recommandée: en slalom) sous réserve des dispositions du présent Article 3.

3.2 Conditions d'utilisation

Les systèmes RFT doivent être portés uniquement avec les éléments approuvés par la FIA conformément au tableau ci-après.

Die FKR Vorrichtung muss wie folgt getragen werden:

- a) «Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition» oder
- b) «Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition».

Le dispositif RFT doit être porté conformément au:

- a) «Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition» ou au
- b) «Guide and installation specification for Hybrid & Hybrid Pro devices in racing competition».

3.3 Kompatibilität und zulässige Verwendung von Teilen, die gemäss FIA Normen 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010 und 8860-2018 genehmigt sind:

3.3 Compatibilité et autorisation d'utilisation des éléments approuvés selon les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010 et 8860-2018:

	FKR / RFT 8858-2010	Haltegurt (mit Befestigung) Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Helmbefestigung Ancrage de casque 8858-2010	Helm / Casque 8858-2010, 8859-2015 8860-2010 und/et 8860-2018
HANS 8858-2002		JA / OUI	JA / OUI	JA / OUI
Haltegurt (mit Befestigung) Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NEIN / NON		Falls mechanisch kompatibel Si mécaniquement compatible	JA / OUI
Helmbefestigung Ancrage de casque 8858-2002	JA / OUI	Falls mechanisch kompatibel Si mécaniquement compatible		NEIN / NON
Helm / Casque 8858-2002 und/et 8860-2004	JA / OUI	JA / OUI	NEIN / NON	

Die FIA-Normen 8860-2004 (weiterentwickelte Helme) und 8858-2002 (FKR Systeme und kompatible Helme) wurden im 2010 aktualisiert. Bei Verwendung gemäss obenstehender Auflistung bleiben sowohl die ursprüngliche Version als auch die überarbeitete Version sowie die FIA Norm 8859-2015 (Premium Helmet) gültig.

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

ART. 4 SICHERHEITSGURTEN

Zu jeder Zeit während eines Wettbewerbs, wenn sich das Fahrzeug auf einer Rundstrecke, der Boxengasse, einer Sonderprüfung oder einer Wettbewerbstrecke bewegt, müssen die Fahrer mittels den entsprechenden Sicherheitsgurten gemäss Technischen Reglement für das betreffende Fahrzeug fest in ihrem Sitz gehalten werden.

ART. 4 HARNAIS DE SECURITE

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

ART. 5 TRAGEN VON SCHMUCKSTÜCKEN

Das Tragen von Schmuckstücken wie Piercing oder Metallhalsband ist während des Wettbewerbs verboten und kann somit vor dem Start kontrolliert werden.

ART. 5 PORT DE BIJOUX

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

Kapitel IV – Regelung der Fahrweise auf Rundstrecken**ART. 1 EINHALTUNG DER SIGNALE**

Die im Anhang H des Internationalen Sportgesetzes aufgeführten Angaben werden als der vorliegenden Regelung der Fahrweise zugehörig betrachtet. Jeder Fahrer muss sich danach richten.

ART. 2 ÜBERHOLMANÖVER, BEHERRSCHEN DES FAHRZEUGS UND STRECKEN-ABGRENZUNGEN

a) Ein sich auf der Strecke befindender Wagen kann die ganze Breite dieser Strecke verwenden. Wenn er jedoch von einem Wagen eingeholt wird, der ihn überhundet, muss der Fahrer den schnelleren Fahrer bei der ersten Gelegenheit überholen lassen.

Falls der Fahrer des eingeholten Fahrzeuges die Rückspiegel nicht vollständig zu gebrauchen scheint, müssen die Signalgeber ihn durch Schwenken der blauen Flagge davon verständigen, dass der schnellere Fahrer versucht zu überholen.

Jeder Fahrer, der die blauen Flaggen zu missachten scheint, wird den Sportkommissaren der Veranstaltung gemeldet.

b) Das Überholen kann von rechts oder links geschehen, gemäss der sich bietenden Möglichkeiten des Augenblicks. Ein Fahrer kann die Strecke nicht ohne berechtigten Grund absichtlich verlassen.

Um eine Position zu verteidigen ist nur eine Richtungsänderung zugelassen.

Jeder Fahrer, der nach Verteidigung seiner Position ausserhalb der Ideallinie zurück zur Ideallinie kommt, sollte bei der Anfahrt auf eine Kurve zwischen seinem eigenen Fahrzeug und dem Streckenrand mindestens eine Wagenbreite belassen.

Jedoch sind Manöver, die möglicherweise die anderen Fahrer behindern könnten, wie ein Fahrzeug bewusst über den Streckenrand hinaus zu zwingen oder jegliche anormale Richtungswechsel vorzunehmen strikte verboten. Jeder für einen der oben erwähnten Verstösse als schuldig gehaltener Fahrer wird den Sportkommissaren der Veranstaltung gemeldet.

c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Strecke verwenden. Um jeden Zweifel aufzulösen werden die weissen, den Streckenrand bestimmenden Linien als zur Strecke gehörend betrachtet, jedoch nicht die Ränder.

Wenn ein Wagen aus irgendeinem Grund die Strecke verlässt, kann der Fahrer ohne Präjudiz des nachstehenden Punktes 2(d) das Rennen wieder aufnehmen. Jedoch muss dies unter Beachtung der Sicherheit und ohne jeglichen Vorteil daraus zu erhalten, erfolgen. Das Verlassen der Strecke durch einen Fahrer wird dann als solches betrachtet, wenn sich kein Teil seines Wagens mehr in Kontakt mit der Strecke befindet.

d) **Das Herbeiführen einer Kollision, das** Wiederholen von schwerwiegenden Fehlern oder Beweis von mangelndem Beherrschen des Fahrzeugs (wie z.B. Verlassen der Piste) wird den Sportkommissaren der Veranstaltung gemeldet und kann Strafen bis zum Ausschluss von jeglichem betroffenen Fahrer nach sich ziehen.

e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehenden Art und Weise zu fahren.

Chapitre IV – Code de conduite sur circuit**ART. 1 RESPECT DES SIGNAUX**

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

ART. 2 DÉPASSEMENTS, CONTRÔLE DE LA VOITURE ET LIMITES DE LA PISTE

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

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

Tout pilote qui semblerait ignorer les drapeaux bleus sera signalé aux Commissaires Sportifs de l'épreuve.

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

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

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

Tout pilote revenant vers la trajectoire de course, après avoir défendu sa position hors trajectoire, devrait laisser au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et le bord de la piste à l'approche du virage.

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

c) Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Afin de dissiper tout doute:

Afin de dissiper tout doute les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste mais pas les bordures.

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

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

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

ART. 3 ANHALTEN VON FAHRZEUGEN WÄHREND EINES RENNENS

a) Der Fahrer von jeglichem Wagen, der die Strecke verlässt weil er unfähig ist die Renngeschwindigkeit einzuhalten, sollte sein diesbezügliches Vorhaben rechtzeitig ankündigen, und er ist dafür verantwortlich, dass das Manöver keinerlei Gefahr darstellt und in nächstmöglicher Nähe eines Ausfahrtpunktes vor sich geht.

b) Wenn ein Wagen ausserhalb der Boxengasse anhält, muss er auf schnellstem Wege entfernt werden, damit seine Präsenz keine Gefahr darstellt oder andere Fahrer behindert.

Falls es dem Fahrer nicht möglich ist, sein Fahrzeug zu entfernen, ist es die Pflicht der Streckenkommissare, behilflich zu sein. Im Falle, dass der Fahrer dank dieser Hilfe das Rennen wieder aufnimmt, muss dies unter strikter Einhaltung des Reglements und ohne irgendwelchen Vorteil daraus zu erhalten, erfolgen.

c) Jegliche Reparaturen auf der Strecke müssen vom Fahrer mit den sich an Bord des Wagens befindlichen Werkzeugen und Ersatzteilen ausgeführt werden.

d) Jegliches Tanken irgendwelcher Art auf der Strecke ist untersagt, ausser wenn der betreffende Wagen an seiner Boxe steht.

e) Mit Ausnahme des Fahrers und von ausdrücklich bezeichneten Offiziellen ist es niemandem erlaubt, ein Fahrzeug zu berühren, ausser in der Boxengasse.

f) Es ist untersagt, ein Fahrzeug auf der Piste zu schieben.

g) Während eines Rennunterbruchs wird jedes, von seinem Fahrer auf der Strecke auch nur vorübergehend zurückgelassene Fahrzeug als ausgefallen betrachtet.

ART. 4 EINFAHRT IN DIE BOXENGASSE

a) Der zur Boxengasse führende Streckenteil wird als «Boxeneinfahrt» bezeichnet.

b) Während des Wettbewerbs ist die Zufahrt zur Boxengasse ausschliesslich durch die Boxeneinfahrt erlaubt.

c) Jeder Fahrer, der die Rennstrecke verlassen oder in die Boxengasse fahren möchte, sollte sich davon überzeugen, dass er dies gefahrlos tun kann.

d) Abgesehen von einem Falle von höherer Gewalt (als solcher von den Sportkommissaren der Veranstaltung anerkannt) ist das Überqueren der Grenzlinie zwischen der Boxeneinfahrt und der Rennstrecke durch ein in die Boxengasse einfahrendes Fahrzeug in jeder Richtung verboten.

e) Abgesehen von einem Falle von höherer Gewalt (als solcher von den Sportkommissaren der Veranstaltung anerkannt), jegliche auf der Strecke bei der Boxenausfahrt aufgemalte Linie, welche die Boxen verlassende Fahrzeuge von denen auf der Strecke trennen soll, darf von keinem Teil eines aus den Boxen fahrenden Wagens überquert werden.

ART. 3 VOITURES S'ARRÊTANT PENDANT UNE COURSE

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

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

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

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

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

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

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

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

ART. 4 ENTRÉE DANS LA VOIE DES STANDS

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

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

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

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

ART. 5 AUSFAHRT AUS DER BOXENGASSE

An der Ausfahrt der Boxengasse wird es eine grüne und eine rote Ampel (oder entsprechende Tafeln) geben. Die Fahrzeuge können die Boxengasse nur dann verlassen, wenn die grüne Ampel leuchtet (oder die Tafel gezeigt wird).

Abgesehen von einem Falle von höherer Gewalt (als solcher von den Sportkommissaren der Veranstaltung anerkannt), jegliche auf der Strecke bei der Boxenausfahrt aufgemalte Linie, welche die Boxen verlassende Fahrzeuge von denen auf der Strecke trennen soll, darf von keinem Teil eines aus den Boxen fahrenden Wagens überquert werden.

ART. 5 SORTIE DE LA VOIE DES STANDS

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

Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs 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.