

**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 Typen der Lizenzstufen
- Art. 3 International Stufe G (ITG)
- Art. 4 International Stufe F (ITF)
- Art. 5 International Stufe E (ITE)
- Art. 6 International Stufe D - Rundrennen (ITD-C)
- Art. 7 International Stufe D - Strassen (ITD-R)
- Art. 8 International Stufe C - Rundrennen (ITC-C)
- Art. 9 International Stufe C - Strassen (ITC-R)
- Art. 10 International Stufe B - Rundrennen (ITB)
- Art. 11 International Stufe A - Rundrennen (ITA)
- Art. 12 International Stufe D1 (ITD1)
- Art. 13 Superlizenz der FIA
- Art. 14 e-Lizenz der FIA
- Art. 15 Lizenzen für alle Welt- Geschwindigkeitsrekordversuche
- Art. 16 Lizenzen für Lastwagen-Rennen
- Art. 17 Lizenzen für Dragster-Rennen
- Art. 18 Lizenz für Teilnehmer mit einer Behinderung
- Art. 19 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 Organisation der Antidopingbekämpfung
- Art. 4 Berufungskommission
- Art. 5 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 eines Rennens
- Art. 4 Einfahrt in die Boxengasse
- Art. 5 Ausfahrt aus der Boxengasse

Kapitel V – Regelung der Fahrweise auf Offroad Rundstrecken

siehe FIA-Jahrbuch

Nachträge (vgl. FIA-Jahrbuch)**Sommaire****Chapitre I – Licences internationales FIA pour pilotes**

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

Chapitre II – Règlement pour le contrôle médical des pilotes

- Art. 1 Visite médicale annuelle d'aptitude
- Art. 2 Contrôle médical aux compétitions
- Art. 3 Organisation de la lutte antidopage
- Art. 4 Commission d'appel
- Art. 5 Réglementation des études physiologiques aux cours des compétitions 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 une course
- Art. 4 Entrée dans la voie des stands
- Art. 5 Sortie de la voie des stands

Chapitre V – Code de conduite sur circuit Offroad
voir Annuaire FIA**Suppléments** (voir Annuaire FIA)**Kapitel I – Internationale Fahrerlizenzen der FIA****ART. 1 ALLGEMEINES****1.1 Règlement**

Die Ausstellung aller internationalen Fahrerlizenzen der FIA unterliegt dem Reglement des Internationalen Sportgesetzes, insbesondere durch die Artikel mit Bezug auf die Bewerber und Fahrer.

Dieses Kapitel des Anhang L spezifiziert die Lizenz-Stufen, -Qualifikationsvorschriften, den Inhalt und die Gültigkeit der Lizenzen für Wettbewerbe auf Rundstrecken und auf Strassen, für Wettbewerbe für Historische Fahrzeuge, für Dragster, für behinderte Fahrer und für Beifahrer.

Der in dem vorliegenden Kapitel verwendete Ausdruck «Meisterschaft» bezieht sich ebenfalls auf Trophäen, Pokale und Challenges.

1.2 Altersbedingungen

Allgemeines: Um eine Internationale FIA Lizenz für Fahrer zu erhalten, müssen die Antragsteller das für jede Lizenzstufe vorgeschriebene Mindestalter aufweisen.

In jedem Fall muss der Antrag von einem Elternteil oder einem Vormund gegengezeichnet sein, wenn der Antragsteller minderjährig ist. Ein Beweis der Vormundschaft kann verlangt werden.

1.3 Einwilligungserklärung der World Accident Data Base (WADB)

Bei dem Gesuch für die Internationale Fahrerlizenz FIA müssen die Gesuchsteller angeben ob sie die WADB Einwilligungserklärung (für die Behandlung der Personaldaten in der WADB) akzeptieren oder nicht.

Die Einwilligungserklärung WADB muss in allen Verfahren und allen Lizenzgesuchformularen, wie im Zusatz 2 des vorliegenden Anhang L erwähnt, eingeschlossen sein. Die Gesuchsteller müssen ihre Auswahl wie detailliert angegeben präzisieren und das Gesuch unterschreiben, um ihre Wahl zu bestätigen.

1.4 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

Gemäss den Resultaten der obligatorischen 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»

Je nach getroffene Wahl betreffend der im Rahmen des Lizenzgesuches obligatorischen Einwilligungserklärung WADB der Hinweis:

- «Einwilligung für die Behandlung der Personaldaten in der WADB : JA / NEIN»

Chapitre I – Licences internationales FIA pour pilotes**ART 1 GÉNÉRALITÉS****1.1 Règlement**

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

Ce chapitre de l'Annexe L spécifie les degrés, les exigences de qualification, le contenu et la validité des licences pour les compétitions sur circuits et sur routes, pour les compétitions pour voitures historiques, pour dragsters, pour les pilotes handicapés et pour les navigateurs.

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

1.2 Critères d'âge

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

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

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

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

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

1.4 Contenu des Licences Internationales pour Pilotes:

- Titre «Fédération Internationale de l'Automobile» et nom de l'ASN
- Mention «Licence Internationale»
- Numéro de la licence
- Degré de la licence
- Date de début et de fin de la validité de la licence (voir Article 9.7 du Code)
- Photo récente du pilote
- Nom et prénom du pilote
- Date de naissance du pilote

En fonction des résultats de l'examen médical obligatoire, les mentions :

- «Apte à la pratique de l'automobile, suivant les normes médicales de la FIA:
- Date:
- Vue corrigée (verres ou lentilles) OUI / NON
- Surveillance médicale particulière OUI / NON

Selon le choix fait concernant la Déclaration de Consentement WADB obligatoire dans le cadre de la demande de licence, la mention :

- „Consentement au traitement des données à caractère personnel dans la WADB : OUI/NON“

Facultatif:

Wenn eine ASN ihren Lizenznehmern eine permanente Startgenehmigung für die Teilnahme an nationalen oder internationalen Wettbewerben im Ausland zu genehmigen wünscht, muss folgendes auf der Lizenz aufgeführt sein.

- Genehmigung zur Teilnahme an Nationalen oder Internationalen Wettbewerben im Ausland gemäss Artikel 2.3.7 und 3.9.4 ISG FIA.

1.5 Ausstellung der Lizenzen

Internationale Fahrerlizenzen werden von der ASN des Fahrers, ausser bei gegenteiliger Angabe, in Übereinstimmung mit dem Gesetz und dem vorliegenden Anhang L und nach Prüfung ob die Resultate, die Kompetenz und das Verhalten des Fahrers angesichts der vorgeschriebenen Kriterien für die beantragte Lizenzstufe zufriedenstellend sind, ausgestellt.

1.6 Gültigkeit

1.6.1 Höhere Lizenzstufen sind immer für tiefere Niveaus und Disziplinen gültig, ausser:

- wenn eine Alterslimite vorgeschrieben ist oder
- bei gegenteiligen Angaben im vorliegenden Anhang oder
- bei gegenteiligen Angaben im Sportreglement des Wettbewerbs

1.6.2 Die Fahrer können Inhaber einer Lizenzstufe für Rundstrecken und einer Lizenzstufe für Strassen sein, unter der Bedingung dass die zwei Stufen deutlich auf der gleichen Lizenz aufgeführt sind und es nur eine Lizenznummer gibt. In diesem Fall wird die Lizenz als eine einzige berücksichtigt bei einer Suspendierung.

1.6.3 Jede Lizenzstufe für Rundrennen, 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 Typs darauf bestehen, dass noch nie an diesen Rennen teilgenommen habende Fahrer zur Teilnahmegenehmigung Fähigkeits- und Gleichmässigkeitstests auf einer solchen Strecke genügen müssen.

1.7 Sicherheitsausbildung

Personen welche eine Internationale Lizenz das erste Mal beantragen müssen, wie für jede Lizenzstufe angegeben, an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

1.8 Kosten der Historischen Lizenz

Um eine Preisstruktur beizubehalten, die zwischen historischem Automobilsport und modernem Automobilsport unterscheidet, können die ASN genehmigte Lizenzstufen unter Einhaltung der Qualifikationskriterien durch Hinzufügung eines Codes «H» zur Lizenzstufe mit dem folgenden Hinweis: «ausschliesslich verwendbar bei historischen Automobilsport-Wettbewerben» ausstellen.

1.9 Definitionen**Rundstrecke**

Bezeichnet Wettbewerbe oder Fahrzeuge auf Rundstrecken (gemäss Anhang O, Art. 2): Karting, Einsitzer, Prototypen, GT, Tourenwagen, Autocross, Rallycross, Historische Rundstrecken, Lastwagen und Drift.

Strassen

Bezeichnet Wettbewerbe oder Fahrzeuge auf geschlossenen oder offenen Strassen (Rallye, Geländerennen, Bergrennen und historische Rallye).

Facultatif:

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

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

1.5 Délivrance des licences

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

1.6 Validité

1.6.1 Les degrés de licence supérieurs sont toujours valables pour les niveaux et les disciplines inférieurs :

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

1.6.2 Les pilotes peuvent être titulaires d'un degré de licence pour Circuits et d'un degré de licence pour Routes, à condition que les deux degrés soient clairement indiqués sur la même licence et qu'il n'y ait qu'un seul numéro de licence. Dans ces cas, la licence est considérée comme une licence unique en cas de suspension.

1.6.3 Chaque degré de licence de course sur circuit, est valable pour les courses, dans les catégories de voitures indiquées, sur les circuits « ovales » de haute vitesse avec virages relevés.

Toutefois, il est recommandé que les ASN des pays ayant des circuits de ce type insistent pour que les pilotes n'ayant jamais pris part à ces courses satisfassent à des essais de performance et de régularité sur un circuit de ce type pour obtenir une autorisation de participation.

1.7 Formation à la sécurité

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

1.8 Prix des Licences Historiques

Afin de maintenir une structure de prix qui opère une distinction entre sport automobile historique et sport automobile moderne, les ASN peuvent délivrer des licences de Degrés approuvées, respectant les critères de qualification, par ajout d'un code «H» au degré de la licence, avec la mention suivante : « pour une utilisation lors d'épreuves de sport automobile historique uniquement »,

1.9 Définitions**Circuit**

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

Routes

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

Wettbewerbe welche für eine Lizenzqualifikation zählen

Nur Einzelwettbewerbe, die als solche im Sportreglement des Wettbewerbs betrachtet werden und solche wie im Art. 20 des Internationalen Sporgesetzes definiert, werden als Wettbewerb für eine Lizenzqualifikation betrachtet. Nur nationale Wettbewerbe welche im Kalender der betroffenen ASN und/oder internationale Wettbewerbe die im Internationalen Sportkalender der FIA aufgeführt sind, werden berücksichtigt.

Damit ein für die Lizenzqualifikation zählender Wettbewerb als durchgeführt berücksichtigt wird, muss der Fahrer aktiv am Wettbewerb teilnehmen und im offiziellen Schlussklassement des Wettbewerbs klassiert sein (Klassement) (einzelne Rennläufe sind nicht zulässig).

Gewicht/Leistungsverhältnis

Gewicht = Fahrzeuggewicht in kg im Rennzustand, Fahrer mit eingeschlossen wie im entsprechenden technischen Reglement definiert.

Leistung = maximale Leistung des Fahrzeugs in PS gemessen an der Kurbelwelle.

Von der ASN anerkannte Wettbewerbe

Bezeichnet alle Nationalen oder Internationalen Wettbewerbe, welche von der ASN des Landes wo der Wettbewerb stattfindet anerkannt oder genehmigt sind.

ART. 2 TYPEN DER LIZENZSTUFEN

Internationale Lizenzstufen für Fahrer und Wettbewerbe für welche sie verlangt und gültig sind.

Compétitions comptant pour la qualification pour une licence

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

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

Rapport poids/puissance

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

Puissance = puissance maximale du véhicule en cv mesurée au vilebrequin.

Compétitions reconnues par l'ASN

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

ART. 2 TYPE DE DEGRÉS DE LICENCE

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

MINIMUM LICENCES GRADES REQUIRED BY DISCIPLINE / CATEGORY					
Article	Grade	Groups	Discipline / Category type	Weight/Power ratio	
Art. 3	ITG	Circuit	Karting Junior	W/P Not applicable	
			Autocross - XC Junior		
Art. 4	ITF	Circuit	Karting Senior Restricted	W/P Not applicable	
			Autocross - XC Junior		
Art. 5	ITE	Circuit	Karting Senior	W/P Not applicable	
			Autocross - XC Senior		
			Rallycross Junior		W/P 5 < Kg/Hp
Art. 6	ITD - C	Circuit	Single seaters	W/P 3 < Kg/Hp	
			Prototypes		
			GT's		
			Touring Cars		
			Trucks 2		
			Drifting D1		
			Autocross (except Super Buggy)		W/P Not applicable
Rallycross (except Supercar)					
Art. 7	ITD - R	Roads	Rally (Rally3, Rally4, Rally5)	W/P 5 < Kg/Hp	
			Cross Country (except T1)		
			Hill Climb (except CN/D, E2 CATII)	W/P Not applicable	
			Historic speed Rally		
			Historic Hill Climb		
Art. 8	IT C - C	Circuit	Single seaters	W/P 2 < 3 Kg/Hp	
			Prototypes		
			GT's		
			Touring Cars		
			Trucks 1		
			Autocross Super Buggy		W/P Not applicable
			Rallycross Supercar		
Historic for: HF1/Indy (G), HF2 (H), HF5000, HFA, HGC, CanAm					

Art. 9	IT C - R	Roads	Rally (Rally1, Rally 2, RGT)	W/P 3 < 5 Kg/Hp
			Cross Country (T1)	
			Hill Climb (CND, E2 CATII)	
Art. 10	ITB	Circuit	Single seaters	W/P 1 < 2 Kg/Hp
			Prototypes	
			GT's	
			Touring Cars	
Art. 11	ITA	Circuit	Single seaters	W/P 0 < 1 Kg/Hp
			Prototypes	
Art. 12	IT D1		One off competition	Refer to article
Art. 13	FIA F1 SL		FIA Formula 1	
Art. 13	FIA FP F1		FIA Free practice F1	
Art. 14	FIA FE		FIA Formula E	
Art. 15	IT LSR		Land Speed Records	
Art. 16	IT DR		Dragsters	
Art. 17			Participants with disabilities	
Art. 18			FIA Alternative Energies Cup	

ART. 3 INTERNATIONAL STUFE G (ITG)

3.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für:

- Rundstrecke
Obligatorisch und limitiert für die Kategorien Karting OK Junior, Autocross Junior und XC-Junior oder gleichwertig
- Strassen
Nicht gültig für Strassen-Rennen

3.2 Altersbedingungen

Fahrer mit einem Alter zwischen 11 Jahren (Erreichen des 11. Lebensjahres vor dem 1. Januar des Teilnahmejahres) und 14 Jahren (Erreichen des 14. Lebensjahres im Kalenderjahr der Teilnahme)

3.3 Qualifikationskriterien

Die Antragsteller müssen im Besitz einer Nationalen Lizenz sein.

Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt. Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

3.4 Zusätzliche Bedingungen

Die Fahrer müssen sich einer ärztlichen Untersuchung durch einen von der ASN autorisierten Arzt unterziehen, bei der die Größe und das Gewicht des Fahrers zu protokollieren sind. Außerdem muss das Fahrergewicht (einschließlich der Fahrerausstattung) während eines Wettbewerbs zu jeder Zeit mindestens 35 kg betragen.

Die Lizenz kann über das Datum des 14. Geburtstages eines Fahrers hinaus bis zum Ende des laufenden Jahres gültig bleiben. In Ausnahmefällen, in Zusammenhang mit der Sicherheit, welche von der FIA bewertet werden, kann einem Fahrer, durch die Unterstützung eines von der ASN eingereichten Dossiers, im Laufe des Jahres seinen 15. Geburtstags, eine ITG Lizenz ausgestellt werden.

Ein Upgrade auf eine ITF Lizenz im Laufe des Jahres ist definitiv.

3.5 Ausbildung der Fahrer

Fahrer welche eine ITG Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

ART. 3 DEGRÉ G INTERNATIONAL (ITG)

3.1 Licence minimale requise pour:

- Circuits
Obligatoire et limitée aux catégories Karting OK Junior, Autocross Junior et XC-Junior ou équivalentes
- Routes
Non valable pour les compétitions sur route

3.2 Critères d'âge

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

3.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Nationale.

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9. Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

3.4 Conditions supplémentaires

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

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

La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 14e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Dans des circonstances exceptionnelles, liées à la sécurité et évaluées par la FIA sur base d'un dossier soutenu par l'ASN du Pilote, une Licence ITG pourra être délivrée à un Pilote atteignant son 15e anniversaire au cours de l'année de la délivrance de la Licence. -

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

3.5 Formation des pilotes

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

ART. 4 INTERNATIONAL STUFE F (ITF)

4.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für:

- Rundstrecke
Obligatorisch und limitiert für die Kategorien Karting OK Senior (nur Kategorien ohne Schaltgetriebe), Autocross Junior und XC-Junior oder gleichwertig
- Strassen
Nicht gültig für Strassen-Rennen

4.2 Altersbedingungen

Fahrer mit einem Alter zwischen 13 Jahren (Erreichen des 13. Lebensjahres vor dem 1. Januar des Teilnahmejahres) und 15 Jahren (Erreichen des 15. Lebensjahres im Kalenderjahr der Teilnahme)

4.3 Qualifikationskriterien

Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe G oder einer Nationalen Lizenz vergleichbarer Stufe sein.

Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt. Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

4.4 Zusätzliche Bedingungen

Die Fahrer müssen sich einer ärztlichen Untersuchung durch einen von der ASN autorisierten Arzt unterziehen, bei der die Größe und das Gewicht des Fahrers zu protokollieren sind. Außerdem muss das Fahrergewicht (einschließlich der Fahrerausstattung) während eines Wettbewerbs zu jeder Zeit mindestens 40 kg betragen.

Die Lizenz kann über das Datum des 15. Geburtstages eines Fahrers hinaus bis zum Ende des laufenden Jahres gültig bleiben. Ein Upgrade auf eine ITF Lizenz im Laufe des Jahres ist definitiv.

4.5 Ausbildung der Fahrer

Fahrer welche eine ITF Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

ART. 5 INTERNATIONAL STUFE E (ITE)

5.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für:

- Rundstrecke
Obligatorisch und limitiert für die Kategorien Karting OK Senior (Kategorien ohne Schaltgetriebe oder mit Schaltgetriebe), Autocross Junior, XC-Senior, oder gleichwertige Kategorien unabhängig vom Leistungsgewicht.
Rallycross die ein Gewicht/Leistungsverhältnis von über 5kg/PS aufweisen.
- Strassen
Nicht gültig für Strassen-Rennen

5.2 Altersbedingungen

Fahrer im Alter von 14 Jahren (Erreichen des 14. Lebensjahres vor dem 1. Januar des Teilnahmejahres)

5.3 Qualifikationskriterien

Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe F oder einer Nationalen Lizenz vergleichbarer Stufe sein.

ART. 4 DEGRÉ F INTERNATIONAL (ITF)

4.1 Licence minimale requise pour:

- Circuits
Obligatoire et limitée aux catégories Karting OK Senior (uniquement les catégories sans boîte de vitesses), Autocross Junior et XC-Junior ou équivalentes
- Routes
Non valable pour les compétitions sur route

4.2 Critères d'âge

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

4.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré G ou d'une licence Nationale de degré similaire.

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

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

4.4 Conditions supplémentaires

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

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

La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 15e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours. Tout passage à la Licence ITE dans le courant de l'année sera définitive.

4.5 Formation des pilotes

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

ART. 5 DEGRÉ E INTERNATIONAL (ITE)

5.1 Licence minimale requise pour:

- Circuits
Obligatoire et limitée aux véhicules de Karting OK-Senior (catégories sans boîte de vitesses et avec boîte de vitesses), Autocross Junior, XC-Senior, ou catégories équivalentes indépendamment du rapport poids/puissance.
Rallycross présentant un rapport poids/puissance supérieur à 5 kg/ch
- Routes
Non valable pour les compétitions sur route

5.2 Critères d'âge

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

5.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré F ou d'une licence Nationale de degré similaire.

Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt. Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

5.4 Ausbildung des Fahrers

Fahrer welche eine ITE Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

ART. 6 INTERNATIONAL STUFE D - RUNDRENNEN (ITD-C)

6.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für :

- a) Rundstrecke
Erforderlich für alle Fahrzeuge die ein Gewicht/Leistungsverhältnis von über 3kg/PS aufweisen.
Einsitzer, GT, Tourenwagen, Autocross (ausser Autocross Super Buggy), Rallycross (ausser Super Cars), Lastwagen (ausser Lastwagen FIA) und Drift oder gleichwertige Kategorien.
Historische Fahrzeuge die bei Rundstreckenrennen teilnehmen (ausser die in Art. 8.1a präzisierten).
- b) Strassen
Nicht gültig für Strassen-Rennen

6.2 Altersbedingungen

Die Fahrer müssen 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend), und den Qualifikationskriterien wie im Artikel 6.3 beschrieben entsprechen.

6.3 Qualifikationskriterien

Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe E oder einer Nationalen Lizenz vergleichbarer Stufe sein.

Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt. Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

6.4 Ausbildung der Fahrer

Fahrer welche eine ITD-C Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

ART. 7 INTERNATIONAL STUFE D - STRASSEN (ITD-R)

7.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für :

- a) Rundstrecke
Nicht gültig für Rundstrecken-Rennen
- b) Strassen
Erforderlich für alle Strassen-Fahrzeuge die ein Gewicht/Leistungsverhältnis von über 5kg/PS aufweisen.
Rallye-Fahrzeuge (Rally3, Rally4 und Rally5), Gelände-Fahrzeuge (ausser T1) oder gleichwertige Kategorien
Fahrzeuge für Bergrennen, ausser Fahrzeuge der Gruppen CN, D und E2 der Kategorie II, wie im Artikel 251.1.1 des Anhang J der FIA definiert

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9. Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

5.4 Formation des pilotes

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

ART. 6 DEGRÉ D INTERNATIONAL - CIRCUITS (ITD-C)

6.1 Licence minimale requise pour :

- a) Circuits
Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance supérieur à 3 kg/ch
Monoplaces, GT, Voitures de Tourisme, Autocross (sauf Autocross Super Buggy), Rallycross (sauf Super Cars), Camions (sauf Camions FIA) et Drifting ou catégories équivalentes
Voitures historiques roulant dans des épreuves sur circuit (excepté celles précisées à l'Article 8.1a).
- b) Routes
Non valable pour les compétitions sur route

6.2 Critères d'âge

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

6.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou d'une licence Nationale de degré similaire.

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9. Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

6.4 Formation des pilotes

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

ART. 7 DEGRÉ D INTERNATIONAL - ROUTES (ITD-R)

7.1 Licence minimale requise pour :

- a) Circuits
Non valable pour les compétitions sur circuit
- b) Routes
Obligatoire pour toutes les voitures de route présentant un rapport poids/puissance supérieur à 5 kg/ch
Voitures de rallye (Rally3, Rally4 et Rally5), voitures Tout-Terrain (sauf T1) ou catégories équivalentes
Voitures de courses de côte, sauf voitures des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II, tel que défini à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA

7.2 Altersbedingungen

Die Fahrer müssen 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend), und den Qualifikationskriterien wie im Artikel 7.3 beschrieben entsprechen.

7.3 Qualifikationskriterien

Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe E oder einer Nationalen Lizenz vergleichbarer Stufe sein.

Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt. Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

7.4 Ausbildung der Fahrer

Fahrer welche eine ITD-R Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

ART. 8 INTERNATIONAL STUFE C - RUNDRENNEN (ITC-C)

8.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für :

- a) Rundstrecke
Erforderlich für alle Fahrzeuge auf Rundstrecken die ein Gewicht/Leistungsverhältnis zwischen 2 und 3kg/PS aufweisen.
Meisterschaften für Einsitzer, Prototypen, GT, Tourenwagen, Autocross Super Buggy, Rallycross Super Car und Lastwagen FIA oder gleichwertige Kategorien.
Historische Fahrzeuge 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), und der Sport-Prototypen über 2 Liter (Periode G und später), unabhängig des Leistungs-/Gewichtsverhältnisses.
- b) Strassen
Nicht gültig für Strassen-Rennen

8.2 Altersbedingungen

Die Fahrer müssen 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend), und den Qualifikationskriterien wie im Artikel 8.3 beschrieben entsprechen.

8.3 Qualifikationskriterien

Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe D-C oder einer Nationalen Lizenz vergleichbarer Stufe sein.

Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, in den dem Antrag vorangehenden 2 Jahren an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt:

- a) mit einer Lizenz ITD-C, an mindestens 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben
Oder
b) mit einer Lizenz ITE, an mindestens 10 von der ASN anerkannten Wettbewerben
Oder
c) mit einer nationalen Lizenz von gleichwertiger Stufe, an mindestens 10 von der ASN anerkannten Wettbewerben (mindestens 5 Wettbewerbe auf einer Rundstrecke).

7.2 Critères d'âge

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

7.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou d'une licence Nationale de degré similaire.

Il doit être constaté que le pilote participe à la satisfaction de l'ASN qui délivre la licence à au moins cinq compétitions reconnues par l'ASN, comme spécifié à l'Article 1.9. Afin de dissiper tout doute, l'ASN qui délivre la licence doit demander un rapport à l'ASN de tutelle de la compétition si celle-ci n'est pas reconnue par l'ASN qui délivre la licence.

7.4 Formation des pilotes

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

ART. 8 DEGRÉ C INTERNATIONAL - CIRCUITS (ITC-C)

8.1 Licence minimale requise pour :

- a) Circuits
Requis pour toutes les voitures sur circuit présentant un rapport poids/puissance compris entre 2 kg/ch et 3 kg/ch
Championnats pour Monoplaces, Prototypes, GT, Voitures de Tourisme, d'Autocross Super Buggy, de Rallycross Super Car et de Camions de la FIA ou catégories équivalentes
Voitures historiques de Formule Un (Période G et au-delà), de Formule Deux (Période H et au-delà), d'Indy Car (Période G et au-delà), de Formule 5000 et Formule A (toutes), du Groupe C (toutes), de CanAm (toutes), et de Sport-Prototype de plus de 2 litres (Période G et au-delà) indépendamment du rapport poids/puissance.
- b) Routes
Non valable pour les compétitions sur route

8.2 Critères d'âge

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

8.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré D-C ou d'une licence Nationale de degré similaire.

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

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

Wettbewerbe Karting, Einsitzer, GT, Tourenwagen, Autocross, Rallycross, historische Rundstrecken und Lastwagen oder gleichwertig (Drift ausgenommen)
Alle Wettbewerbe anderer Disziplinen können nicht berücksichtigt werden.

Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

8.4 Ausbildung der Fahrer

Fahrer welche eine ITD-C Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

ART. 9 INTERNATIONAL STUFE C - STRASSEN (ITC-R)

9.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für :

- Rundstrecke
Nicht gültig für Rundstrecken-Rennen
- Strassen
Erforderlich für alle Fahrzeuge auf Rundstrecken die ein Gewicht/Leistungsverhältnis zwischen 2 und 5kg/PS aufweisen. Rallye-Fahrzeuge (Rally1, Rally2 und RGT), Gelände-Fahrzeuge (T1) oder gleichwertige Kategorien
Fahrzeuge für Bergrennen der Gruppen CN, D und E2 der Kategorie II, wie im Artikel 251.1.1 des Anhang J der FIA definiert

9.2 Altersbedingungen

Die Fahrer müssen 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend), und den Qualifikationskriterien wie im Artikel 9.3 beschrieben entsprechen.

9.3 Qualifikationskriterien

Die Antragsteller müssen im Besitz einer Internationalen Lizenz der Stufe D-R oder einer Nationalen Lizenz vergleichbarer Stufe sein.

Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, in den dem Antrag vorangehenden 2 Jahren an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt:

- mit einer Lizenz ITD-R, an mindestens 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben

Oder

- mit einer nationalen Lizenz von gleichwertiger Stufe, an mindestens 10 von der ASN anerkannten Wettbewerben (mindestens 5 Wettbewerbe auf Strassen).

Wettbewerbe Sportrallyes, Gelände, Bergrennen oder gleichwertig.
Alle Wettbewerbe anderer Disziplinen können nicht berücksichtigt werden.

Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

9.4 Ausbildung der Fahrer

Fahrer welche eine ITC-R Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

Compétitions de Karting, Monoplaces, GT, Voitures de Tourisme, Autocross, Rallycross, Circuit historique et Camions ou équivalent (Drifting excepté)
Toute compétition dans d'autres disciplines ne peut être prise en considération.

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

8.4 Formation des pilotes

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

ART. 9 DEGRÉ C INTERNATIONAL – ROUTES (ITC-R)

9.1 Licence minimale requise pour :

- Circuits
Non valable pour les compétitions sur circuit
- Routes
Obligatoire pour toutes les voitures de route présentant un rapport poids/puissance compris entre 3 et 5 kg/ch
Voitures de rallye (Rally1, Rally2 et RGT), voitures Tout-Terrain (T1) ou catégories équivalentes
Voitures de courses de côte des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II, tel que défini à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA

9.2 Critères d'âge

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

9.3 Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré D-R ou d'une licence Nationale de degré similaire.

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

- avec une licence ITD-R, à au moins cinq compétitions sur route reconnues par l'ASN,

Ou

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

Compétitions de Rallyes sportifs, Tout-Terrain ou Course de Côte ou équivalent.
Toute compétition dans d'autres disciplines ne peut être prise en considération.

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

9.4 Formation des pilotes

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

ART. 10 INTERNATIONAL STUFE B (ITB)

10.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für :

- Rundstrecke
Erforderlich für alle Fahrzeuge auf Rundstrecken die ein Gewicht/Leistungsverhältnis zwischen 1 und 2kg/PS aufweisen.
Einsitzer, Prototypen, GT und Tourenwagen oder gleichwertige Kategorien.
- Strassen
Nicht gültig für Strassen-Rennen

10.2 Altersbedingungen

Die Fahrer müssen 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend), und den Qualifikationskriterien wie im Artikel 10.3 beschrieben entsprechen.

10.3 Qualifikationskriterien

Der Fahrer muss im Besitz einer Intern. Lizenz der Stufe C-C sein. Es muss festgestellt werden, dass der Fahrer zur Zufriedenheit der ASN, die die Lizenz ausstellt, in den dem Antrag vorangehenden 2 Jahren an mind. 5 von der ASN anerkannten Wettbewerben, wie im Art. 1.9 angegeben, teilnimmt:

Wettbewerbe für Einsitzer, Prototypen, GT oder Tourenwagen, für welche die erforderliche Mindest-Lizenz eine Lizenz ITC-C ist.

Alle Wettbewerbe anderer Disziplinen können nicht berücksichtigt werden.

Um jeden Zweifel auszuschliessen, muss die ASN die die Lizenz ausstellt ein Rapport bei der ASN die den Wettbewerb betreut anfordern, wenn dieser nicht von der ASN die die Lizenz ausstellt anerkannt ist.

10.4 Erneuerung oder Ablauf

Um die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe 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. 11 INTERNATIONAL STUFE A (ITA)

11.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für :

- Rundstrecke
Erforderlich für alle Fahrzeuge auf Rundstrecken die ein Gewicht/Leistungsverhältnis 1kg/PS od. weniger aufweisen.
Einsitzer, Prototypen, GT oder gleichwertige Kategorien.
- Strassen
Nicht gültig für Strassen-Rennen

11.2 Altersbedingungen

Die Fahrer müssen 17-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend), und den Qualifikationskriterien wie in den Artikeln 11.3 und 11.4 beschrieben entsprechen.

11.3 Qualifikationskriterien

Der Fahrer muss im Besitz einer gültigen Internationalen Lizenz der Stufe B der FIA sein;
Der Fahrer muss 6 Meisterschaftsrennen der Stufe C absolviert haben;

11.4 Zusätzliche Bedingungen

11.4.1 Der Fahrer muss mindestens 14 Punkte gesammelt haben. Die ASN wird die Anzahl der gesammelten Punkte berücksichtigen, entweder:

ART. 10 DEGRÉ B INTERNATIONAL (ITB)

10.1 Licence minimale requise pour :

- Circuits
Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 1 kg/ch. et 2 kg/ch.
Monoplaces, Prototypes, GT et Voitures de Tourisme ou catégories équivalentes
- Routes
Non valable pour les compétitions sur route

10.2 Critères d'âge

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

10.3 Critères de qualification

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

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

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

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

10.4 Renouvellement ou expiration

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

ART. 11 DEGRÉ A INTERNATIONAL (ITA)

11.1 Licence minimale requise pour :

- Circuits
Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance inférieur ou égal à 1 kg/ch.
Monoplaces, Prototypes ou catégories équivalentes
- Routes
Non valable pour les compétitions sur route

11.2 Critères d'âge

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

11.3 Critères de qualification

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

11.4 Conditions supplémentaires

11.4.1 Le pilote doit avoir accumulé au moins 14 points. L'ASN prendra en considération le nombre de points accumulés soit

- a) im Laufe der dem Antragsdatum unmittelbar vorangehenden drei Kalenderjahre, oder
 (b) im Laufe dem Antragsdatum unmittelbar vorangehenden zwei Kalenderjahre zusätzlich zu den bei Meisterschaften im Laufe des Antragsjahres gesammelten Punkte, nach der höchsten Zahl, berücksichtigen. Die Meisterschaften und die Punkte sind im Nachtrag 1 aufgeführt.

Die ASN wird in ihren Erwägungen die gemäss Bestimmungen der Artikel 11.4.3 und 11.4.4 zugeteilten Punkte berücksichtigen;

11.4.2 Der Fahrer muss mindestens 80% jeder von zwei vollständigen Saisons einer der im Nachtrag 1 angegebenen Meisterschaften für Einsitzer mitgemacht haben;

11.4.3 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.

Diese Zusatzpunkte zählen ausschliesslich für die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A;

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

Diese Zusatzpunkte zählen ausschliesslich für die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A;

11.5 Ausbildung der Fahrer

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

11.6 Erneuerung oder Ablauf

Um die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A 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. 12 INTERNATIONAL STUFE D1 (ITD1)

12.1 Erforderliche Mindest-Lizenz für :

Die Lizenz ITD1 ist nur für einmalige internationale Wettbewerbe gültig, welche einzeln von der FIA für Inhaber einer Lizenz der Stufe ITD1 genehmigt und als solche im Internationalen FIA Kalender aufgeführt sind.

12.2 Altersbedingungen

Die Fahrer müssen 16-jährig sein (Geburtsdatum ist massgebend).

12.3 Qualifikationskriterien

Erfordert keine Qualifikationsprobezeit.

Die Lizenz der Stufe ITD1 ist für einen einzigen Wettbewerb gültig, 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 ITD1 im Besitz eines im Lande des Wettbewerbers gültigen Führerausweises sein.

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

a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande, soit

b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés lors des championnats disputés pendant l'année de la demande, selon le nombre le plus élevé. Les Championnats et les points sont énumérés au Supplément 1.

L'ASN tiendra compte dans ces considérations des points accordés par les dispositions des Articles 11.4.3 et 11.4.4.

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

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

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

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

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

11.5 Formation des pilotes

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

11.6 Renouvellement ou expiration

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

ART. 12 DEGRÉ D1 INTERNATIONAL (ITD1)

12.1 Licence minimale requise pour :

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

12.2 Critères d'âge

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

12.3 Critères de qualification

Ne requiert aucune période probatoire de qualification.

La licence de Degré ITD1 n'est valable que pour une seule compétition, dont le nom et la date doivent être apposés sur la licence par l'ASN qui la délivre.

Il doit être indiqué sur la licence le statut du détenteur et s'il lui est permis de conduire dans la compétition.

Si la compétition est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs d'une licence de Degré ITD1 doivent être titulaires d'un permis de conduire valable dans le pays de la compétition.

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

12.4 Ausbildung der Fahrer

Fahrer welche eine ITD1 Lizenz das erste Mal beantragen, müssen an einer Online-Sicherheitsausbildung der FIA teilgenommen haben.

ART. 13 QUALIFIKATION UND AUSSTELLUNGSBEDINGUNGEN FÜR DIE SUPERLIZENZ

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

13.1 Qualifikation

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

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

13.1.3 Zu Beginn der Veranstaltung seines ersten F1 Rennens muss der Fahrer mindestens 18 Jahre alt sein.

13.1.4

- a) Beim ersten Mal wo er eine Superlizenz beantragt oder jedesmal wenn er eine Superlizenz aufgrund von Punkt 13.1.6c) 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.

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

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

- a) mindestens 40 Punkte gesammelt haben. Die FIA wird die Anzahl der gesammelten Punkte berücksichtigen entweder a) im Laufe der drei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen, oder (b) im Laufe der zwei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen, **zusätzlich zu den im Laufe des Kalenderjahres des Antrags** gesammelten Punkte, nach der höchsten **Zahl. Sämtliche Punkte** sind im Nachtrag 1 aufgeführt. Wenn die drei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen bei a) das Kalenderjahr 2020 **oder 2021** einschliessen, wird die FIA die höchste Anzahl der gesammelten Punkte während der drei der vier Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen berücksichtigen. Wenn die zwei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen bei b) das Kalenderjahr 2020 **oder 2021** einschliesst, wird die FIA die höchste Anzahl der gesammelten Punkte während zwei der drei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen berücksichtigen, **zusätzlich zu den im Laufe des Kalenderjahres des Antrags** gesammelten Punkte.
 b) eine SuperLizenz (ausgenommen die Superlizenz nur Freies Training) in einer der 3 vorangehenden Jahre erhalten haben, und, vor Einreichung des Antrags, bereits mindestens 100km während einer freien Trainingsitzung eines F1-Weltmeisterschaft-Rennens absolviert haben.

12.4 Formation des pilotes

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

ART. 13 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.

13.1 Qualification

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

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

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

13.1.4

- a) La première fois qu'il demande une Super Licence, ou chaque fois qu'il demande une Super Licence au titre point 13.1.6c), 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.

13.1.5 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).

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

- a) avoir accumulé au moins 40 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant l'année de la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, en plus des points **accumulés pendant l'année civile** de la demande, selon le nombre le plus élevé. **Tous les** points sont énumérés au Supplément 1. Si les trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande en (a) incluent l'année civile **2020 ou 2021**, la FIA prendra en considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de trois des quatre années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande. Si les deux années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande en (b) incluent l'année civile **2020 ou 2021**, la FIA prendra en considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de deux des trois années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, en plus des points **accumulés pendant l'année civile** de la demande.
 b) avoir reçu une Super Licence (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement) et, avant de soumettre sa demande, avoir déjà effectué au moins 100 km au cours d'une séance d'essais libres d'une compétition du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA, lors de l'une des 3 années précédentes.

- c) eine SuperLizenz vor den 3 vorangehenden Jahren erhalten haben (ausgenommen die SuperLizenz nur Freies Training). In diesem Fall muss der Fahrer einzig im Ermessen der FIA so betrachtet werden, dass er kürzlich und regelmässig ausserordentliche Fähigkeiten mit Fahrzeugen der Monoposto-Formel bewiesen hat.
- d) mindestens 30 Super-Lizenz-Punkte erhalten haben, jedoch einzig im Ermessen der FIA als nicht gemäss den vorstehenden Punkten a) bis c) qualifiziert betrachtet werden, im Rahmen seiner Teilnahme an einer oder mehreren im Nachtrag 1 aufgeführten Meisterschaften, aufgrund von unverschuldeten Umständen oder Gründen von höherer Gewalt.
- Zusätzlich zu den Punkten b), c) und d): 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. Im Falle, dass der Fahrer einen historischen Wagen mindestens 300 km gefahren ist, muss die betreffende F1-Equipe via dem Gesuchformular für die SuperLizenz F1 bescheinigen, dass sie mit ihrem Fahrer ein Briefing gehabt hat, um ihn mit allen relevanten Systeme und Schaltungen des Wagens des laufenden Jahres vertraut zu machen.
- ⁽¹⁾Wagen des laufenden Jahres, älterer Wagen oder historischer Wagen wie im Sportreglement der F1 definiert.

13.2 Qualifikation für die Superlizenz nur Freies Training

- 13.2.1** Der Fahrer muss im Besitze einer gültigen internationalen FIA Lizenz der Stufe A sein
- 13.2.2** Wenn er die SuperLizenz nur Freies Training zum ersten Mal beantragt, muss der Fahrer im Besitze eines gültigen Führerausweises sein.
- 13.2.3** Zu Beginn der Veranstaltung seines ersten F1 Rennens muss der Fahrer mindestens 18 Jahre alt sein.

13.2.4

- 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. Wenn die drei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen das Kalenderjahr 2020 oder 2021 einschliessen, wird die FIA die höchste Anzahl der gesammelten Punkte während der drei der vier Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen berücksichtigen. 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.

- c) avoir reçu une Super Licence avant les 3 années précédentes (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement). Dans ce cas, le pilote doit être considéré à la seule appréciation de la FIA comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace.
- d) avoir obtenu un minimum de 30 points de Super Licence mais être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme n'ayant pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus, dans le cadre de sa participation à un ou plusieurs des championnats énumérés dans le Supplément 1, du fait de circonstances indépendantes de sa volonté ou de raisons de force majeure.
- En outre, pour les points b), c) et d) : L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un⁽¹⁾ récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié, soit par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai, soit lors d'une épreuve comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un pour Pilotes de la FIA. Dans le cas où le pilote a conduit une voiture historique sur au moins 300 km, l'équipe de F1 concernée doit attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote pour le familiariser comme il se doit avec tous les systèmes et commandes pertinents de la voiture de l'année en cours.
- ⁽¹⁾Voiture de l'année en cours, voiture antérieure ou voiture historique comme définies dans le Règlement Sportif de F1.

13.2 Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

- 13.2.1** Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré A internationale de la FIA en cours de validité.
- 13.2.2** Le pilote doit être détenteur d'un permis de conduire en cours de validité lorsqu'il demande une Super Licence Essais libres uniquement pour la première fois.
- 13.2.3** Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de sa première compétition de F1.

13.2.4

- 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. Si les trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande incluent l'année civile 2020 ou 2021, la FIA prendra en considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de trois des quatre années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande. 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.

13.2.5 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.

13.2.6 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.

13.3 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.

13.4 Ausstellungsbedingungen

- 13.4.1** Wenn die Artikel 5.1 oder 5.2 und 5.3 zur Zufriedenheit der FIA eingehalten wurden, wird die Lizenz von dieser ausgestellt.
- 13.4.2** Die SuperLizenz und die SuperLizenz nur Freies Training sind bis zum Schluss des Ausstellungsjahrs gültig.
- 13.4.3** 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.

ART. 14 AUSSTELLUNGSQUALIFIKATIONEN FÜR DIE E-LIZENZ

Die E-Lizenz der FIA wird von der FIA ausgestellt

- 14.1** Qualifikationen für die e-Lizenz
- 14.1.1** Der Fahrer muss im Besitze einer gültigen internationalen Lizenz der FIA der Stufe B sein.
- 14.1.2** Der Fahrer muss bei der ersten Beantragung der E-Lizenz im Besitz eines gültigen Führerausweises sein.
- 14.1.3** Zu Beginn der Veranstaltung seines ersten Formel E Rennens muss der Fahrer mindestens 18 Jahre alt sein.
- 14.1.4** Der Fahrer muss sich einer kompletten Ausbildungssitzung betreffend der wichtigsten Punkte der elektrischen Sicherheit sowie der technischen und der sportlichen Aspekte des Wettbewerbs unterziehen.
- 14.1.5** Der Fahrer muss sich einer Fragesitzung betreffend der wichtigsten Punkte des Internationalen Sportgesetzes und des Sportreglements der Formel E Meisterschaft der FIA unterziehen.

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

13.2.6 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.

13.3 Procédure de demande

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

13.4 Conditions de délivrance

- 13.4.1** 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.
- 13.4.2** La Super Licence et la Super Licence Essais libres uniquement sont valable jusqu'à la fin de l'année de délivrance.
- 13.4.3** Un pilote ayant reçu une Super Licence est à l'essai après sa première course de Formule Un pour une période de 12 mois pendant laquelle la Super Licence est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

ART. 14 QUALIFICATIONS DE DÉLIVRANCE POUR L'E-LICENCE

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

- 14.1** Qualifications pour l'e-Licence
- 14.1.1** Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B internationale de la FIA en cours de validité.
- 14.1.2** Le pilote doit être détenteur d'un permis de conduire en cours de validité lorsqu'il demande une e-Licence pour la première fois.
- 14.1.3** Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de sa première compétition de Formule E.
- 14.1.4** Le pilote doit se soumettre à une séance de formation complète concernant les points les plus importants de la sécurité électrique ainsi que les aspects techniques et sportifs de la compétition.
- 14.1.5** 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.

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

- an mindestens 3 der vorangehenden Saison für die Formel E Meisterschaft der FIA zählenden Rennen gestartet sein, oder an mindestens 10 Rennen der 3 vorangehenden Saisons gestartet sein.
- mindestens 20 Punkte gesammelt haben. Die FIA wird die Anzahl der a) im Laufe der dem Antragsdatum unmittelbar vorangehenden drei Kalenderjahre, oder (b) im Laufe dem Antragsdatum unmittelbar vorangehenden zwei Kalenderjahre **zusätzlich zu den im Laufe des Kalenderjahres des Antrags** gesammelten Punkte, nach der höchsten Zahl, berücksichtigen. **Sämtliche Punkte** sind im Nachtrag 1 aufgeführt. Wenn die drei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen bei a) das Kalenderjahr 2020 **oder 2021** einschliessen, wird die FIA die höchste Anzahl der gesammelten Punkte während der drei der vier Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen berücksichtigen. Wenn die zwei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen bei b) das Kalenderjahr 2020 **oder 2021** einschliesst, wird die FIA die höchste Anzahl der gesammelten Punkte während zwei der drei Kalenderjahre die dem Jahr des Antragsdatums unmittelbar vorangehen berücksichtigen, **zusätzlich zu den im Laufe des Kalenderjahres des Antrags** gesammelten Punkte.
- vorher eine Super-Lizenz F1 besessen haben. In diesem Fall muss der Fahrer einzig im Ermessen der FIA so betrachtet werden, dass er kürzlich und regelmässig ausserordentliche Fähigkeiten in einem oder mehreren im Nachtrag 1 aufgeführten Meisterschaften bewiesen hat.
- einzig im Ermessen der FIA, als einen regelmässigen Beweis von besonderen Fähigkeiten in einsitzigen Rennwagen erbracht zu haben **oder anlässlich von im Nachtrag 1 aufgeführten Meisterschaften bei denen mindestens 20 Punkte erteilt werden (dem Sieger / Saison)** betrachtet werden, jedoch ohne sich anhand einer der obengenannten Punkte a) bis c) qualifiziert haben zu können.

14.2 Qualifikationen für die e-Lizenz

14.2.1 Das vollständige Einschreibegesuch für Fahrer welche sich aufgrund von Artikel 6.1.6a), b), oder c), qualifiziert haben, muss mindestens 14 Tage vor der technischen Abnahme der ersten Formel E Veranstaltung der FIA bei welcher der Kandidat starten will, bei der FIA eingegangen sein. Im Falle eines Fahrerwechsels in der Meisterschaft aufgrund von höherer Gewalt, kann die FIA Gesuche bis zu 48 Stunden vor Beginn der Technischen Vorabnahme des Rennens akzeptieren.

14.2.2 Das vollständige Einschreibegesuch für Fahrer welche sich aufgrund von Artikel 6.1.6d) qualifiziert haben muss mindestens 21 Tage vor der technischen Abnahme der ersten Formel E Veranstaltung der FIA bei welcher der Kandidat starten will, bei der FIA eingegangen sein.

14.2.3 Das erste Mal bei dem ein Fahrer eine E-Lizenz beantragt, muss die ASN welche dem Fahrer seine Rennlizenz ausgestellt hat der FIA eine spezifische Empfehlung unterbreiten, begleitet vom Fahrerpalmares und der Nummer der aktuell gültigen Internationalen B-Lizenz.

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

- avoir pris le départ d'au moins trois courses comptant pour le Championnat de Formule E de la FIA pour Pilotes de la saison précédente, ou le départ d'au moins 10 courses au cours des trois saisons précédentes,
- avoir accumulé au moins 20 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points **accumulés pendant l'année civile** de la demande, selon le nombre le plus **élevé. Tous les points** sont énumérés au Supplément 1. Si les trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande en (a) incluent l'année civile 2020 **ou 2021**, la FIA prendra en considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de trois des quatre années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande. Si les deux années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande en (b) incluent l'année civile 2020 **ou 2021**, la FIA prendra en considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de deux des trois années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés pendant **l'année civile** de la demande.
- avoir précédemment détenu une Super Licence F1. Dans ce cas, le pilote doit être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans un ou plusieurs des championnats énumérés dans le Supplément 1.
- être considéré à la seule appréciation de la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, **ou dans les championnats énumérés au Supplément 1 qui confèrent un minimum de 20 points (au vainqueur / saison), mais sans avoir pu se qualifier** en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus.

14.2 Procédure de demande

14.2.1 La demande d'inscription complète pour les pilotes se qualifiant en vertu de l'Article 6.1.6 a), b) ou c) doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat de Formule E de la FIA à laquelle le candidat doit participer. Dans le cas d'un changement de pilote dans le Championnat pour des raisons de force majeure, la FIA pourra accepter des demandes jusqu'à 48 heures avant le début des vérifications techniques préliminaires de la compétition.

14.2.2 La demande d'inscription complète pour les pilotes se qualifiant en vertu de l'Article 6.1.6 d) doit être reçue par la FIA au moins 21 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat de Formule E de la FIA à laquelle le candidat doit participer.

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

14.2.4 Der Fahrer muss der FIA ein vollständig ausgefülltes Antragsgesuch für eine E-Lizenz unterbreiten.

14.2.5 Die jährlichen Gebühren für eine E-Lizenz sind an die FIA zu zahlen.

14.3 Ausstellungsbedingungen

14.3.1 Wenn die Artikel 6.1 und 6.2 zur Zufriedenheit der FIA eingehalten worden sind, wird diese die E-Lizenz ausstellen.

14.3.2 Die E-Lizenz ist gültig bis zum Ende des Ausstellungsjahres.

14.3.3 Ein Fahrer welcher eine E-Lizenz erhalten hat ist nach seinem ersten Formel E Rennen während einer Periode von 12 Monaten auf Probe, während dieser ist die E-Lizenz in provisorischem Besitz unter Vorbehalt jeglicher Revision.

ART. 15 LIZENZEN FÜR ALLE WELT- GESCHWINDIGKEITS-REKORDVERSUCHE

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

ART. 16 LIZENZEN FÜR LASTWAGEN-RENNEN

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

ART. 17 LIZENZEN FÜR DRAGSTER-RENNEN

17.1 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.

17.2 Die Internationale Lizenz für Dragster-Rennen der FIA ist allen, den internationalen Lizenzen betreffenden Regeln gemäss Kapitel 2 und 8 des Internationalen Sportgesetzes der FIA unterstellt.

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

17.4 Es ist Sache der ASN, welche die Lizenzen ausstellt, die notwendigen Qualifikationen für die einzelnen Stufen zu überprüfen, insbesondere:

Jeder Lizenz-Antragsteller muss mindestens 16 Jahre alt sein. In Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car und Top Fuel ist das Mindestalter für die Fahrer 18 Jahre.

Ein 17 jähriger Fahrer kann eine Lizenz Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car oder Top Fuel beantragen, wenn alle folgenden Kriterien erfüllt sind:

- die ASN des Antragstellers hat das Lizenzgesuch genehmigt;
- der 18. Geburtstag des Kandidats fällt in die kommende Saison;
- der Kandidat hat aktiv in einer anderen Kategorie von Dragsterrennen mit einer Lizenz einer ASN teilgenommen.

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

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

14.3 Conditions de délivrance

14.3.1 Si les Articles 6.1 et 6.2 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre l'e-Licence.

14.3.2 L'e-Licence est valable jusqu'à la fin de l'année de délivrance.

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

ART. 15 LICENCES POUR TOUTES LES TENTATIVES DE RECORDS DE VITESSE MONDIAUX

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

ART. 16 LICENCES POUR COURSES DE CAMION

La licence de Degré ITC-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. 17 LICENCES POUR COURSES DE DRAGSTERS

17.1 La licence internationale pour courses de Dragsters de la FIA est valide dans le cadre des catégories de voitures pour lesquelles elle est délivrée, pour toutes les épreuves de Dragsters approuvées par la FIA, et elle est obligatoire pour ces épreuves.

17.2 La licence internationale pour courses de Dragsters de la FIA est soumise à toutes les règles concernant les licences internationales exposées dans les chapitres 2 et 8 du Code Sportif International.

17.3 La licence internationale pour courses de Dragsters de la FIA se distinguera par la surimpression des lettres DR en grand format.

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

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

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

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

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

Klasse	Typ A (Radstand (über 125"))	Typ B (Radstand (bis 125"))	Typ C (Karosserie)
1	Top Fuel	Funny Car	Pro Modified
2	TM/D	TM/FC	Pro Stock
3	*ET 6.0–7.49	*ET 6.0–7.49	*ET 6.0–7.49
4	*ET 7.50–9.99	*ET 7.50–9.99	–

Die Lizenz-Antragsteller für die Top Fuel, Funny Car, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster et Top Methanol Funny Car müssen zwei Runs entsprechend oder kleiner der E.T. Mindestwerte und entsprechend oder höher der nachfolgenden Klassenstandards mph ausführen.

*ET = verstrichene Zeit einer Viertelmeile (402,33 m)

siehe www.fia.com, inkl. die neuen Artikel 17.6 bis 17.8

ART. 18 LIZENZEN FÜR TEILNEHMER MIT BEHINDERUNG

Dieser Abschnitt richtet sich an Bewerber, die eine körperliche Behinderung aufweisen (siehe Kapitel II, Artikel 1.4 und 1.5).

18.1 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 Fahrerlizenz unter der Voraussetzung bewerben, dass alle unten stehenden Bedingungen erfüllt sind (Artikel 17.2 bis 17.5).

18.2 Zusätzliche Bedingungen

Für Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen, müssen folgende Ausstellungskriterien für eine Internationale Fahrerlizenz berücksichtigt werden:

a) Medizinische Untersuchung

Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen und sich um eine Internationale Fahrerlizenz bewerben, werden gemäss den im Kapitel II, Artikel 1.5.2 und 1.5.3 aufgeführten Bedingungen 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.

b) Fahrprüfung

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.

c) Fähigkeit sich alleine aus dem Fahrzeug zu befreien

Es wird die Fähigkeit der Antragsteller die eine Behinderung aufweisen begutachtet, sich in kürzester Zeit aus dem für den Rennsport bestimmten Fahrzeug, in dem sie beabsichtigen teilzunehmen (oder ähnliches Modell) zu befreien (Simulation einer unmittelbaren Gefahr, eines Brandes, usw.).

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

Classe	Type A (empattement (au-dessus de 125"))	Type B (empattement (jusqu'à 125"))	Type C (carrosserie)
1	Top Fuel	Funny Car	Pro modified
2	TM/D	TM/FC	Pro Stock
3	ET 6.0–7.49	ET 6.0–7.49	ET 6.0–7.49
4	ET 7.50–9.99	ET 7.50–9.99	–

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

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

voir www.fia.com, inclus nouveaux Art. 17.6 à 17.8.

ART. 18 LICENCE POUR PARTICIPANTS PRESENTANT UN HANDICAP

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

18.1 Pilote

Indépendamment des problèmes soulevés par les maladies 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 pour Pilote (voir Chapitre II, Article 1.5.2), peut postuler pour l'attribution d'une licence internationale pour Pilotes, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies (Articles 17.2 à 17.5).

18.2 Conditions supplémentaires

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

a) Examen médical

Les participants qui présentent un handicap et qui sont candidats à une Licence Internationale pour Pilotes seront examinés soit par un membre de la Commission Médicale dans les pays où cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'ASN, conformément aux conditions énoncées au Chapitre II, Articles 1.5.2 et 1.5.3.

b) Epreuve de pilotage

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

c) Capacité à s'extraire seul du véhicule

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

Die Antragssteller müssen sich in Rennposition und mit geschlossenen Gurten, aus eigener Kraft, gemäss den für die Meisterschaft, an welcher sie teilnehmen möchten, geltenden Zeitangaben, befreien und vom Fahrzeug entfernen können.

Wenn die Mobilitätsbehinderung sich bedeutsam auf die Art und Weise des Aussteigens aus dem Fahrzeug in dem sie beabsichtigen teilzunehmen auswirkt, muss der Fall dem Rennregisseur und/oder dem Rennleiter des Wettbewerbs bei welchem sie teilnehmen möchten offiziell mitgeteilt werden.

18.3 Anpassungszertifikat des Fahrzeugs für Inhaber einer Internationale Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen

Nach beweiskräftiger Beurteilung durch die Arbeitsgruppe Anpassungen der Handicap and Accessibility Commission der FIA wird von der FIA ein Anpassungszertifikat für Rennsportfahrzeuge, die der betreffenden Homologation und/oder dem technischen Reglement aufgrund von für Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen notwendigen Anpassungen nicht entsprechen, ausgestellt.

Das Anpassungszertifikat und seine Anhänge müssen zum Zeitpunkt der technischen Wagenabnahme und so früh wie möglich der Technischen Equipe des Wettbewerbs bei welchem sie beabsichtigen teilzunehmen, vorgelegt werden. Es sind ausschliesslich Änderungen in Übereinstimmung mit den im Zertifikat und seinen Anhängen aufgeführten Anpassungen gestattet. Das Anpassungszertifikat ist während der Saison für die es ausgestellt wurde gültig, sofern die Änderungen des Fahrzeugs während dieser Periode unverändert bleiben. Es kann von einer Saison zu nächsten verlängert werden.

Die ASN Teilnehmer muss den Antrag des Zertifikats bei der Arbeitsgruppe Anpassungen der FIA mittels dem von der FIA für diesen Fall vorgesehenen Formular mindestens zwei Monate vor dem Wettbewerbe bei dem sie beabsichtigen teilzunehmen, beantragen.

Die Arbeitsgruppe Anpassungen der FIA wird nur Gesuche für Fahrzeuge annehmen, die für im Internationalen Sportkalender aufgeführten Wettbewerbe oder für Wettbewerbe deren Reglemente das Anpassungszertifikat der FIA ausdrücklich verlangen, bestimmt sind.

18.4 Beifahrer

Im gleichen Sinn, unabhängig von Problemen welche von 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 Beifahrers bei Rallies wie im Artikel 20 des Internationalen Sportgesetzes definiert beschränkt, eine internationale Lizenz Beifahrer beantragen. Die geforderten körperlichen Kriterien sind die gleichen wie für die Kandidaten einer Internationalen Lizenz für Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

18.4 Copilote

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

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

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

Ferner müssen die Antragsteller falls nötig, die folgenden Übungen in Reihenfolge und mit Erfolg ausführen können:

- 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;

18.5 Ausübung des Automobilsports für die Inhaber einer Internationalen Lizenz für Fahrer die eine Behinderung aufweisen

18.5.1 Handhabung der Notfälle

Für alle Wettbewerbe an denen ein oder mehrere Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen teilnehmen (nehmen), müssen **der Rennleiter und/oder der Rennleiter, der medizinische Delegierte und oder der Chef-Arzt und die Rettungsdienste** über seine/ihre Startnummer(n) und die Informationen über seine/ihre Behinderung informiert werden, und insbesondere ob er/sie motorisch behindert ist/sind oder nicht.

Die Rettungsdienste müssen insbesondere darüber informiert werden, wenn die Beine des Teilnehmers zusammengebunden sind, wenn seine Brust mit dem Sitz zusammengebunden ist und/oder wenn die angebrachten Änderungen im Fahrgerätraum Rettungsarbeiten behindern.

Es obliegt den Fahrern und/oder ihren Equipen die oben aufgeführten Offiziellen so früh wie möglich zu informieren um ihnen zu ermöglichen, die Informationen den Streckenkommissaren sowie den Bergungsmitgliedern und dem medizinischen Team weiterzugeben.

18.5.2 Universalsymbol für Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen

Die Inhaber einer Lizenz, welche eine Bewegungshilfe benötigen, müssen **aus Sicherheitsgründen** jederzeit das von der FIA Handicap and Accessibility Kommission genehmigte **Universalsymbol für Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen**, das sie entsprechend identifiziert, tragen.

Das **Symbol** muss neben der Nummer oder dem Namen auf dem Rennfahrzeug, auf beiden Türen sowie vorn und hinten am Fahrzeug während den Wettbewerben und der Trainingsläufen angebracht werden.

Der Kleber muss mindestens 50% der Nummerngröße - mindestens 8 cm² - und die gleiche Größe wie der Name wenn er neben diesem angebracht wird.

Wenn möglich sollte der weisse Teil reflektierende Elemente (oder gleichwertig) beinhalten, um die Sichtbarkeit des **Symbols** bei Nachtrennen zu gewährleisten.

18.5.3 Langstreckenrennen

Für Langstreckenrennen oder andere Wettbewerbe mit mehreren Teilnehmern im gleichen Fahrzeug ist eine leistungsstarke Beleuchtungsvorrichtung notwendig, welche leuchtet **wenn ein Teilnehmer der eine Behinderung aufweist fährt.**

18.5.4 Bergung auf einer Rundstrecke oder Spezialprüfung Fahrer, **welche eine Bewegungshilfe benötigen**, werden sich von einem auf der Rennstrecke nicht mehr fahrfähigen Fahrzeug nur dann allein befreien, wenn Feuer oder Rauch vorhanden ist. Sie werden sich auch allein aus ihrem Fahrzeug befreien, wenn sich dieses bei einem Gewässer befindet und riskiert zu versinken. Wenn sie nicht in der Lage sind, das Fahrzeug ausserhalb der Rennstrecke oder der Spezialprüfung **an einen sicheren Ort zu fahren**, werden sie an Bord, unter Schutz des Käfigs, der Gurten und der Sicherheitsausrüstung bleiben und auf ihre Bergung warten.

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

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

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

18.5.1 Gestion des urgences

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

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

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

18.5.2 Symbole universel pour les participants présentant un handicap

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

Le **symbole** doit être apposé à côté du numéro ou du nom sur le véhicule de course, sur les deux portières ainsi qu'à l'avant et à l'arrière du véhicule pendant les compétitions et les essais.

L'autocollant doit mesurer au moins 50 % de la taille du numéro - 8 cm² au moins - et avoir la même taille que le nom lorsqu'il est apposé à côté de ce dernier.

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

18.5.3 Courses d'endurance

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

18.5.4 Extraction sur un circuit ou une spéciale

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

18.5.5 Anforderung zusätzlicher Hilfe

Teilnehmer die eine Behinderung aufweisen und besondere Bedürfnisse benötigen können zusätzliche Unterstützung von einem Teammitglied anfordern um diverse Betätigungen während des Wettbewerbs an welchem sie beabsichtigen teilzunehmen, auszuführen.

Vorausgesetzt dass die Anforderung keinerlei Sicherheitsprobleme verursachen und dazu bestimmt sind eine Mobilitätsbehinderung zu kompensieren oder dem Bewerber ermöglichen besondere Behandlungen eines Physiotherapeuten oder Trainers zu erhalten müssen detaillierte Erklärungen zu den betreffenden Bedürfnissen so früh als möglich den Sportkommissaren unterbreitet werden.

Wissend, dass das ISG und das anzuwendende Sportreglement massgebend ist, bleibt die Entscheidung die angeforderte Hilfe zu genehmigen im Ermessen der Sportkommissare der Veranstaltung an welcher der Teilnehmer der eine Behinderung aufweist beabsichtigt teilzunehmen.

ART. 19 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).

18.5.5 Demande d'aide supplémentaire

Les participants présentant un handicap et ayant des besoins spécifiques peuvent demander à bénéficier de l'assistance supplémentaire d'un membre d'équipage pour exécuter diverses manoeuvres pendant la compétition à laquelle ils ont l'intention de participer.

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

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

ART. 19 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. Aufgrund der Reisebeschränkungen die mit COVID-19 in Verbindung stehen und solange diese Beschränkungen dauern, kann die ärztliche Untersuchung von einem zugelassenen Arzt in dem Land in dem die Untersuchung stattfindet erfolgen, wenn diese nicht in dem Land das die Lizenz ausstellt durchgeführt werden kann. 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 3 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 référant 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.
- En raison des restrictions de déplacement liées à la pandémie de Covid-19 et tant que ces restrictions dureront, si la visite médicale ne peut avoir lieu dans le pays qui délivre la licence, elle peut être effectuée par un médecin autorisé à exercer en le pays où la visite médicale a lieu.
- 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 3 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:
- vor oder nach Korrektur, mindestens 9/10 auf jedem Auge, oder 8/10 für ein Auge und 10/10 für das Andere;
 - 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 Autorenne 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, Bewegfähigkeit, 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:
- avant ou après correction, au moins 9/10e pour chaque œil, ou 8/10e pour un œil avec 10/10e pour l'autre;
 - tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée mais non nulle et non améliorable portant sur un seul œil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale, corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10ème, 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, 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 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, hémip légie, 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 Starkkrampfpfimpfung,
- 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 traumatischer Basis, ob der Unfall von einem Arbeitsunfall 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 Alkoholest 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-Arztes 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 teilzunehmen 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 des 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.

Durch die ASN des Fahrers

– 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 teilzunehmen 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 des Rennens oder 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 REGLEMENTATION DER PHYSIOLOGISCHEN STUDIEN (→ VGL. FIA-JAHRBUCH)

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),
- 8860-2010 (Technische Liste N°33) oder
- 8860-2018 oder 8860-2018-ABP (Technische Liste N° TBD).

1.1.1 Die an den nachstehend aufgeführten Meisterschaften teilnehmenden Fahrer, 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	8860-2018-ABP
Formule 3 (Régionale) / Formel 3 (Regional)	8860-2018-ABP
Formule E / Formel E (à partir de la saison/ab Saison 6)	8860-2018-ABP
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote et copilote de priorité 1 / Rallye-Weltmeisterschaft der FIA, wenn als Fahrer oder Beifahrer 1. Priorität aufgelistet	8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
WEC (LMH, LMP2 & LMGT)	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Championnat du monde de Rallycross de la FIA pour tous les pilotes / Rallycross-Weltmeisterschaft der FIA für alle Fahrer	8860-2010, 8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
Coupe du monde FIA GT / Welpokal FIA GT	8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
Séries Internationales disputées avec des voitures GT3 / Internationale Serien ausgetragen mit GT3 Fahrzeugen	8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
FIA Motorsport Games: Coupe GT / GT Cup	8860-2018 ou/oder 8860-2018-ABP
Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA, pour les pilotes permanents engagés à la saison / Tourenwagen-Weltcup der FIA, für permanente Fahrer der ganzen Saison	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.

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, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes de la FIA ci-après:

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2010 (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 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.

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 unten erwähnten 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.

1.2 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.

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 menton faisant partie intégrante de la structure du casque et conforme à une norme approuvée par la FIA. Cette mesure est recommandée pour les voitures ouvertes historiques et les voitures d'Autocross SuperBuggy, Buggy1600 et JuniorBuggy. Les pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées inutilement sur la piste ou dans la voie des stands. Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques N° 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 Änderungen: Ein Helm kann in Bezug auf seine originale Herstellungsspezifikation nicht geändert werden, ausser gemäss den vom Hersteller gelieferten Anweisungen. Die Zubehöre müssen gemäss den Anweisungen des Helmhersellers montiert werden. Nur von der FIA genehmigte Zubehöre dürfen verwendet werden. Jede andere Änderung oder jede Hinzufügung von nicht genehmigten Zubehören (Helmkameras, Visier, usw.) führt zur Ungültigkeit der FIA-Homologation des Helms.

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 plazierte 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 1.4 vorgenommen werden.

1.6 Verzierung: Weil Farbe mit dem Material der Schale reagieren und folglich die Schutzigenschaften beeinflussen kann, liegt die Verantwortung beim Teilnehmer den Helm gemäss den vom Hersteller angegebenen Vorschriften, welche in der Gebrauchsanweisung des Helms, auf der Webseite des Herstellers oder auf Anfrage bei diesem, zu verzerren.

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. 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 (freigestellt für Beifahrer), lange Unterwäsche, Gesichtsschutz, Socken und Schuhe, homologiert gemäss der Norm FIA 8856-2000, tragen (Technische Liste N°27) oder der Norm 8856-2018 (Technische Liste N° 74).

Die an den untenstehend aufgeführten Meisterschaften teilnehmenden Fahrer müssen eine Schutzkleidung sowie Handschuhe (freigestellt für Beifahrer), lange Unterwäsche, Gesichtsschutz, Socken und Schuhe, homologiert gemäss der Norm FIA 8856-2018, tragen (Technische Liste N° 74).

- Formel E (ab der Saison 6)
- Formel-1-Weltmeisterschaft
- WEC (ab der Saison 2021)
- Rallye-Weltmeisterschaft der FIA wenn als Fahrer 1. Priorität aufgelistet
- Formel 2
- Rallycross-Weltmeisterschaft der FIA, für alle Fahrer
- Tourenwagen-Weltcup der FIA

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

1.5 Poids maximal et systèmes de 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-phon ne pourra être faite que conformément aux dispositions de l'Article 1.4 ci-dessus.

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

La coque destinée à être peinte devra être efficacement protégée, la peinture pénétrant à l'intérieur pouvant avoir une incidence sur la performance du rembourrage du casque. Les directives du constructeur devraient également être consultées pour toute remarque relative à l'utilisation d'autocollants ou de décalcomanies.

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) ou la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74).

Les pilotes participant aux championnats indiqués ci-dessous doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N°74).

- Formule E (à partir de la saison 6)
- Championnat du Monde de Formule Un
- WEC (à partir de la saison 2020-2021)
- Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1
- Formule 2
- Championnat Monde Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA

- GT-Weltcup der FIA
- FIA Motorsport Games: GT Cup
- Internationale Serien ausgetragen mit GT3 Fahrzeugen
- Geländerallye-Weltmeisterschaft der FIA wenn als Prioritätsfahrer aufgelistet
- Geländebajas-Weltcup der FIA, wenn als Prioritätsfahrer aufgelistet
- Rallye-Weltmeisterschaft der FIA, wenn als Fahrer oder Beifahrer 2., 3. oder 4. Priorität aufgelistet

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 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 1 der FIA-Norm 8856-2000 oder 8856-2018 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 Stützkleidung 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 oder 8856-2018 entsprechen.

- Coupe du Monde FIA GT
- FIA Motorsport Games: Coupe GT
- Séries Internationales disputées avec des voitures GT3
- Coupe du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité
- Coupe du Monde des Bajas Tout-Terrain de la FIA si listé en tant que pilote de Priorité
- Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilte de Priorité 2, 3 ou 4

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

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. La cagoule doit être portée sous la combinaison de course. Le cou, les poignets et les chevilles doivent toujours être recouverts par au moins deux éléments de protection. La cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposeront sur au moins 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 ou 8856-2018 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 ou 8856-2018.

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 Kragensauseite) zu anerkennen. Die Bestimmungen gemäss Art. 2, Kap. III Anhang L FIA bleiben vollumfänglich anwendbar.

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 résistant 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 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.

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 Electrokarts, 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.

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 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.

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.

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 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.

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

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, 8860-2010 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, 8860-2010 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	JA / OUI	JA / OUI	NEIN / NON	

Die FIA-Normen FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 und 8860-2018 sind gültig, wenn sie gemäss obenstehender Auflistung verwendet werden.

Les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 et 8860-2018 sont 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. 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. 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 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 zugehörend 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 überrundet, 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 und können die Piste nicht ohne driftigen Grund verlassen. 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 das Rennen wieder aufnehmen. Jedoch muss dies unter Beachtung der Sicherheit und ohne jeglichen dauerhaften Vorteil daraus zu erhalten, erfolgen. Das Verlassen der Strecke durch einen Fahrer wird als solches betrachtet, wenn sich kein Teil seines Wagens mehr in Kontakt mit der Strecke befindet.
Ein Fahrer kann den Sportkommissaren gemeldet werden wenn er eine Handlung die Trümmer auf die Piste bringt verursacht.
- 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 zur Disqualifizierung 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 et ne peut quitter la piste sans raison justifiable. Afin de dissiper tout doute les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste mais pas les bordures.
Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer aucun avantage durable quel qu'il soit. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste.
Un pilote peut être signalé aux Commissaires Sportifs s'il accomplit un acte entraînant l'apport de débris sur la piste.
- d) Le fait de provoquer une collision, la répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) seront signalées aux Commissaires Sportifs de l'épreuve et pourront entraîner l'imposition de pénalités allant jusqu'à la disqualification de tout pilote concerné.
- e) Il n'est à aucun moment permis de conduire une voiture de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes.

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) Alle Reparaturen auf der Strecke müssen vom Fahrer mit im Fahrzeug transportierten Werkzeugen und Teilen 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 EINFABRT IN DIE BOXENGASSE

- a) Der zur Boxengasse führende Streckenteil (ab der Linie SC1 bis zum Anfang der Boxengasse) 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) darf kein Rad eines Fahrzeugs das in die Boxengasse einfährt, in keiner Richtung, jeglich auf die Strecke gemalten Linien kreuzen mit der Absicht Fahrzeuge die in die Boxengasse einfahren von den Fahrzeugen auf der Strecke zu separieren.
- e) Abgesehen von einem Falle von höherer Gewalt (als solcher von den Sportkommissaren der Veranstaltung anerkannt), darf kein Rad eines Fahrzeugs das die Boxengasse verlässt, in keiner Richtung, jeglich auf die Strecke gemalten Linien kreuzen mit der Absicht Fahrzeuge die die Boxengasse verlassen von den Fahrzeugen auf der Strecke zu separieren.

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.

Nachträge (vgl. FIA-Jahrbuch) /
Internet - fia.com/regulations

ART. 3 VOITURES S'ARRETANT 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 (depuis la ligne de SC1 jusqu'au début de 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), tout pneu d'une voiture entrant dans la voie des stands ne peut franchir, dans quelque sens que ce soit, toute ligne peinte sur la piste à l'entrée des stands dans le but de séparer les voitures entrant dans la voie des stands des voitures en piste.
- e) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de l'épreuve), tout pneu d'une voiture sortant dans la voie des stands ne peut franchir, dans quelque sens que ce soit, toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands dans le but de séparer les voitures quittant la voie des stands des voitures en piste.

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.

Suppléments (voir Annuaire FIA) /
Internet - fia.com/regulations