



ANEXO L AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

ANNEXE L AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Novo Texto = **assim**

Texto suprimido = ~~assim~~

Trocas durante o ano = **assim**

Modificações futuras (no final do anexo) = **assim** ou ~~assim~~

Nouveau texte = **ainsi**

Texte Supprimé = ~~ainsi~~

Changements durant l'année = **ainsi**

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

INDICE

SOMMAIRE

CAPÍTULO I	LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA PILOTOS
Art. 1	Generalidades
Art. 2	Graus de licença FIA para pilotos e competições, incluindo competições históricas para as quais estes são exigidos e válidos. (NB: não aplicável para as corridas de dragsters)
Art. 3	Qualificação e condições de emissão para os graus Júnior D Offroad, D, C e R
Art. 4	Qualificação para os Graus A e B
Art. 5	Qualificação e condições para a emissão da Super Licença
Art. 6	Qualificação de emissão para a Licença e
Art. 7	Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais e internacionais.
Art. 8	Licenças para corridas de camiões.
Art. 9	Licenças para Dragsters.
Art. 10	Licenças para participantes que apresentem capacidades especiais
Art. 11	Prática do desporto automóvel para os detentores de uma licença Internacional Pilotos portadores de deficiência.
Art. 12	Licença para as competições a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA.
CAPÍTULO II	REGULAMENTO PARA OS EXAMES MÉDICOS DOS PILOTOS
Art. 1	Consulta médica anual de aptidão.
Art. 2	Controle médico nas competições.

CHAPITRE I	LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES
Art. 1	Généralités
Art. 2	Degrés de la licence FIA pour pilotes et les compétitions, y compris historiques, pour lesquelles ils sont requis et valables (NB: non applicable pour les courses de dragsters)
Art. 3	Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés Junior-D Off-Road, D, C et R
Art. 4	Qualification pour les Degrés A et B
Art. 5	Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence
Art. 6	Qualification de délivrance pour l'e-Licence
Art. 7	Licences pour toutes les tentativas de records de vitesse mondiaux et internationaux
Art. 8	Licences pour courses de camions
Art. 9	Licences pour courses de dragsters
Art. 10	Licences pour participants présentant des capacités spéciales
Art. 11	Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence International pour Pilotes présentant un handicap
Art. 12	Licence pour les compétitions comptant pour la Coupe des Énergies 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 Organização da luta Antidopagem.
 Art. 4 Comissão de Apelo.
 Art. 5 Regulamentação de estudos fisiológicos durante competições de automobilismo.

- Art. 3 Organisation de la lutte antidopage.
 Art. 4 Commission d'appel
 Art. 5 Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

- CAPÍTULO III EQUIPAMENTO DOS PILOTOS**
 Art. 1 Capacetes.
 Art. 2 Vestuário resistente às chamas
 Art. 3 Sistema de retenção Frontal da cabeça (RTF)
 Art. 4 Cintos de Segurança.
 Art. 5 Utilização de bijouteria

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

- CAPÍTULO IV CÓDIGO DE CONDUTA NOS CIRCUITOS**
 Art. 1 Respeito da sinalização.
 Art. 2 Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista.
 Art. 3 Imobilização de uma viatura durante uma corrida.
 Art. 4 Entrada na via das boxes.
 Art. 5 Saída da via das boxes.

- CHAPITRE IV CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT**
 Art. 1 Respect des signaux
 Art. 2 Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste
 Art. 3 Voiture s'arrêtant pendant une course
 Art. 4 Entrée dans la voie stands
 Art. 5 Sortie de la voie des stands

- CAPÍTULO V CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO OFFROAD**
 Art. 1 Respeito da sinalização.
 Art. 2 Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista.
 Art. 3 Imobilização de uma viatura durante uma corrida.
 Art. 4 Saída da pista
 Art. 5 Corrida parada por uma bandeira vermelha

- CHAPITRE V CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT OFFROAD**
 Art. 1 Respect des signaux
 Art. 2 Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste
 Art. 3 Voiture s'arrêtant pendant une course
 Art. 4 Sortie de la piste
 Art. 5 Course arrêtée par un drapeau rouge

SUPLEMENTOS

- 1 Quadro de pontos

Nota: Para que o texto seja sucinto, o pronome masculino é utilizado para representar uma pessoa quer de um quer de outro género.

SUPLÉMENTES

- 1 Tableau des points

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

CAPÍTULO I - LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA PILOTOS

1 - Generalidades

1.1 - A emissão de todas as Licenças Internacionais da FIA para pilotos rege-se pelo regulamento do Código Desportivo Internacional e, em particular, pelos Art. 9 e 20 do mesmo. Este capítulo do Anexo L especifica os graus, as exigências de qualificação, o conteúdo e de validade das licenças para competições em circuitos e em estrada, para competições de viaturas históricas, para competições de "Dragsters", para pilotos portadores de deficiência motora e navegadores.

O termo «campeonato», tal como utilizado no presente capítulo, também se refere a troféus, taças e challenges (desafios).

Peso = peso do veículo em kg na condição de corrida, incluindo piloto, conforme definido nas regulamentações técnicas aplicáveis

Potência = potência máxima do veículo em CV medida na cambota

1.2 - Para se candidatarem a uma Licença Internacional FIA para Pilotos os requisitantes devem ter 16 anos feitos (sendo a data de nascimento vinculativa) exceto quando for exigida outra idade num artigo específico abaixo.

1.3 - Ao solicitar a Licença Internacional FIA para Pilotos os candidatos devem indicar se aceitam ou não a Declaração de Consentimento da WADB (para o processamento de dados pessoais no WADB). A Declaração de Consentimento da WADB deve ser incluída em todos os procedimentos e formulários de solicitação de licença, conforme estabelecido no Anexo 2 deste Anexo L. Os solicitantes devem especificar sua escolha conforme especificado e assinar o pedido para confirmar sua escolha.

1.4 - Conteúdo da Licença Internacional de Piloto da FIA:

- Título «Federação Internacional do Automóvel» e nome da ADN.

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

1 - Généralités

1.1 - La délivrance de toutes les Licences Internationales FIA pour Pilotes est régie par le règlement du Code Sportif International, et notamment par les Articles 9 et 20 dudit Code. Ce chapitre de l'Annexe L spécifie les degrés, les exigences de qualification, 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.

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

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

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

1.3 - Lors de la demande de Licence Internationale FIA 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 de la Licence Internationale de Pilote de la FIA:

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

- Menção «Licença Internacional FIA».
- Número da licença.
- Grau da licença.
- Data do início e fim da validade da licença (ver Artigo 9.7 do Código).
- Fotografia recente do piloto.
- Nome completo do piloto.
- Data de nascimento do piloto (facultativo).
- Em função dos resultados do exame médico obrigatório, as indicações:

«Apto para a prática do desporto automóvel, segundo as normas médicas da FIA:

Data:

Vista corrigida (óculos ou lentes)

SIM / NÃO

Vigilância médica particular

SIM / NÃO

- De acordo com a escolha feita relativamente à Declaração de Consentimento da WADB exigida no contexto do pedido de licença, a menção:

“Consentimento para o processamento de dados pessoais na WADB: SIM / NÃO”

2 - Grau de Licença FIA para pilotos e competições, incluindo competições de históricos, para as quais são exigidos e válidos (NB: não aplicável para corridas de Dragsters).

2.1 - Super Licença: exigida para o Campeonato do Mundo de Fórmula 1 para Pilotos.

2.2 - Grau A: exigida para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência inferior ou igual a 1 kg / cv.

2.3 - Grau B: exigida para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência compreendido entre 1 kg / cv e 2kg / cv,

2.4 - Grau C: exigido para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência compreendida entre 2 kg / cv e 3 kg / cv (à exceção das supramencionadas) e para os Campeonatos de Autocross, Ralicross e Camiões da FIA. Requerido também para F1

- Mention «Licence Internationale FIA»
- Numéro de la licence
- Degré de la licence
- Date de début et de fin de la validité de la licence (voir Article 9.7 du Code)
- Photo récente du pilote
- Nom et prénom du pilote
- Date de naissance du pilote (facultatif)
- En fonction des résultats de l'examen médical obligatoire, les mentions:

«Apte à la pratique du 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”

2 - Degrés de la licence FIA pour pilotes et les compétitions, y compris historiques, pour lesquelles ils sont requis et valables (NB: non applicable pour les courses de dragsters).

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

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

2.3 - Degré B: requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 1 kg/ch. et 2 kg/ch.

2.4 - Degré C: requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 2 kg/ch. et 3 kg/ch. (excepté celles précisées ci-dessus) et pour les Championnats d'Autocross, de Rallycross et de Camions de la FIA. Requis également pour les voitures

Históricos (período G e seguintes), viaturas da Fórmula 2 (período H e seguintes), Formula Indy (período G e seguintes), da Fórmula 5000 e Formula A (todas), do Grupo C (todas), de Can-AM (todas) todas as viaturas de corridas de montanha dos Grupos CN, D e E2 da Categoria II tal como definido no Artigo 251.1.1 do Anexo J e Sport Protótipos acima de 2 litros (período G e seguintes) indiferente à relação peso potência.

2.5 - Grau R: válido para todas as outras competições de «estrada» (ralis, ralis TT, montanha e as outras competições onde as partidas sejam dadas separadamente a cada concorrente), inscritas no calendário internacional da FIA.

A licença de Grau R não é válida para montanha para viaturas nos Grupos CN, D e E2 da Categoria II definidos no Artigo 251.1.1 do Anexo J. da FIA.

2.6 - Grau D: exigido para todas as viaturas que tenham uma relação peso / potência superior a 3kg / cv (à exceção das supramencionadas) e para as séries Internacionais Clube e Bronze registadas pela FIA e para todas as viaturas históricas que corram em eventos em circuito (exceto os mencionados acima) mesmo que certas viaturas tenham uma relação peso / potência inferior a 3 kg / cv.

2.7 - De modo a manter uma estrutura de preço que diferencie entre o desporto motorizado histórico e desporto motorizado o moderno as ADN podem emitir licenças graus C, D e R aprovadas, com a adição de um «H» ao grau da licença juntamente com a seguinte indicação: «apenas para uso em competições de automóveis históricos», ou com a adição de um código «HREG» ao grau R juntamente com a seguinte indicação: «apenas para uso em competições de regularidade para automóveis históricos». (competições em que a velocidade média máxima é de 50 km/h).

Grau D1 - Licença que permite a participação de pessoas que não detêm, normalmente, uma licença de competição em determinadas competições de carácter

historiques de Formule Un (Période G et au-delà), de Formule Deux (Période H et au-delà), d'Indy Car (Période G et au-delà), de Formule 5000 et Formule A (toutes), du Groupe C (toutes), de CanAm (toutes), les voitures de courses de côte des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II tel que défini dans l'Article 251.1.1 de l'Annexe J, et de Sport-Prototype de plus de 2 litres (Période G et au-delà) indépendamment du rapport poids/puissance.

2.5 - Degré R: valable pour toutes les compétitions «route» (rallyes, rallyes tout-terrain, courses de côte et les autres compétitions où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent), inscrites au calendrier international de la FIA.

La licence de Degré R n'est pas valable en course de côte pour les voitures des Groupes CN, D et E2 de la Catégorie II définie à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J.

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

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

Degré D1: licence pour permettre aux personnes qui ne détiennent pas normalement de licence de compétition de participer à certaines compétitions de caractère spécifique

específico e cujas inscrições são internacionais. A licença é válida apenas para competições internacionais específicas, aprovadas individualmente pela FIA como abertas aos detentores de licença de Grau D1 e indicadas como tal no calendário internacional da FIA.

2.8 - Grau FIA Júnior D Offroad: exclusivamente reservada às categorias de viaturas Júnior tais como especificadas pela FIA, para os pilotos de Autocross de uma idade compreendida entre os 13 anos (atingindo os 13 anos no decorrer do ano civil) e os 16 anos (na data em que a licença é emitida) e para os pilotos de Ralicross com idades compreendidas entre os 14 anos (tendo atingido 14 anos antes do 1 de Janeiro do ano de participação) e 17 anos (à data do dia da emissão da licença).

Categorias especificadas:

Autocross: Taça Júnior Buggy da FIA.

Ralicross: toda a serie internacional aprovada pela FIA destinada a viaturas nas quais todos os elementos de segurança estejam em conformidade com os requisitos do Anexo J e que tenham uma relação peso/potência de 5kg / cv ou superior (peso do veículo com o piloto a bordo).

2.9 - Cada grau de licença de corrida em circuito, à exceção do Grau FIA Júnior- D Offroad, é válido para as corridas nas categorias de viaturas indicadas, em circuitos «ovais» de alta velocidade e com curvas com relevés. No entanto, é recomendável que as ADNS dos países com circuitos deste tipo insistam para que seja exigido aos pilotos que nunca tenham participado nesse tipo de corridas que realizem testes de desempenho e de regularidade num circuito deste tipo, que lhes permitam obter uma autorização para participarem.

3 - Qualificação e condições de emissão para os Graus Júnior C D Offroad, D, C e R

3.1 - A licença de Grau Júnior C D Offroad é emitida pela ADN do requerente e requer a autorização do tutor legal do requerente, bem como de pelo menos dois anos de participação regular em competições de

et dont les engagements sont internationaux. La licence n'est valable que pour des compétitions internationales uniques, approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence de Degré D1 et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

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

Catégories spécifiées:

Autocross: Coupe JuniorBuggy de la FIA.

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

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

3 - Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés Junior-C D Off-road, D, C et R.

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

desporto automóvel reconhecidas pela ADN e ao seu critério.

3.2 - A licença de Grau D é emitida pela ADN daquele que a solicitar. Para se qualificar, os candidatos devem primeiro passar por um período de ensaio.

Deverão ser observados e aprovados enquanto competem com uma licença provisória em pelo menos cinco eventos sancionados pela ADN e isto, nos dois anos que precedem o pedido, ou que sejam detentores de uma licença Internacional de Karting de Grau B.

Durante este período de ensaio a licença do candidato pode ser retirada pela sua ADN ou pela FIA, sem pré-aviso.

A licença de Grau D1 é emitida pela ADN daquele que a solicitar e não requer nenhum período probatório de qualificação.

Esta licença Grau D1 só é válida para uma única competição cujo nome e data devem ser apostos na mesma pela ADN que a emitir.

Na licença, deve ser indicado o estatuto do detentor e se lhe é permitido conduzir em competições. Se a competição se disputar em estradas públicas (abertas ou fechadas), os detentores de uma licença de Grau D1 de Piloto devem ser titulares de uma licença de condução válida no país da competição.

Não existe limite relativamente ao número de vezes que esta licença pode ser emitida para um participante.

3.3 - A licença de Grau C é emitida pela ADN do requisitante. A fim de se qualificarem, os requisitantes devem antes de mais efectuar um período experimental com o grau de licença nacional mais elevado, a licença B internacional da CIK ou uma licença de Grau D.

Deve igualmente ser constatado que os detentores de uma licença de Grau C participem de maneira satisfatória num mínimo de cinco corridas para viaturas em

de sport automobile reconnues par l'ASN à la satisfaction de l'ASN.

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

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

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

La licence de Degré D1 est délivrée par l'ASN du demandeur et ne requiert aucune période probatoire de qualification.

La licence de Degré D1 n'est valable que pour une seule compétition, dont le nom et la date doivent être apposés sur la licence par l'ASN qui la délivre.

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

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

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

Il doit également être constaté que les détenteurs d'une licence de Degré C participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit

circuito reconhecidas pela ADN, ou que tem uma licença Internacional de Grau D, e isto, nos dois anos precedentes ao pedido.

A título excepcional, estas corridas podem fazer parte de uma série internacional, designada expressamente pela FIA para tal fim e nas quais o candidato possa participar com uma licença nacional para uma única temporada. Neste caso, os requisitantes devem ter no mínimo 16 anos feitos à data da emissão da licença (faz fé a data de aniversário).

3.4 - A licença de Grau R é concedida pela ADN do requisitante. A fim de se qualificarem, os requisitantes deverão em primeiro lugar efetuar um período probatório com o grau de licença nacional mais elevado, período durante o qual deverá constatar-se que eles participem de maneira satisfatória em competições reconhecidas pela ADN. Esta constatação deve ser inscrita no seu dossier pelos diretores de competições em que eles participem.

4 - Qualificação para os Graus A e B

4.1 - As Licenças de Grau A ou B são emitidas pela ADN do piloto, após verificação de que os resultados, competência e conduta do piloto são satisfatórios.

4.2 - Para a obtenção do Grau B:

1) A ADN do piloto deve verificar se ele tem mais de 18 anos. Deverá ainda constatar que o piloto, nos vinte e quatro meses anteriores à apresentação do pedido participou de modo satisfatório em pelo menos 10 corridas nacionais ou internacionais para viaturas em circuito reconhecidas pela ADN.

Ou,

2) O piloto deve ser detentor de uma licença de Grau C. Deverá igualmente ser constatado que ele participa de modo satisfatório em pelo menos 7 corridas de campeonatos nacionais ou internacionais. A idade mínima referida no Art. 1.2 do Capítulo I do Anexo L ao CDI tem de ser respeitada.

Ou,

reconnues par l'ASN, ou qu'ils détiennent une licence internationale de Degré D, et ce, dans les deux ans précédant la demande.

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

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

4 - Qualification pour les Degrés A et B

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

4.2 - Pour l'obtention du Degré B:

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

Ou

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

Ou

3) O candidato deve ter terminado nos primeiros três lugares na classificação final de um Campeonato ou Taça do Mundo da CIK. A idade mínima referida no Art. 1.2 do Capítulo I do Anexo L ao CDI tem de ser respeitada.

4.3 - Para a obtenção do Grau A:

Quando um piloto fizer o pedido para uma licença de Grau A, aplicam-se as seguintes disposições:

- 4.3.1 -** O piloto deve ser detentor de uma licença Internacional FIA de Grau B válida no ano em curso;
- 4.3.2 -** O piloto deve ter efectuado seis eventos de Campeonatos de Grau C;
- 4.3.3 -** O piloto deve ter pelo menos 17 anos de idade (sendo a data do aniversário vinculativa).
- 4.3.4 -** O piloto deve ter acumulado pelo menos 14 pontos. A ADN terá em consideração o número de pontos acumulados (a) durante o período de três anos civis que imediatamente antecederam a data da candidatura ou (b) durante os dois anos civis imediatamente anteriores à data da solicitação, em mais pontos acumulados durante os campeonatos disputados durante o ano de do pedido, segundo o número mais elevado. Os Campeonatos e os pontos são descritos no Suplemento 1. A ADN incluirá nessas considerações dos pontos atribuídos nos termos dos Artigos 4.3.6 e 4.3.7;
- 4.3.5 -** O piloto deverá ter completado pelo menos 80% de cada uma das duas temporadas completas de qualquer dos Campeonatos referidos no Suplemento 1;
- 4.3.6 -** Todo o piloto que tenha efectuado duas temporadas completas de Campeonatos de Grau B, ou Campeonatos Regionais de F3 da FIA, ser-lhe-ão garantidos a título excepcional 5 pontos suplementares. Estes pontos suplementares contam unicamente para a qualificação para uma licença de Grau A

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

4.3 - Pour l'obtention du Degré A:

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

- 4.3.1 -** Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité;
- 4.3.2 -** Le pilote doit avoir effectué six épreuves de Championnats de Degré C;
- 4.3.3 -** Le pilote doit être âgé d'au moins 17 ans (date anniversaire faisant foi);
- 4.3.4 -** Le pilote doit avoir accumulé au moins 14 points. L'ASN prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés 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 4.3.6 et 4.3.7
- 4.3.5 -** Le pilote doit avoir effectué au moins 80 % de chacune de deux saisons complètes d'un des Championnats indiqués au Supplément 1;
- 4.3.6 -** Tout pilote ayant effectué deux saisons complètes de Championnats de Degré B, ou de Championats 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

4.3.7 - Qualquer piloto considerado pela sua ADN como tendo as competências e a experiência apropriadas pode, ao critério da ADN que emite a licença, pode-lhe ser concedido no máximo de 1 a 5 pontos suplementares. Este (s) ponto (s) suplementar (es) conta (m) unicamente para a qualificação para uma licença de Grau A.

4.3.8 - Sob a supervisão de sua ADN, o piloto deve concluir com sucesso uma sessão de perguntas sobre os pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional.

4.4 - Para manter a qualificação para uma Licença de Grau A ou B, o piloto deve participar em, pelo menos, uma competição internacional da categoria apropriada no período de 12 meses, caso contrário, terá de ser novamente observado, durante os treinos para uma competição internacional, para satisfação da ADN que emite as Licenças.

5 - Qualificação e condições para a emissão da Super Licença

A Super Licença para um Piloto de Fórmula 1 é emitida pela FIA.

5.1 - Qualificações

5.1.1 - O piloto deve ser detentor de uma licença de Grau A Internacional da FIA válida.

5.1.2 - O piloto terá de ser detentor de uma carta de condução válida no momento em que solicitar a Super Licença pela primeira vez.

5.1.3 - O piloto terá de ter 18 anos no momento do início da ~~primeira Competição~~ sua primeira competição de Fórmula 1.

5.1.4 a) A primeira vez que o piloto solicitar a Super Licença ou sempre que solicitar a Super Licença ao abrigo do artigo 5.1.6 c) terá de responder a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Fórmula 1.

4.3.7 - Tout pilote considéré par son ASN comme ayant les compétences et l'expérience appropriées pourra, à l'appréciation de l'ASN délivrant la licence, se voir accorder de 1 à 5 points supplémentaires au maximum. Ce(s) point(s) supplémentaire(s) compte(nt) uniquement pour la qualification pour une licence de Degré A.

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

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

5 - Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence

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

5.1 - Qualifications

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

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

5.1.3 - Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de ~~son premier weekend de course~~ sa première compétition de F1.

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

b) Para todos os pedidos subsequentes de uma Super Licença de F1, a equipa de F1 em questão deve certificar, através do formulário de pedido da Super Licença de F1, que o seu piloto teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Fórmula 1.

5.1.5 - A primeira vez que um piloto solicitar uma Super Licença este deverá ter efetuado pelo menos 80% de cada uma de duas épocas completas de qualquer dos Campeonatos para monolugares descritos no Suplemento 1.

5.1.6 - O piloto deve satisfazer pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) ter acumulado pelo menos 40 pontos. A FIA terá em consideração o número de pontos acumulados (a) durante os três anos civis imediatamente anteriores **ao ano da** data do pedido, ou (b) durante os dois anos civis imediatamente anteriores **ao ano da** data do pedido, além dos pontos acumulados durante os campeonatos disputados durante o ano do pedido, segundo o número mais elevado. Os Campeonatos e os pontos são descritos no Suplemento 1. **Se os três anos civis imediatamente anteriores à data do pedido em (a) incluírem o ano civil de 2020, a FIA terá em consideração o maior número de pontos acumulados em três dos quatro anos civis imediatamente anteriores ao ano do pedido. data de demanda. Se os dois anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido em (b) incluírem o ano civil de 2020, a FIA terá em consideração o maior número de pontos acumulados em dois dos três anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido, além dos pontos acumulados durante os campeonatos disputados durante o ano do pedido.**

b) ter-lhe sido concedida uma Super Licença (excluindo Super Licença exclusivamente para Treinos Livres) **e, antes de enviar sua**

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

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

5.1.6 - 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 immédiatement **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 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. **Si les trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande en (a) incluent l'année civile 2020, la FIA prendra en considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de trois des quatre années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande. Si les deux années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande en (b) incluent l'année civile 2020, la FIA prendra en considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de deux des trois années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés lors des championnats disputés pendant l'année de la demande.**

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

inscrição, já ter completado pelo menos 100 km durante uma sessão de treinos livres numa competição do Campeonato do Mundo de Fórmula 1 da FIA, numa ~~das~~ dos 3 ~~temporadas~~ anos anteriores.

c) ter-lhe sido concedida uma Super Licença antes ~~das 3 temporadas~~ dos 3 anos anteriores (excluindo apenas a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres). Nesse caso, o motorista deve ser julgado, **por determinação exclusiva da FIA**, por ter demonstrado, de forma recente e consistente, habilidade excepcional de controlo de um monolugar.

d) tenham obtido um mínimo de 30 pontos de Superlicença, mas serão considerados, a exclusivo critério da FIA, como não tendo sido capazes de se qualificar sob qualquer uma das alíneas a) a c) acima, no âmbito da sua participação num ou vários dos campeonatos listados no Suplemento 1, devido a circunstâncias fora de seu controle ou motivos de força maior.

Além disso, para as alíneas b), c) e d):

A equipa de Fórmula 1 em questão deve demonstrar que o candidato conduziu pelo menos 300 Km numa viatura de Fórmula Um ⁽¹⁾ consistentemente a velocidades de corrida consistentes num período máximo de 2 dias, a menos de 180 dias do pedido antes da aplicação e certificada pela ADN do país em que ocorreu o teste ou durante um evento que contou para o Campeonato Mundial de Fórmula 1 da FIA para Pilotos da FIA. No caso onde o piloto conduziu uma viatura histórica por pelo menos 300 km, a equipa de F1 em questão deve certificar, através do formulário de solicitação de Super Licença F1, que ele teve um briefing com o piloto para familiarizá-lo como deve ser com todos os sistemas e controles relevantes da viatura do ano em curso.

⁽¹⁾ Viatura do ano em curso, viatura do ano anterior, ou viatura histórica conforme definido no Regulamento Desportivo da Fórmula 1

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 ~~saisons~~ années précédentes.

c) avoir reçu une Super Licence avant les 3 ~~saisons~~ années précédentes (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement). Dans ce cas le pilote doit être considéré, **par 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 ils seront considérés, 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, dû à des 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 défini dans le Règlement Sportif de F1

5.2 - Qualificação para uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres.

5.2.1 - O piloto deve ser detentor de uma licença Internacional FIA de Grau A válida.

5.2.2 - O piloto terá de ser detentor de uma carta de condução válida no momento em que solicitar a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, pela primeira vez.

5.2.3 - O piloto terá de ter 18 anos ao momento do início ~~do fim de semana da primeira~~ ~~Competição~~ da sua primeira competição de Fórmula 1.

5.2.4 a) A primeira vez que ele se candidata a uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, o piloto deve ter disputado seis eventos do Campeonato de Fórmula 2 da FIA ao longo dos três anos anteriores. Além do mais terá de responder a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Fórmula 1.

b) Para todos os pedidos subsequentes de uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, o piloto deve ter efectuado uma temporada completa do Campeonato de Fórmula 2 da FIA ao longo dos três anos anteriores. Além do mais a equipa em questão deve certificar, através do formulário de pedido da Super Licença de F1, que o seu piloto teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Fórmula 1.

5.2.5 - O piloto tem de ser julgado pela FIA como sendo capaz de ter um comportamento notável em monolugares. A equipa de Fórmula 1 em questão tem de fazer prova, consubstanciada pela ADN do país onde decorreu o teste, de que o requisitante, já conduziu pelo menos 300 Km numa viagem de Fórmula 1 representativo ⁽¹⁾ a velocidades de corrida consistentes num período máximo de 2 dias, a menos de 180 dias do pedido. No

5.2 - Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

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

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

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

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

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

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

caso em que o piloto conduz uma viatura histórica a pelo menos 300 km, a equipa de F1 em questão deve certificar, através do formulário de solicitação de Super Licença F1, que ela teve um briefing com o piloto para o familiarizar de como deve ser com todos os sistemas e controles relevantes da viatura do ano atual.

5.2.6 - O piloto ficará sujeito a um período probatório de 12 meses, sendo que neste período a posse da Super Licença exclusivamente para Treinos Livres será provisória, e sujeita a revisão em qualquer momento.

⁽¹⁾ *Viatura do ano em curso, viatura do ano anterior, ou viatura histórica conforme definido no Regulamento Desportivo da Fórmula 1*

5.3 - Procedimento de pedido.

- a)** O pedido de inscrição completo deve ser recebido pela FIA, pelo menos, 14 (catorze) dias antes das verificações técnicas da primeira competição do Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA em que o candidato pretenda participar. No caso de uma mudança de piloto no Campeonato por razões de força maior, a FIA poderá aceitar os pedidos até 48 horas antes do início das verificações técnicas iniciais da competição.
- b)** Na primeira vez que um piloto solicita uma Super Licença, a ADN que emitiu ao piloto a sua licença de competição válida deve submeter à FIA uma recomendação específica, acompanhada do palmarés do piloto e do número de licença A Internacional válida.
- c)** O piloto deve submeter à FIA um formulário de pedido de Super Licença devidamente preenchido.
- d)** A taxa anual de Super Licença é paga à FIA.

5.4 - Condições de Emissão.

5.4.1 - Se os Artigos 5.1 ou 5.2 e 5.3 forem respeitados em termos satisfatórios para a FIA,

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

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

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

5.3 - Procédure de demande

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

5.4 - Conditions de délivrance

5.4.1 - Si les Articles 5.1 ou 5.2 et 5.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette

esta última concede a licença.

5.4.2 - A Super Licença e a Super Licença para Treinos Livres são válidas até ao final do ano civil da sua emissão.

5.4.3 - Um piloto a quem tenha recebido uma super-licença ficará sujeito a um período probatório de 12 (doze) meses após a sua primeira corrida de Fórmula 1, período durante o qual a Super Licença lhe será provisoriamente concedida, sob reserva de revisão a qualquer momento.

6 - Qualificação para a emissão da e-Licença

A e-Licença da FIA é emitida pela FIA

6.1 - Qualificações para a e-Licença

6.1.1 - O piloto deverá ser portador de uma licença Internacional FIA Grau B válida.

6.1.2 - O piloto deve ser titular de uma carta de condução válida para solicitar uma Licença pela primeira vez.

6.1.3 - O piloto deve ter pelo menos 18 anos no início da prova de sua primeira competição de Fórmula E.

6.1.4 - O piloto deverá completar com sucesso uma sessão de treino focada nos pontos mais importantes da segurança eléctrica, técnica e aspectos desportivos da competição.

6.1.5 - O piloto terá de responder com sucesso a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do regulamento desportivo da Fórmula E da FIA.

6.1.6 - O piloto terá de satisfazer um dos seguintes requisitos:

a) ter tomado parte na partida de pelo menos 3 corridas do Campeonato FIA de Condutores de Fórmula E no ano anterior ou tomado parte em 10 partidas nos três anos anteriores.

b) ter acumulado pelo menos 20 pontos. A FIA terá em consideração o número de pontos acumulados (a) no período compreendido nos 3 anos civis que imediatamente antecederam a data do

dernière délivre la licence.

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

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

6 - Qualification de délivrance pour l'e-Licence

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

6.1 - Qualifications pour l'e-Licence

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

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

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

6.1.4 - 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.

6.1.5 - 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.

6.1.6 - Le pilote doit également satisfaire à au moins un des critères suivants

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

b) avoir accumulé au moins 20 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement sa la date de la demande, soit (b) au cours des

pedido, ou nos dois anos civis imediatamente anteriores além dos pontos nos campeonatos disputados durante o ano do pedido, segundo o número mais elevado. Os Campeonatos e os pontos são descritos no Suplemento 1.

- c) ter sido portador de uma Super Licença de Fórmula 1. Neste caso, o piloto deve ser considerado, a critério exclusivo da FIA, como tendo recentemente e regularmente demonstrado habilidades excepcionais num ou vários campeonatos enumerados no Suplemento 1.
- d) ser considerado ~~pela~~ ao critério exclusivo da FIA por ter demonstrado consistentemente capacidade notável em viaturas de fórmula monolugares, mas sem oportunidade de se qualificar de acordo com qualquer um dos itens a) a c) acima.

6.2 - Procedimento de aplicação

6.2.1 - O pedido de inscrição completo para os pilotos que se qualificam nos termos do Artigo 6.1.6 a), b) ou c) deve ser recebido pela FIA pelo menos 14 dias antes da verificação da primeira competição do Campeonato FIA de Fórmula E em que o candidato deve participar. Em caso de mudança de piloto no Campeonato por motivo de força maior, a FIA poderá aceitar os pedidos até 48 horas antes do início das verificações técnicas preliminares da competição.

6.2.2 - O pedido de inscrição completo para os pilotos que se qualificam nos termos do Artigo 6.1.6 d) deve ser recebido pela FIA pelo menos 21 dias antes das verificações técnicas da primeira competição do Campeonato FIA de Fórmula E da FIA em que o candidato deve participar.

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.

- c) 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.
- d) être considéré ~~par~~ à la seule appréciation de la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus.

6.2 - Procédure de demande

6.2.1 - 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.

6.2.2 - 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.

6.2.3 - Na primeira vez que o piloto solicita uma Licença, a ADN que emitiu ao piloto a sua Licença de competição válida para o ano em curso, deve apresentar uma recomendação específica à FIA, acompanhada do registo de resultados do piloto e do número da Licença Internacional B atual.

6.2.4 - O piloto deve enviar para a FIA um formulário de pedido de e-Licença devidamente preenchido.

6.2.5 - As taxas anuais da e-licença são pagas à FIA.

6.3 - Condições de emissão

6.3.1 - Se os Artigos 6.1 e 6.2 forem cumpridos de forma satisfatória para a FIA, esta emitirá a e-Licença.

6.3.2 - A e-licença é válida até o final do ano de emissão.

6.3.3 - Um piloto que tenha recebido uma e-Licença ficará em período de experiência por um período de 12 meses após sua primeira corrida de Fórmula E, durante a qual a e-licença será passada provisoriamente e sujeita a revisão a qualquer momento.

7 - Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais e internacionais.

7.1 - Licença de Piloto

7.1.1 - Exigências em matéria de licença para todos os veículos que efectuam tentativas de record de distância, de tempo ou do mundo absolutos em circuito fechado ou aberto até 10km ou 10 milhas.

Para as tentativas de record de distância, de tempo ou de records mundiais absolutos em circuitos fechados (tal como definido no Anexo D do CDI) em pistas fechadas ou abertas de 10 km ou 10 milhas é necessário ter uma licença internacional FIA de Piloto. O tipo de licença necessária depende da velocidade máxima a atingir durante a tentativa de

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

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

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

6.3 - Conditions de délivrance

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

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

6.3.3 - 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.

7 - Licences pour toutes les tentativas de records de vitesse mondiaux et internationaux

7.1 - Licence Pilote

7.1.1 - Exigences en matière de licence pour toutes les voitures effectuant des tentativas de records de distance, de temps ou du monde absolu en circuit fermé ou ouvert de 10 km ou 10 miles.

Les tentativas de records de distance, de temps ou de records du monde absolu sur circuit fermé (telles que définies à l'Annexe D du Code Sportif International) sur des pistes fermées ou ouvertes de 10 km ou 10 miles nécessitent de détenir une Licence Internationale pour Pilote de la FIA. La licence requise dépend de la vitesse maximale atteinte lors de la tentative de

record, conforme especificado na tabela 1

record, comme spécifié dans le Tableau 1.

Tabela 1

Table 1

Tipo de Licença	Velocidade Máxima	Type de Licence	Vitesse maximale
Grau D mínimo	≤ 250kmh	Degré D Minimum	≤250 kph
Grau C mínimo	> 250kmh	Degré C Minimum	>250 kph

7.1.2 - Exigências em matéria de licença para tentativas de record de aceleração com partida parada em pistas de Dragsters homologadas, ou em outras pistas homologadas em que ambas as tentativas sejam efectuadas no mesmo sentido.

As tentativas de record de aceleração com partida parada (tal como definidas no Anexo D) efectuadas por dragsters e outras viaturas em pistas homologadas para Dragsters e outras pistas abertas ≤ ¼ de milha devem respeitar a regulamentação referente a licenças para corridas de dragsters conforme detalhado no artigo 9, Capítulo I do Anexo L do CDI

7.1.3 - Exigências em matéria de licenças para as tentativas de record de distância ≤ 1 milha onde a confirmação do record se faz no sentido inverso.

A qualificação para obtenção de uma licença para piloto LSR (Land Speed Record), pode ser fundamentada num aumento gradual de velocidade ou em experiência anterior adquirida. A licença está ligada ao tipo de veículo.

7.2 - Qualificação fundamentada com o aumento gradual de velocidade.

7.2.1

a) As condições de obtenção de licença para pilotos que participem em tentativas de record de distância ≤ 1 milha com partida lançada ou parada, em que a confirmação do record se efectua no sentido oposto, serão fundamentadas no aumento gradual de velocidade.

b) As condições de obtenção para uma licença LSR de um grau específico, serão

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

Les tentatives de records d'accélération avec départ arrêté (telles que définies à l'Annexe D) effectuées par des dragsters et autres voitures sur des pistes pour dragsters homologuées et autres pistes ouvertes ≤ ¼ de mile doivent respecter la réglementation relative aux licences pour courses de dragsters telle que spécifiée à l'Article 9, Chapitre I, Annexe L du Code Sportif International.

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

La qualification pour l'obtention d'une licence pour pilote LSR peut être fondée sur une augmentation graduelle de la vitesse ou sur l'expérience acquise. La licence est liée au type de véhicule concerné.

7.2 - Qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse

7.2.1

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

b) Les conditions d'octroi pour une licence LSR d'un degré spécifique s'ajoutent aux

cumulativas com os requisitos para as licenças de graus inferiores, conforme tabela abaixo.

- c) O piloto submeterá á ADN um pedido de licença provisória para o grau desejado. Á medida que o piloto consegue superar os requisitos, o comissário Desportivo da FIA validará o upgrade. A validação incluirá informação sobre o veículo utilizado (nome, número e fotografia). Uma vez satisfeitas a condições e comunicadas á ADN, esta emitira uma Licença completa (ver Tabela 2).

exigences applicables à toutes les licences de degré inférieur, tel que précisé dans le tableau ci-dessous.

- c) Le pilote soumet à l'ASN une demande de licence provisoire du degré souhaité. S'il réussit le(s) run(s) conformément aux critères, le degré de licence demandé est validé par le Commissaire Sportif de la FIA. La validation comprend des informations sur le véhicule utilisé pour satisfaire aux conditions d'octroi de la licence (nom, numéro et photo). Une fois ces conditions remplies et soumises à l'ASN, cette dernière délivre la licence complète (voir Tableau 2).

Tabela 2

Table 2

Critérios de aumento gradual de velocidade / Critères d'augmentation graduelle de la vitesse		
Grau de licença / Degré de licence	Velocidade máxima autorizada em qualquer momento da tentativa. / Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record	Requisitos / Exigences
LSR D	≤ 200kph	Idade Mínima de 16 anos (18 para viaturas de turbina). Um condutor titular de uma Licença Grau D ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR-D, sendo que terá de solicitar a sua requisição para a licença LSR á ADN. Note-se que alguns eventos podem exigir carta de condução emitida pelas autoridades nacionais / Age minimum 16 ans (18 ans pour les voitures propulsées par poussée). Un pilote titulaire d'une licence de Degré D ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-D, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Note: certains sites de course peuvent également exiger un permis de conduire délivré par les autorités nationales.
LSR C	≤ 300kph	Idade Mínima de 18 anos. Pelo menos uma tentativa bem-sucedida a uma velocidade entre 250 e 299km/h. Um condutor titular de uma Licença Grau C ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR C, sendo que terá de submeter a sua requisição para a licença LSR á ADN. / Age minimum 18 ans. Au moins un run réussi entre 250 et 299 km/h. Un pilote titulaire d'une licence de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN.
LSR B	≤ 400kph	Idade Mínima de 18 anos. Pelo menos duas tentativas bem-sucedidas a uma velocidade entre 350 e 399Km/h num espaço de 12 meses. / Age minimum 18 ans. Au moins deux runs complets réussis entre 350 et 399 km/h, effectués dans une même période de 12 mois.
LSR A	Ilimitado / unlimited	Idade Mínima de 18 anos. Pelo menos três tentativas bem-sucedidas a uma velocidade entre 450 e 499 Km/h num espaço de 12 meses. / Age minimum 18 ans et au moins trois runs complets réussis entre 450 et 499 km/h, effectués dans une même période de 12 mois.

7.2.2 - Qualificação baseada na experiência

O piloto pode candidatar-se a uma licença LSR C ou uma de grau superior fundamentando com a sua experiência. Prova da experiência, de acordo com a tabela acima, terá de ser efectuada conjuntamente com o pedido da respectiva licença.

- a) Para se qualificar para uma Licença LSR D ou LSR C baseando-se na experiência o piloto tem de apresentar as seguintes provas: sob a forma de folhas de cronometragem das tentativas de record de velocidade em terra emitidas por entidade reconhecidas pela FIA ou outras organizações, ou prova de detenção actual ou passada de record de velocidade.
- b) Para se qualificar para uma Licença LSR B ou LSR A baseando-se na experiência o piloto tem de apresentar provas tal como acima detalhado. Além disso o piloto deve demonstrar experiência com o veículo no qual irá efectuar a tentativa, ou experiência em um veículo muito semelhante.
- c) Se a experiência adquirida for considerada suficiente pela ASN, será emitida uma licença permanente.
- d) Um piloto titular de uma Licença Grau C ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR C, sendo que terá de submeter a sua requisição para a licença LSR á ADN.
- e) Por cada 3 anos de inactividade de competição após a data de emissão da licença, esta será reduzida num nível.

7.2.3 - Licença específica do veículo

- a) A licença LSR de piloto é específica para o veículo e permite ao piloto tentar efectuar tentativas de record ao volante de uma viatura específica sendo esta identificada por um nome, um número e uma fotografia.
- b) No caso de uma troca de viatura o piloto não tem de fazer nova candidatura á emissão da licença, contudo tem de respeitar as exigências relativas ao aumento gradual de velocidade a partir do Grau LSR C. Caso o piloto cumpra com

7.2.2 - Qualification fondée sur l'expérience.

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

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

7.2.3 - Licence propre au véhicule.

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

os critérios de velocidade, este facto será anotado na licença.

8 - Licença para corridas de camiões.

É exigida a Licença de Grau C para todas as corridas de Camiões. Os resultados obtidos nas corridas de camiões não são necessariamente válidos para uma qualificação para um grau de licença superior.

9 - Licença para Corridas de Dragsters

9.1 - A Licença Internacional para Corridas de Dragsters da FIA é válida para as categorias de viaturas relativamente às quais é emitida, para todas as competições de dragsters aprovadas pela FIA, é obrigatória para a participação em tais competições.

9.2 - A Licença Internacional para corridas de Dragsters da FIA está sujeita a todas as regras relativas às licenças internacionais estipuladas no Código Desportivo Internacional da FIA, Capítulos 2 e 8

9.3 - A Licença Internacional para corridas de Dragsters da FIA distinguir-se-á pela sobre impressão das Letras DR em grandes dimensões.

9.4 - As ADNS que emitem as licenças serão responsáveis pela verificação das qualificações necessárias para os vários graus, especialmente

Todas as pessoas que solicitem uma licença devem ter no mínimo 16 anos. Em Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car e Top Fuel a idade mínima é de 18 anos.

Um piloto de 17 anos pode solicitar uma licença Pro Modified, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car ou Top Fuel se forem cumpridos todos os critérios seguintes:

- 1** - a ADN do requerente da licença aprovou o pedido de licença;
- 2** - o 18º aniversário do candidato ocorre durante a próxima temporada;
- 3** - o candidato participou ativamente noutra categoria de corridas de dragsters com uma licença de uma ADN.

LSR-C. S'il respecte les critères de vitesse, ceci sera noté sur la licence.

8 - Licences pour courses de camions

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

9 - Licences pour courses de dragsters

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

9.2 - La Licence Internationale pour Courses de Dragsters de la FIA est soumise à toutes les règles concernant les licences internationales exposées dans les chapitres 2 et 8 du Code Sportif International de la FIA

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

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

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

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

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

9.5 - As licenças são válidas para as seguintes categorias de viaturas, tal como definidas na regulamentação internacional aplicável às corridas de Dragsters.

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

Classe	Tipo A Distância entre eixos acima de 125"	Tipo B Distância entre eixos até 125"	Tipo C carroçaria	Classe	Type A Empattement au-dessus de 125"	Type B Empattement jusqu'à 125'	Type C Carrosserie
1	Top Fuel	Funny Car	Pro Modified	1	Top Fuel	Funny Car	Pro Modified
2	T/MD	T/MFC	Pro Stock	2	T/MD	T/MFC	Pro Stock
3	ET 6.0 - 7.49	ET 6.0 - 7.49	ET 6.0-7.49	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	-----	4	ET 7.50 - 9.99	ET 7.50-9.99	-----

Os pedidos de licença para Top Fuel, Funny Car, Pro Modified, Pro Stock, Top Methanol Dragster e Top Methanol Funny Car devem efectuar duas corridas semelhantes ou inferiores aos mínimos E.T. e semelhantes ou superiores às seguintes classes standards mph.

* ET = tempo de quarto de milha decorrido (402,33 m)

Classe standard:

Top Fuel

duas (2) corridas de quarto de milha (402,33 m) de 5,40 ou menos e uma (1) corrida de 260 mph (415 km / h) ou mais - ou - duas (2) corridas de 1000 pés (304,8 m) 4,70 ou menos e uma (1) corrida de 240 mph (386 km / h)

Funny Car

duas (2) corridas de quarto de milha (402,33 m) de 5,70 ou menos e uma (1) corrida de 250 mph (400 km / h) ou mais - ou - duas (2) corridas de 1000 pés (304,8 m) 4,90 ou menos e uma (1) corrida de 240 mph (386 km / h)

Pro Stock

duas (2) corridas de quarto de milha (402,33 m) de 7,60 ou menos e uma (1) corrida de 170 mph (270 km / h) ou mais

Pro Modified

duas (2) corridas de quarto de milha (402,33 m) de 7,40 ou menos e uma (1) corrida de 180 mph

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

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

Standards de classe:

Top Fuel

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

Funny Car

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

Pro Stock

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

Pro Modified

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

(280 km/h) ou mais

TMD / TMFC

duas (2) corridas de quarto de milha (402,33 m) de 6,40 ou menos e uma (1) corrida de 200 mph (320 km/h) ou mais

- 9.6** - Todas as pessoas que solicitam uma licença devem passar no exame médico da ADN antes de realizar um teste. Os formulários para a visita médica e os pedidos de licença estão disponíveis nas ADN. Consulte o Artigo 1 do Capítulo II do Anexo L para obter os requisitos médicos padrão para Licenças Internacionais. Da mesma forma, o veículo usado para os ensaios deve cumprir as regras e regulamentos relativos à classe / licença solicitada.
- 9.7** - O titular de uma licença de uma determinada classe pode correr em classes mais lentas do mesmo tipo (por exemplo, um titular de licença do tipo A e Classe 1 está autorizado a correr em A / 2 e A / 4). Além disso, qualquer outra licença de piloto da FIA pode substituir uma licença dragster da Classe 4
- 9.8** - Um novo piloto que nunca possuiu uma Licença de Competição será submetido a um teste de orientação especial no habitáculo (com os olhos vendados) e terá que realizar no mínimo seis corridas na presença de um comitê. Todas as pessoas que solicitem uma de licença deverão fazer um exame médico antes de realizar qualquer teste. Para obter instruções completas, consulte o verso do formulário de inscrição (disponível na FIA e na ADN). Nenhuma corrida extra será proposta ao piloto nos eventos do Campeonato da FIA. Um piloto que esteja numa categoria mais alta ou simplesmente muda de categoria (categoria de carroçaria fechada para categoria de roda descoberta ou vice-versa) é necessário passar no teste de orientação no habitáculo e fazer três corridas (de acordo com as instruções do pedido de licença). Um piloto licenciado pode conduzir as viaturas previstas pelas especificações de sua licença. Ele está proibido de passar de uma categoria de distância entre eixos longos para outra

(280 km/h) ou plus

TMD / TMFC

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

- 9.6** - Toutes les personnes qui demandent une licence devront passer une visite médicale de l'ASN avant d'effectuer un run d'essai. Les fiches pour les visites médicales ainsi que les demandes de licence sont disponibles auprès des ASN. Se référer à l'Article 1 du Chapitre II de l'Annexe L concernant les exigences médicales standard pour les Licences Internationales. De même, le véhicule utilisé pour les runs d'essai doit être conforme aux règles et réglementations relatives à la classe/licence faisant l'objet d'une demande.
- 9.7** - Le titulaire d'une licence d'une certaine classe peut courir dans les classes moins performantes de même type (par exemple une licence de type A et de Classe 1 autorise aussi la participation en A/2 et A/4). De plus, toute autre licence FIA pour pilote peut remplacer une licence dragster de Classe 4.
- 9.8** - Un nouveau pilote n'ayant jamais détenu de Licence de Compétition se soumettra à un test spécial d'orientation dans l'habitacle (les yeux bandés) et devra effectuer au minimum six runs en présence d'un comité. Tous les demandeurs de licence devront passer une visite médicale avant de faire un run d'essai. Pour des instructions complètes, voir le verso de la fiche de demande d'inscription (disponible auprès de la FIA et des ASN). Aucun run supplémentaire ne sera proposé au pilote lors des épreuves de Championnat de la FIA. Un pilote passant en catégorie supérieure ou simplement changeant de catégorie (catégorie carrossée vers catégorie à roue découverte, ou l'inverse) est prié de passer le test d'orientation dans l'habitacle et d'effectuer trois runs (conformément aux instructions de la demande de licence). Un pilote licencié peut conduire les voitures prévues par les spécifications de sa licence. Il lui est interdit de passer d'une catégorie à empattement

distância entre eixos curta, ou vice-versa, de um dragster para um veículo com carroceria fechada, ou vice-versa, etc., a menos que seja especificamente licenciado para cada categoria.

10 - Licença para participantes que apresentem deficiências

10.1 - Piloto

À exceção das doenças evolutivas ou crônicas que impeçam a prática do desporto automóvel e de perturbações da visão incapacitantes, qualquer pessoa com problemas adquiridos ou congénitos e que, segundo o parecer da Comissão Médica Nacional (onde aplicável) ou de um médico designado pela ADN, não preencha os requisitos para obter uma licença internacional de condutor (ver Capítulo II Artigo 1.5.2), pode candidatar-se para a atribuição de uma licença internacional para Condutores que apresentem uma deficiência, se todas as condições a seguir enumeradas forem satisfeitas.

Os critérios para a atribuição deste tipo de licença são avaliados em quatro níveis:

- i)** O piloto candidato a uma licença para Pilotos que apresentem uma deficiência será examinado quer por um membro da Comissão Médica Nacional nos países em que tal estrutura exista, ou nos outros casos por um médico designado pela ADN.
- ii)** O candidato deverá submeter-se a um exame de condução que permita avaliar as suas capacidades utilizando o seu próprio veículo adaptado à competição e de preferência num circuito ou numa especial de rali e na presença de um representante da ADN. Um relatório da ADN sobre o piloto deve ser apresentado à Comissão de Deficiência e Acessibilidade da FIA no momento do pedido de uma Licença Internacional para Pilotos com incapacidade.

long à une autre à empattement court, ou l'inverse, d'un dragster à un véhicule carrossé, ou l'inverse, etc., à moins d'être spécifiquement licencié pour chaque catégorie.

10 - Licences pour participants présentant un handicap

10.1 - Pilote

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

Les critères d'attribution seront évalués à quatre niveaux:

- i)** Le pilote candidat à une licence pour Pilotes présentant un handicap sera examiné soit par un membre de la Commission Médicale Nationale dans les pays où cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'ASN.
- ii)** Le postulant devra se soumettre à une épreuve de pilotage permettant d'évaluer ses capacités en utilisant son propre véhicule destiné à la compétition et de préférence sur un circuit ou une spéciale de rallye et en présence d'un officiel de l'ASN. Un rapport de l'ASN sur le pilote doit être présenté à la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA au moment de la demande de Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.

iii) Será igualmente avaliada a sua capacidade de sair do veículo destinado à competição dentro do qual tem a intenção de correr (ou de um modelo análogo) o mais rapidamente possível (simulações de um perigo imediato, de um incêndio, etc.). O candidato deve, em posição de corrida, cintos apertados, ser capaz de sair do veículo pelos seus próprios meios de acordo com as exigências de tempo aplicáveis ao campeonato no qual deseja participar e afastar-se do mesmo. Fora do veículo, numa posição de deitado de costas, deve poder voltar-se para ambos os lados.

Em todos os casos um vídeo dessa extração deve ser submetido à Comissão de deficientes e Acessibilidade da FIA no momento do pedido de uma Licença Internacional para Pilotos com incapacidade.

iv) O piloto deve obter um Passaporte para Piloto com Deficiência (ver Artigo 10.2) junto da sua ADN e este deve ser apresentado à FIA com o pedido de uma Licença Internacional para Pilotos com Deficiência.

Assim que a Comissão de Deficiência e Acessibilidade da FIA encontrar na posse dos pareceres médicos, desportivos e técnicos, emitirá um parecer para a ADN sobre o candidato. Depois de receber as recomendações da Comissão de Deficiência e Acessibilidade, a ADN tomará uma decisão final sobre a atribuição ou a recusa da concessão da licença internacional para Pilotos com deficiência.

10.2 - Passaporte para Piloto com deficiência

A ADN deve entregar ao concorrente um Passaporte que contenha as seguintes informações:

- i)** Licença para conduzir veículos com caixa de velocidades manual ou automática.
- ii)** O tempo que o concorrente leva para sair sozinho de seu veículo de competição

iii) On évaluera par la même occasion sa capacité à s'extraire du véhicule destiné à la compétition à bord duquel il a l'intention de courir (ou d'un modèle analogue) dans les délais les plus rapides (simulations d'un danger immédiat, d'un incendie, etc.). Le postulant doit, en position de course, ceintures attachées, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens conformément aux exigences de temps applicables au championnat auquel il souhaite participer, et de s'en éloigner. Hors du véhicule, allongé sur le dos il doit pouvoir se retourner sur le ventre et vice-versa.

Dans tous les cas, une vidéo de cette extraction doit être soumise à la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA au moment de la demande de Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.

iv) Le pilote doit obtenir un Passeport pour Pilote handicapé (voir Article 10.2) auprès de son ASN et celui-ci doit être présenté à la FIA avec la demande de Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.

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

10.2 - Passeport pour Pilote handicapé

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

- i)** Permis de conduire pour véhicule avec boîte de vitesses manuelle ou automatique.
- ii)** Le temps qu'il faut au concurrent pour s'extraire seul de son véhicule de compétition.

iii) Os detalhes das adaptações necessárias para que o concorrente possa controlar o veículo de competição.

iv) Concorrente deficiente motor ou não.

Este Passaporte complementarás as Licenças Internacionais para Pilotos com Deficiências.

10.3 - Certificado de adaptação do veículo de um piloto que apresenta uma deficiência

Após uma avaliação conclusiva pelo Grupo de Trabalho de Adaptações da FIA da Comissão de Handicap e Acessibilidade da FIA, um certificado de adaptação será emitido pela FIA para viaturas de competição que não cumpram a homologação e / ou os regulamentos correspondentes, devido às adaptações necessárias para um piloto deficiente. A ADN do concorrente ou o piloto com deficiência deve solicitar o certificado de adaptação do Grupo de Trabalho de Adaptação da FIA usando o formulário oficial da FIA. O Grupo de Trabalho para Adaptações da FIA aceitará apenas inscrições relacionadas a viaturas destinadas a competições inscritas no Calendário Desportivo Internacional ou em competições cujos regulamentos especificamente exigem o certificado de adaptação da FIA.

10.4 - Navegador

Da mesma forma, independentemente dos problemas levantados por doenças crônicas que impedem a prática do desporto automóvel e desvantagens de distúrbios visuais, um participante com uma deficiência cuja atividade desportiva se limita ao papel de navegador em manifestações, conforme definido no Artigo 20 do Código Desportivo Internacional, pode solicitar uma Licença Internacional para Navegadores para ralis que apresentem uma deficiência, conforme definido no Artigo 20 do Código Desportivo Internacional.

Os critérios físicos exigidos, são os mesmos critérios exigidos para a Licença Internacional para Pilotos que apresentem uma deficiência.

A capacidade de sair do veículo, no qual o candidato deseja exercer as funções de

iii) Les détails des adaptations nécessaires pour que le concurrent puisse contrôler le véhicule de compétition.

iv) Concurrent handicapé moteur ou non.

Ce passeport viendra compléter la Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.

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

Après une évaluation concluante par le Groupe de Travail Adaptations de la FIA de la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA, un certificat d'adaptation sera délivré par la FIA pour les véhicules de compétition non conformes à l'homologation correspondante et/ou au règlement technique en raison des adaptations requises pour un pilote handicapé. L'ASN du concurrent ou du pilote handicapé devrait demander le certificat d'adaptation au Groupe de Travail Adaptations de la FIA à l'aide du formulaire officiel de la FIA. 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.

10.4 - Navigateur

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

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

La capacité de s'extraire du véhicule dans lequel le postulant souhaite exercer les

navegador (ou de um modelo análogo) deverá ser avaliada de acordo com os mesmos critérios exigidos para a licença Internacional para Pilotos que apresentem uma deficiência.

Além disso, em todos os casos, o candidato deverá executar na mesma ordem e com sucesso os exercícios seguintes:

- Colocar a placa SOS no tejadilho;
- Colocar o triângulo vermelho a cerca de 50 metros da traseira da viatura;
- Agarrar na placa SOS e acená-la na traseira da viatura.

A prova de condução e os problemas técnicos não se aplicam aos navegadores que apresentem uma deficiência.

A partir da altura em que a Comissão de Acessibilidade e Deficiência da FIA tenha recebido as avaliações médicas, técnicas e desportivas, informará a ADN na forma de relatório com conselhos sobre o candidato. Depois de receber o relatório da Comissão de Deficiência e Acessibilidade, a ADN determinará em última instância sobre a atribuição ou a recusa da concessão da Licença Internacional para Navegadores que apresentem uma deficiência.

11 - Prática do desporto automóvel por detentores de uma licença Internacional para Pilotos que apresentem uma deficiência.

11.1 - No decurso de qualquer competição na qual participem um ou mais titulares de uma licença para participantes que apresentem uma deficiência, os serviços de socorro deverão estar informados do seu (s) número (s) de competição e receber informações sobre o Passaporte do Piloto portador de deficiência em relação à sua deficiência, especialmente se ele (a) for deficiente motor ou não.

11.2 - Os titulares de uma licença internacional para Pilotos portadores de deficiência que necessitam de ajuda para se locomover devem apresentar em todos os momentos o logótipo universal aprovado pela Comissão de Deficientes e Acessibilidade da FIA,

fonctions de navigateur (ou d'un modèle analogue) doit être évaluée selon les mêmes critères que ceux exigés pour la licence Internationale pour Pilotes présentant un Handicap.

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

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

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

Une fois que la Commission Handicap et Accessibilité de la FIA aura reçu les évaluations médicales, techniques et sportives, elle délivrera à l'ASN des conseils sur le candidat sous la forme d'un rapport. Après avoir reçu le rapport de la Commission Handicap et Accessibilité, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale pour Navigateurs présentant un handicap

11 - Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap.

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

11.2 - Les titulaires d'une Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap qui nécessitent une assistance pour se déplacer doivent à tout moment arborer le logo universel approuvé par la Commission Handicap et Accessibilité de

permitindo que sejam identificados como tal. O logotipo deve ser afixado ao lado do número ou do nome no veículo de corrida tanto nas portas como na frente e na parte de trás do veículo durante as competições e treinos.

O autocolante deve ter pelo menos 50 % do tamanho do número - pelo menos 8 cm² e ter o mesmo tamanho que o nome quando afixado lateralmente

Na medida do possível, a seção branca deve incluir elementos eletroluminescentes (ou equivalentes) para garantir a visibilidade do logotipo durante as corridas noturnas.

Para corridas de resistência e qualquer outra competição com vários participantes na mesma viatura, um dispositivo de iluminação eficiente que acende quando é necessário um piloto com deficiência.

11.3 - Os pilotos com deficiência motora não poderão sair de um veículo imobilizado num circuito ou numa especial, que em caso de incêndio ou na presença de fumo. Eles também se sairão do veículo se ele estiver próximo de um plano de água e estiver em risco de afundar. Se eles não puderem conduzir seu veículo com segurança para fora do circuito ou da especial, eles permanecerão no seu interior protegidos pelo arco de segurança, seus cintos e o seu equipamento de segurança enquanto esperam para serem evacuados.

12 - Licença para as competições a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA.

Os seguintes graus das licenças são exigidos para as competições a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA:

- As licenças de Graus A, B, C e D são válidas para as competições de veículos a energia solar (Categoria I e Classe Olímpia).
- As licenças de Graus A, B, C e D são válidas para os Testes de Condução e competições não de velocidade tais como «Eco-Ralis» (Categorias III, IIIA, VI, VII e VIII).
- As licenças de Graus A, B e C são válidas para as competições de velocidade

la FIA, permettant de les identifier comme tels. Le logo 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 logo pendant les courses de nuit.

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 pilote handicapé court est nécessaire.

11.3 - Les pilotes handicapés moteurs ne s'extraient seuls d'un véhicule immobilisé sur un circuit ou une spéciale qu'en cas d'incendie ou en présence de fumée. Ils s'extraient 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 leur véhicule hors du circuit ou de la spéciale en toute sécurité, ils resteront à bord protégés par leur cage, leur harnais et leur équipement de sécurité en attendant d'être évacués.

12 - Licences pour les compétitions comptant pour la Coupe des Energies Alternatives de la FIA

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

- Les licences de Degrés A, B, C et D sont valables pour les compétitions pour véhicules à énergie solaire (Catégorie I et Classe Olympie).
- Les licences de Degrés A, B, C et D sont valables pour les Tests de conduite et les compétitions hors vitesse telles que les «Eco-Rallyes» (Catégories III, IIIA, VI, VII et VIII).
- Les licences de Degrés A, B et C sont valables pour les compétitions de vitesse

(Categorias II, III, IV, V, VI, VII e VIII).

- A licença de Grau R é válida unicamente para as competições em estrada com partidas individuais (Categorias I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII e Classe Olímpia).

CAPÍTULO II - REGULAMENTO PARA O EXAME MÉDICO DOS PILOTOS

Com o objectivo de regulamentar as questões que possam resultar da aplicação do presente regulamento, toda a ADN deverá poder dispor de uma Comissão Médica Nacional ou então de um médico com conhecimentos suficientes de medicina desportiva e em particular no que diz respeito aos problemas próprios do desporto automóvel.

1 - Consulta médica anual para aptidão.

1.1 - Área de aplicação do exame médico:

O conjunto de exames descritos neste capítulo:

- é necessário e suficiente para satisfazer as exigências médicas ligadas à emissão de uma licença internacional de condutor da FIA.
- é fortemente recomendado para a obtenção de uma licença nacional de piloto.

Esta visita médica deverá ser realizada por um médico licenciado em medicina autorizado a exercer no país onde é emitida a licença, pelo menos 3 meses antes que o pedido de uma licença de piloto seja entregue. Se for caso disso, a ADN pode prever condições particulares.

Inclui:

- um questionário escrito sobre os antecedentes familiares, pessoais (médicos, cirúrgicos e traumatológicos), sobre a existência de doenças ou infecções concomitantes, sobre o uso de qualquer medicamento;
- um exame clínico completo, que inclua em particular:
- um exame de aptidão cardiovascular;

(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).

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.

1 - Visite médicale annuelle d'aptitude

1.1 - Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre:

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

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

Elle comporte:

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

- um exame da vista;
- uma avaliação do aparelho locomotor;

1.2 - Um exame de aptidão cardiovascular.

- em todos os casos, a medição da pressão arterial;
- até aos 45 anos, um electrocardiograma 12 derivações de dois em dois anos;
- a partir dos 45 anos, ou se necessário mais cedo, e a cada três anos, será solicitada uma consulta com um especialista em cardiologia. Se este médico achar útil, dependendo dos sintomas e possíveis sinais, ele pode pedir outros exames adicionais, nomeadamente uma prova de esforço.

1.3 - Exame à vista

No primeiro ano de emissão de uma licença internacional, deve ser certificado após controlo por um oftalmologista qualificado ou toda a pessoa qualificada para realizar testes de acordo com a legislação do país em causa: Não é autorizada a utilização de lentes de contacto durante este exame oftalmológico; Se necessário, o piloto deve utilizar os seus óculos para este controlo.

a) acuidade visual:

- antes ou após correcção, a visibilidade de cada olho deve ser de, pelo menos, 9/10 por cada olho, ou 8/10 num olho e 10/10 no outro;
- qualquer pessoa cuja acuidade visual apenas num olho seja reduzida, mas não totalmente ausente e que não possa ser corrigida, mas que tenha obrigatoriamente uma visão controlateral corrigida ou não, igual ou superior a 10/10, pode obter uma licença de piloto, nas seguintes condições,
 - conformidade com os pontos b, c e d abaixo;
 - fundoscopia, excluindo uma retinopatia pigmentar;
 - qualquer lesão, antiga ou congénital, deverá ser estritamente unilateral.

- 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.

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 9/10ème pour chaque œil, ou 8/10ème un œil avec 10/10ème 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'oeil excluant une rétinopathie pigmentaire;
 - toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement unilatérale.

- b)** visão cromática: normal (método para analisar: a Tabela de Ishihara ou um teste de despistagem análogo). Em caso de anomalia recorrer ao Teste Farnsworth «Panel D15» ou a um sistema similar. Em qualquer caso não deve existir qualquer risco de erro na percepção das cores das bandeiras utilizadas em competições internacionais (ou nacionais).
- c)** campo de visão estática: de 120° no mínimo; os 20° centrais devem ser isentos de qualquer alteração. Uma perimetria deve ser efectuada.
- d)** visão estereoscópica: funcional. Em caso de anomalia, deve recorrer-se aos testes de Wirth, de Bagolini (vidros estriados) ou testes similares.
- e)** correcção da visão: são permitidas as lentes de contacto, desde que:
- estas tenham sido utilizadas por um período superior a 12 meses e que sejam utilizadas durante um período significativo, todos os dias.
 - e que o oftalmologista as certifique como apropriadas para corridas de automóveis

1.3.1 - No caso de doença ocular intensa, implicando uma perda da vista a longo termo ou de alterações do campo visual a longo termo, é necessário um período mínimo de dois anos antes de se considerar a possibilidade de o condutor efectuar uma outra avaliação oftalmológica. Neste caso devem ser realizados testes oftalmológicos minuciosos compreendendo um campo visual e uma estereovisão. É igualmente sugerido efectuar um teste em tempo real num circuito, se possível.

As decisões devem ser tomadas caso por caso.

1.4 - Mobilidade das articulações, amplitude dos movimentos, inventário das amputações e eventuais aparelhos, inventário das perturbações sensitivas e motoras.

São compatíveis com a obtenção de uma licença internacional:

- b)** vision des couleurs: normale (méthode pour l'analyser: la Table d'Ishihara ou un test de dépistage analogue). En cas d'anomalie, recours au test de Farnsworth «Panel D15» ou à un système analogue. Dans tous les cas, il ne doit pas y avoir de risque d'erreur dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions internationales.
- c)** champ de vision statique: de 120° au minimum; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération. Une périmétrie doit être effectuée.
- d)** vision stéréoscopique: fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés) ou tests analogues.
- e)** correction de la vision: les verres de contact sont admis à condition:
- qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois et chaque jour pendant une durée significative.
 - et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.

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

Les décisions devraient être prises au cas par cas.

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

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

- as amputações dos dedos da mão se a faculdade de agarrar é satisfatória (à direita como à esquerda);
- as próteses dos membros, se o resultado funcional é igual ou próximo do normal;
- uma limitação funcional das grandes articulações inferiores de 50%;

1.5 - Lista nominativa de doenças incompatíveis com a competição automóvel ou que requeram avaliação médica por uma instância específica.

1.5.1 - Contra - Indicação absoluta:

- epilepsia, em tratamento ou não, com efeitos comportamentais constatados durante os 10 últimos anos;
- qualquer problema cardiovascular com risco de morte súbita;
- cegueira monocular;

No caso dos pilotos que sofram de cegueira monocular, e que detêm uma licença internacional serão examinados caso a caso pela Comissão Médica da FIA somente para a época de 2020. No entanto, a partir da época de 2021, nenhuma licença internacional será concedida a um piloto que sofre de cegueira monocular.

Por outro lado, para todo o problema relevante de uma das contra - indicações mencionadas acima, a Comissão Médica da FIA poderá, eventualmente, e por cada dossier apresentado, apoiar-se no parecer de uma comissão de peritos.

1.5.2 - Contra-Indicações para uma licença standard permitindo, no entanto, solicitar a atribuição de uma licença para deficientes (ver Capítulo I, Artigo 10 deste Anexo).

- todas as limitações articulares, amputações, próteses que não respondam aos critérios definidos no Artigo 1.4,
- as principais alterações sensivomotoras centrais ou periféricas (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)

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

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

1.5.1 - Contre-indication absolue

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

La situation des pilotes atteints de cécité monoculaire actuellement détenteurs d'une licence internationale sera examinée au cas par cas par la Commission Médicale de la FIA uniquement pour la saison 2020. Cependant, à compter de la saison 2021, aucune licence internationale ne sera accordée à un pilote souffrant de cécité monoculaire.

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, hémiplégié, paraplégie, etc.)

1.5.3 - Doenças ou enfermidades que requirem uma avaliação médica por um organismo aprovado pela ADN (Comissão Médica, ou na sua ausência, médico aprovado pela ADN):

- diabetes tratada por insulina ou sulfonilureias, na condição de que seja submetido um documento confidencial que prove o acompanhamento regular do candidato e indicando a natureza do seu tratamento à Comissão Médica aprovada pela ADN e de que o Certificado Médico de Aptidão (ver Art. 1.8) contenha a referência «vigilância médica necessária»,
- todo o estado cardíaco ou arterial patológico,
- todas as condições psicológicas nomeadamente transtorno de défice de atenção e hiperatividade (TDAH) que possam levar a perturbações do comportamento e que necessitem de tratamento especializado;
- todo o problema de saúde que possa, devido á sua natureza ou tratamento requerido, ter consequências nefastas por ocasião da prática do desporto automóvel, incluindo em caso de acidente.

1.6 - Formulário de Exame Médico

Em cada país, de acordo com a legislação ou os hábitos locais, a ADN deve criar e imprimir:

- i) uma ficha de questionário médico,
- ii) um formulário médico.

Estes documentos, de acordo com as exigências do presente regulamento, serão distribuídos a todos os requisitantes de licença.

1.6.1 - Questionário Médico

Este será assinado pelo piloto em questão.

Uma proposta para a sua redacção está disponível junto da FIA.

1.6.2 - Formulário Médico

Este formulário médico deve conter:

- as informações necessárias para o

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:

- i) une fiche de questionnaire medical
- ii) un formulaire médical.

Ces documents, conformes aux exigences du présent règlement, seront distribués à tous les demandeurs de licence.

1.6.1 - Questionnaire médical

Il sera signé par le pilote concerné.

Une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA.

1.6.2 - Formulaire médical

Le formulaire médical doit comporter:

- les informations nécessaires pour le médecin

médico examinador (uma proposta de redacção está disponível junto da FIA).

- na totalidade, as seguintes informações
- altura e peso do sujeito,
- a natureza do grupo sanguíneo e o factor rhesus nos países onde a lei o exija,
- as eventuais alergias, medicamentosas ou outras,
- a data da última vacinação antitetânica,
- os resultados numéricos do estudo do aparelho locomotor,
- os resultados numéricos do estudo da visão,
- os valores da tensão arterial e a indicação que os exames complementares (ECG simples ou prova de esforço) foram realizados de acordo com a idade e o caso.

Nos países onde a lei o exija ou os hábitos locais o imponham, o formulário médico nacional poderá incluir a prescrição de exames suplementares. Este formulário será assinado, por cima do carimbo da ADN, pelo médico que efectuou o controlo médico.

No final do formulário médico, o interessado deverá assinar uma declaração onde será especificado:

- que informou correctamente o médico do seu estado de saúde e dos seus antecedentes;
- que se compromete a não usar substâncias que integrem a lista de substâncias e métodos interditos pela Agência Mundial Antidopagem.
- que se comprometeu a avisar a sua ADN de qualquer alteração significativa do seu estado de saúde:
- ao nível médico, incluindo a administração de qualquer medicação por período superior a 3 semanas.
- ao nível traumatológico, se o acidente é seguido por um período de ausência laboral e se está ou não relacionado com a prática de desporto automóvel.

examineur (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 rhesus dans les pays où la loi l'exige,
- les allergies éventuelles, médicamenteuses ou autres,
- la date de la dernière vaccination antitétanique,
- les résultats chiffrés de l'étude de l'appareil locomoteur,
- les résultats chiffrés de l'étude de la vue,
- les valeurs de la tension artérielle et l'indication que les examens complémentaires (ECG simple ou épreuve d'effort) ont été pratiqués selon l'âge et le cas.

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

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

- qu'il a informé exactement le médecin de son état de santé actuel et de ses antécédents;
- qu'il s'engage à ne pas faire usage de substances figurant sur la liste des substances et méthodes interdites de l'Agence Mondiale Antidopage;
- 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 - Destino do formulário médico e do questionário.

Estes documentos deverão ser conservados pelas ADN's, cumprindo as regras do respeito do sigilo médico.

Todavia, com a finalidade de constituir um ficheiro informático seguro à disposição dos médicos intervenientes no desporto automóvel por ocasião de um acidente ou de uma doença intercorrente, a FIA poderá solicitar uma cópia. As categorias de pilotos em questão serão fixadas posteriormente pela Comissão Médica da FIA.

1.7 - Deveres do médico que efectua o exame:

O médico que efectua o exame médico de aptidão deve utilizar obrigatoriamente o formulário médico nacional apresentado pelo candidato, e preencher todos os pormenores necessários. O candidato deverá enviar imediatamente este documento à ADN competente.

A decisão quanto à aptidão ou inaptidão será tomada pelo médico que realizou o exame.

Este médico pode, eventualmente, solicitar o parecer da instância aprovada pela ADN (Comissão Médica Nacional ou médico designado).

1.8 - Certificado médico de aptidão:

Um certificado médico de aptidão deve acompanhar cada licença internacional como a seguir se exemplifica:

- ou no verso da licença,
- ou como documento em anexo

Apto para a prática do desporto automóvel, segundo as normas médicas da FIA:

Data:

Vista corrigida (óculos ou lentes)

SIM /NÃO

Vigilância médica particular

SIM /NÃO

1.6.3 - Devenir du formulaire médical et du questionnaire

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

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

1.7 - Devoir du médecin qui effectue l'examen

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

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

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

1.8 - Attestation d'aptitude médicale

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

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

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

Date:

Vue corrigée (verres ou lentilles)

OUI / NON

Surveillance médicale particulière

OUI / NON

1.9 - Difusão do regulamento

Para além dos documentos que são da sua competência, é solicitado a cada ADN que difunda junto dos médicos examinadores a presente regulamentação ou que indique sobre o pedido da licença um site na Internet onde esta possa ser encontrada.

2 - Controlo médico nas competições:

A verificação do certificado médico de aptidão pelo Médico Chefe da competição pode substituir a visita preliminar requerida em determinados casos. Além disso, a qualquer altura durante uma competição ou após o final da mesma, o Médico Chefe o Delegado Médico da FIA, se estiver presente ou o Director de Corrida pode exigir a realização de um exame médico de um condutor, se considerarem que o seu comportamento o exige ou não. As autoridades desportivas tomarão as decisões necessárias na sequência do parecer do Médico Chefe e do Delegado Médico da FIA, se estiver presente. Este exame pode incluir, se necessário, um teste de álcool.

2.1 - Exame neurométrico

Os pilotos inscritos num Campeonato do Mundo da FIA poderão ser sujeitos a um exame neurométrico. Os critérios deste exame são definidos sob a responsabilidade do Delegado Médico da FIA do campeonato em questão. Os dados confidenciais resultantes deste exame serão utilizados para fins comparativos.

2.2 - Procedimento após um acidente, um problema físico ou qualquer problema de saúde

2.2.1 - PROCEDIMENTO EM COMPETIÇÃO - após um acidente, um problema físico ou um problema de saúde que surgiu em competição (se o diagnóstico foi feito posteriormente, consultar o Artigo 2.2.2)

a) Responsabilidade do piloto

O piloto (ou sua família em caso de força maior) é responsável por informar sem

1.9 - Diffusion du règlement

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

2 - Contrôle médical aux 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, le Délégué Médical FIA, s'il est présent, ou le Directeur de Course peut exiger un examen médical, que le comportement du pilote concerné le justifie ou non. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin-Chef et du Délégué Médical FIA s'il est présent. 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.

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

demora o Médico-Chefe e o médico responsável pela série ou pelo campeonato de qualquer problema físico ou de saúde (exceto se for um caso de menor importância).

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC.

Informar igualmente o Delegado Médico da FIA (por e-mail) e a FIA (medical@fia.com).

b) Exame médico de controle

Um exame médico de controle pode ser solicitado em todo momento e ser efetuado pelo:

- Médico-Chefe; ou
- o Delegado Médico da FIA ou o médico responsável pela série ou campeonato, se presente.

O piloto em causa tem a obrigação de se submeter a este exame e a equipa do condutor será avisada pelo Médico-Chefe ou, se estiver presente pelo Delegado Médico FIA.

c) Decisão após o exame

O médico que solicitou e efetuou o exame decidirá:

- autorizar o piloto a continuar a competição em causa;
- não permitir que o piloto continue a competição em questão e de solicitar uma visita de reintegração.

d) Deve ser efectuado um acompanhamento quando o exame de reintegração for realizado.

Pelo Médico Chefe da competição onde ocorreu o acidente / problema:

- Notificar a ADN do piloto do acidente / problema que ocorreu e o fato de que uma visita de reintegração foi solicitada.
- A partir da altura que o piloto é transferido para o hospital, informar a AND do piloto da sua evolução e do seu estado de saúde.

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

Informar igualmente de imediato o Delegado Médico da FIA (por e-mail) e a FIA

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:

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

b) Examen médical de controle

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 concerne;
- 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:

Informar également en temps réel le Délégué Médical FIA (par e-mail) et la FIA

(medical@fia.com).

Pelo piloto (ou sua família em caso de força maior):

- Informar a sua ADN, o Médico Chefe da competição onde ocorreu o acidente / problema e o médico responsável pela série ou campeonato da evolução do seu estado de saúde, transmitindo-lhes informações claras e exaustivas, e incluindo imagens radiográficas.
- Transmitir também essas informações ao Médico Chefe da próxima competição internacional na qual ele pretende participar e informá-lo sobre a necessidade de realizar uma visita de reintegração (para obter os detalhes de contato do Médico Chefe, contatar com a ADN do país em que a competição terá lugar e, em última instância, a FIA (medical@fia.com)).

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

Informar igualmente de imediato o Delegado Médico da FIA (por e-mail) e a FIA (medical@fia.com).

- Abster-se de participar em toda a competição automóvel inscrita no Calendário Internacional da FIA até que a visita de reintegração ter sido completada com sucesso.

Para a ADN do piloto:

- Com base nas informações e documentos recebidos do piloto, e depois de ter organizado qualquer exame médico necessário, quando considera que o piloto recuperou o suficiente, forneça-o com um documento confirmando que monitorou o caso e que aprova o regresso do piloto em causa à competição sob reserva do exame de reintegração realizado pelo Médico-Chefe da próxima competição internacional em que o piloto irá participar.
- Assegurar-se de que o piloto informou o Médico-Chefe da próxima competição internacional na qual pretende participar do seu estado de saúde e se necessário organizar uma visita de reintegração.

(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:

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

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

Par l'ASN du pilote:

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

- Em caso de acidente grave, completar a seção médica da Base de dados Mundial de Acidentes (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>) e, em seguida, complete as informações sobre o estado de saúde do piloto.

Para o Médico-Chefe da próxima competição internacional na qual o piloto irá participar

- Exigir que o piloto seja submetido a um exame de reintegração após a apresentação de um documento da ADN do piloto confirmando que aprova o seu retorno à competição sob reserva de uma visita de reintegração realizada pelo Médico-Chefe da próxima competição internacional em que o piloto irá participar.

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

A visita de reintegração será realizada em conjunto com o Delegado Médico da FIA, a menos que tenha sido conduzido a montante numa competição internacional sem contar com um Campeonato do Mundo da FIA.

2.2.2 - PROCEDIMENTO FORA DE COMPETIÇÃO

Procedimento após um acidente incluído doméstico, de um problema físico ou um problema de saúde que ocorra ou diagnosticado durante uma competição.

a) Responsabilidade do piloto

O piloto (ou sua família em caso de força maior) é responsável por informar sem demora a sua ADN de qualquer problema físico ou de saúde (exceto se for um caso de menor importância) diagnosticado fora da competição e de todo o acidente - cujas consequências foram diagnosticadas - fora da competição.

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

Informar igualmente o Delegado Médico da FIA (por e-mail) e a FIA (medical@fia.com).

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX 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:

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

b) Decisão da ADN ou do delegado Médico da FIA

Com base nas informações e documentos recebidos do piloto, e eventualmente depois de ter organizado qualquer exame médico a ADN do condutor deverá decidir se o piloto deve, ou não, ser submetido a uma visita de reintegração e informar da sua decisão.

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

A ADN do piloto também deve informar o Delegado Médico da FIA da sua decisão sem demora.

O Delegado Médico da FIA também pode solicitar uma visita de reintegração se julgar justificado. A FIA informará o piloto.

c) Acompanhamento quando uma visita de reintegração foi solicitada.

Pelo piloto:

- Informar a sua ADN, da evolução do seu estado de saúde, transmitindo-lhes informações claras e exaustivas, e incluindo imagiológicas.
- Transmitir também essas informações ao Médico Chefe da próxima competição internacional na qual ele pretende participar e informá-lo sobre a necessidade de realizar uma visita de reintegração (para obter os detalhes de contato do Médico Chefe, contatar com a ADN do país em que a competição terá lugar e, em última instância, a FIA (medical@fia.com)).

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

Informar igualmente de imediato o Delegado Médico da FIA (por e-mail) e a FIA (medical@fia.com).

- Abster-se de participar em toda a competição automóvel inscrita no Calendário Internacional da FIA até que a visita de reintegração ter sido

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC:

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

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

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

Par le pilote:

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC:

Informar 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

completada com sucesso.

Pela ADN do piloto:

- Fornecer ao piloto quando considerar que ele recuperou o suficiente, um documento confirmando que aprova o regresso do piloto em causa à competição sob reserva de uma visita de reintegração realizada pelo Médico-Chefe da próxima competição internacional em que o piloto irá participar.
- Assegurar-se de que o piloto informou o Médico-Chefe da próxima competição internacional na qual pretende participar do seu estado de saúde e se necessário organizar uma visita de reintegração.

Para o Médico-Chefe da próxima competição internacional na qual o piloto irá participar

- Exigir que o piloto seja submetido a um exame de reintegração após a apresentação de um documento da ADN do piloto confirmando que aprova o seu retorno à competição sob reserva de uma visita de reintegração realizada pelo Médico-Chefe da próxima competição internacional em que o piloto irá participar.

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

A visita de reintegração será realizada em conjunto com o Delegado Médico da FIA, a menos que tenha sido conduzido a montante numa competição internacional sem contar com um Campeonato do Mundo da FIA.

2.2.3 - Sanções em caso de violação

Toda a violação, pelo piloto, no procedimento descrito nos Artigos 2.2.1 e 2.2.2 pode ser reportada aos Comissários Desportivos, quer no local durante o evento ou numa competição futura inscrita no Calendário Internacional da FIA para que eles possam tomar as decisões apropriadas e impor penalidades se for considerado justificado.

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.

3 - Organização da luta antidopagem

O Regulamento antidopagem da FIA tem como finalidade proteger o direito fundamental dos pilotos de participar em actividades desportivas isentos de dopagem, a promover a saúde e a garantir aos pilotos a equidade, a segurança e a igualdade no desporto automóvel.

O regulamento encontra-se no Anexo A do Código Desportivo Internacional.

4 - Comissão de Apelo

Em cada país, uma Comissão Médica nomeada pela ADN será chamada a resolver eventuais litígios entre os médicos e os condutores em questão, tendo como base os Artigos 1.3 e 1.4 do presente Regulamento.

Pode ser exigida ao piloto a realização de um teste de condução na presença do médico, membro da Comissão Médica ou reconhecido pela ADN.

As conclusões da Comissão Nacional serão reconhecidas e aceites em todos os outros países, sob a legislação desportiva da FIA.

5 - Regulamentação relativa a estudos fisiológicos durante competições de automobilismo

5.1 - Observações Gerais

Os estudos fisiológicos são considerados para ser do domínio médico e podem ser efectuados, no todo ou em parte:

- a) seja fora dos locais onde têm lugar as competições desportivas e sob reserva de ser obtido um acordo voluntário e pessoal dos participantes no estrito respeito das legislações e regulamentações aplicáveis, e não se regem pelo abaixo regulamentado (6.2, 6.3 e 6.4);
- b) Seja no decurso de uma competição e/ou dos treinos que a precedem, e neste caso, para além das regras de acordo directo tais como acima enunciadas, não devem em nenhum momento, e por qualquer razão seja ela qual for impedir o normal decurso dessa competição, nem incomodar os concorrentes e os pilotos que não estão envolvidos. Devem-se por isso reger pelo abaixo

3 - Organisation de la lutte antidopage

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

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

4 - Commission d'appel

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

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

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

5 - Réglementation des études physiologiques au cours des compétitions automobiles

5.1 - Remarques générales

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

- a) soit en dehors des lieux où se pratiquent les compétitions sportives et sous réserve qu'un accord volontaire et personnel des participants soit obtenu dans le strict respect des législations et réglementations applicables, elles ne sont pas soumises au règlement ci-dessous (6.2, 6.3 et 6.4);
- b) soit au cours d'une compétition et/ou des essais qui la précèdent, et dans ce cas en plus des règles d'accord direct telles qu'elles sont énoncées ci-dessus, elles ne doivent à aucun moment, et pour quelque raison que ce soit, entraver le déroulement normal de cette compétition ni gêner les concurrents et les pilotes non concernés. Elles doivent en conséquence se conformer au

regulamentado (6.2, 6.3 e 6.4).

5.2 - Iniciativa da investigação

A iniciativa de investigação e a escolha do seu tema podem surgir:

- a) de um médico investigador independente ou de uma entidade legal que tenha à sua disposição uma equipa médica competente na matéria;
- b) de uma ADN, através da sua Comissão Médica;
- c) da Comissão Médica da FIA.

Nota: para b) ou c) as Comissões em questão designarão o ou o(s) médico (s) investigadores.

5.3 - Acordos prévios

Nenhuma investigação que seja efectuada no quadro de uma competição pode ser programada sem o acordo prévio da Comissão Médica competente, a saber:

5.3.1 - Para as competições nacionais ou internacionais, extra Campeonato do Mundo da FIA e que decorram durante uma competição no quadro geográfico de uma única ADN, o acordo da Comissão Médica Nacional correspondente é necessário e suficiente.

5.3.2 - Para todas as investigações que envolvam pilotos e copilotos / Navegadores que participem num Campeonato do Mundo da FIA e para as investigações internacionais extra Campeonatos do Mundo da FIA que tenham lugar durante uma competição, mas programadas sobre o território de várias ADN's, é obrigatório o acordo da Comissão Médica da FIA; em consequência, todo o pedido recebido dentro destes parâmetros, quer seja solicitado ou não por uma Comissão Médica Nacional, deverá ser transmitido à Comissão Médica da FIA.

5.4 - Condições complementares exigidas para o desenvolvimento «no terreno» de uma investigação fisiológica durante uma competição e/ou treinos associados:

Em todos os casos devem dar o seu acordo:

règlement ci-dessous (6.2, 6.3 et 6.4).

5.2 - Initiative de l'expérimentation

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

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

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

5.3 - Accords préalables

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

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

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

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

Dans tous les cas doivent donner leur accord:

- a ADN onde se desenvolva a investigação
- o organizador
- o Director de Corrida
- o Médico-Chefe
- para os Campeonatos do Mundo da FIA, o Director da Prova.

Para este efeito, um pedido escrito deverá especificar:

- o tipo, o montante e a localização do material médico necessário à investigação;
- o local e o tempo necessário à investigação, especificando bem:
 - para uma competição em circuito, se esta se desenvolver durante os treinos ou durante a corrida;
 - para os ralis, se ela se desenvolver durante um percurso cronometrado ou durante um sector de ligação.
- o número de pessoas que compõem a equipa médica de investigação, incluindo o pessoal médico.

Para as competições dotadas de um Delegado Médico da FIA, este pedido escrito ser-lhe-á transmitido para conhecimento.

5.5 - Utilização dos dados científicos obtidos

Os trabalhos científicos ficam de exclusiva propriedade dos médicos investigadores ou, se for o caso disso, de uma entidade legal que disponha de uma equipa médica competente na matéria.

- a) São por isso inteiramente livres de proceder à difusão de acordo com o seu critério.
- b) Todavia, comprometem-se a comunicar os resultados à sua ADN e à FIA

- l'ASN où se déroule l'expérimentation
- l'organisateur
- le Directeur de Course
- le Médecin-Chef
- pour les Championnats du Monde de la FIA, le Directeur d'Épreuve.

A cet effet, une demande écrite devra préciser :

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

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

5.5 - Utilisation des données scientifiques obtenues

Les travaux scientifiques restent l'entière propriété des médecins expérimentateurs ou, le cas échéant, d'une personne morale ayant à sa disposition une équipe médicale compétente en la matière.

- a) Ils sont donc entièrement libres d'en effectuer la diffusion de leur choix.
- b) Toutefois, ils s'engagent à communiquer les résultats à leur ASN et à la FIA.

CAPÍTULO III - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS**1 - Capacetes****1.1 - Normas standard para serem utilizadas com sistema de retenção de cabeça (RTF)**

Quando da utilização de um RFT, de acordo com o Artigo 3 abaixo, é obrigatório, que os pilotos que participem de competições de circuitos, de montanha ou provas especiais nos ralis, inscritos no Calendário da FIA, usem um capacete homologado segundo uma das normas da FIA abaixo;

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Lista Técnica N°41),
- 8859 (Lista Técnica N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Lista Técnica N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° 69)

1.1.1 - Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um capacete de acordo com a tabela a seguir:

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES**1 - Casques****1.1 - Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)**

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

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N° 69)

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

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
Campeonato do Mundo de Fórmula Um / Championnat du Monde de Formule Un	8860-2018-ABP
Formula 2 / Formule 2	8860-2018-ABP
Formula 3 / Formule 3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formula E (a partir da corrida 6 / Formule E (à partir de la saison 6)	8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de condutores de Prioridade 1 / Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralicross, da FIA, para todos os pilotos / Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Taça do Mundo FIA GT / Coupe du Monde FIA GT	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

É altamente recomendável que todos os pilotos que participam no Campeonato Mundo de Ralis, bem como nas séries internacionais para as quais os regulamentos técnicos

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

incluem exigências em matéria de estrutura de impacto dos regulamentos técnicos da F3000 ou da Fórmula 1 FIA usem capacetes aprovados de acordo com a Norma FIA 8860 (Lista Técnica nº 33 ou Lista Técnica Nº 69)

1.2 - Normas standard para serem utilizadas sem sistema de retenção de cabeça (RTF)

Quando da utilização de um RFT, não for obrigatório os pilotos que participem em competições de circuitos, de montanha ou provas especiais nos ralis, inscritos no Calendário da FIA, devem usar um capacete homologado segundo uma das normas descritas na Lista Técnica Nº 25 da FIA.

1.3 - Condições de Utilização

Os pilotos de viaturas abertas devem obrigatoriamente usar capacetes integrais com uma protecção do queixo que faça parte integrante da estrutura do capacete e em conformidade a uma norma aprovada pela FIA. Esta medida é recomendada para as viaturas abertas históricas e para as viaturas de Autocross Super Buggy, Buggy 1600 e Júnior Buggy.

As películas de protecção de viseira, não podem ser descartadas desnecessariamente para a pista ou via das boxes (pit-lane).

Todas as viseiras aplicadas nos capacetes integrais correspondentes às Listas Técnicas 33, 69, 41 e 49 têm de ter apenso um autocolante FIA. As datas de implementação são as seguintes:

- Viseiras fabricadas após 01.01.2016 têm de ter autocolante FIA.
- Viseiras fabricadas antes de 31.12.2015 não tem de ter autocolante FIA e podem continuar a ser usadas sem o dito autocolante

Os pilotos e os copilotos (Navegadores) de viaturas com habitáculo fechado que usem um capacete integral devem poder passar o seguinte teste ⁽¹⁾, a fim de assegurar que seja possível aceder de maneira apropriada às vias aéreas de um piloto ferido:

- O piloto sentado na sua viatura, com o seu

des exigences en matière de structure de choc provenant du règlement technique de F3000 ou de Formule Un de la FIA portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860 (Liste Technique N°33 ou Liste Technique N° 69)

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

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

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 Nos 33, 69, 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

capacete e sistema de retenção da cabeça aprovado pela FIA devidamente colocados, cinto de segurança apertado.

- Com a ajuda de dois socorristas, o Médico-Chefe da competição (ou, se estiver presente, o Delegado Médico da FIA) deve poder retirar o capacete, mantendo a cabeça do piloto em posição neutra.

Se tal não for possível, o piloto deverá usar um capacete aberto.

Os pilotos devem contactar o Delegado Médico da FIA ou o Médico Chefe de modo a efectuar o teste acima descrito antes do início da competição.

- ⁽¹⁾ para as viaturas históricas, a conformidade é recomendada.

1.4 - Modificações

Um capacete não deverá ser modificado relativamente à especificação de fabrico de origem, excepto em conformidade com as instruções fornecidas pelo construtor. Os acessórios deverão ser montados de acordo com as instruções do fabricante do capacete. Só deverão ser utilizados os acessórios aprovados pela FIA. Qualquer outra modificação ou adição de acessórios não aprovados (câmeras de capacete, viseiras, etc.) anulará a homologação FIA do capacete.

1.5 - Peso máximo e sistemas de comunicação

- O peso dos capacetes poderá ser verificado em qualquer momento durante a competição e não pode exceder os 1900 g para um capacete integral ou os 1700 g para um capacete aberto, incluindo todos os acessórios e fixação.
- Os auscultadores de rádio montados no capacete são proibidos em todas as competições em circuito e de montanha, excluindo as competições de Autocross e Ralicross (os auriculares colocados nas orelhas são permitidos). Podem ser apresentados pedidos de derrogação, apenas por motivos médicos, por intermédio da Comissão Médica da ADN do condutor. A instalação de um microfone só poderá ser

et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.

- Aidé de deux secouristes, le Médecin-Chef de la compétition (ou, s'il est présent, le Délégué Médical de la FIA) doit pouvoir retirer le casque, la tête du pilote étant maintenue en permanence en position neutre.

En cas d'échec, le pilote devra porter un casque ouvert.

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

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

1.4 - Modifications

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

1.5 - Poids maximal et systèmes de communications

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

feita em conformidade com o Artigo 1.4 acima.

1.6 - Decoração

Uma vez que a tinta pode entrar em reacção com o material do casco do capacete e influir na sua capacidade de protecção, é da responsabilidade do concorrente decorar o capacete de acordo com as instruções fornecidas pelo fabricante, que estão disponíveis no guia de utilização do capacete, na página web do fabricante ou a pedido ao fabricante.

O casco destinado a ser pintado, deverá ser protegido de modo eficaz, uma vez que, se a tinta penetrar no interior, poderá influir no desempenho do forro do capacete.

As directivas do construtor deverão igualmente ser consultadas para qualquer observação relativa à utilização de autocolantes ou decalcomanias.

2 - Vestuário resistente ao fogo

Nas competições em circuito, subidas de montanha, provas especiais de ralis e sectores selectivos dos ralis todo-o-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os pilotos e os copilotos devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os e os copilotos (navegadores)), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27) ou a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um fato e luvas (opcional para copilotos (navegadores)), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, aprovados pela norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

- * Fórmula E (a partir da 6ª competição)
- * Campeonato do Mundo de Fórmula Um
- * WEC (a partir da época 2021)
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se pertencer à lista de pilotos de Prioridade 1

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 décalcomanias.

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 2021)
- * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1

Para o WRC é recomendado que os pilotos utilizem a balaclava homologada pela norma FIA 8856-2000 ou pela norma FIA 8856-2018, e indicado nas listas técnicas como uma balaclava que reduz as cargas transmitidas ao pescoço do piloto durante a remoção do capacete.

Os utilizadores devem assegurar-se de que o vestuário não é demasiado apertado, uma vez que isso reduzirá o nível de protecção. A balaclava deve ser utilizada sob o fato de competição. O pescoço, pulsos e tornozelos devem estar sempre cobertos por, pelo menos, duas peças de vestuário protector. A balaclava e a camisola interior devem sobrepor-se pelo menos numa altura mínima de 3 cm, em torno do pescoço, á excepção da parte central frontal onde devem sobrepor-se por uma altura mínima de 8 cm.

As roupas superiores e inferiores têm de se sobrepor pelo menos 7 cm ao redor da cintura do piloto.

Em caso de razões médicas justificadas, roupas de baixo não aprovadas pela FIA podem ser usadas entre a pele do piloto e roupas íntimas obrigatórias aprovadas pela FIA. No entanto, não é permitido o uso de materiais sintéticos não resistentes a chamas em contato com a pele do piloto.

Apenas protetores de cotovelo ou de joelho resistentes às chamas, de acordo com a norma ISO 15025, podem ser usados sobre o fato.

Os bordados cosidos directamente no fato devem sê-lo apenas à camada mais superficial desta peça de vestuário, de forma a melhorar o isolamento térmico. O material utilizado como fundo (ou suporte) das insígnias publicitárias, assim como o fio utilizado para as unir ao fato, devem ser resistentes às chamas.

A costura dos crachás pode passar por todas as camadas, desde que o fio seja resistente a chamas e esteja em conformidade com a norma ISO 15025. A impressão ou as transferências no vestuário dos pilotos devem ser efetuadas pelo fabricante do produto e não devem reduzir a

Pour le WRC, il est recommandé aux pilotes d'utiliser une cagoule homologuée conformément à la norme FIA 8856-2000 ou à la norme FIA 8856-2018, et indiquée dans les listes techniques comme une cagoule permettant de réduire les charges transmises au cou du pilote au moment du retrait du casque.

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. La cagoule doit être portée sous la combinaison de course. Le cou, les poignets et les chevilles doivent toujours être recouverts par au moins deux éléments de protection. La cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposeront sur au moins 3 cm autour du cou du pilote, sauf sur la ligne centrale avant où ils se superposeront sur au moins 8 cm.

Les sous-vêtements supérieurs et inférieurs se superposeront sur au moins 7 cm autour de la taille du pilote.

En cas de raisons médicales justifiées, des sous-vêtements non approuvés par la FIA peuvent être portés entre la peau du pilote et les sous-vêtements obligatoires approuvés par la FIA. Toutefois, l'utilisation de matériaux synthétiques non résistants aux flammes en contact avec la peau du pilote n'est pas autorisée.

Seuls des protège-genoux ou des protège-coudes résistants aux flammes et conformes à la norme ISO 15025 peuvent être portés sur la combinaison.

Les broderies cousues directement sur la combinaison doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes.

La couture des badges peut passer à travers toutes les couches, à condition que le fil soit résistant aux flammes et conforme à la norme ISO 15025. L'impression ou les transferts sur les vêtements des pilotes doivent être effectuées uniquement par le fabricant du produit et ne

performance do fato tal como definido na norma 8856-2000 ou 8856-2018 (ver Anexo I da norma FIA 8856-2000 ou Anexo F da norma FIA 8856-2018 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações para os utilizadores). Qualquer roupa aprovada pela FIA de acordo com a norma 8856-2018 personalizada por impressão ou transferência deve ser acompanhada de um certificado do fabricante.

Os pilotos de monolugares que participem em competições de partida parada devem utilizar luvas de cor bastante visível e que contraste com a cor predominante da viatura, para que o piloto possa atrair a atenção do starter em caso de dificuldades.

As substâncias que poderão circular em qualquer sistema de arrefecimento utilizado pelo condutor, estão limitadas a água ou a ar à pressão atmosférica. Os sistemas a água não devem necessitar da saturação do vestuário para funcionarem.

Para as competições que se desenrolem sob temperaturas elevadas é recomendável a utilização de um sistema de arrefecimento (ligado por exemplo à roupa interior prevista para esse efeito e homologado segundo a norma FIA 8856-2000 ou a norma FIA 8856-2018).

2.1 - Dispositivos biométricos

Os pilotos podem usar um dispositivo para armazenar dados biométricos durante a corrida.

- Se o dispositivo biométrico estiver integrado na roupa interior aprovada de acordo com a Norma FIA 8856, a peça deve ser aprovada de acordo com as Normas FIA 8856 e 8868-2018.
- Se o dispositivo biométrico é um dispositivo autónomo, deve ser aprovado de acordo com a Norma FIA 8868-2018. Este dispositivo deve ser usado além da peça de vestuário aprovada de acordo com a Norma FIA 8856.

doivent pas réduire la performance de la combinaison tel que défini dans la norme 8856-2000 ou 8856-2018 (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 ou Annexe F de la norme FIA 8856-2018 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs). Tout vêtement approuvé par la FIA selon la norme 8856-2018 personnalisé par impression ou transfert doit être accompagné d'un certificat du fabricant.

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

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

Pour les compétitions se déroulant sous de fortes chaleurs, il est recommandé d'utiliser un système de refroidissement (connecté par exemple à des sous-vêtements prévus à cet effet et homologués suivant la norme FIA 8856-2000 ou la norme FIA 8856-2018).

2.1 - Dispositifs biométriques

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

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

3 - Sistema de retenção frontal da cabeça (RFT)

3.1 - Nas competições internacionais, é proibida a utilização de qualquer dispositivo fixado ao capacete e com a finalidade de proteger o pescoço ou a cabeça do piloto, excepto se o dispositivo em questão tiver sido homologado de acordo com a norma FIA 8858. Os sistemas RFT homologados estão descritos na Lista Técnica FIA n.º 29. O ângulo mínimo da base do HANS®, medido na horizontal, ao pescoço será de 60°.

A forra de protecção entre o piloto e a armação do HANS® não pode exceder os 15 mm de espessura quando o piloto está sentado na sua viatura totalmente equipado e com os cintos devidamente fixados e tencionados. Esta forra tem de estar protegida por material anti inflamável em conformidade com a norma ISSO 15025 e não pode exceder em mais de 8 mm a largura da armação do HANS®.

Os sistemas RFT aprovados pela FIA devem ser usados pelos pilotos e os copilotos (navegadores) em todas as competições internacionais com as seguintes excepções ou disposições seguintes:

A utilização de um sistema RFT aprovado pela FIA é:

- a)** obrigatória para as viaturas de Fórmula 1 do período G e seguintes, a não ser que haja uma dispensa por escrito da Comissão de Segurança da FIA;
- b)** recomendada para as outras viaturas históricas.
- c)** não obrigatório para as seguintes categorias de veículos de energias alternativas: I, III, IIIA, IV, V, Karts eléctricos, VII e VIII;
- d)** recomendado para as categorias de veículos de energias alternativas II, V Viaturas e VI com Passaportes técnico emitido antes de 01.01.2006.

Para as outras viaturas, a bordo das quais é impraticável por razões técnicas de montar o sistema RFT aprovado pela FIA, um pedido de derrogação

3 - Système de Retenue Frontale de la Tête (RFT)

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

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

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

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

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

Pour les autres voitures à bord desquelles il est impraticable pour des raisons techniques de monter le système RFT approuvé par la FIA, une demande de

deverá ser apresentado à Comissão de Segurança da FIA.

3.2 - Condições de utilização

Os sistemas RFT devem ser utilizados unicamente com os elementos aprovados pela FIA de acordo com a tabela seguinte:

Capacete ⁽²⁾	Sistema de cintas (cinta, cintas com clip de extremidade e ponto de ancoragem no capacete)
FIA 8860 (Lista Técnica Nº 33 e 69)	FIA 8858 (Lista Técnica Nº 29)
FIA 8858 (Lista Técnica Nº 41)	
FIA 8859 (Lista Técnica 49)	

⁽²⁾ Uso obrigatório do capacete em cada Campeonato de acordo com o Artigo 1.1 acima

O dispositivo RFT deve ser usado de acordo com o:

- a) «Guia e a especificação de instalação para dispositivos HANS® em competição de corrida», ou
- b) «Guia e especificação de instalação para dispositivos Hybrid & Hybrid Pro na competição de corrida».

3.3 - Compatibilidade e autorização de utilização dos elementos aprovados segundo as Normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004 8860-2010 e 8860-2018.

	RFT 8858-2010	Cinta (com clip de extremidade) 8858-2010	Ancoragem do Capacete 8858-2010	Capacete 8858-2010, 8859-2015 8860-2010 e 8860-2018
HANS 8858-2002	X	SIM	SIM	SIM
Cinta (com clip de extremidade) 8858-2002	NÃO	X	Se mecanicamente compatível	SIM

dérogation pourra être présentée à la Commission de la Sécurité de la FIA.

3.2 - Conditions d'utilisation

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

Casque ⁽²⁾	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Liste Technique Nº 33 et 69)	FIA 8858 (Liste Technique Nº 29)
FIA 8858 (Liste Technique Nº 41)	
FIA 8859 (Liste Technique Nº 49)	

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

Le dispositif RFT doit être porté conformément au :

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

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

	RFT 8858-2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancrage de casque 8858-2010	Casque 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 et 8860-2018
HANS 8858-2002	X	OUI	OUI	OUI
Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON	X	Si mécaniquement compatible	OUI

Ancoragem Capacete 8858-2002	SIM	Se mecanicament e compatível		NÃO
Capacete 8858-2002 e 8860-2004	SIM	SIM	NÃO	

As Normas FIA 8860-2004 (Capacete de alta performance) e FIA 8858-2002 (sistemas RFT e capacetes compatíveis) foram actualizadas em 2010. Quer a versão original quer a versão revista, juntamente com a norma 8859-2015 (Capacetes Premium), mantêm-se válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro acima.

4 - Cintos de Segurança

Os pilotos devem estar devidamente fixos no seu banco através de cintos de segurança de acordo com o regulamento técnico para o veículo em questão, durante todo o tempo de uma competição desde que este último esteja em movimento num circuito, via das boxes, prova especial ou percurso de competição.

5 --Utilização de bijouteria

A utilização de bijouteria sob a forma de piercing ou de colar de metal é proibida durante a competição e pode ser objeto de controle antes da partida.

Ancrage de casque 8858- 2002	OUI	Si méca- niquement compatible		NON
Casque 8858-2002 et 8860-2004	OUI	OUI	NON	

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

4 - Harnais de sécurité

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

5 - Port de bijoux

Le port de 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

CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO

1 - Respeito da sinalização

As instruções detalhadas no Anexo H do Código Desportivo Internacional são consideradas como fazendo parte do presente código de conduta. Todos os pilotos devem cumpri-lo.

2 - Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista

a) Uma viatura que se encontre na pista pode utilizar toda a largura da mesma. No entanto, se esta for alcançada por uma viatura que está prestes a ganhar-lhe uma volta, o piloto deve permitir ao piloto mais rápido que o ultrapasse na primeira ocasião possível.

Se o piloto da viatura alcançada parecer não estar a utilizar correctamente os espelhos retrovisores, os comissários de pista agitarão bandeiras azuis, para prevenir que um piloto mais rápido possa ultrapassá-lo.

Qualquer piloto que pareça ignorar bandeiras azuis, será reportado aos Comissários Desportivos.

b) A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efectuada pela direita ou pela esquerda.

Um piloto não pode de modo deliberado sair da pista sem uma razão justificável.

Não é permitida mais do que uma mudança de direcção para defender a posição.

Todo o piloto que volte à linha de trajectória, tendo previamente defendido a posição fora da mesma, deverá deixar pelo menos a largura de uma viatura, entre a sua viatura e a extrema da pista, na aproximação a uma curva.

No entanto, todas as manobras susceptíveis de prejudicarem os outros pilotos, tais como dirigir voluntariamente um veículo para além dos limites da pista ou proceder a qualquer outra mudança anormal de direcção são estritamente proibidas. Todo o piloto julgado culpado de uma das infracções mencionadas acima será reportado aos Comissários

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

1 - Respect des signaux

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

2 - Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste

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

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

Tout pilote qui semblerait ignorer les drapeaux bleus sera signalé aux Commissaires Sportifs.

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

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

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

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

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

Desportivos.

- c)** Os pilotos devem utilizar a pista a todo o momento. A fim de dissipar qualquer dúvida, as linhas brancas que definem os limites da pista são consideradas como fazendo parte da pista, mas as bermas não.

Se uma viatura sair da pista por uma qualquer razão, e sem prejuízo do ponto 2 (d) a seguir, o piloto pode retomar a corrida. Todavia, isso deve ser feito no respeito das normas de segurança e sem daí retirar qualquer vantagem. Será considerado que um piloto abandonou a pista se nenhuma parte da sua viatura estiver em contacto com a pista.

- d)** O fato de provocar uma colisão, a repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como a saída de pista), serão reportadas aos Comissários Desportivos e poderão resultar na imposição de penalidades que poderão ir até à exclusão de todos os pilotos envolvidos.
- e)** Nunca é permitido conduzir uma viatura de maneira inutilmente lenta, errada ou potencialmente perigosa para os outros pilotos.

3 - Imobilização de viaturas durante uma corrida

- a)** O piloto de qualquer viatura que saia da pista por lhe ser impossível manter a velocidade de corrida, deverá antecipadamente manifestar a intenção de o fazer, sendo da sua responsabilidade procurar que tal manobra não represente qualquer perigo e que se efectue o mais próximo possível de uma zona de saída.
- b)** Se uma viatura se imobilizar fora da zona das boxes, ela deverá ser retirada o mais rapidamente possível, de modo a que a sua presença não constitua perigo ou não prejudique os outros pilotos.

Se o piloto não puder retirar a viatura, será dever dos comissários de pista prestar-lhe assistência. Se na sequência desta assistência o condutor retomar a corrida, isso deve ser feito no total respeito do regulamento e sem daí retirar qualquer

Commissaires Sportifs.

- c)** Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Afin de dissiper tout doute, les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste mais pas les bordures.

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

- d)** Le fait de provoquer une collision, la répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) seront signalées aux Commissaires Sportifs et pourront entraîner l'imposition de pénalités allant jusqu'à la mise hors course de tout pilote concerné.
- e)** Il n'est à aucun moment permis de conduire une voiture de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes.

3 - Voitures s'arrêtant pendant une course

- a)** Le pilote de toute voiture qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devrait manifester son intention de le faire à l'avance et il lui incombe de veiller à ce que la manoeuvre ne représente aucun danger et s'effectue le plus près possible d'un point de dégagement.
- b)** Si une voiture s'arrête en dehors de la voie des stands, elle devra être dégagée le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou ne gêne pas d'autres pilotes.

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

vantagem.

- c) Quaisquer reparações efectuadas na pista só podem ser executadas pelo piloto com a ajuda das ferramentas e peças transportadas na viatura em questão.
- d) É proibido qualquer tipo de reabastecimento, excepto quando a viatura estiver imobilizada na sua box.
- e) Além do piloto e dos oficiais devidamente designados, ninguém está autorizado a tocar numa viatura, excepto na via das boxes.
 - f) É proibido empurrar uma viatura sobre a pista.
 - g) Excepto durante uma suspensão da corrida, qualquer viatura abandonada na pista, ainda que temporariamente, pelo respectivo piloto será considerado como abandono da corrida.

4 - Entrada na via das boxes

- a) A secção da pista conduzindo à via das boxes, será denominada "entrada das boxes"
- b) Durante a competição, o acesso à via das boxes só é permitido pela entrada das boxes.
- c) Qualquer piloto que tenha a intenção de abandonar a pista ou de voltar à via das boxes, deverá assegurar-se de que pode fazê-lo em segurança.
- d) Excepto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), para uma viatura que entre na via das boxes (pit lane) a transposição, seja em que sentido for, da linha de demarcação entre a entrada das boxes e a pista, é proibida.

5 - Saída da via das boxes

Haverá um sinal luminoso verde e um vermelho (ou sinalética semelhante) na saída da via das boxes. As viaturas apenas podem sair da via das boxes quando a luz verde estiver acesa (ou o sinal equivalente apresentado).

Excepto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), qualquer linha pintada na pista ou à saída das boxes, com o objectivo de separar as viaturas que abandonam as boxes das viaturas que se encontram na pista, não

avantage.

- c) Toutes réparations sur la piste doivent être effectuées par le pilote à l'aide des outils et pièces transportés dans la voiture.
- d) Tout ravitaillement de quelque type que ce soit est interdit, sauf lorsque la voiture concernée est arrêtée à son stand.
- e) A l'exception du pilote et d'officiels dûment désignés, personne n'est autorisé à toucher à une voiture excepté dans la voie des stands.
 - f) Il est interdit de pousser une voiture sur la piste.
 - g) Excepté durant une suspension de la course, toute voiture abandonnée sur le circuit par son pilote, même momentanément, sera considérée comme s'étant retirée de la course.

4 - Entrée dans la voie des stands

- a) La section de la piste conduisant à la voie des stands sera dénommée «entrée des stands».
- b) Durant la compétition, l'accès à la voie des stands n'est autorisé que par l'entrée des stands.
- c) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer dans la voie des stands devrait s'assurer qu'il peut le faire sans danger.
- d) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre l'entrée des stands et la piste par une voiture entrant dans la voie des stands est interdit.

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), 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

poderá ser transposta por nenhuma parte de uma viatura que saia das boxes.

pourra être franchie par aucune partie d'une voiture quittant les stands.

CAPÍTULO V

CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO OFFROAD

1 - Respeito da sinalização

As instruções detalhadas no Anexo H ao Código Desportivo Internacional são consideradas como fazendo parte do presente código de conduta. Todos os pilotos devem cumpri-lo.

2 - Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista

a) Uma viatura que se encontre na pista pode utilizar toda a largura da mesma. No entanto, se esta for alcançada por uma viatura que está prestes a ganhar-lhe uma volta, o piloto deve permitir ao piloto mais rápido que o ultrapasse na primeira ocasião possível.

b) A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efectuada pela direita ou pela esquerda. Um condutor não pode de modo deliberado sair da pista sem uma razão justificável. Não é permitida mais do que uma mudança de direcção para defender a posição. Todo o piloto que volte à linha de trajectória, tendo previamente defendido a posição fora da mesma, deverá deixar pelo menos a largura de uma viatura, entre a sua viatura e a extrema da pista, na aproximação a uma curva. No entanto, todas as manobras susceptíveis de prejudicarem os outros pilotos, tais como dirigir voluntariamente um veículo para além dos limites da pista ou proceder a qualquer outra mudança anormal de direcção são estritamente proibidas. Todo o piloto julgado culpado de uma das infracções mencionadas acima será reportado aos Comissários Desportivos.

CHAPITRE V

CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT OFFROAD

1 - Respect des signaux

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

2 - Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste

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

b) Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Un pilote ne peut délibérément quitter la piste sans raison justifiable. Un seul changement de direction pour défendre une position est autorisé. Tout pilote revenant vers la trajectoire de course, après avoir défendu sa position hors trajectoire, devrait laisser au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et le bord de la piste à l'approche du virage. Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, telles qu'entraîner volontairement un véhicule au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites. Tout pilote jugé coupable de l'une des infractions susmentionnées sera signalé aux Commissaires Sportifs.

- c)** Os pilotos devem utilizar a pista a todo o momento. Se uma viatura sair da pista por uma qualquer razão, e sem prejuízo do ponto 2 (d) a seguir, o piloto pode retomar a corrida. Todavia, isso deve ser feito no respeito das normas de segurança e sem daí retirar qualquer vantagem. Afim de dissipar qualquer dúvida, os limites da pista podem ser definidos pelas as linhas brancas, pilhas de pneus, pinos ou qualquer outro sistema definido pelo Diretor de prova nomeado pela FIA ou pelo diretor de corrida durante o briefing. Será considerado que um piloto abandonou a pista se nenhuma parte da sua viatura estiver em contacto com a pista, quando as linhas indicam o limite da pista, ou quando a viatura está passando por trás ou movendo substancialmente um marcador físico.
- d)** A repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como a saída de pista), serão reportadas aos Comissários Desportivos e poderão resultar na imposição de penalidades que poderão ir até à exclusão de todos os pilotos envolvidos.
- e)** Nunca é permitido conduzir uma viatura de maneira inutilmente lenta, errada ou potencialmente perigosa para os outros pilotos.
- f)** Exceto se for permitido pela regulamentação, o patinar das rodas só é permitido na zona designada de pré-grelha
- g)** Quando houver um Joker Lap, o piloto deve entrar e sair da seção da Joker Lap de maneira a não constituir perigo ou incomodar os outros pilotos. Na saída da seção da Joker Lap, as viaturas na pista principal têm prioridade.

3 - Imobilização de viaturas durante uma corrida

O piloto de qualquer viatura que saia da pista por lhe ser impossível manter a velocidade de corrida, deverá anafazê-lo de imediato e, sendo da sua responsabilidade procurar que tal manobra não represente qualquer perigo e que se efectue o

- c)** Les pilotes doivent utiliser la piste à tout moment. Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, et sans préjudice du point 2(d) ci-après, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer un avantage quel qu'il soit. Afin de dissiper tout doute, les bords de la piste peuvent être définis par les lignes blanches les piles de pneumatiques, les quilles ou tout autre système défini par le Directeur d'épreuve nommé par la FIA ou par le directeur de course lors du briefing. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste, lorsque des lignes indiquent le bord de la piste, ou lorsque la voiture passe derrière ou déplace substantiellement un marqueur physique.
- d)** La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) seront signalées aux Commissaires Sportifs et pourront entraîner l'imposition de pénalités allant jusqu'à la mise hors course de tout pilote concerné.
- e)** Il n'est à aucun moment permis de conduire une voiture de manière inutilement lente, erratique ou jugée potentiellement dangereuse pour les autres pilotes.
- f)** Hormis si cela est permis dans le règlement, faire patiner les roues est seulement permis dans la zone désignée de pré-grille.
- g)** Quand il y a un Tour Joker, le pilote doit entrer et sortir de la section du Tour Joker de façon à ne pas constituer de danger ou de gêner les autres pilotes. A la sortie de la section du Tour Joker, les voitures sur la piste principale ont la priorité.

3 - Voitures s'arrêtant pendant une course

Le pilote de toute voiture qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devra le faire promptement et il lui incombe de veiller à ce que la manoeuvre ne représente aucun danger et s'effectue le

mais próximo possível de uma zona de saída.

4 - Saída da pista

Qualquer piloto que tenha a intenção de abandonar a pista durante uma corrida ou após a apresentação da bandeira de xadrez deverá assegurar-se de que é possível fazê-lo e de que a manobra não apresente qualquer perigo.

plus près possible d'un point de dégagement.

4 - Sortie de la piste

Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste pendant une course ou après la présentation du drapeau à damier devra s'assurer qu'il soit possible de le faire et que la manœuvre ne présente aucun danger.

SUPLEMENTO 1

De modo a serem elegíveis para integrar a tabela abaixo os campeonatos em questão também deverão cumprir os seguintes critérios:

- Serem compostos pelo mínimo de 5 competições. Para os fins deste artigo, uma competição só é elegível se tiver decorrido um mínimo de 72 horas entre o final de uma competição e o início da competição seguinte. **Para campeonatos que terminam em 2020, o número mínimo de competições é de 3.**
- Serem disputados em pelo menos 3 pistas diferentes. Qualquer outra configuração de circuito reconhecida pela FIA e que tenha recebido uma licença da FIA pode ser considerada como uma pista para esses fins. **Para campeonatos que terminam em 2020, o número mínimo de pistas é de 2.**

Ter regulamentos aprovados pela ADN em conformidade com o Código Desportivo Internacional da FIA.

- Serem disputados em circuitos homologados pela FIA.

Para os Campeonatos de Karting da FIA, os dois primeiros critérios inumerados acima não são aplicáveis.

Se os pilotos tiverem menos de 16 anos de idade para iniciar a primeira corrida de uma competição de um campeonato, o número de pontos atribuídos a esses pilotos será reduzido. Essa redução será proporcional ao número de pilotos ausentes para chegar a um mínimo de 16 e será calculada progressivamente em relação a esse déficit com base numa redução de 10% por piloto ausente (por exemplo, 100% dos pontos se 16 pilotos ou mais começarem a corrida, 90% dos pontos se iniciar 15 pilotos começarem a corrida, 80% para 14 pilotos, etc.). Se os pilotos tiverem menos de 16 anos para iniciar a primeira corrida de várias competições do mesmo campeonato, a competição com o menor número de pilotos da primeira corrida será decisiva para os cálculos acima. **Para os campeonatos que terminam em 2020, o número mínimo de pilotos que iniciem a primeira corrida de uma competição para obter 100% dos pontos no SL é de 10.**

SUPPLÉMENT 1

Afin de remplir les exigences requises pour figurer dans le tableau ci-dessous, les championnats concernés devront également répondre aux critères suivants:

- Etre composés d'au moins 5 compétitions. Aux fins du présent article, une compétition n'est admissible que si un minimum de 72 heures s'est écoulé entre la fin d'une compétition et le début de la compétition suivante. **Pour les championnats se terminant en 2020, le nombre minimum de compétitions est de 3.**
- Etre disputés sur au moins 3 pistes différentes. Toute autre configuration de circuit reconnue par la FIA et ayant reçu une licence FIA peut être considérée comme une piste à ces fins. **Pour les championnats se terminant en 2020, le nombre minimum de pistes est de 2.**

Etre régulièrement approuvés par leurs ASN conformément au Code Sportif International de la FIA.

- Etre disputés sur des circuits homologués par la FIA.

Pour les Championnats de Karting de la FIA, les deux premiers critères énumérés ci-dessus ne sont pas applicables.

Si les pilotes sont moins de 16 à prendre le départ de la première course d'une compétition d'un championnat, le nombre de points décernés à ces pilotes sera réduit. Cette réduction sera proportionnelle au nombre de pilotes manquants pour arriver au minimum de 16 et sera calculée de façon progressive par rapport à ce déficit sur la base d'une réduction de 10 % par pilote manquant (par ex. 100 % des points si 16 pilotes ou plus prennent le départ, 90 % des points si 15 pilotes prennent le départ, 80 % pour 14 pilotes, etc.). Si les pilotes sont moins de 16 à prendre le départ de la première course de plusieurs compétitions d'un même championnat, la compétition comptant le plus faible nombre de pilotes au départ de la première course sera décisive aux fins des calculs ci-dessus. **Pour les championnats se terminant en 2020, le nombre minimum de pilotes prenant le départ de la première course d'une compétition pour obtenir 100 % des points de SL est de 10.**

Para campeonatos FIA onde o sistema de penalização por pontos esteja em vigor, qualquer piloto que termine uma época inteira sem penalização terá um bônus de 2 pontos a adicionar aos seus resultados desportivos, conforme estabelecido na tabela abaixo.

O vencedor da Taça do Mundo de F3 da FIA receberá mais cinco pontos, além dos obtidos nos seus resultados desportivos, conforme estabelecido na tabela abaixo.

Um detentor de uma Super Licença para Treinos Livres somente receberá um ponto adicional por prova do Campeonato Mundial de Fórmula 1 da FIA se tiver completado com sucesso pelo menos 100 km numa sessão de treinos livres, desde que nenhum ponto de penalidade lhe tenha sido imposto. Um máximo de 10 pontos adicionais deste tipo podem ser concedidos por piloto para sessões de treinos livres durante um período de 3 anos.

No máximo os resultados de dois campeonatos podem ser acumulados num ano civil, desde que a data de início do segundo campeonato caia após a data final do primeiro campeonato durante o ano em questão. Um piloto pode acumular um máximo de 12 pontos nos Campeonatos de Karting da FIA. Os pontos do karting são válidos por cinco anos.

Para os campeonatos onde dois ou mais pilotos que compartilham a mesma viatura obtêm a mesma posição na classificação geral anual, os pontos serão atribuídos de acordo com a Categorização de Pilotos da FIA de cada um dos pilotos de acordo com a seguinte escala:

- Pilotos Platina ou Ouro: 100 % dos pontos
- Pilotos Prata: 75 % dos pontos
- Pilotos Bronze: 50 % dos pontos
- Pilotos não classificados na Categorização de Condutores da FIA: nenhum ponto será atribuído.

Notas:

- i)** A tabela de pontos a seguir é aplicável a partir de 2020 e seguintes e tendo em consideração os campeonatos que forem disputados em 2020

Pour les Championnats de la FIA où un système de points de pénalité est en place, tout pilote ayant participé à l'intégralité du championnat sans s'être vu attribuer des points de pénalité se verra accorder 2 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Le vainqueur de la Coupe du Monde de F3 de la FIA se verra attribuer 5 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Un titulaire d'une Super Licence Essais Livres uniquement se verra accorder un point supplémentaire par épreuve du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA s'il a parcouru avec succès au moins 100 km lors d'une séance d'essais libres, à condition qu'aucun point de pénalité ne lui ait été imposé. Au maximum, un total de 10 points supplémentaires de ce type pourra être attribué par pilote pour des séances d'essais libres sur une période de 3 ans.

Les résultats de deux championnats au maximum peuvent être accumulés par année civile, à condition que la date de début du deuxième championnat tombe après la date de fin du premier championnat durant l'année en question. Un pilote peut accumuler un maximum de 12 points dans les Championnats de Karting de la FIA. Les points du karting sont valables cinq ans.

Pour les championnats où deux pilotes ou plus partageant la même voiture obtiennent la même position au classement général annuel, les points seront attribués en fonction de la Catégorisation des Pilotes FIA de chacun des pilotes selon le barème suivant:

- Pilotes Platine et Or: 100 % des points;
- Pilotes Argent: 75 % des points;
- Pilotes Bronze: 50 % des points;
- Pilotes non classés dans la Catégorisation des Pilotes FIA: aucun point ne sera attribué.

Notes:

- i)** le tableau des points suivant est applicable à partir de 2020 et au-delà et prend en compte les championnats qui ont été disputés en 2020.

ii) Os pontos são atribuídos de acordo com o texto regulamentar aplicável do ano em que o resultado final do campeonato foi obtido.

ii) Les points sont attribués selon le texte réglementaire applicable de l'année au cours de laquelle le résultat final du championnat a été obtenu.

Resultado da classificação final anual / Position au classement général annuel	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Formula 2 da FIA / Formule 2 de la FIA	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car / Indy Car *	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Fórmula 3 da FIA / Formule 3 de la FIA	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Campeonato FIA da Fórmula E / Championnat de Formule E de la FIA	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (apenas LMP1) / FIA WEC (LMP1 uniquement)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Fórmula Regional Europeia certificada pela FIA / Formule Régionale Europe certifiée par la FIA	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Super Formula Japonesa / Japanese Super Formula	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2 / FIA WEC - LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
DTM / DTM	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Super GT Japonês / Japanese Super GT **	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Fórmula 3 Regional Asia Certificada pela FIA / F3 Régionale Asie certifiée par la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato das Américas de Fórmula Regional / Championnat Amériques de Formule Régionale	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato Japonês de Fórmula Regional certificado pela FIA / Championnat japonais de Formule Régionale certified by FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Fórmula Renault Eurocup / Formula Renault Eurocup	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
IMSA Protótipo (LMP3 excluído) / IMSA Prototype (à l'exclusion de LMP3) *	18	14	10	8	6	4	2	1	0	0
FIA WTCR / FIA WTCR	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Campeonato Internacional de Supercars / International Supercars Championship	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Taça Nascar / NASCAR Cup *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / Indy Light *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Series W / W Series	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0

<i>Euroformula Open / Euroformula Open</i>	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
<i>Fórmula Super Lights Japonesa / Japanese Super Formula Lights</i>	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Campeonatos Nacionais de Fórmula 4 certificados pela FIA / Championnats Nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asia / ELMS Prototipo (LMP3 excluído) / Asian/ELMS Prototype (à l'exclusion de LMP3)	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC LMGT - Pro / FIA WEC-LMGT-Pro	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC LMGT - AM / FIA WEC-LMGT-Am	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM / IMSA GTLM *	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Série Asiática de Inverno / Asian Winter Series	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Campeonatos Nacionais Fórmula 3 / Championnats Nationaux de F3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000 *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Nascar Nacional / NASCAR National *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Toyota Racing Series Nova Zelândia / Toyota Racing Series New Zealand	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Série Internacional GT 3 / International GT3 Series	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo de Karting da FIA na Categoria Sénior / Championnat du Monde FIA Karting en Cat. Sénior	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais de Karting da FIA na Cat. Sénior / Championnats Continentaux de la FIA Karting en Cat. Senior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo de Karting da FIA na Cat. Júnior / Championnat du Monde FIA Karting en Cat. Junior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais de Karting da FIA na Cat. Júnior / Championnats Continentaux FIA Karting en Cat. Junior	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

~~–Série GP2 2016 Únicamente~~

- Fórmula V8 3.5 e Formula Academy (FFSA) ~~2016 e~~ 2017
- Fórmula 3 Europa da FIA, Série GP3 e Fórmula Renault Eurocup ou NEC ~~2016~~, 2017 e 2018

* Sob reserva de que todas as manches (do percurso) sejam disputadas em circuitos homologados pela FIA.

~~–Série GP2 2016 uniquement~~

- Formula V8 3.5 et Formula Academy (FFSA) ~~2016 et~~ 2017
- Formule 3 Europe de la FIA, Série GP3 et Formule Renault Eurocup ou NEC ~~2016~~, 2017 et 2018

* Sous réserve que toutes les manches (du parcours) soient disputées sur des circuits homologués par la FIA.

SUPLEMENTO 2

Declaração de Consentimento da WADB

Cada procedimento ou pedido de uma Licença Internacional de Piloto deve conter os seguintes elementos em relação ao processamento de dados pessoais e sensíveis em caso de um acidente de automóvel:

Se o titular da licença objeto deste requerimento estiver envolvido num acidente durante uma competição de automobilismo, a autoridade que emite a licença (ASN) poderá ser obrigada a apresentar os dados pessoais ou médicos relativos às circunstâncias do acidente à Base de Dados Mundial de Acidentes da FIA ("WADB").

Os dados de acidentes recolhidos para processamento no WADB não serão enviados ou processados, a menos que o titular dos dados concorde expressamente com ele nos termos a seguir, ou termos equivalentes, e que o consentimento tenha sido comunicado a Controlador de Dados.

Declaração de Consentimento WADB

Eu, abaixo assinado(a), o Requerente, autorizo expressamente a recolha, utilização e processamento dos meus dados pessoais, incluindo dados pessoais e sensíveis (tais como informações médicas) relacionados com o meu envolvimento numa acidente ou incidente relacionado com o desporto motorizado que se relacione APENAS com as circunstâncias do acidente ou incidente e com o seu resultado imediato, incluindo qualquer lesão sofrida, por um representante devidamente autorizado que represente a FIA ou a Autoridade do Desporto Nacional.

Eu, abaixo assinado, o Requerente, concordo que os dados serão armazenados em formato eletrónico, mesmo após o término da minha licença, e que serão usados a qualquer momento, com o único objetivo de pesquisa com o objetivo de melhorar segurança em competições de automobilismo, durante e após o período de validade da minha licença, no Banco de Dados Mundial de Acidentes ("WADB").

Eu, abaixo assinado(a), o Requerente, reconheço que li e entendi o Guia da WADB publicado pela

SUPPLÉMENT 2

Déclaration de Consentement WADB

Chaque procédure ou formulaire de demande de Licence Internationale de Pilote doit contenir les éléments suivants eu égard au traitement des données personnelles et sensibles dans le cas d'un accident de sport automobile:

Si le titulaire de la licence faisant l'objet de la présente demande est impliqué dans un accident lors d'une compétition de sport automobile, l'autorité de délivrance des licences (ASN) peut être tenue de soumettre des données personnelles ou médicales relatives aux circonstances de l'accident à la Base de Données Mondiale des Accidents de la FIA ("WADB").

Les données d'accident collectées à des fins de traitement dans la WADB ne seront ni soumises, ni traitées à moins que la personne concernée n'y consente expressément dans les termes suivants, ou des termes équivalents, et que ce consentement ait été communiqué au Contrôleur des Données.

Déclaration de Consentement WADB

Je soussigné(e), le Demandeur, consens expressément par les présentes à la collecte, à l'utilisation et au traitement des données me concernant, y compris des données personnelles et sensibles (telles que des informations médicales) liées à mon implication dans un accident ou incident de sport automobile et ayant trait UNIQUEMENT aux circonstances de l'accident ou incident et à son issue immédiate, y compris toute blessure subie, par une personne dûment autorisée représentant la FIA ou l'Autorité Sportive Nationale.

Je soussigné(e), le Demandeur, accepte que lesdites données soient conservées sous forme électronique, même après l'expiration de ma licence, et qu'elles soient utilisées à tout moment, dans le seul but de la recherche aux fins d'améliorer la sécurité dans les compétitions de sport automobile, pendant et après la période de validité de ma licence, dans la Base de Données Mondiale des Accidents ("WADB").

Je soussigné(e), le Demandeur, reconnais avoir lu et compris le Guide WADB publié par la FIA, contenant

FIA, contendo informações detalhadas sobre a coleta e processamento de tais dados, incluindo as condições sob as quais eu posso solicitar acesso aos meus dados pessoais, a sua rectificação ou supressão e opor-me, por motivos legítimos, ao seu tratamento.

Ao assinalar a caixa abaixo , eu abaixo assinado(a), o Requerente, confirmo que ENTENDO E ACEITO esta Declaração de Consentimento da WADB

des informations détaillées sur la collecte et le traitement desdites données, y compris les conditions aux termes desquelles je peux demander l'accès à mes données personnelles, leur rectification ou suppression et m'opposer, pour des motifs légitimes, à leur traitement.

En cochant la case ci-après , je soussigné(e), le Demandeur, confirme que je COMPRENDS ET ACCEPTE la présente Déclaration de Consentement WADB.

MODIFICAÇÕES PARA 2021

7 - Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais em terra e internacionais.

7.1 - Licença de Piloto

7.1.1 - Exigências em matéria de licença para todos os ~~veículos~~ pilotos que efectuam tentativas de record ~~velocidade em terra~~ de distância, de tempo ou do mundo absolutos em circuito fechado ou aberto de >10km ou >10 milhas.

Para as tentativas de record de distância, de tempo ou de records mundiais absolutos em circuitos fechados (tal como definido no Anexo D do CDI) em pistas fechadas ou abertas de >10 km ou >10 milhas é necessário ter uma licença internacional FIA de Piloto. O tipo de licença necessária depende da velocidade máxima ~~prevista~~ a atingir durante a tentativa de record, conforme especificado na Tabela 1. ~~Uma licença FIA para os pilotos que fazem efetuam Records de Velocidade na terra (LSR) é igualmente necessária, conforme especificado na Tabela 2.~~

Tabela 1

Tipo de Licença	Velocidade Máxima		Type de Licence	Vitesse maximale
Licença Internacional Fia para o piloto de Grau D mínimo	≤250 ≤200 kph (<125mph)		Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré D Minimum	≤250 ≤200 kph (<125mph)
Licença Internacional Fia para o piloto de Grau C mínimo	≥250 >200 kph (>125mph)		Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C Minimum	≥250 >200 kph (>125mph)

7.1.2 - Exigências em matéria de licença para tentativas de record de aceleração com partida parada em pistas de Dragsters homologadas, ou em outras pistas homologadas em que ambas as tentativas sejam efectuadas no mesmo sentido.

MODIFICATIONS POUR 2021

7 - Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse sur terre mondiaux ~~et internationaux~~

7.1 - Licence Pilote

7.1.1 - Exigences en matière de licence pour ~~toutes~~ tous les ~~voitures~~ pilotes effectuant des tentatives de records de ~~vitesse sur terre~~ de distance, de temps ou du monde absolu en circuit fermé ou ouvert de >10 km ou >10 miles.

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

Table 1

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

As tentativas de record de aceleração com partida parada (tal como definidas no Anexo D) efetuadas por dragsters e outras viaturas em pistas homologadas para Dragsters e outras pistas abertas $\leq \frac{1}{4}$ de milha devem respeitar a regulamentação referente a licenças para corridas de dragsters conforme detalhado no artigo 9, Capítulo I do Anexo L do CDI

7.1.3 - Exigências em matéria de licenças para as tentativas de record de distância ≤ 1 milha onde a confirmação do record se faz no sentido inverso.

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

7.2 - Qualificação fundamentada com o aumento gradual de velocidade.

7.2.1

- a) As condições de obtenção de licença para pilotos que participem em tentativas de record de distância ≤ 1 milha com partida lançada ou parada, em que a confirmação do record se efectua no sentido oposto, serão fundamentadas no aumento gradual de velocidade.
- b) As condições de obtenção para uma licença LSR de um grau específico, serão cumulativas com os requisitos para as licenças de graus inferiores, conforme tabela abaixo.
- c) O piloto submeterá á ADN um pedido de licença provisória para o grau desejado. Á medida que o piloto consegue superar os requisitos, o comissário Desportivo da FIA validará o upgrade. A validação incluirá informação sobre o veículo utilizado (nome, número e fotografia). Uma vez satisfeitas a condições e comunicadas á ADN, esta emitira uma Licença completa (~~ver Tabela 2~~).

Les tentativas de records d'accélération avec départ arrêté (telles que définies à l'Annexe D) effectuées par des dragsters et autres voitures sur des pistes pour dragsters homologuées et autres pistes ouvertes $\leq \frac{1}{4}$ de mile doivent respecter la réglementation relative aux licences pour courses de dragsters telle que spécifiée à l'Article 9, Chapitre I, Annexe L du Code Sportif International.

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

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

7.2 - Qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse

7.2.1

- a) Les conditions d'octroi de licence pour les pilotes participant à des tentativas de records de distance ≤ 1 mile avec départ lancé ou départ arrêté, où le run de confirmation du record se fait dans le sens inverse, sont fondées sur une augmentation graduelle de la vitesse.
- b) Les conditions d'octroi pour une licence LSR d'un degré spécifique s'ajoutent aux exigences applicables à toutes les licences de degré inférieur, tel que précisé dans le tableau ci-dessous.
- c) Le pilote soumet à l'ASN une demande de licence provisoire du degré souhaité. S'il réussit le(s) run(s) conformément aux critères, le degré de licence demandé est validé par le Commissaire Sportif de la FIA. La validation comprend des informations sur le véhicule utilisé pour satisfaire aux conditions d'octroi de la licence (nom, numéro et photo). Une fois ces conditions remplies et soumises à l'ASN, cette dernière délivre la licence complète (~~voir Tableau 2~~).

Tabela 2

Tableau 2

Cr�terios de aumento gradual de velocidade / Cr�teres d'augmentation graduelle de la vitesse		
Exigências em matéria de Licenças para pilotos que efetuam Recordes de Velocidade em terra / Exigences en matière de Licences pour les pilotes effectuant des Records de Vitesse sur terre		
Grau de licença / Degré de licence	Velocidade máxima autorizada em qualquer momento da tentativa. / Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record	Requisitos / Exigences
LSR D	≤ 200kph (>125mph)	<p>Idade Mínima de 16 anos (18 para viaturas de turbina). Um condutor titular de uma licença Licença Internacional de Piloto do Grau D ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR-D, sendo que terá de solicitar a sua requisi�o para a licença LSR � ADN. Note-se que alguns eventos podem exigir carta de condu�o emitida pelas autoridades nacionais /</p> <p>Age minimum 16 ans (18 ans pour les voitures propulsées par poussée). Un pilote titulaire d'une licen�e Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré D ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-D, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Note: certains sites de course peuvent également exiger un permis de conduire délivré par les autorités nationales.</p>
LSR C	≤ 300kph (<186 mph)	<p>Idade Mínima de 18 anos. Para a qualifica�o baseada no aumento gradual da velocidade Pelo pelo menos uma tentativa bem-sucedida a uma velocidade entre 250 e 299km/h entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada deve ser concluída Para a qualifica�o baseada na experiência, pelo menos duas corridas, entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada, realizadas durante o mesmo período de 12 meses em um tipo de veículo semelhante. Um condutor titular de uma licença Licença Internacional de piloto de Grau C ou superior qualifica-se automaticamente para uma licença LSR C, mas deve enviar um pedido de licença LSR � sua ASN. O Comissário Desportivo do evento dará a aprova�o final para a licença /</p> <p>Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, au Au moins un run réussi entre 250 et 299 km/h entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, doit être effectué. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins deux runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués au cours de la même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Un pilote titulaire d'une licen�e Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence.</p>

LSR B	≤ 400kph (<250 mph)	<p>Idade mínima 18 anos. Para qualificação com base no aumento gradual da velocidade, Pelo pelo menos uma corrida, duas corridas completas bem-sucedidas, entre 60% e 70% da velocidade máxima prevista, e uma corrida bem-sucedida, entre 75% e 85% da velocidade máxima prevista, deve ser executada. entre 350 e 399 km / h. Para a qualificação baseada na experiência, pelo menos duas corridas, entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada, realizadas no mesmo período de 12 meses num tipo de veículo semelhante. O Comissário Desportivo do evento dará a aprovação final para a licença. / Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, au Au moins un deux runs complets réussis, entre 60% et 70% de la vitesse maximale prévue, et un run réussi, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, doivent être effectués entre 350 et 399 km/h. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins deux runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués dans une même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence.</p>
LSR A	limitado / unlimited >400 kph (>250 mph)	<p>Idade mínima 18 anos. Para qualificação com base no aumento gradual da velocidade, várias marchas aumentando gradualmente, incluindo e pelo menos uma três corridas completas bem-sucedidas entre 450 e 499 km / h, entre 50% e 60% da velocidade máxima esperada, uma corrida bem-sucedida entre 65% e 75% da velocidade máxima prevista e uma corrida bem-sucedida, entre 75% e 85% da velocidade máxima prevista. Para a qualificação baseada na experiência, pelo menos três corridas, entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada, realizadas no mesmo período de 12 meses num tipo de veículo semelhante. O Comissário Desportivo do evento dará a aprovação final para a licença. / Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, plusieurs vitesses augmentant graduellement dont et au moins un trois runs complets réussis entre 450 et 499 km/h, entre 50% et 60% de la vitesse maximale prévue, un run réussi entre 65% et 75% de la vitesse maximale prévue et un run réussi, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins trois runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués dans une même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence.</p>

7.2.2 - Qualificação baseada na experiência

O piloto pode candidatar-se a uma licença LSR C ou uma LSR de grau superior fundamentando com a sua experiência. Prova da experiência, de acordo com a tabela acima, terá de ser efectuada conjuntamente com o pedido da respectiva licença.

- a) Para se qualificar para uma Licença LSR D ou LSR C baseando-se na experiência o piloto tem de apresentar as seguintes provas: sob a forma de folhas de cronometragem das tentativas de record de velocidade em terra emitidas por entidade reconhecidas pela FIA ou outras organizações, ou prova de detenção actual ou passada de record de velocidade. **Outros documentos podem ser considerados ao critério do Comissário Desportivo do evento.**
- b) Para se qualificar para uma Licença LSR B ou LSR A baseando-se na experiência o piloto tem de apresentar provas tal como acima detalhado. Além disso o piloto deve demonstrar experiência com o veículo no qual irá efectuar a tentativa, ou experiência em um veículo muito semelhante.
- c) Se a experiência adquirida for considerada suficiente pela ASN, será emitida uma licença permanente.
- d) Um piloto titular de uma ~~licença~~ **Licença Internacional de piloto de Grau C ou superior** será automaticamente qualificado para uma licença LSR C, sendo que terá de submeter a sua requisição para a licença LSR á ADN.
- e) A licença LSR será reduzida num grau para cada três anos de inatividade ~~ou não participação em competições~~ a partir da data de emissão.

7.2.3 - Licença específica do veículo

- a) A licença LSR de piloto é específica para o veículo e permite ao piloto tentar efectuar tentativas de record ao volante de uma viatura específica sendo esta identificada por um nome, um número e uma fotografia.
- b) No caso de uma troca de viatura o piloto não tem de fazer nova candidatura á emissão da

7.2.2 - Qualification fondée sur l'expérience.

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

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

7.2.3 - Licence propre au véhicule.

- a) La licence pour pilote LSR est propre au véhicule et donne au pilote l'autorisation d'effectuer des tentatives de records au volant d'une voiture bien spécifique, qui sera identifiée par un nom, un numéro et une photo.
- b) En cas de changement de voiture, le pilote n'est pas tenu de demander une

licença, contudo tem de respeitar as exigências relativas ao aumento gradual de velocidade a partir do Grau LSR C. Caso o piloto cumpra com os critérios de velocidade, este facto será anotado na licença.

nouvelle licence mais il doit respecter les exigences relatives à l'augmentation graduelle de la vitesse à partir du degré LSR-C. S'il respecte les critères de vitesse, ceci sera noté sur la licence.

1 - Capacetes

1.1 - Normas standard para serem utilizadas com sistema de retenção de cabeça (RTF)

Quando da utilização de um RFT, de acordo com o Artigo 3 abaixo, é obrigatório, que condutores que participem de competições de circuitos, de montanha ou provas especiais nos ralis, inscritos no Calendário da FIA, usem um capacete homologado segundo uma das normas da FIA abaixo;

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Lista Técnica N°41),
- 8859 (Lista Técnica N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Lista Técnica N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° 69)

1.1.1 - Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um capacete de acordo com a tabela a seguir:

1 - Casques

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

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

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N° 69)

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

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
Campeonato do Mundo de Fórmula Um / Championnat du Monde de Formule Un	8860-2018-ABP
Formula 2 / Formule 2	8860-2018-ABP
Formula 3 / Formule 3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Formula E (à partir de la corrida 6) / Formule E (à partir de la saison 6)	8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de condutores de Prioridade 1 / Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC (LMH) / WEC (LMH)	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralicross, da FIA, para todos os pilotos / Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes	8860-2018-ABP

Taça do Mundo FIA GT / Coupe du Monde FIA GT	8860-2004, 8860-2010 , 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
<u>Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3/ Séries Internationales disputées avec des voitures GT3</u>	<u>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</u>
<u>Jogos FIA Motorsport: Taça GT / FIA Motorsport Games: Coupe GT</u>	<u>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</u>
<u>Taça do Mundo de Viaturas de Turismo para os pilotos permanentes inscritos na época / Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA, pour les pilotes permanents engagés à la saison</u>	<u>8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP</u>

2 - Vestuário resistente ao fogo

Nas competições em circuito, subidas de montanha, provas especiais de ralis e sectores selectivos dos ralis todo-o-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os pilotos e os copilotos (Navegadores) devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os e os segundos condutores), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27) ou a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um fato e luvas (opcional para copilotos (navegadores)), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, aprovados pela norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

- * Fórmula E (a partir da 6ª competição)
- * Campeonato do Mundo de Fórmula 1
- * WEC (a partir da época ~~2020~~ - 2021)
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA se indicado como condutor de Prioridade 1
- * **Fórmula 2**
- * **Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os pilotos**
- * **Taça do Mundo de Viaturas de Turismo da FIA**

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 du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes**
- * **Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA**

MODIFICAÇÕES PARA 2022**1 - Capacetes****1.1 - Normas standard para serem utilizadas com sistema de retenção de cabeça (RTF)**

Quando da utilização de um RFT, de acordo com o Artigo 3 abaixo, é obrigatório, que condutores que participem de competições de circuitos, de montanha ou provas especiais nos ralis, inscritos no Calendário da FIA, usem um capacete homologado segundo uma das normas da FIA abaixo;

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Lista Técnica N°41),
- 8859 (Lista Técnica N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Lista Técnica N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° 69)

1.1.1 - Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um capacete de acordo com a tabela a seguir:

MODIFICATIONS POUR 2022**1 - Casques****1.1 - Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)**

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

- 8858-2002 ou 8858-2010 (Liste Technique N°41),
- 8859 (Liste Technique N°49),
- 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N° 69)

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

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
Campeonato do Mundo de Fórmula Um / Championnat du Monde de Formule Un	8860-2018-ABP
Formula 2 / Formule 2	8860-2018-ABP
Formula 3 / Formule 3	8860-2018-ABP
Formula E (à partir de la corrida 6) / Formule E (à partir de la saison 6)	8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de condutores de Prioridade 1 / Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
WEC (LMH, LMP2 & LMGTE) / WEC (LMH, LMP2 & LMGTE)	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralicross, da FIA, para todos os pilotos / Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Taça do Mundo FIA GT / Coupe du Monde FIA GT	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3/ Séries Internationales disputées avec des voitures	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

GT3	
Jogos FIA Motorsport: Taça GT / FIA Motorsport Games: Coupe GT	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
Taça do Mundo de Viaturas de Turismo para os pilotos permanentes inscritos na época / Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA, pour les pilotes permanents engagés à la saison	8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

2 - Vestuário resistente ao fogo

Nas competições em circuito, subidas de montanha, provas especiais de ralis e sectores selectivos dos ralis todo-o-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os pilotos e os copilotos (Navegadores) devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os e os segundos condutores), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27) ou a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um fato e luvas (opcional para copilotos (navegadores)), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, aprovados pela norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

- * Fórmula E (a partir da 6ª competição)
- * Campeonato do Mundo de Fórmula 1
- * WEC (a partir da época ~~2020~~ - 2021)
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA se indicado como condutor de Prioridade 1
- * Fórmula 2
- * Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os condutores
- * Taça do Mundo de Viaturas de Turismo da FIA.
- * **Taça do Mundo FIA GT.**
- * **Jogos Motorsport da FIA: TAÇA GT**
- * **Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3**
- * **Taça do Mundo de Ralis de Todo-o-Terreno da FIA**
- * **Campeonato Mundial de Ralis da FIA, se a lista incluir piloto de Prioridade 2, 3 ou 4**

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 du Monde de Ralicross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA
- * **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**
- * **Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 2, 3 ou 4**

MODIFICAÇÕES PARA 2023

2 - Vestuário resistente ao fogo

Nas competições em circuito, subidas de montanha, provas especiais de ralis e sectores selectivos dos ralis todo-o-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os pilotos e os copilotos (Navegadores) devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os e os segundos condutores), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27) ou a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um fato e luvas (opcional para copilotos / navegadores), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, aprovados pela norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

- * Fórmula E (a partir da 6ª competição)
- * Campeonato do Mundo de Fórmula 1
- * WEC (a partir da época ~~2020~~ - 2021)
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA se indicado como condutor de Prioridade 1
- * Fórmula 2
- * Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os condutores
- * Taça do Mundo de Ralis de Todo-o-Terreno da FIA
- * Taça do Mundo de Viaturas de Turismo da FIA.
- * Taça do Mundo FIA GT
- * Jogos Motorsport da FIA: TAÇA GT
- * Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3

* Fórmula 3

MODIFICATIONS POUR 2023

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 du Monde de Ralicross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Coupe du Monde des Rallyes Tout- Terrain de la FIA
- * Coupe du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA
- * Coupe du Monde FIA GT
- * FIA Motorsport Games: COUPE GT
- * Séries Internationales disputées avec des voitures GT3

* Formule 3

MODIFICAÇÕES PARA 2024

2 - Vestuário resistente ao fogo

Nas competições em circuito, subidas de montanha, provas especiais de ralis e sectores selectivos dos ralis todo-o-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os pilotos e os copilotos (Navegadores) devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os e os segundos condutores), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27) ou a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um fato e luvas (opcional para copilotos/ navegadores), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, aprovados pela norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

- * Fórmula E (a partir da 6ª competição)
- * Campeonato do Mundo de Fórmula 1
- * WEC (a partir da época ~~2020~~ - 2021)
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA se indicado como condutor de Prioridade 1
- * Fórmula 2
- * Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os pilotos
- * Taça do Mundo de Ralis de Todo-o-Terreno da FIA
- * Taça do Mundo FIA GT
- * Taça das Nações FIA GT
- * Séries Internacionais disputadas com viatura GT 3
- * Fórmula 3
- * **Campeonato da Europa de Ralicross da FIA para todos os pilotos**
- * **Campeonato da Europa de Ralis da FIA**
- * **Campeonato do Mundo de Ralis da FIA para todos os pilotos**

MODIFICATIONS POUR 2024

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 du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Coupe du Monde des Rallyes Tout- Terrain de la FIA
- * Coupe du Monde FIA GT
- * Coupe des Nations FIA GT
- * Séries Internationales disputées avec des voitures GT3
- * Formule 3
- * **Championnat d'Europe de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes**
- * **Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA**
- * **Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, pour tous les pilotes**

MODIFICAÇÕES PARA 2026

2 - Vestuário resistente ao fogo

Nas competições em circuito, subidas de montanha, provas especiais de ralis e sectores selectivos dos ralis todo-o-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os pilotos e os copilotos (Navegadores) devem obrigatoriamente usar um fato de competição, assim como luvas (facultativas para os e os segundos condutores), roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27) ou a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

Os pilotos que participem nos campeonatos abaixo descritos devem usar um fato e luvas (opcional para copilotos/ navegadores), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, aprovados pela norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

- * Fórmula E (a partir da 6ª competição)
- * Campeonato do Mundo de Fórmula 1
- * WEC (a partir da época ~~2020~~ - 2021)
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA se indicado como condutor de Prioridade 1
- * Fórmula 2
- * Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os pilotos
- * Taça do Mundo de Ralis de Todo-o-Terreno da FIA
- * Taça do Mundo FIA GT
- * Taça das Nações FIA GT
- * Séries Internacionais disputadas com viatura GT 3
- * Fórmula 3
- * Campeonato da Europa de Ralicross da FIA para todos os pilotos
- * Campeonato da Europa de Ralis da FIA
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA para todos os pilotos
- * **Campeonatos de Ralis Regionais da FIA**

MODIFICATIONS POUR 2026

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 du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Coupe du Monde des Rallyes Tout- Terrain de la FIA
- * Coupe du Monde FIA GT
- * Coupe des Nations FIA GT
- * Séries Internationales disputées avec des voitures GT3
- * Formule 3
- * Championnat d'Europe de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA
- * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, pour tous les pilotes
- * **Championnat des Rallyes Régionaux de la FIA**