

**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 CONDUTORES	CHAPITRE I	LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES
Art. 1	Generalidades	Art. 1	Généralités
Art. 2	Graus de licença FIA para os condutores e competições, incluindo competições históricas para as quais estes são exigidos e válidos. (NB: não aplicável para as corridas de dragsters)	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	Qualificação e condições de emissão para os graus Júnior D Offroad, D, C e R	Art. 3	Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés Junior-D Off-Road, D, C et R
Art. 4	Qualificação para os Graus A e B	Art. 4	Qualification pour les Degrés A et B
Art. 5	Qualificação e condições para a emissão da Super Licença	Art. 5	Qualification et conditions de délivrance pour la Super Licence
Art. 6	Qualificação de emissão para a Licença E	Art. 6	Qualification de délivrance pour l'e-Licence
Art. 7	Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais e internacionais.	Art. 7	Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
Art. 8	Licenças para corridas de camiões.	Art. 8	Licences pour courses de camions
Art. 9	Licenças para Dragsters.	Art. 9	Licences pour courses de dragsters
Art. 10	Licenças para participantes que apresentem capacidades especiais	Art. 10	Licences pour participants présentant des capacités spéciales
Art. 11	Prática do desporto automóvel para os detentores de uma licença para capacidades especiais.	Art. 11	Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour capacités spéciales
Art. 12	Licença para as competições a contar para a Taça das Energias Alternativas da FIA.	Art. 12	Licence pour les compétitions comptant pour la Coupe des Énergies Alternatives de la FIA

CAPÍTULO II REGULAMENTO PARA OS EXAMES MÉDICOS DOS CONDUTORES

- Art. 1 Consulta médica anual de aptidão.
- Art. 2 Controle médico nas competições.
- Art. 3 Organização da luta Antidopagem.
- Art. 4 Comissão de Apelo.
- Art. 5 Regulamentação de estudos fisiológicos durante competições de automobilismo.

CAPÍTULO III EQUIPAMENTO DOS CONDUTORES

- 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

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.

SUPLEMENTO

- 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.

CHAPITRE II RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

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

CHAPITRE III ÉQUIPEMENT DES PILOTES

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

CHAPITRE IV CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

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

SUPPLÉMENT

- 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 CONDUTORES

1 - Generalidades

1.1 - A emissão de todas as Licenças Internacionais da FIA para condutores 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 e de validade das licenças para competições em circuitos e em estrada, para competições de viaturas históricas, para competições de "Dragsters", para condutores portadores de deficiência motora e navegadores. O termo «campeonato», tal como utilizado neste capítulo, inclui troféus, taças e challenges (desafios).

1.2 - Para se candidatarem a uma Licença Internacional FIA para condutores 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 - Conteúdo da Licença Internacional de Condutor da FIA:

- Título «Federação Internacional do Automóvel» e nome da Autoridade Desportiva Nacional.
- 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 condutor.
- Nome completo do condutor.
- Data de nascimento do condutor (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»

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 et la validité des licences pour les compétitions sur circuits et sur routes, pour les compétitions pour voitures historiques, pour dragsters, pour les pilotes handicapés et pour les navigateurs. Le terme «championnat», tel qu'il est utilisé dans le présent chapitre, se rapporte également aux trophées, coupes et challenges.

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

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

- Titre «Fédération Internationale de l'Automobile» et nom de l'ASN
- Mention «Licence Internationale FIA»
- Numéro de la licence
- Degré de la licence
- Date de début et de fin de 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

2 - Grau de Licença FIA para condutores 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 (Um) para Condutores.

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

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

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 supra mencionadas) e para os Campeonatos de Autocross, Ralicross e Camiões da FIA. Requerido também para F1 Históricos (período G e seguintes), viaturas da Formula 2 (período H e seguintes), Formula Indy (período G e seguintes), da Formula 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 supra mencionadas) 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

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 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), inscritas 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

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 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 condutores de Autocross de uma idade compreendida entre os 13 anos (atingindo os 13 anos no decorrer do ano civil) e os 16 anos não atingidos à data da emissão da licença e para condutores de Ralicross com idades compreendidas entre os 14 anos (tendo atingido o 14º aniversário antes do dia 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 veiculo com o condutor 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 ADN'S dos países com circuitos deste tipo insistam para que seja exigido aos condutores 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.

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 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 Junior Buggy 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 - 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 requisitante e requer a autorização do tutor legal do requisitante, bem como de pelo menos dois anos de participação regular em competições de 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 Condutor 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 circuito reconhecidas pela ADN, ou que tem uma licença Internacional de Grau D, e isto, nos dois anos precedentes ao pedido.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A título excecional, 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 á 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 condutor, após verificação de que os resultados, competência e conduta do mesmo são satisfatórios.

4.2 - Para a obtenção do Grau B:

1) A ADN do condutor deve verificar se ele tem mais de 18 anos. Deverá ainda constatar que o condutor, 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 condutor 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,

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

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) 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** - O condutor deve ser detentor de uma licença Internacional FIA de Grau B válida;
- 4.3.2** - O condutor deve ter efectuado seis eventos de Campeonatos de Grau C;
- 4.3.3** - O condutor deve ter pelo menos 17 anos de idade (sendo a data do aniversário vinculativa).
- 4.3.4** - O condutor deve ter acumulado pelo menos 14 pontos durante o período de três anos que antecederam a candidatura (Campeonatos e pontos descritos no Suplemento 1), incluindo quaisquer pontos atribuídos nos termos dos Artigos 4.3.6 e 4.3.7;
- 4.3.5** - O condutor 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 condutor que tenha efectuado duas temporadas completas de Campeonatos de Grau B, ou do Campeonato da Europa de F3 da FIA, ser-lhe-ão garantidos a título excepcional 5 pontos suplementares;
- 4.3.7** - Qualquer condutor considerado pela sua ADN como tendo p 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.
- 4.3.8** - Sob a supervisão de sua ADN, o condutor 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 condutor 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 condutor de Fórmula 1 é emitida pela FIA.

5.1 - Qualificações

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

- 4.3.1** - Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité;
- 4.3.2** - Le pilote doit avoir effectué six épreuves de Championnats de Degré C;
- 4.3.3** - Le pilote doit être âgé d'au moins 17 ans (date anniversaire faisant foi);
- 4.3.4** - Le pilote doit avoir accumulé au moins 14 points au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 1), lesquels peuvent inclure les points accordés par les dispositions des Articles 4.3.6 et 4.3.7;
- 4.3.5** - Le pilote doit avoir effectué au moins 80 % de chacune de deux saisons complètes d'un des Championnats indiqués au Supplément 1;
- 4.3.6** - Tout pilote ayant effectué deux saisons complètes de Championnats de Degré B, ou du Championnat d'Europe de F3 de la FIA, se verra accorder à titre exceptionnel 5 points supplémentaires;
- 4.3.7** - Tout pilote considéré par son ASN comme ayant les compétences et l'expérience appropriées pourra, à l'appréciation de l'ASN délivrant la licence, se voir accorder de 1 à 5 points supplémentaires au maximum.
- 4.3.8** - Sous la supervision de son ASN, le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International.
- 4.4** - Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré A ou B, le pilote doit participer à au moins une compétition internationale de la catégorie appropriée par période de 12 mois, faute de quoi il devra être observé de nouveau, à la satisfaction de l'ASN délivrant la licence, pendant les essais pour une compétition internationale.

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** - O condutor 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 condutor terá de ter 18 anos ao momento do início da primeira Competição de Formula 1.
- 5.1.4 a)** A primeira vez que o condutor 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 Formula 1.
- 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 condutor teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Formula 1.
- 5.1.5** - A primeira vez que um condutor 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 condutor deve satisfazer pelo menos um dos seguintes requisitos:
- a)** ter acumulado pelo menos 40 pontos no período compreendido nos 3 anos precedentes ao pedido (campeonatos e pontuações descritos no Suplemento 1).
- b)** ter-lhe sido concedida uma Super Licença (excluindo Super Licença exclusivamente para Treinos Livres) numa das 3 temporadas anteriores.
- c)** ter-lhe sido concedida uma Super Licença antes dos 3 anos anteriores (excluindo a Super Licença exclusivamente para Treinos Livres). Neste caso a FIA deverá julgar se o condutor tem demonstrado de forma consistente e recente uma capacidade notável, de controlo de um monolugar. A equipa de Formula 1 em questão deve demonstrar que o candidato conduziu pelo menos 300 Km numa viatura de Formula 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
- 5.1.2** - Le pilote doit être détenteur d'un permis de conduire en cours de validité lorsqu'il demande une Super Licence pour la première fois.
- 5.1.3** - Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de l'épreuve de son premier week-end de course de F1.
- 5.1.4 a)** La première fois qu'il demande une Super Licence ou chaque fois qu'il demande une Super Licence au titre point 5.1.6 c), le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.
- b)** Pour toute demande successive de Super Licence de F1, l'équipe de F1 concernée devra attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote sur les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.
- 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 au cours des trois ans précédant sa demande (Championnats et points énumérés au Supplément 1).
- b)** avoir reçu une Super Licence (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement) lors de l'une des 3 saisons précédentes.
- c)** avoir reçu une Super Licence avant les 3 saisons précédentes (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement). Dans ce cas le pilote doit être considéré par la FIA comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace. L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un (1) récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié, soit par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai, soit lors d'une épreuve comptant pour le

ou durante um evento que contou para o Campeonato Mundial de Fórmula 1 da FIA para condutores da FIA

⁽¹⁾ TCC ou TPC conforme definido no Regulamento Desportivo da Formula 1

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

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

5.2.2 - O condutor 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 condutor terá de ter 18 anos ao momento do início do fim de semana da primeira Competição de Formula 1.

5.2.4 a) A primeira vez que ele se candidata a uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, o condutor deve ter disputado seis eventos do Campeonato de Formula 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 Formula 1.

b) Para todos os pedidos subsequentes de uma Super Licença exclusivamente para Treinos Livres, o condutor deve ter efectuado uma temporada completa do Campeonato de Formula 2 da FIA ao longo do 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 condutor teve um briefing relativo aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da Formula 1.

5.2.5 - O condutor tem de ser julgado pela FIA como sendo capaz de ter um comportamento notável em monolugares. A equipa de Formula 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 viatura de Formula 1 representativo⁽¹⁾ a velocidades de corrida consistentes num período máximo de 2 dias, a menos de 180 dias do pedido.

5.2.6 - O condutor ficará sujeito a um período probatório de 12 meses, sendo que neste período a posse da Super

Championnat du Monde de Formule Un pour Pilotes de la FIA.

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

5.2 - Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

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

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

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

5.2.4 a) 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 s'est déroulé l'essai.

5.2.6 - Le pilote est à l'essai pour une période de 12 mois, pendant laquelle la Super Licence Essais libres

Licença exclusivamente para Treinos Livres será provisória, e sujeita a revisão em qualquer momento.

⁽¹⁾ TCC ou TPC conforme definido no Regulamento Desportivo da Formula 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 condutor 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 condutor solicita uma Super Licença, a ADN que emitiu ao condutor a sua licença de competição válida deve submeter à FIA uma recomendação específica, acompanhada do palmarés do condutor e do número de licença A Internacional válida.
- c) O condutor 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, 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 condutor a quem tenha recebido uma super licença ficará sujeito a um período probatório de 12 (doze) meses após a sua primeira corrida de Formula 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

6.1 - Qualificações para a e-Licença

- 6.1.1 - O condutor deverá ser portador de uma licença Internacional FIA Grau B válida.
- 6.1.2 - O condutor deverá completar com sucesso uma sessão de treino focada nos pontos mais importantes da segurança eléctrica, técnica e aspectos desportivos da competição.

uniquement est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

⁽¹⁾ TCC ou TPC 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 palmarès du pilote et du numéro de licence A Internationale en cours.
- c) Le pilote doit soumettre à la FIA un formulaire de demande de Super Licence dûment rempli.
- d) Les droits annuels de Super Licence sont payés à la FIA.

5.4 - Conditions de délivrance

- 5.4.1 - Si les Articles 5.1 ou 5.2 et 5.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre la licence.
- 5.4.2 - La Super Licence et la Super Licence Essais libres 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

6.1 - Qualifications pour l'e-Licence

- 6.1.1 - Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré B Internationale de la FIA en cours de validité.
- 6.1.2 - Le pilote doit se soumettre à une séance de formation complète concernant les points les plus importants de la sécurité électrique ainsi que les aspects techniques et sportifs de la compétition.

6.1.3 - O condutor 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 Formula E da FIA.

6.1.4 - O condutor terá de satisfazer um dos seguintes requisitos:

- a) ter tomado parte na partida de pelo menos 3 corridas do Campeonato FIA de Condutores de Formula E no ano anterior ou tomado parte em 10 partidas nos 3 anos anteriores.
- b) ter acumulado pelo menos 20 pontos nos 3 anos anteriores ao pedido de licença (Campeonatos e pontos detalhados no suplemento 2).
- c) ter sido portador de uma Super Licença de Formula 1.
- d) ser considerado pela FIA como capaz de conduzir de forma notável um mono lugar não tendo tido oportunidade de se qualificar ao abrigo das alíneas a) e c) acima.

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

7.1 - Licença de Condutor

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 condutor. O tipo de licença de condutor necessária depende da velocidade máxima a atingir durante a tentativa de record, conforme especificado na tabela 1

Tabela 1

Tipo de Licença	Velocidade Máxima
Grau D mínimo	≤ 250kmh
Grau C mínimo	> 250kmh

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

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

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

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, comme spécifié dans le Tableau 1.

Table 1

Type de Licence	Vitesse maximale
Degré D Minimum	≤ 250 kph
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 pista 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 $\leq \frac{1}{4}$ de milha devem respeitar a regulamentação referente a licenças para corridas de dragster 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 condutor 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 condutores 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 condutor submeterá á ADN um pedido de licença provisória para o grau desejado. Á medida que o condutor consegue superar os requisitos, o comissário Desportivo da FIA validará o upgrade. A validação incluirá informação sobre o veículo utilizado (nome, numero e fotografia). Uma vez satisfeitas a condições e comunicadas á ADN, esta emitira uma Licença completa (ver Tabela 2).

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 $\leq \frac{1}{4}$ 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 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 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

Critérios de aumento gradual de velocidade		
Grau de licença	Velocidade máxima autorizada em qualquer momento da tentativa.	Requisitos
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.
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.
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.
LSR A	≤ Ilimitado	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.

Table 2

Critères d'augmentation graduelle de la vitesse		
Degré de licence	Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record	Exigences
LSR D	≤ 200kph	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	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	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	≤ illimité	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

Um condutor 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 condutor 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 condutor tem de apresentar provas tal como acima detalhado. Além disso o condutor 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 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 à 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 condutor é específica para o veículo e permite ao condutor 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 condutor não tem de fazer nova candidatura à emissão da licença, contudo tem de respeitar as exigências relativas ao aumento gradual de velocidade a partir do Grau LSR C. Caso o condutor cumpra com os critérios de velocidade, este facto será anotado na licença.

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

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 e no Artigo. 10.4 do Regulamento Geral para Corridas de Dragsters da FIA.

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 ADN'S que emitem as licenças serão responsáveis pela verificação das qualificações necessárias para os vários graus, de acordo com o Artigo 10.4 do Regulamento Geral para Corridas de Dragsters da FIA.

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

	Tipo A (mais de 125")	Tipo B (até 125")	Tipo C (carroçaria)
Classe 1	Top Fuel	Funny Car e ProMod	Pro Stock
Classe 2	TMD	TMFC	-----
Classe 3	ET 6.0 - 7.49	ET 6.0 - 7.49	ET 6.0 - 7.49
Classe 4	ET 7.50 - 9.99	ET 7.50 - 9.99	-----

Um detentor de uma licença de uma determinada classe pode competir em classes mais lentas do mesmo tipo (por exemplo, um detentor de uma licença de Classe 1, de tipo A, está autorizado a competir em A/2 e em A/4). Além disso,

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 et à l'Article 10.4 du Règlement Général des Dragsters de la FIA.

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

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

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

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

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

qualquer outra licença de condutor da FIA pode substituir uma licença para corridas de Dragsters de Classe 4, à excepção do Grau Júnior C Offroad.

10 - Licença para participantes que apresentem capacidades especiais.

10.1 - Condutor.

À excepção das doenças evolutivas ou crónicas 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 1.5.2 do Capítulo II), pode candidatar-se para a atribuição de uma licença internacional para capacidades especiais, 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 condutor candidato a uma licença para capacidades especiais 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 e na presença de um representante da ADN.
- iii) Será igualmente avaliada a sua capacidade de sair do seu próprio veículo destinado à competição (ou de um modelo análogo) o mais rapidamente possível (simulações de um perigo imediato, de um incêndio, etc.). O candidato deve, a partir da posição sentada, ser capaz de sair do veículo pelos seus próprios meios e afastar-se do mesmo. Fora do veículo, numa posição de deitado de costas, deve poder voltar-se para ambos os lados.
- iv) Se foram efectuadas, ou se tiverem de ser efectuadas, modificações necessárias pelo estado físico do condutor, que não estejam previstas na ficha de homologação do veículo destinado à competição, essas modificações

pilote FIA peut remplacer une licence pour courses de Dragsters de Classe 4, à l'exception du Degré Junior-C Off-road.

10 - Licences pour participants présentant des capacités spéciales

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 l'Article 1.5.2, Chapitre II), peut postuler pour l'attribution d'une Licence Internationale pour Capacités Spéciales, 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 capacités spéciales 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 et en présence d'un officiel de l'ASN.
- iii) On évaluera par la même occasion sa capacité à s'extraire de son propre véhicule destiné à la compétition (ou d'un modèle analogue) dans les délais les plus rapides (simulations d'un danger immédiat, d'un incendie, etc.). Le postulant doit, à partir de la position assise, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens et de s'en éloigner. Hors du véhicule, allongé sur le dos, il doit pouvoir se retourner sur le ventre et vice-versa.
- iv) Si des transformations nécessitées par l'état physique du pilote sont effectuées ou à effectuer et qu'elles ne sont pas prévues dans la fiche d'homologation du véhicule destiné à la compétition,

terão de ser aprovadas pela ADN e inscritas num documento destinado ao controlo técnico dos veículos, por ocasião de uma competição.

Depois de se encontrar na posse dos pareceres médicos, desportivos e técnicos, a ADN tomará uma decisão final sobre a atribuição ou a recusa da concessão da licença internacional «Condutor» para Capacidades Especiais.

10.2 - Navegador

Da mesma forma, independentemente dos problemas levantados por doenças crónicas que impedem a prática do desporto automóvel e desvantagens de distúrbios visuais, um participante com capacidades especiais 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 de Capacidades Especiais para Navegadores para ralis, conforme definido no Artigo 20 do Código Desportivo Internacional.

Os critérios físicos exigidos, são os mesmos critérios exigidos para a Licença Internacional «condutor» para Capacidades Especiais.

A capacidade de sair do veículo, no qual o candidato deseja exercer as funções de navegador (ou de um modelo análogo) deverá ser avaliada de acordo com os mesmos critérios exigidos para a licença «condutor» para capacidades especiais.

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

- Porta lateral do passageiro bloqueada, o condutor igualmente a bordo: sair o mais rapidamente possível passando por cima do condutor;
- Colocar a placa SOS no tejadilho;
- Colocar o triângulo vermelho a cerca de 50 metros da traseira da viatura;
- Ajudar o condutor (supostamente ferido) a sair 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 com capacidades especiais.

Depois de se encontrar na posse dos pareceres médicos, a

elles devront être approuvées par l'ASN et portées sur un document destiné, à l'occasion d'une compétition, au contrôle technique des véhicules.

Une fois en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, l'ASN statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale «Pilote» pour Capacités Spéciales.

10.2 - 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 des capacités spéciales 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 Capacités Spéciales « Navigateur », 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 « Pilote » pour Capacités Spéciales.

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

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

- Portière côté passager bloquée; pilote également à bord; sortir dans les meilleurs délais en enjambant ce dernier;
- Placer la pancarte SOS sur le toit;
- Placer le triangle rouge à environ 50 mètres derrière la voiture;
- Aider le pilote (supposé blessé) à évacuer le véhicule;
- 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 à capacités spéciales.

Une fois en possession des avis médicaux, l'ASN

ADN determinará em última instância sobre a atribuição ou a recusa da concessão da Licença Internacional «Navegador» para Capacidades Especiais.

11 - Prática do desporto automóvel por detentores de uma licença para capacidades especiais.

11.1 - Os detentores de uma licença internacional «Condutor» para Capacidades Especiais poderão participar apenas em competições em que as partidas são dadas separadamente para cada concorrente. A sua participação está sujeita à autorização da ADN do local onde se realiza a competição.

11.2 - No entanto, e na condição de todas as regras enumeradas no Artigo 10.1, serem respeitadas, determinados detentores de licença internacional «Condutor» para Capacidades Especiais poderão participar em competições internacionais em circuito, com partida colectiva.

O pedido de uma derrogação deste tipo pode ser apresentado nas seguintes condições:

- seja tratando-se de condutores que tenham figurado numa lista de condutores prioritários ou de condutores classificados pela FIA, ou que tenham sido detentores de uma Super Licença, ou que possuam um palmarés significativo em competição automóvel, e que, apesar do seu presente estado, continuem a ser capazes de desempenhos comparáveis aos que tinham antes da necessidade de adquirirem uma licença para capacidades especiais;
- seja tratando-se de licenciados «capacidades especiais» formados por uma escola de condução homologada e reconhecida pela ADN, e capazes de desempenhos equivalentes aos de outros condutores oriundos da mesma escola.

Todo o pedido de derrogação deverá ser apresentado pelo condutor à sua ADN de tutela, a qual o enviará à FIA. Será sujeito à aprovação da Comissão Médica e da Comissão de Segurança. Em caso de discordância entre estas duas comissões, o Conselho Mundial tomará a decisão final.

11.3 - No decurso de qualquer competição na qual participem um ou mais titulares de uma licença «condutor» para capacidades especiais, os serviços de socorro deverão estar informados do seu (s) número (s) de competição.

statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale «Navigateur» pour Capacités Spéciales.

11 - Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour capacités spéciales

11.1 - Les possesseurs d'une Licence Internationale «Pilote» pour Capacités Spéciales ne pourront participer qu'à des compétitions où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent. Leur participation est soumise à l'autorisation de l'ASN où se déroule la compétition.

11.2 - Toutefois, et sous réserve de respecter les conditions énumérées dans l'Article 10.1, certains titulaires de la Licence Internationale «Pilote» pour Capacités Spéciales pourront participer à des compétitions internationales sur circuit, avec départ groupé.

La demande d'une telle dérogation pourra être faite aux conditions suivantes:

- soit il s'agit de pilotes ayant figuré sur une liste de pilotes prioritaires ou de pilotes classés de la FIA, ou ayant été titulaires d'une Superlicence, ou dotés d'un important palmarès en compétition automobile, et qui restent capables, malgré leur présent état, de performances comparables à celles qui étaient les leurs avant la nécessité pour eux d'acquérir une licence pour capacités spéciales;
- soit il s'agit de licenciés «capacités spéciales» lauréats d'une école de pilotage homologuée reconnue par l'ASN, et capables de performances égales à celles des autres pilotes issus de la même école.

Toute demande de dérogation devra être présentée par le pilote à l'ASN qui lui a délivré sa licence, laquelle enverra cette dernière à la FIA. Elle sera soumise à l'agrément de la Commission Médicale et de la Commission de la Sécurité. En cas de désaccord entre ces deux commissions, le Conseil Mondial tranchera.

11.3 - Au cours de toute compétition à laquelle participe(nt) un ou plusieurs titulaires d'une licence «pilote» pour capacités spéciales, les services de secours devront être informés de son/ leurs numéro(s) de course.

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 (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).

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 (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).

CAPÍTULO II - REGULAMENTO PARA O EXAME MÉDICO DOS CONDUTORES

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.

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.

- é fortemente recomendado para a obtenção de uma licença nacional de condutor.

Esta visita médica deverá ser realizada por um médico de medicina autorizado a exercer na nação onde é emitida a licença, pelo menos 3 meses antes que o pedido de uma licença de condutor 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 infeções concomitantes, sobre o uso de qualquer medicamento;
- um exame clínico completo, que inclua em particular:
 - um exame de aptidão cardiovascular;
 - 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 condutor deve utilizar os seus óculos para este controlo.

a) acuidade visual:

- i)** 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;

- est fortement conseillé pour l'obtention d'une licence nationale de pilote.

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

Elle comporte:

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

1.2 - Un examen d'aptitude cardiovasculaire

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

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 ophthalmologiste qualifié ou toute personne qualifiée pour réaliser les tests selon la législation du pays concerné. Le port de lentilles n'est pas autorisé pendant cet examen de la vue ; le cas échéant, le pilote devra porter ses lunettes pour ce contrôle.

a) acuité visuelle:

- i)** avant ou après correction, au moins 9/10ème pour chaque œil, ou 8/10ème un œil avec 10/10ème pour l'autre ;

- ii)** 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 condutor, 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.
- 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 provas 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: é permitida a utilização de lentes de contacto correctivas, desde que:
- estas tenham sido utilizadas por um período superior a 12 meses e que sejam utilizadas durante um período significativo, todos os dias.
 - sejam certificadas como apropriadas para o desporto automóvel pelo oftalmologista que as forneceu.
- 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.
- ii)** tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée mais non nulle et non améliorabile portant sur un seul oeil 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)** 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 - 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:

- 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 requeiram avaliação médica por uma instância específica.

1.5.1 - Contra - Indicação absoluta:

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

Os casos dos condutores que sofram de cegueira monocular, e que detêm uma licença internacional serão examinados caso a caso pela Comissão Médica da FIA.

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 podendo levar à atribuição de uma licença capacidades especiais (ver Capítulo I, Artigo 10 deste Anexo).

- todas as limitações articulares, amputações, próteses que não respondam aos critérios definidos em 1.4,
- as principais alterações sensivomotoras centrais ou periféricas (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, etc.)

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

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

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

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

1.5.1 - Contre-indication absolue

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

La situation des pilotes atteints de cécité monoculaire actuellement détenteurs d'une licence internationale sera examinée au cas par cas par la Commission Médicale de la FIA.

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

1.5.2 - Contre-indications pour une licence standard permettant cependant de postuler pour l'attribution d'une licence pour capacités spéciales (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, hémiplégie, paraplégie, etc.)

1.5.3 - Doenças ou enfermidades que requeiram 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 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 pratica 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 condutor 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 médico examinador (uma proposta de redacção está disponível junto da FIA),
- deve conter todas as seguintes informações:
 - altura e peso do sujeito,

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 hypoglycémiantes, 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 examinateur (une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA),
- en totalité, les informations suivantes:
 - la taille et le poids du sujet,

- 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:
- de um ponto de vista médico incluindo a administração de qualquer medicação por período superior a 3 semanas.
- de um ponto de vista traumatológico, se o acidente é seguido por um período de ausência laboral e se está ou não relacionado com a prática de desporto motorizado.

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 condutores em questão serão fixadas posteriormente pela Comissão Médica da FIA.

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

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

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

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

1.6.3 - Devenir du formulaire médical et du questionnaire

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

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

1.7 - 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

1.9 - 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.

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 - 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 - Exame Neurométrico

Os condutores 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 condutor

O condutor (ou sua família em caso de força maior) é responsável por informar sem 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 condutor 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 condutor a continuar a competição em causa;
- não permitir que o condutor continue a competição em questão e de solicitar uma visita de reintegração.

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 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:

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

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

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

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

Pelo condutor (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 imagiográficas.
- 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 Condutor:

- Com base nas informações e documentos recebidos do condutor, e depois de ter organizado qualquer exame médico necessário, quando considera que o condutor

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).

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:

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 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

recuperou o suficiente, forneça-o com um documento confirmando que monitorou o caso e que aprova o regresso do condutor em causa à competição sob reserva do exame de reintegração realizado pelo Médico-Chefe da próxima competição internacional em que o condutor irá participar.

- Assegurar-se de que o condutor 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.
- 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 condutor

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

- Exigir que o condutor seja submetido a um exame de reintegração após a apresentação de um documento da ADN do condutor 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 condutor 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 condutor

O condutor (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.

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

- S'assurer que le pilote a informé le Médecin-Chef de la prochaine compétition internationale à laquelle il compte participer de son état de santé et de la nécessité d'organiser une visite de réintégration.
- En cas d'accident grave, compléter la section médicale de la World Accident Database (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>), puis compléter ultérieurement les informations concernant l'évolution de l'état de santé du pilote.

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX 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.

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) Decisão da ADN ou do delegado Médico da FIA

Com base nas informações e documentos recebidos do condutor, e eventualmente depois de ter organizado qualquer exame médico a ADN do condutor deverá decidir se o condutor 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 condutor 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 condutor

c) Acompanhamento quando uma visita de reintegração foi solicitada.

Pelo condutor:

- 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 completada com sucesso.

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC:

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

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

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC:

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

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

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

Par le pilote:

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC:

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 été passée avec succès.

Pela ADN do condutor:

- Fornecer ao condutor quando considerar que ele recuperou o suficiente, um documento confirmando que aprova o regresso do condutor em causa à competição sob reserva de uma visita de reintegração realizada pelo Médico-Chefe da próxima competição internacional em que o condutor irá participar.
- Assegurar-se de que o condutor 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 a qual o condutor irá participar

- Exigir que o condutor seja submetido a um exame de reintegração após a apresentação de um documento da ADN do condutor 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 condutor 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 condutor, 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.

3 - Organização da luta Antidopagem

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

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 - 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.

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 condutor 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 condutores que não estão envolvidos. Devem-se por isso reger pelo abaixo 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;

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 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)** 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 Campeonatos 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 condutores e 2º condutores / 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:

- 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;

- 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 :

- 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;

- 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

- 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 CONDUTORES

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;

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 (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°(a ser especificada))

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

- 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°(à préciser))

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

Campeonato	Championnat
Campeonato do Mundo de Formula Um	Championnat du Monde de Formule Un
Formula 2	Formule 2
Formula 3	Formule 3
Formula E	Formule E
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
WEC	WEC
Campeonato do Mundo de Ralicross, para todos os condutores	Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
Taça do Mundo FIA GT	Coupe du Monde FIA GT
GP3	GP3

Norma FIA / Norme FIA
8860-2002, 8860-2010 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP

Além disso, todos os condutores que participam no Campeonato do Mundo da FIA de Fórmula 1 devem:

- instalar a placa de reforço de viseira F1 2011 ao usar um capacete aprovado de acordo com a Norma FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (lista técnica nº 33) ou
- utilizar um capacete homologado de acordo com a Norma FIA 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° (a especificar))

É altamente recomendável que todos os condutores que participam do Campeonato Mundial de Ralis, bem como nas

En outre, tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent:

- installer la plaque de renforcement de visière de F1 2011 lorsqu'ils portent un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33), ou
- porter un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser)).

Il est fortement recommandé que tous les pilotes participant au Championnat du Monde des Rallyes ainsi

séries internacionais para as quais os regulamentos técnicos 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 (a especificar)).

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

Quando da utilização de um RFT, não for obrigatório condutores que participem de 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 condutores 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, (a especificar), 41 e 49 têm de ter apenas 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 têm de ter autocolante FIA e podem continuar a ser usadas sem o dito autocolante

Os condutores e os segundos condutores (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 condutor ferido:

- O condutor sentado na sua viatura, com o seu capacete e sistema de retenção da cabeça aprovado pela FIA devidamente colocados, cinto

qu'aux séries internationales pour lesquelles le règlement technique inclut des exigences en matière de structure de choc provenant du règlement technique de F3000 ou de Formule Un de la FIA portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860 (Liste Technique Nº33 ou Liste Technique Nº (à préciser)).

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 Nº 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, (à préciser), 41 et 49 doivent être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA. Les dates de mise en œuvre sont les suivantes:

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

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

- Le pilote est assis dans sa voiture, casqué et dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA en place, ceinture de sécurité bouclée.

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 condutor em posição neutra.

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

Os condutores 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

Nenhum capacete pode ser modificado relativamente à especificação de fabrico, excepto em conformidade com as instruções aprovadas pelo construtor e um dos organismos de normas especificados pela FIA, que tenha certificado o modelo em questão. Qualquer outra modificação tornará o capacete inaceitável relativamente às exigências do presente Artigo 1.

1.4 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 feita em conformidade com o Artigo 1.3 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, este só deverá ser pintado ou decorado em conformidade com as directivas ou restrições eventuais

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

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

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

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

1.4 - Modifications

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

1.4 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 microfone ne pourra être faite que conformément aux dispositions de l'Article 1.3 ci-dessus.

1.6 - Décoration

La peinture pouvant entrer en réaction avec le matériau de la coque du casque et influer sur son pouvoir de protection, le casque ne devrait être peint ou décoré que dans le respect des directives ou des restrictions éventuelles que

emitidas pelo construtor, utilizando unicamente uma tinta especificada por este último (tintas acrílicas que secam em contacto com o ar, esmalte de poliuretano ou outras) e, de preferência, por um pintor aprovado pelo mesmo. Este pormenor é particularmente importante para cascos moldados por injeção, que, normalmente, não são adequados para serem pintados.

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 pinturas que necessitem de uma secagem em estufa não deverão ser utilizadas; independentemente do procedimento, a temperatura não deverá ultrapassar o máximo estipulado para o condicionamento dos capacetes na norma segundo a qual foram aprovados.

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-terreno inscritas no Calendário Desportivo Internacional da FIA, todos os condutores e os segundos condutores 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).

Para o WRC é recomendado que os condutores utilizem a balaclava homologada pela norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27 parte 2), que reduz as cargas transmitidas ao pescoço do condutor 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.

Os bordados cosidos directamente no fato devem sê-lo

le constructeur aurait émises, au moyen uniquement d'une peinture spécifiée par ce dernier (peintures acryliques séchant à l'air, laques polyuréthanes ou autres) et, de préférence, par un peintre ayant reçu son approbation. Ce point est tout particulièrement important pour les coques à moulage par injection, celles-ci ne se prêtant généralement pas à la peinture.

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

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

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

2 - Vêtements résistant au feu

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

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

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

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 impressão no vestuário dos condutores tem de ser feita pelo fabricante do produto e tem de ser resistente ao fogo de acordo com a Norma ISO 15025. Esta não pode reduzir as performances relativas à transmissão de calor conforme definido no artigo 8.2 (ver Anexo I da norma FIA 8856-2000 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações para os utilizadores).

Os condutores 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 condutor 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).

A título excepcional, os condutores podem utilizar vestuário de arrefecimento que não esteja homologado pela FIA. Todavia este será colocado por cima da roupa interior obrigatória e homologada e deve incluir uma peça de suporte certificada e etiquetada ISO 15025; os tubos devem ser certificados e etiquetados ISO 17493 e não devem estar em contacto com a pele do condutor. Toda a ligação com um sistema a bordo da viatura deverá estar de acordo com o Artigo 5.8.6 da norma FIA 8856-2000.

2.1 - Dispositivos biométricos

Os condutores 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 8856-2000, a peça deve ser aprovada de acordo

doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes. L'impression sur les vêtements des pilotes doit être effectuée uniquement par le fabricant du produit et être résistante aux flammes et conforme à la norme ISO 15025. Elle ne doit pas réduire les performances de transmission de la chaleur tel que défini à l'Article 8.2 (voir Annexe I de la norme FIA 8856- 2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs).

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

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

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

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

2.1 - Dispositifs biométriques

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

- Si le dispositif biométrique est intégré dans un vêtement de protection homologué selon la Norme FIA 8856-2000, le vêtement doit être homologué selon

com as Normas FIA 8856-2000 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 8856-2000

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 condutor, 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 condutor e a armação do HANS® não pode exceder os 15 mm de espessura quando o condutor 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 ISO 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 condutores e os segundos condutores 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 Formula 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,

les Normes FIA 8856-2000 et 8868-2018.

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

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

um pedido de derrogação 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 a especificar)	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:

- «Guia e a especificação de instalação para dispositivos HANS® em competição de corrida», ou
- «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 e 8860-2010.

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

approuvé par la FIA, une demande de dérogation pourra être présentée à la Commission de la Sécurité de la FIA.

3.2 - Conditions d'utilisation

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

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

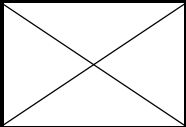
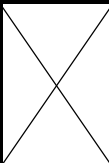
⁽²⁾ Port du casque obligatoire dans chaque Championnat conformément à l'Article 1.1 ci-dessus.

Le dispositif RFT doit être porté conformément au :

- «Guide and installation specification for HANS® devices in racing competition» ou
- «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, et 8860-2010.

	RFT 8858- 2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancrage de casque 8858- 2010	Casque 8858- 2010, 8859- 2015, et 8860- 2010
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 mecanicamente compatível		NÃO
Capacete 8858 - 2002 e 8860 - 2004	SIM	SIM	NÃO	

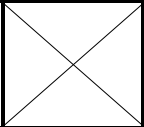
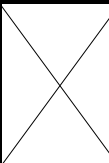
As Normas FIA 8860-2004 (Capacete de alta performance) e FIA 8858-2002 (sistemas RFT e capacetes compatíveis) foram actualizadas em 2010. Quer a versão original quer a versão revista, juntamente com a norma 8859-2015 (Capacetes Premium), mantêm-se válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro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

4 - Cintos de Segurança

Os condutores 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.

Ancrege de casque 8858-2002	OUI	Si mécani- quement 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 ao Código Desportivo Internacional são consideradas como fazendo parte do presente código de conduta. Todos os condutores devem cumpri-lo.

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 - 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 condutor deve permitir ao condutor mais rápido que o ultrapasse na primeira ocasião possível.

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

Qualquer condutor 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 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 condutor 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 condutores, 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 condutor julgado culpado de uma das infracções mencionadas acima será reportado aos Comissários Desportivos.

c) Os condutores 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 condutor 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 condutor abandonou a pista se nenhuma parte da sua viatura estiver em contacto com a pista

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 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) O facto 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 condutores envolvidos.

e) Nunca é permitido conduzir uma viatura de maneira inutilmente lenta, errada ou potencialmente perigosa para os outros condutores.

3 - Imobilização de viaturas durante uma corrida

a) O condutor 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 condutores.

Se o condutor 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 vantagem.

c) Quaisquer reparações efectuadas na pista só podem ser executadas pelo condutor 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 condutor 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 condutor e qualquer que seja o motivo ou a duração, será considerado como abandono da corrida.

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

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

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 fins de semana de corridas.
- Serem disputados em pelo menos 3 pistas diferentes.
- Ter um mínimo de 12 condutores a participar em cada fim de semana de corridas.

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

- Serem disputados em circuitos homologados pela FIA.

Para qualquer campeonato que tenham menos de 16 concorrentes classificados, serão atribuídos 75% dos pontos.

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

No máximo os resultados de 2 campeonatos, podem ser acumulados num ano de calendário. Um condutor pode acumular um máximo de 12 pontos nas categorias CIK-FIA. Os pontos do karting são válidos por cinco anos.

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

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

Nota: A tabela de pontos a seguir é aplicável a partir de 2018 e seguintes

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 week-ends de course.
- Etre disputés sur au moins 3 pistes différentes.
- Avoir au moins 12 pilotes prenant le départ de chaque week-end de course.

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

- Etre disputés sur des circuits homologués par la FIA.

Pour tout championnat comptant moins de 16 concurrents classés, 75 % des points seront attribués.

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.

Les résultats d'un maximum de 2 championnats peuvent être accumulés par année civile. Un pilote peut accumuler un maximum de 12 points dans les catégories de la CIK-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.

Note: le tableau des points suivant est applicable à partir de 2018 et au-delà.

Resultado da classificação final anual / Position au classement général annuel	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Campeonato FIA da Formula 2 / Championnat de F2 de la FIA	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2 / Série GP2 *	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Indy Car / Indy Car **	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Campeonato da Europa FIA da F3 / Championnat d'Europe de F3 de la FIA	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
Campeonato FIA da Formula 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
Série GP3 / Série GP3	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Formula Renault 3.5 / Formula V8 3.5 / Formule Renault 3.5 / Formula V8 3.5 **	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
Super Formula Japonesa / Japanese Super Formula **	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
FIA WEC - LMP2 / FIA WEC - LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
IMSA Prototipo / IMSA Prototype **	17 12	14 10	10 8	8 6	6 4	4 2	2 0	1 0	0	0
Campeonato regional de Formula 3 da FIA / Championnat régional de F3 de la FIA	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
FIA WTCC / FIA WTCR	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM / DTM **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Super GT Japonês / Japanese Super GT **	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
Campeonato Internacional Super Car / International Supercars Championship **	13	11	9	6	4	3	2	1	0	0
Campeonatos Nacionais Formula 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 / Asian/ELMS Prototype **	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
Campeonatos Nacionais Formula 3 / Championnats Nationaux de F3 **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Renault (EuroCup, Alps ou NEC) / Formule Renault (EuroCup, ALPS ou NEC) **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formula Mazda / Formule Mazda **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Nascar Nacional / NASCAR National **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
<u>Toyota Racing Series Nova Zelândia / Toyota Racing Series New Zealand**</u>	<u>7</u>	<u>5</u>	<u>3</u>	<u>2</u>	<u>1</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>0</u>
Série Internacional GT 3 / International GT3 Series	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Formula Academy / Formula Academy (FFSA)	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo CIK-FIA Categoria Sénior / Championnat du Monde CIK-FIA en Cat. Sénior	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais CIK-FIA Cat. Sénior / Championnats Continentaux de la CIKFIA, Cat. Senior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo Júnior CIK-FIA / Championnat du Monde Junior de la CIKFIA	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais CIK-FIA Cat. Júnior / Championnats Continentaux de la CIKFIA, Cat. Junior	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* Pontos aplicáveis unicamente às Séries GP2 2015 e 2016

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

* Points applicables aux Séries GP2 2015 et 2016 uniquement.

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

MODIFICAÇÕES PARA 2019

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° (a ser especificada))

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

Campeonato	Championnat
Campeonato do Mundo de Formula Um	Championnat du Monde de Formule Un
Formula 2	Formule 2
Formula 3	Formule 3
Formula E	Formule E
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de Prioridade 1	Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1
WEC	WEC
Campeonato do Mundo de Ralicross, para todos os condutores	Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
Taça do Mundo FIA GT	Coupe du Monde FIA GT
GP3	GP3

~~Além disso, todos os pilotos que participam do Campeonato do Mundo da FIA de Fórmula 1 devem:~~
~~- instalar a placa de reforço de viseira F1 2011 ao usar um capacete aprovado de acordo com a Norma FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (lista técnica nº 33) ou~~
~~- utilizar um capacete homologado de acordo com a Norma FIA 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° (a especificar))~~

MODIFICATIONS POUR 2019

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° (à préciser))

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

Norma FIA / Norme FIA
8860-2002, 8860-2010 ou/ou 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP

~~En outre, tous les pilotes participant au Championnat du Monde de Formule Un de la FIA doivent:~~
~~- installer la plaque de renforcement de viseire de F1 2011 lorsqu'ils portent un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2004 ou 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou~~
~~- porter un casque homologué selon la Norme FIA 8860-2018-ABP (Liste Technique N°(à préciser)).~~

MODIFICAÇÕES PARA 2020

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° (a ser especificada))

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

Campeonato	Championnat
Campeonato do Mundo de Formula Um	Championnat du Monde de Formule Un
Formula 2	Formule 2
Formula 3	Formule 3
Formula E (a partir da competição 6)	Formule E (à partir de la saison 6)
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de Prioridade 1	Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1
WEC	WEC
Campeonato do Mundo de Ralicross, para todos os condutores	Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
Taça do Mundo FIA GT	Coupe du Monde FIA GT
GP3	GP3

MODIFICATIONS POUR 2020

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° (à préciser))

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

Norma FIA / Norme FIA
8860-2018-ABP
8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010 , 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP
8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 ou/or 8860-2018-ABP