



ANEXO L AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

ANNEXE L AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL

Novo Texto = **assim**

Texto suprimido = ~~assim~~

Trocas durante o ano = **assim**

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

Nouveau texte = **ainsi**

Texte Supprimé = ~~ainsi~~

Changements durant l'année = **ainsi**

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

INDICE

SOMMAIRE

CAPÍTULO I LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA PILOTOS

Art. 1	Generalidades
Art. 2	Tipo de graus de licença
Art. 3	Grau G (ITG)
Art. 4	Grau F (ITF)
Art. 5	Grau E (ITE)
Art. 6	Grau D Internacional - Circuitos (ITD-C)
Art. 7	Grau D Internacional - Estrada (ITD-R)
Art. 8	Grau C Internacional - Circuitos (ITC-C)
Art. 9	Grau C Internacional - Estrada (ITC-R)
Art. 10	Grau B Internacional - Circuitos (ITB)
Art. 11	Grau A Internacional - Circuitos (ITA)
Art. 12	Grau D1 Internacional (ITD1)
Art. 13	Super Licença da FIA
Art. 14	e-Licença da FIA
Art. 15	Licenças para todas as tentativas de records de velocidade mundiais em terra
Art. 16	Licenças para corridas de camiões
Art. 17	Licenças para corridas de dragsters
Art. 18	Licenças para participantes com deficiência
Art. 19	Competição de Velocidade Limitada de grau Internacional (IT LSC)
Art. 20	Grau Internacional de Esport (IT-Esport)

CAPÍTULO II REGULAMENTO PARA OS EXAMES MÉDICOS DOS PILOTOS

Art. 1	Consulta médica anual de aptidão.
Art. 2	Controle médico nas competições.
Art. 3	Organização da luta Antidopagem.
Art. 4	Comissão de Apelo.

CHAPITRE I LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

Art. 1	Généralités
Art. 2	Type de degrés de licence
Art. 3	Degré G (ITG)
Art. 4	Degré F (ITF)
Art. 5	Degré E (ITE)
Art. 6	Degré D International - Circuits (ITD-C)
Art. 7	Degré D International - Routes (ITD-R)
Art. 8	Degré C International - Circuits (ITC-C)
Art. 9	Degré C International - Routes (ITC-R)
Art. 10	Degré B International - Circuits (ITB)
Art. 11	Degré A International - Circuits (ITA)
Art. 12	Degré D1 International (ITD1)
Art. 13	Super Licence de la FIA
Art. 14	e-Licence de la FIA
Art. 15	Licences pour toutes tentatives de records de vitesse sur terre mondiaux
Art. 16	Licences pour courses de camions
Art. 17	Licences pour courses de dragsters
Art. 18	Licences pour participants présentant un handicap
Art. 19	Compétition à Vitesse Limitée de degré International (IT LSC)
Art. 20	Degré International Esport (IT-Esport)

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 Regulamentação de estudos fisiológicos durante competições de automobilismo.

CAPÍTULO III EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

Art. 1 Capacetes.

Art. 2 Vestuário resistente às chamas

Art. 3 Sistema de retenção Frontal da cabeça (RTF)

Art. 4 Cintos de Segurança.

Art. 5 Utilização de bijuteria

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 Via das boxes.

Art. 6 Saída do Pit Lane.

CAPÍTULO V CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO OFFROAD

Art. 1 Respeito da sinalização.

Art. 2 Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista.

Art. 3 Imobilização de uma viatura durante uma corrida.

Art. 4 Saída da pista

CAPÍTULO VI LICENÇA INTERNACIONAL PARA CONCORRENTES (PARTICIPANTES) QUE PARTICIPAM NUMA COMPETIÇÃO INTERNACIONAL

Art. 1 Licença Internacional de Concorrente

SUPLEMENTOS

1 Quadro de pontos

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

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 Voie des stands

Art. 6 Sortie de la voie des stands

CHAPITRE V CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT OFFROAD

Art. 1 Respect des signaux

Art. 2 Dépassements, contrôle de la voiture et limites de la piste

Art. 3 Voiture s'arrêtant pendant une course

Art. 4 Sortie de la piste

CHAPITRE VI LICENCE INTERNATIONALE POUR LES CONCURRENTS (ENGAGÉS) ENGAGEANT UNE VOITURE DANS UNE COMPETITION INTERNATIONALE

Art. 1 Licence Internationale de Concurrent

SUPPLÉMENTES

1 Tableau des points

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

CAPÍTULO I - LICENÇAS INTERNACIONAIS FIA PARA PILOTOS

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

1 – Generalidades

1.1 – Regulamento

A emissão de todas as Licenças Internacionais da FIA para pilotos rege-se pelo regulamento do Código Desportivo Internacional e, em particular, pelos Artigos relativos aos concorrentes e aos pilotos.

Este capítulo do Anexo L especifica os graus, as exigências de qualificação, o conteúdo e de validade das licenças para competições em circuitos e em estrada, para as competições para viaturas históricas, para “dragsters”, para os pilotos portadores de deficiência motora e para os navegadores.

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

1.2 – Critérios de idade

Generalidades. Para se candidatarem a uma Licença Internacional FIA para Pilotos os requisitantes devem ter pelo menos a idade mínima exigida especificada para cada grau de licença.

Em todos os casos em que o requerente é menor, um dos pais ou tutor deve assinar o pedido. Pode ser exigida prova de tutela.

1.3 – Declarações de Consentimento da Base de Dados Mundial de Acidentes (WADB)

Ao solicitar uma Licença Internacional FIA para Pilotos os candidatos devem indicar se aceitam ou não às Declarações de Consentimento da WADB (para o processamento de dados pessoais e confidenciais no WADB).

A Declaração de Consentimento da WADB deve ser incluída em todos os procedimentos e formulários de solicitação de licença, conforme estabelecido no Anexo 2 deste Anexo L. Os solicitantes devem especificar sua escolha conforme especificado e assinar o pedido para confirmar sua escolha.

1.4 – Conteúdo das Licenças Internacionais para Pilotos:

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

1 – Généralités

1.1 – Règlement

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

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

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

1.2 – Critères d'âge

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

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

1.3 – Déclarations de Consentement Base de Données Mondiale des Accidents (WADB)

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

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

1.4 – Contenu des Licences Internationales pour Pilotes:

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

- Menção «Licença Internacional».
- Número da licença.
- Grau da licença.
- Data do início e fim da validade da licença (ver Artigo 9.7 do Código).
- Fotografia recente do piloto.
- Grau da licença.
- Data do início e fim da validade da licença (ver Artigo 9.7 do Código).
- Fotografia recente do piloto.
- Nome completo do piloto.
- Data de nascimento do piloto
- Em função dos resultados do exame médico obrigatório, as indicações:
«Apto para a prática do desporto automóvel, segundo as normas médicas da FIA:
Data:
Vista corrigida (óculos ou lentes)
SIM / NÃO
Vigilância médica particular
SIM / NÃO»
- De acordo com a escolha feita relativamente às Declarações de Consentimento da WADB exigida no contexto do pedido de licença, a menção:
"Consentimento para o processamento de dados pessoais na WADB: SIM / NÃO"
"Consentimento ao tratamento de dados confidenciais na WADB: SIM / NÃO"

Facultativo:

Se uma ADN desejar conceder aos seus titulares de licença uma autorização permanente para participar em Competições Nacionais e Internacionais no estrangeiro, a licença deve incluir o seguinte:

- Autorização para participar em Competições Nacionais e Internacionais no Estrangeiro em conformidade com os artigos 2.3.7 e 3.9.4 do CDI da FIA

- Mention «Licence Internationale»
- Numéro de la licence
- Degré de la licence
- Date de début et de fin de la validité de la licence (voir Article 9.7 du Code)
- Photo récente du pilote
- Degré de la licence
- Date de début et de fin de la validité de la licence (voir Article 9.7 du Code)
- Photo récente du pilote
- Nom et prénom du pilote
- Date de naissance du pilote
- En fonction des résultats de l'examen médical obligatoire, les mentions:
«Apte à la pratique de l'automobile, suivant les normes médicales de la FIA:
Date:
Vue corrigée (verres ou lentilles)
OUI / NON
Surveillance médicale particulière
OUI / NON»
- Selon le choix fait concernant la Déclarations de Consentement WADB obligatoire dans le cadre de la demande de licence, la mention:
"Consentement au traitement des données à caractère personnel dans la WADB: OUI / NON"
"Consentement au traitement des données sensibles dans la WADB : OUI/NON"

Facultatif:

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

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

Recomenda-se a inclusão de códigos ou texto abreviado nas Licenças Internacionais para Pilotos, em conformidade com o Artigo 1.4, para facilitar a sua produção e inclusão da língua nacional.

Il est recommandé d'inclure sur les Licences Internationales pour Pilotes, conformément à l'Article 1.4, des codes ou un texte abrégé, afin de faciliter leur production et l'inclusion de la langue nationale.

Códigos ou texto abreviado do FIA, como se segue:

Codes ou texte abrégé de la FIA, comme suit:

FRENTE				RECTO		
"logo"	Nome e logo da FIA			"logo"	Nom et logo de la FIA	
"título"	Licença Internacional			"intitulé"	Licence Internationale	
"logo"	Nome e logo da ADN			"logo"	Nom et logo de l'ASN	
VERSO – CÓDIGOS OU TEXTOS ABREVIADOS				VERSO – CODES OU TEXTES ABREGES		
"espécime"	"foto"			"spécimen"	"photo"	
"grau"	"grau da licença"			"degré"	"degré de la Licence"	
"nome"	"nome do piloto"			"nom"	"nom du pilote"	
N.	NÚMERO DA LICENÇA	Número		N.	NUMERO DE LICENCE	Numéro
EXP.	VALIDADE DA LICENÇA	Data		EXP.	LICENCE VALIDE	Date
FIA M.S.	APT SEGUNDO AS NORMAS MÉDICAS FIA	Data		FIA M.S.	APT SELON LES NORMES MEDICALES FIA	Date
C. VISTA	CORREÇÃO DA VISTA	Sim/Não		C.EYE.	CORRECTION DE LA VUE	Oui/Non
V. M.	VIGILÂNCIA MÉDICA	Sim/Não		M.S	SURVEILLANCE MEDICALE	Oui/Non
WADB CONSENTIMENTO	DADOS DE CARATER PESSOAL DADOS CONFIDENCIAIS	Sim/Não		WADB CONSEMENT	DONNEES A CARACTERE PERSONNEL DONNEES SENSIBLES	Oui/Non
D.o.N.	DATA DE NASCIMENTO	Data		D.o.B	DATE DE NAISSANCE	Date
FACULTATIVO – CÓDIGOS OU TEXTOS ABREVIADOS				FACULTATIF – CODES OU TEXTES ABREGES		
CDI FIA - (2.3.7/3.9.4)	AUTORIZAÇÃO DE COMPETIÇÕES NO ESTRANGEIRO (CDI FIA 2.3.7/3.9.4)	Sim/Não		FIA ISC - (2.3.7/3.9.4)	AUTORISATION COMPETITIONS A L'ETRANGER (CSI FIA 2.3.7/3.9.4)	Oui/Non

1.5 – Emissão de licenças

As licenças internacionais para os Pilotos são emitidas pela ADN do piloto, salvo indicação em contrário, em conformidade com o Código e o presente Anexo L e após verificação de que os resultados, a competência e a conduta do piloto são satisfatórias de acordo com os critérios prescritos para o grau solicitado.

1.5 – Délivrance des licences

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

Formato das licenças

As licenças podem ser emitidas pelas ADN em formato impresso e/ou digital.

É altamente recomendável que se estabeleça um mecanismo de confirmação da validade e/ou do estatuto da licença para facilitar os controlos administrativos no âmbito das competições (exemplo: portal web da ADN).

Por razões ambientais e de sustentabilidade, recomenda-se fortemente a implementação gradual de licenças digitais

1.6 – Validade

1.6.1 - Os graus de licença superiores são válidos para as competições que exijam graus de licença inferiores:

- a) Exceto se for fixado um limite de idade, ou
- b) Salvo indicação em contrário no presente Anexo, ou
- c) Salvo indicação em contrário no regulamento desportivo da competição.

1.6.2 – Os pilotos podem ser titulares de um grau de licença para Circuitos e de um grau de licença para Estradas, desde que ambos os graus estejam claramente indicados na mesma licença e que exista apenas um número de licença.

É possível indicar os graus Internacionais e Nacionais na mesma licença. As ADN devem assegurar-se de que existe uma distinção clara entre os graus Internacionais e Nacionais.

Nestes casos, a licença é considerada como uma licença única em caso de suspensão.

1.6.3 – Cada grau de licença de corrida em circuito, é válido para as corridas nas categorias de viaturas indicadas, em circuitos «ovais» de alta velocidade e com curvas definidas.

No entanto, é recomendável que as ADN'S dos países com circuitos deste tipo insistam para que seja exigido aos pilotos que nunca tenham participado nesse tipo de corridas que realizem testes de desempenho e de regularidade num circuito deste tipo, que lhes permitam obter uma autorização para participarem.

Format des licences

Les licences peuvent être délivrées par les ASN sous forme imprimée et/ou numérique.

Il est fortement recommandé de mettre en place un mécanisme de confirmation de la validité et/ou du statut de la licence afin de faciliter les contrôles administratifs dans le cadre des compétitions (exemple : portail web de l'ASN).

Pour des raisons environnementales et de durabilité, il est fortement recommandé de mettre progressivement en œuvre des licences numériques.

1.6 – Validité

1.6.1 - Les degrés de licence supérieurs sont valables pour les compétitions requérant des degrés de licence inférieurs:

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

1.6.2 – Les pilotes peuvent être titulaires d'un degré de licence pour Circuits et d'un degré de licence pour Routes, à condition que les deux degrés soient clairement indiqués sur la même licence et qu'il n'y ait qu'un seul numéro de licence.

Il est possible d'indiquer les degrés Internationaux et Nationaux sur la même licence. Les ASN doivent s'assurer qu'il existe une distinction claire entre les degrés Internationaux et Nationaux.

Dans ces cas, la licence est considérée comme une licence unique en cas de suspension.

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

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

1.7 – Formação em matéria de segurança

Os candidatos que solicitam uma Licença Internacional pela primeira vez devem ter uma formação de segurança da FIA, conforme especificado para cada grau de licença.

1.8 – Preços das Licenças Históricas

De modo a manter uma estrutura de preços que estabeleça uma diferenciação entre o desporto automóvel histórico e desporto automóvel moderno as ADN podem emitir licenças Graus R aprovados, respeitando os critérios de qualificação, com a adição de um código «H» ao grau da licença juntamente com a seguinte indicação: «apenas para utilização em provas históricas de desporto automóvel»

1.9 – Definições

Circuito

Refere-se a competições ou a viaturas em circuito (de acordo com o Art. 2 do Anexo O): Karting, Monolugares, Protótipos, GT, Viaturas de Turismo, Autocross, Ralicross, Circuito históricos, Camiões e Drifting.

Estradas

Refere-se a competições ou a viaturas fechadas ou abertas (Rally, Todo-o-Terreno, Provas de Montanha e Rally histórico).

Competições que contam para qualificação de uma licença.

Apenas as competições individuais, consideradas como tal no regulamento desportivo da competição e tal como definidas no Código Desportivo Internacional, Art. 20, são considerados como uma competição de qualificação para uma licença. Só são tidas em conta as competições nacionais que constam do calendário da ADN em causa e/ou as competições internacionais que figuram no Calendário Desportivo Internacional da FIA.

Para que uma competição conte para a qualificação para uma licença seja considerada como realizada, o piloto deve participar ativamente na competição e ser classificado na classificação final oficial da competição (lista de resultados) (as mangas não são elegíveis).

1.7 – Formation à la sécurité

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

1.8 – Prix des Licences Historiques

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

1.9 – Définitions

Circuit

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

Routes

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

Compétitions comptant pour la qualification pour une licence.

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

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

Relação peso/potência

Peso = peso do veículo em kg na condição de corrida, incluindo piloto, conforme definido nos regulamentos técnicos aplicáveis

Potência = potência máxima do veículo em CV medida na cambota

Competições reconhecidas pela ADN.

Refere-se a qualquer competição Nacional ou Internacional, autorizada ou reconhecida pela ADN do país onde se realiza a competição.

2 – Tipo de graus de licença

Grau de Licença Internacional para pilotos e competições, e as competições para as quais são exigidos e válidos.

Rapport poids/puissance

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

Puissance = puissance maximale du véhicule en cv mesurée au vilebrequin

Compétitions reconnues par l'ASN

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

2 – Type de degrés de licence

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

GRAUS MÍNIMOS DAS LICENÇAS EXIGIDAS POR DISCIPLINA/CATEGORIA				
MINIMUM LICENCES GRADES REQUIRED BY DISCIPLINE/CATEGORY				
Artigo / Article	Grau / Grade	Grupos / Groups	Disciplina / Categoria tipo Discipline / Category type	Peso / Potência Weight / Power ratio
Art. 3	ITG	Circuito / Circuit	Karting Junior	W/P não aplicável / W / P Not applicable
			Autocross - XC Junior	
Art. 4	ITF	Circuito / Circuit	Karting Senior - Restrited	W/P não aplicável / W / P Not applicable
			Autocross - XC Junior	
Art. 5	ITE	Circuito / Circuit	Karting Senior	W/P não aplicável / W / P Not applicable
			Autocross - XC Junior	
			Ralicross - Junior	
Art. 6	ITD-C	Circuito / Circuit	Single Seaters	W/P 3< Kg / HP
			Prototypes	
			GT's	
			Touring Cars	
			Trucks 2	
			Drifting D 1	
			Autocross (except Super Buggy)	W/P não aplicável / W / P Not applicable
			Rallycross (except Supercars)	
			Historic except for:	
			HF 1/Ind (G), HF 2 (H), HF 5000, HFA, IC, CanAm, TSRC (+2.0L), KGT, JR1T, JR1, KR, KR1 and KR2 periods	

GRAUS MÍNIMOS DAS LICENÇAS EXIGIDAS POR DISCIPLINA/CATEGORIA MINIMUM LICENCES GRADES REQUIRED BY DISCIPLINE/CATEGORY				
Artigo / Article	Grau / Grade	Grupos / Groups	Disciplina / Categoria tipo Discipline / Category type	Peso / Potência Weight / Power ratio
Art. 7	ITD-R	Estradas/ Roads	Rally (Rally 3, Rally 4, Rally 5)	W/P 5< Kg / HP
			Cross Country (except T1)	
			Hill Climb (except CN/D, E2 CAT II)	
			Historic speed Rally except for: KC and K RC periods	W/P não aplicável / W / P Not applicable
			Historic Hill Climb	
Art. 8	ITC-C	Circuito / Circuit	Single Seaters	W/P 2<3 Kg / HP
			Prototypes	
			GT's	
			Touring Cars	
			Trucks 1	W/P não aplicável / W / P Not applicable
			Autocross Super Buggy	
			Rallycross Supercars	
			Historic:	
			HF 1/Ind (G), HF 2 (H), HF 5000, HFA, IC, CanAm, TSRC (+2.0L), KGT and KR Except: JR1T, JR1, KR1 and KR2 period	
Art. 9	ITC-R	Estradas/ Roads	Rally (Rally 1, Rally 2, RGT)	W/P 3<5 Kg / HP
			Cross Country (T1)	
			Hill Climb (CN/D, E2 CAT II)	W/P não aplicável / W / P Not applicable
			Historic rally: K C and KRC period	
Art. 10	ITB	Circuito / Circuit	Single Seaters	W/P 1<2 Kg / HP
			Prototypes	
			GT's	
			Touring Cars	
			Historic: JR1T, JR1, KR1 and KR2 period	W/P Not applicable
Art. 11	ITA	Circuito / Circuit	Single Seaters	W/P 0<1 Kg / HP
			Prototypes	

GRAUS MÍNIMOS DAS LICENÇAS EXIGIDAS POR DISCIPLINA/CATEGORIA				
MINIMUM LICENCES GRADES REQUIRED BY DISCIPLINE/CATEGORY				
Artigo / Article	Grau / Grade	Grupos / Groups	Disciplina / Categoria tipo Discipline / Category type	Peso / Potência Weight / Power ratio
Art. 12	ITD 1		One off competition	
Art. 13	FIA F1 SL		FIA Formula 1	
Art. 13.2	FIA FP F1 SL		FIA Free practice F1	
Art. 14	FIA FE		FIA Formula E	
Art. 15	IT LSR		Land Speed Records	
Art. 16		43	Truck Racing	
Art. 17	IT DR		Dragsters	
Art. 18			Participants with disabilities	
Art. 19	IT LSC		International Grade Limited-Speed Competition	
Art. 20	IT E-SPORT		International Grade Esport	

3 – Grau G Internacional (ITG)

3.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Obrigatório e limitado às categorias Karting OK Júnior, Autocross Júnior e XC-Júnior ou equivalentes

b) Estradas

Não válido para qualquer competição em estrada

3.2 – Critérios de idade

Pilotos com idade compreendida entre 11 anos (completando 11 anos antes do dia 1 de janeiro do ano da sua participação) e 14 anos (completando 14 anos no decorrer do ano civil de participação)

3.3 – Critérios de qualificação

Os candidatos devem ser titulares de uma licença Nacional e preencher o seguinte critério de qualificação:

3 – Degré G International (ITG)

3.1 – Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Obligatoire et limitée aux catégories Karting OK Junior, Autocross Junior et XC-Junior ou équivalentes

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

3.2 – Critères d'âge

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

3.3 – Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Nationale et satisfaire au critère de qualification ci-après:

Deve-se verificar que o piloto participa a contento da ADN que emite a licença em pelo menos cinco competições reconhecidas pela ADN, como especificado no artigo 1.9.

A fim de dissipar qualquer dúvida, a ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

3.4 – Condições suplementares

Os pilotos devem ser submetidos a um exame de aptidão médica realizado por um médico aprovado pela ADN, no qual a altura e o peso do piloto devem ser registados.

Além disso, o peso de um Piloto (incluindo o equipamento do Piloto) deve ser de, pelo menos, 35 kg a qualquer momento durante uma competição.

A Licença poderá permanecer válida para além da data do 14.º aniversário de um Piloto até ao final do ano em curso.

Em circunstâncias excecionais relacionadas com a segurança e avaliadas pela FIA com base num documento apoiado pela ADN do Piloto, pode ser emitida uma licença ITG a um Piloto que complete 15 anos no ano da emissão da licença.

Qualquer passagem à Licença ITF durante o ano será definitiva.

3.5 – Formação dos pilotos

Os pilotos que se candidatem pela primeira vez a uma licença ITG devem ter recebido uma formação em matéria de segurança e-learning safety da FIA Júnior.

4 – Grau F Internacional (ITF)

4.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Obrigatório e limitado às categorias Karting OK Sénior (unicamente nas categorias sem caixa de velocidades), Autocross Júnior e XC-Júnior ou equivalentes.

b) Estradas

Não válido para qualquer competição em estrada.

4.2 – Critérios de idade

Pilotos com idade compreendida entre 13 anos (completando 13 anos antes do dia 1 de janeiro do ano da sua participação) e 15 anos (completando 15 anos no decorrer do ano civil de participação)

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

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

3.4 – Conditions supplémentaires

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

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

La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 14e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours.

Dans des circonstances exceptionnelles, liées à la sécurité et évaluées par la FIA sur base d'un dossier soutenu par l'ASN du Pilote, une Licence ITG pourra être délivrée à un Pilote atteignant son 15^e anniversaire au cours de l'année de la délivrance de la Licence.

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

3.5 – Formation des pilotes

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

4 – Degré F International (ITF)

4.1 – Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Obligatoire et limitée aux catégories Karting OK Senior (uniquement les catégories sans boîte de vitesses), Autocross Junior et XC-Junior ou équivalentes.

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

4.2 – Critères d'âge

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

4.3 – Critérios de qualificação

Os requerentes devem ser titulares de uma licença Internacional de Grau G ou de uma licença Nacional de grau semelhante e preencher o seguinte critério de qualificação:

Deve-se verificar de que o piloto participa a contento da ADN que emite a licença em pelo menos cinco competições reconhecidas pela ADN, como especificado no Artigo 1.9.

A fim de dissipar qualquer dúvida, a ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

4.4 – Condições suplementares

Os pilotos devem ser submetidos a um exame de aptidão médica realizado por um médico aprovado pela ADN, no qual a altura e o peso do piloto devem ser registados.

Além disso, o peso de um Piloto (incluindo o equipamento do Piloto) deve ser de, pelo menos, 40 kg a qualquer momento durante uma competição.

A Licença poderá permanecer válida para além da data do 15.º aniversário de um Piloto até ao final do ano em curso.

Qualquer passagem à Licença ITE no decurso do ano será definitiva.

4.5 – Formação dos pilotos

Os pilotos que se candidatem pela primeira vez a uma licença ITF devem ter recebido uma formação em matéria de segurança e-learning safety da FIA Júnior.

5 – Grau E Internacional (ITE)

5.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Obrigatório e limitado às viaturas Karting OK Sénior (categorias sem caixa de velocidades), Autocross Júnior e XC-Sénior ou categorias equivalentes independentemente da relação peso/potência.

Ralicross viaturas com uma relação peso/potência superior a 5 Kg/hp

b) Estradas

Não válido para qualquer competição em estrada

4.3 – Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré G ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après:

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

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

4.4 – Conditions supplémentaires

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

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

La Licence pourra rester valide au-delà de la date du 15e anniversaire d'un Pilote jusqu'au terme de l'année en cours.

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

4.5 – Formation des pilotes

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

5 – Degré E International (ITE)

5.1 – Licence minimale requise pour :

a) Circuits

Obligatoire et limitée aux véhicules de Karting OK-Sénior (catégories sans boîte de vitesses et avec boîte de vitesses), Autocross Junior, XC-Sénior, ou catégories équivalentes indépendamment du rapport poids/puissance.

Rallycross présentant un rapport poids/puissance supérieur à 5 kg/ch

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route.

5.2 – Critérios de idade

Pilotos com 14 anos de idade (que completem 14 anos antes de 1 de janeiro do ano de participação).

5.3 – Critérios de qualificação

Os requerentes devem ser titulares de uma licença Internacional de Grau F ou G ou de uma licença Nacional de grau semelhante e preencher o seguinte critério de qualificação:

Deve-se verificar que o piloto participa a contento da ADN que emite a licença em pelo menos cinco competições reconhecidas pela ADN, como especificado no Artigo 1.9.

A fim de dissipar qualquer dúvida, a ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

5.4 – Formação dos pilotos

Os pilotos que se candidatem pela primeira vez a uma licença ITE devem ter recebido uma formação em matéria de segurança e-learning safety da FIA Júnior.

6 – Grau D Internacional (ITD-C)

6.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Exigida para todas as viaturas com uma relação peso/potência superior a 3 kg/hp.

Monolugares, GT, Viaturas de Turismo, Autocross (exceto Autocross Super Buggy), Rallycross (exceto Super Cars), Camiões (exceto Camiões FIA) e Drifting ou categorias equivalentes.

Viaturas históricas que circulam em provas de circuito (exceto as especificadas no Artigo 8.1a) e 10.1a) (relação peso/potência não aplicável)

b) Estradas

Não válido para qualquer competição em estrada

6.2 – Critérios de idade

Os pilotos devem ter 16 anos (fazendo fé a data do aniversário), e satisfazer os critérios de qualificação prescritos pelo Artigo 6.3

5.2 – Critères d'âge

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

5.3 – Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré F ou G ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après:

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

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

5.4 – Formation des pilotes

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

6 – Degré D International (ITD-C)

6.1 – Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance supérieur à 3 kg/ch.

Monoplaces, GT, Voitures de Tourisme, Autocross (sauf Autocross Super Buggy), Rallycross (sauf Super Cars), Camions (sauf Camions FIA) et Drifting ou catégories équivalentes.

Voitures historiques roulant dans des épreuves sur circuit (excepté celles précisées à l'Article 8.1a et 10.1a) (rapport poids/puissance non applicable)

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

6.2 – Critères d'âge

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

6.3 – Critérios de qualificação

Os requerentes devem ser titulares de uma licença Internacional de Grau E ou de uma licença Nacional de grau semelhante e preencher o seguinte critério de qualificação:

Deve-se verificar que o piloto participa a contento da ADN que emite a licença em pelo menos cinco competições reconhecidas pela ADN, como especificado no Artigo 1.9.

A fim de dissipar qualquer dúvida, a ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

6.4 – Formação dos pilotos

Os pilotos que se candidatam pela primeira vez a uma licença ITD-C devem ter recebido uma formação em matéria de segurança e-learning safety da FIA.

7 – Grau D Internacional (ITD-R)

7.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Não é válida para as competições em circuito

b) Estradas

Obrigatória para todas as viaturas de estrada com uma relação peso/potência superior a 5 kg/hp.

Viaturas de rali (Rali3, Rali4 e Rali5), viaturas de Todo-terreno (exceto Ultimate, relação peso/potência não aplicável) ou categorias equivalentes.

Viaturas de corrida em montanha, exceto viaturas dos Grupos CN, D e E2 da Categoria II, conforme definido no artigo 251.1.1 do Anexo J da FIA (relação peso/potência não aplicável).

Qualquer viatura de rali histórico, tal como definido e admitido em conformidade com o Anexo K com exceção das referidas no ponto 9.1b (relação peso/potência não aplicável).

7.2 – Critérios de idade

Os pilotos devem ter 16 anos (fazendo fé a data de aniversário), e satisfazer os critérios de qualificação prescritos pelo Artigo 7.3

7.3 – Critérios de qualificação

Os requerentes devem ser titulares de uma licença Internacional de Grau E ou de uma licença Nacional de

6.3 – Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après:

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

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

6.4 – Formation des pilotes

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

7 – Degré D International (ITD-R)

7.1 – Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Non valable pour les compétitions sur circuit

b) Routes

Obligatoire pour toutes les voitures de route présentant un rapport poids/puissance supérieur à 5 kg/ch

Voitures de rallye (Rally3, Rally4 et Rally5), voitures Tout-Terrain (sauf Ultimate, rapport poids/puissance non applicable) ou catégories équivalentes.

Voitures de courses de côte, sauf voitures des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II, tel que défini à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA (rapport poids/puissance non applicable).

Toute voiture de rallye historique telle que définie et admise conformément à l'Annexe K à l'exception de celles mentionnées au point 9.1b (rapport poids/puissance non applicable)

7.2 – Critères d'âge

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

7.3 – Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou d'une

grau semelhante e preencher o seguinte critério de qualificação:

Deve-se verificar se o piloto participa a contento da ADN que emite a licença em pelo menos cinco competições reconhecidas pela ADN, como especificado no Artigo 1.9.

A fim de dissipar qualquer dúvida à ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

7.4 – Formação dos pilotos

Os pilotos que se candidatem pela primeira vez a uma licença ITD-R devem ter recebido uma formação em matéria de segurança e-learning safety da FIA.

É altamente recomendável que os pilotos que solicitem uma licença de ITD-R tenham concluído um curso de primeiros socorros num prestador de formação de primeiros socorros aprovado pela autoridade local competente nos três anos anteriores.

Um curso de primeiros socorros deve incluir, no mínimo:

- a)** Segurança no local do acidente
- b)** Avaliação de um doente inconsciente
- c)** Posição de recuperação
- d)** Reanimação cardiopulmonar (RCP)
- e)** Gestão das queimaduras
- f)** Hemorragia grave

8 – Grau C Internacional - Circuitos (ITC-C)

8.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Exigido para todas as viaturas em circuito que apresentem uma relação peso/potência compreendida entre 2 kg/CV e 3 kg/CV.

Campeonatos para Monolugares, Protótipos, GT, Viaturas de Turismo, d'Autocross Super Buggy, Rallycross Super Car e Camiões da FIA ou categorias equivalentes

Viaturas de Fórmula 1 Históricas (Período G e seguintes), de Fórmula 2 (Período H e seguintes), de Indy Car (Período G e seguintes), da Fórmula 5000 e

licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après:

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

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

7.4 – Formation des pilotes

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

Il est fortement recommandé aux pilotes qui demandent une licence ITD-R d'avoir suivi un cours de premiers secours auprès d'un prestataire de formation aux premiers secours agréé par l'autorité locale compétente au cours des trois années précédentes.

Un cours de premiers secours doit comprendre au minimum les éléments suivants:

- a)** Sécurité sur les lieux de l'accident
- b)** Evaluation d'un patient inconscient
- c)** Position de récupération
- d)** Réanimation cardio-pulmonaire (RCP)
- e)** Gestion des brûlures
- f)** Hémorragie grave

8 – Degré C International - Circuits (ITC-C)

8.1 – Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Requis pour toutes les voitures sur circuit présentant un rapport poids/puissance compris entre 2 kg/ch et 3 kg/ch.

Championnats pour Monoplaces, Prototypes, GT, Voitures de Tourisme, d'Autocross Super Buggy, de Rallycross Super Car et de Camions de la FIA ou catégories équivalentes.

Voitures historiques de Formule Un (Période G et au-delà), de Formule Deux (Période H et au-delà), d'Indy Car (Période G et au-delà), de Formule 5000 et

Fórmula A (todas), do Grupo C e IMSA GTP (IC), de Can Am (todas) e de todas as viaturas de Sport Protótipos acima de 2 litros (Período G e seguintes) GT1-P (KGT) WSC - USRRC - SR1 LMP900 et LMGTP (KR), independente da relação peso potência. Exceto: Períodos JR1T, JR1, KR1 et KR2.

b) Estradas

Não é válida para qualquer competição em estrada

8.2 – Critérios de idade

Os pilotos devem ter 16 anos (fazendo fé a data de aniversário), e satisfazer os critérios de qualificação prescritos pelo Artigo 8.3

8.3 – Critérios de qualificação

Os requerentes devem ser titulares de uma licença Internacional de Grau E ou D-C ou de uma licença Nacional de grau semelhante e preencher o seguinte critério de qualificação:

Deve-se verificar que o piloto participa a contento da ADN que emite a licença para competições conforme especificado no Artigo 1.9, nos dois anos anteriores ao pedido:

a) com uma licença ITD-C, em pelo menos cinco competições em circuito reconhecidas pela ADN

Ou

b) com uma licença ITE, em pelo menos dez competições em circuito reconhecidas pela ADN.

Ou

c) Com uma licença nacional de grau equivalente, a pelo menos dez competições reconhecidas pela ASN (pelo menos cinco competições em circuito).

Competições de Karting, Monolugares, GT, Viaturas de Turismo, Autocross, Rallycross, Históricos de Circuito e Camiões ou equivalente (exceto Drifting)

Qualquer competição noutras disciplinas não pode ser tomada em consideração.

A fim de dissipar qualquer dúvida, a ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

Formule A (toutes), du Groupe C et IMSA GTP (IC), de Can Am (toutes), et de Sport-Prototype de plus de 2 litres (Période G et au-delà) GT1-P (KGT) WSC - USRRC - SR1 LMP900 et LMGTP (KR), indépendamment du rapport poids/puissance. Sauf: Périodes JR1T, JR1, KR1 et KR2.

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

8.2 – Critères d'âge

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

8.3 – Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré E ou D-C ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après:

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

a) avec une licence ITD-C, à au moins cinq compétitions sur circuit reconnues par l'ASN

Ou

b) avec une licence ITE, à au moins dix compétitions sur circuit reconnues par l'ASN.

Ou

c) avec une licence Nationale de degré équivalent, à au moins dix compétitions reconnues par l'ASN (cinq compétitions au minimum sur circuit).

Compétitions de Karting, Monoplaces, GT, Voitures de Tourisme, Autocross, Rallycross, Circuit historique et Camions ou équivalent (Drifting excepté).

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

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

8.4 – Formação dos pilotos

Os pilotos que se candidatem pela primeira vez a uma licença ITC-C devem ter recebido uma formação em matéria de segurança e-learning safety da FIA.

9 – Grau C Internacional (ITC-R)

9.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Não é válida para qualquer competição em circuito

b) Estradas

Obrigatória para todas as viaturas de estrada com uma relação peso/potência compreendida entre 3 e 5 kg/hp.

Viaturas de rali (Rali1, Rali2 e RGT), viaturas Todo-Terreno (Ultimate, relação peso/potência não aplicável) ou categorias equivalentes.

Viaturas de corrida em montanha, Grupos CN, D e E2 da Categoria II, conforme definido no artigo 251.1.1 do Anexo J da FIA (relação peso/potência não aplicável).

Viaturas de rally históricas dos Períodos KC e KRC (relação peso/potência não aplicável)

9.2 – Critérios de idade

Os pilotos devem ter 16 anos (fazendo fé a data de aniversário), e satisfazer os critérios de qualificação prescritos pelo Artigo 9.3

9.3 – Critérios de qualificação

Os requerentes devem ser titulares de uma licença Internacional de Grau D-R ou de uma licença Nacional de grau semelhante e preencher o seguinte critério de qualificação:

Deve-se verificar que o piloto participa a contento da ADN que emite a licença para competições conforme especificado no Artigo 1.9, nos dois anos anteriores ao pedido:

a) com uma licença ITD-R, à pelo menos cinco competições em estrada reconhecidas pela ADN

Ou

8.4 – Formation des pilotes

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

9 – Degré C International (ITC-R)

9.1 – Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Non valable pour les compétitions sur circuit

b) Routes

Obligatoire pour toutes les voitures de route présentant un rapport poids/puissance compris entre 3 et 5 kg/ch

Voitures de rallye (Rally1, Rally2 et RGT), voitures Tout-Terrain (Ultimate, rapport poids/puissance non applicable) ou catégories équivalentes

Voitures de courses de côte, des Groupes CN, D et E2 de Catégorie II, tel que défini à l'Article 251.1.1 de l'Annexe J de la FIA (rapport poids/puissance non applicable)

Voitures de rallye historiques des Périodes KC et KRC (rapport poids/puissance non applicable)

9.2 – Critères d'âge

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

9.3 – Critères de qualification

Les demandeurs doivent être titulaires d'une licence Internationale de Degré D-R ou d'une licence Nationale de degré similaire et satisfaire au critère de qualification ci-après:

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

a) avec une licence ITD-R à au moins cinq compétitions sur circuit reconnues par l'ASN

Ou

- b)** com uma licença Nacional de grau similar, a pelo menos dez competições reconhecidas pela ADN (pelo menos cinco competições em estrada).

Competições de Ralis Desportivos, Todo-o-Terreno ou Corrida de montanha ou equivalente.

Qualquer competição nas outras disciplinas não pode ser considerada.

A fim de dissipar qualquer dúvida, a ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

9.4 – Formação dos pilotos

Os pilotos que solicitam uma licença ITC-R pela primeira vez devem ter recebido uma formação online da FIA em segurança rodoviária

É altamente recomendável aos pilotos que solicitem uma licença ITC-R tenham concluído um curso de primeiros socorros num prestador de formação de primeiros socorros aprovado pela autoridade local competente nos três anos anteriores.

Um curso de primeiros socorros deve incluir, no mínimo os seguintes elementos:

- a)** Segurança no local do acidente
- b)** Avaliação de um doente inconsciente
- c)** Posição de recuperação
- d)** Reanimação cardiopulmonar (RCP)
- e)** Gestão das queimaduras
- f)** Hemorragia grave

10 – Grau B Internacional (ITB)

10.1 – Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Exigido para todas as viaturas que apresentem uma relação peso/potência compreendido entre 1 kg/cv e 2 kg/cv

Monolugares, Protótipos, GT, e Viaturas de Turismo, ou categorias equivalentes

Viaturas históricas: Períodos JR1T, JR1, KR1 e KR2 (relação peso/potência não aplicável)

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

Compétitions de Rallyes sportifs, Tout-Terrain ou Course de Côte ou équivalent

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

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

9.4 – Formation des pilotes

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

Il est fortement recommandé aux pilotes qui demandent une licence ITC-R d'avoir suivi un cours de premiers secours auprès d'un prestataire de formation aux premiers secours agréé par l'autorité locale compétente au cours des trois années précédentes.

Un cours de premiers secours doit comprendre au minimum les éléments suivants:

- a)** Sécurité sur les lieux de l'accident
- b)** Evaluation d'un patient inconscient
- c)** Position de récupération
- d)** Réanimation cardio-pulmonaire (RCP)
- e)** Gestion des brûlures
- f)** Hémorragie grave

10 – Degré B International (ITB)

10.1 – Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance compris entre 1 kg/ch. et 2 kg/ch.

Monoplaces, Prototypes, GT et Voitures de Tourisme ou catégories équivalentes

Voitures historiques : Périodes JR1T, JR1, KR1 et KR2 (rapport poids/puissance non applicable)

10.3 – Critérios de qualificação

O piloto deve ser titular de uma licença de Grau C-C e preencher o seguinte critério de qualificação:

Deve-se verificar que o piloto participa a contento da ADN que emite a licença para competições conforme especificado no Artigo 1.9, nos dois anos anteriores ao pedido.

Competições para Monolugares, Protótipos, GT ou Viaturas de Turismo, para as quais a licença mínima exigida é a licença IT C-C.

Além disso, para os monolugares históricos mencionados em 10.1a), 150 km de testes acreditados com uma das viaturas mencionadas consistentemente a velocidades de corrida, ou um mínimo de uma competição (das 5 solicitadas) com um monolugar para o qual a licença ITC-C é exigida.

Qualquer competição noutras disciplinas não pode ser tomada em consideração

A fim de dissipar qualquer dúvida, a ADN que emite a licença deve solicitar um relatório à ADN de tutela da competição se esta não for reconhecida pela ADN que emite a licença.

10.4 – Renovação ou caducidade

A fim de preservar a qualificação para uma licença de Grau B, o piloto deve participar em pelo menos uma competição internacional da categoria adequada no decorrer de um período de 12 meses, sem o que terá de ser observado de novo, a contento da ADN que emite a licença, durante os ensaios para uma competição internacional.

11 – Grau A Internacional (ITA)

11.1 - Licença mínima necessária para:

a) Circuitos

Exigido para todas as viaturas que apresentem uma relação peso/potência inferior ou igual a 1 kg/CV

b) Estradas

Não é válida para qualquer competição em estrada

11.2 – Critérios de idade

O piloto deve ter pelo menos 17 anos de idade (fazendo fé a data de nascimento), e satisfazer os critérios de qualificação previstos nos Artigos 11.3 e 11.4

10.3 – Critères de qualification

Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré C-C et satisfaire au critère de qualification ci-après:

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

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

En outre, pour les monoplaces historiques mentionnées au point 10.1a), 150 km d'essais accrédités avec l'une des voitures mentionnées à des vitesses de course constantes, ou un minimum d'une compétition (sur les 5 demandées) avec une monoplace pour laquelle la licence ITC-C est exigée

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

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

10.4 – Renouvellement ou expiration

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

11 – Degré A International (ITA)

11.1 - Licence minimale requise pour:

a) Circuits

Requis pour toutes les voitures présentant un rapport poids/puissance inférieur ou égal à 1 kg/ch.

b) Routes

Non valable pour les compétitions sur route

11.2 – Critères d'âge

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

11.3 - Critérios de qualificação

O piloto deve ser titular de uma licença de Grau B Internacional da FIA válida;

O piloto deve ter realizado seis provas de Campeonatos de Grau C;

11.4 – Condições suplementares

11.4.1 – O piloto deve ter acumulado pelo menos 14 pontos. A ADN terá em consideração o número de pontos acumulados ou

a) Nos três anos civis imediatamente anteriores à data do pedido; ou

b) durante os dois anos civis imediatamente anteriores à data do pedido, para além dos pontos acumulados durante o ano da data do pedido, segundo o número mais elevado. Todos os pontos são enumerados no Suplemento 1. A ADN terá em conta nestas considerações os pontos concedidos pelas disposições dos artigos 11.4.3 e 11.4.4.

11.4.2 – O piloto deverá ter completado pelo menos 80% de cada uma das duas temporadas completas de qualquer dos Campeonatos referidos no Suplemento 1;

11.4.3 – Todo o piloto que tenha efetuado duas temporadas completas de Campeonatos de Grau B, ou Campeonatos Regionais de F3 da FIA, ser-lhe-ão garantidos a título excecional 5 pontos suplementares.

Estes pontos suplementares contam unicamente para a qualificação para uma licença de Grau A

11.4.4 – Qualquer piloto considerado pela sua ADN como tendo as competências e a experiência apropriadas pode, ao critério da ADN que emite a licença, pode-lhe ser concedido no máximo de 1 a 5 pontos suplementares.

Este (s) ponto (s) suplementar (es) conta (m) unicamente para a qualificação para uma licença de Grau A.

11.5 – Formação dos pilotos

Sob a supervisão de sua ADN, o piloto deve concluir com sucesso uma sessão de perguntas sobre os

11.3 - Critères de qualification

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

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

11.4 – Conditions supplémentaires

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

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

b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés pendant l'année de la date demande, selon le nombre le plus élevé. Tous les points sont énumérés au Supplément 1. L'ASN tiendra compte dans ces considérations des points accordés par les dispositions des Articles 11.4.3 et 11.4.4.

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

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

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

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

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

11.5 – Formation des pilotes

Sous la supervision de son ASN, le pilote doit se soumettre à une séance de questions concernant les

pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional.

11.6 – Renovação ou caducidade

A fim de preservar a qualificação para uma Licença de Grau A, o piloto deve participar em, pelo menos, uma competição internacional da categoria adequada no período de 12 meses, caso contrário, terá de ser novamente observado, para satisfação da ADN que emite a Licença, durante os treinos para uma competição internacional.

12 – Grau D1 Internacional (ITD1)

12.1 – Licença mínima necessária para:

A licença ITD1 é válida apenas para competições internacionais específicas, aprovadas individualmente pela FIA como abertas aos detentores de licença ITD1 e indicadas como tal no calendário internacional da FIA.

12.2 – Critérios de idade

Os pilotos devem ter 16 anos (fazendo fé a data de aniversário),

12.3 – Critérios de qualificação

Não requer nenhum período probatório de qualificação.

Esta licença de Grau ITD1 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 ITD1 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.

12.4 – Formação dos pilotos

Os pilotos que se candidatem pela primeira vez a uma licença ITD1 devem ter recebido uma formação em matéria de segurança e-learning safety da FIA.

13 – Qualificação e condições para a emissão da Super-Licença

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

points les plus importants du Code Sportif International.

11.6 – Renouvellement ou expiration

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

12 – Degré D1 International (ITD1)

12.1 – Licence minimale requise pour:

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

12.2 – Critères d'âge

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

12.3 – Critères de qualification

Ne requiert aucune période probatoire de qualification.

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

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

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

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

12.4 – Formation des pilotes

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

13 – 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.

13.1 – Qualificações para a obtenção da Super-Licença completa

13.1.1 – O piloto deve ser detentor de uma licença Internacional de Grau A da FIA válida para o ano em curso.

13.1.2 – O piloto terá de ter 18 anos no momento do início da sua primeira competição de F1.

A critério exclusivo da FIA, um piloto que foi considerado como tendo demonstrado recentemente e constantemente uma capacidade e maturidade excecionais em competições de viaturas de fórmula monolugar pode receber uma Super-Licença aos 17 anos.

13.1.3 a) A primeira vez que o piloto solicitar a Super-Licença ou sempre que solicitar a Super-Licença ao abrigo do artigo 13.1.6 c) terá de responder a uma sessão de questões relativas aos pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional assim como do Regulamento Desportivo da F1.

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

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

13.1.5 – O piloto deve satisfazer pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) ter acumulado pelo menos 40 pontos. A FIA terá em consideração o número de pontos acumulados (i) durante os três anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido, ou (ii) durante os dois anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido, além dos pontos acumulados durante os campeonatos disputados durante o ano do pedido, segundo o número mais elevado. Todos os pontos são descritos no Suplemento 1. Se os três anos civis descritos em (i) incluírem o ano civil de 2021, a FIA terá em

13.1 – Qualifications pour l'obtention de la Super Licence complète

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

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

A la seule appréciation de la FIA, un pilote jugé comme ayant récemment et constamment fait preuve d'une capacité et d'une maturité exceptionnelles dans des compétitions pour voitures de formule monoplace peut se voir accorder une Super Licence à l'âge de 17 ans.

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

13.1.4 – 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.

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

a) avoir accumulé au moins 40 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (i) au cours des trois années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, soit (ii) au cours des deux années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés lors des championnats disputés pendant l'année de la demande, selon le nombre le plus élevé. Tous les points sont énumérés au Supplément 1. Si les trois années civiles décrite en (i) incluent l'année civile 2021, la FIA prendra en

consideração o maior número de pontos acumulados em três dos quatro anos civis anteriores imediatamente ao ano data do pedido.

b) ter-lhe sido concedida uma Super-Licença (excluindo Super-Licença exclusivamente para Treinos Livres) e, antes de enviar sua inscrição, já ter completado pelo menos 100 km durante uma sessão de treinos livres numa competição do Campeonato do Mundo de Fórmula 1 da FIA, num dos 3 anos anteriores.

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

d) ter obtido um mínimo de 30 pontos da Super-Licença, mas ter sido considerado, apenas à apreciação da FIA, como não tendo podido qualificar-se nos termos de uma das alíneas a) a c) no âmbito da sua participação num ou mais dos campeonatos enumerados no Suplemento 1, devido a circunstâncias independentes da sua vontade ou a razões de força maior.

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

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

⁽¹⁾ Viatura do ano em curso, viatura do ano anterior, ou viatura histórica conforme definido no Regulamento Desportivo da F1

considération le plus grand nombre de points accumulés au cours de trois des quatre années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande.

b) avoir reçu une Super Licence (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement) et, avant de soumettre sa demande, avoir déjà effectué au moins 100 km au cours d'une séance d'essais libres d'une compétition du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA, lors de l'une des 3 années précédentes.

c) avoir reçu une Super Licence avant les 3 années précédentes (à l'exclusion de la Super Licence Essais libres uniquement). Dans ce cas le pilote doit être considéré, à la seule appréciation de la FIA comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace.

d) avoir obtenu un minimum de 30 points de Super Licence mais être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme n'ayant pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à c) ci-dessus, dans le cadre de sa participation à un ou plusieurs des championnats énumérés dans le Supplément 1, du fait de circonstances indépendantes de sa volonté ou de raisons de force majeure.

En outre, pour les points b), c) et d) ci-dessus:

L'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de Formule Un (1) récente sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours au maximum, ceci étant réalisé pas plus de 180 jours avant la demande et certifié, soit par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai, soit lors d'une épreuve comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un pour Pilotes de la FIA. Dans le cas où le pilote a conduit une voiture historique sur au moins 300 km, l'équipe de F1 concernée doit attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote pour le familiariser comme il se doit avec tous les systèmes et commandes pertinents de la voiture de l'année en cours.

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

13.2 – Qualificação para uma Super-Licença exclusivamente para Treinos Livres.

13.2.1 – O piloto deve ser detentor de uma licença Internacional FIA de Grau A válida.

13.2.2 – O piloto terá de ter 18 anos ao momento do início da sua primeira competição de Fórmula 1.

A critério exclusivo da FIA, um piloto que foi considerado como tendo demonstrado recentemente e constantemente uma capacidade e maturidade excecionais em competições de viaturas de fórmula monolugar pode receber uma Super Licença para Treinos Livres apenas aos 17 anos.

13.2.3

a) A primeira vez que um piloto pede uma Super Licença exclusivamente para Treinos livres, ele deve satisfazer pelo menos um dos seguintes requisitos:

a) Ter disputado seis eventos dos Campeonatos de Fórmula 2 da FIA ou

b) Ter acumulado pelo menos 25 pontos

A FIA terá em consideração o número de pontos acumulados quer (i) no período de três anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido, quer (ii) no período de dois anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido, além dos pontos acumulados durante o ano civil da data do pedido, se este for superior. Todos os pontos estão descritos no Suplemento 1.

Além das alíneas a) ou b) acima, o piloto deve submeter-se a uma sessão de perguntas sobre os pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da F1.

b) Para qualquer pedido subsequente de Super Licença para Treinos livres apenas, o piloto deve satisfazer pelo menos uma das seguintes exigências:

a) Ter disputado uma temporada completa do Campeonato de Fórmula 2 da FIA ou

b) Ter acumulado pelo menos 25 pontos

13.2 – Qualification pour la Super Licence Essais libres uniquement

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

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

A la seule appréciation de la FIA, un pilote jugé comme ayant récemment et constamment fait preuve d'une capacité et d'une maturité exceptionnelles dans des compétitions pour voitures de formule monoplace peut se voir accorder une Super Licence Essais libres uniquement à l'âge de 17 ans.

13.2.3

a) La première fois qu'un pilote demande une Super Licence Essais libres uniquement, il doit satisfaire au moins l'une des exigences suivantes:

a) Avoir disputé six épreuves du Championnats de Formule 2 de la FIA ou

b) Avoir accumulé au moins 25 points

La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (i) sur la période de trois années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, soit (ii) sur la période de deux années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés durant l'année civile de la date de la demande, selon le total le plus élevé. Tous les points sont répertoriés dans le Supplément 1.

En plus d'a) ou b) ci-dessus, 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 satisfaire au moins l'une des exigences suivantes:

a) Avoir disputé une saison complète du Championnat de Formule 2 de la FIA ou

b) Avoir accumulé au moins 25 points

A FIA terá em consideração o número de pontos acumulados quer (i) no período de três anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido, quer (ii) no período de dois anos civis imediatamente anteriores ao ano da data do pedido, além dos pontos acumulados durante o ano civil da data do pedido, se este for superior. Todos os pontos estão descritos no Suplemento 1.

Além da a) ou b) acima, a equipa de F1 em questão deve certificar, através do formulário de solicitação de Super Licença de F1, que teve um briefing com seu piloto sobre os pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo da F1.

13.2.4 – O piloto deve ser considerado pela FIA como tendo demonstrado regularmente capacidades excepcionais em veículos de fórmula monolugar. A equipa de F1 em causa deve demonstrar que o candidato conduziu de forma constante uma viatura de Fórmula Um ⁽¹⁾ recente durante pelo menos 300 km a uma velocidade de corrida no prazo máximo de 2 dias, isto sendo realizado não mais de 180 dias antes do pedido e certificado pela ADN do país onde o teste foi realizado. No caso de o piloto ter conduzido um veículo histórico durante pelo menos 300 km, a equipa de F1 em causa deve atestar, através do formulário de pedido de Super Licença de F1, que ela teve um briefing com seu piloto para familiarizá-lo adequadamente com todos os sistemas e controles relevantes da viatura do ano em curso.

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

⁽¹⁾ Viatura do ano em curso, viatura do ano anterior, ou viatura histórica conforme definido no Regulamento Desportivo da F1

13.3 – Procedimento de pedido.

a) O pedido de inscrição completo deve ser recebido pela FIA, pelo menos, 14 dias antes das verificações técnicas da primeira competição do Campeonato do Mundo de Fórmula Um da FIA em que o candidato pretenda participar. No caso de uma mudança de piloto no Campeonato por razões de força maior, a FIA poderá aceitar os pedidos até

La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (i) sur la période de trois années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, soit (ii) sur la période de deux années civiles immédiatement précédant l'année de la date de la demande, en plus des points accumulés durant l'année civile de la date de la demande, selon le total le plus élevé. Tous les points sont répertoriés dans le Supplément 1.

En plus d'a) ou b) ci-dessus, de l'équipe de F1 concernée doit attester, via le formulaire de demande de Super Licence de F1, qu'elle a eu un briefing avec son pilote sur les points les plus importants du Code Sportif International et du Règlement Sportif de F1.

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

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

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

13.3 – Procédure de demande

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

48 horas antes do início das verificações técnicas iniciais da competição.

b) Na primeira vez que um piloto solicita uma Super-Licença, a ADN que emitiu ao piloto a sua licença de competição válida deve submeter à FIA uma recomendação específica, acompanhada do palmarés do piloto e do número de licença Internacional A válida.

c) O piloto deve submeter à FIA um formulário de pedido de Super-Licença devidamente preenchido.

d) A taxa anual da Super-Licença deve ser paga à FIA.

13.4 – Condições de Emissão.

13.4.1 – Se os Artigos 13.1 ou 13.2 e 13.3 forem respeitados em termos satisfatórios para a FIA, esta última concede a licença.

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

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

14 – Qualificação para a emissão da e-Licença

A e-Licença da FIA é emitida pela FIA

14.1 – Qualificações para a e-Licença

14.1.1 – O piloto deverá ser possuidor de uma licença Internacional FIA Grau B válida para o ano em curso.

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

14.1.3 – O piloto deve completar com sucesso uma sessão de treino sobre os pontos mais importantes da segurança elétrica e aspetos técnicos e desportivos da competição.

14.1.4 – O piloto deve-se submeter a uma sessão de perguntas sobre os pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo do Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA

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.

13.4 – Conditions de délivrance

13.4.1 – Si les Articles 13.1 ou 13.2 et 13.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre la licence.

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

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

14 – Qualification de délivrance pour l'e-Licence

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

14.1 – Qualifications pour l'e-Licence

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

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

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

14.1.4 – 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 du Monde de Formule E de la FIA.

14.1.5 – O piloto terá de satisfazer um dos seguintes requisitos:

a) ter tomado parte na partida de pelo menos 3 corridas a contar para o Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA para Pilotos na temporada anterior ou tomado parte em 10 corridas no decorrer das três temporadas anteriores.

b) ter acumulado pelo menos 20 pontos. A FIA terá em conta o número de pontos acumulados (a) nos três anos civis imediatamente anteriores à data do pedido ou (b) nos dois anos civis imediatamente anteriores à data do pedido, além dos pontos acumulados durante o ano civil. Todos os pontos estão descritos no Suplemento 1.

c) ter acumulado pelo menos 15 pontos (calculados em conformidade com o artigo 14.1.6.b) e ter percorrido pelo menos 100 km ao volante de um veículo de Fórmula E da geração em curso durante uma sessão de treinos livres e/ou de sessões de treinos oficiais. Os 100 km devem ter sido percorridos durante a temporada atual ou imediatamente anterior ao Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA.

d) ter sido portador de uma Super-Licença de Fórmula 1. Neste caso, o piloto deve ser considerado, a critério exclusivo da FIA, como tendo recentemente e regularmente demonstrado habilidades excecionais no Campeonato do Mundo de Fórmula 1 ou em um ou mais campeonatos enumerados no Suplemento 1.

e) ser considerado ao critério exclusivo da FIA como tendo demonstrado regularmente capacidades excecionais em viaturas de fórmula monolugares, ou nos campeonatos enumerados no Suplemento 1 que conferem um mínimo de 20 pontos (ao vencedor/ temporada), mas sem ter podido qualificar-se nos termos das alíneas a) a d) acima.

14.2 – Qualificações para Treinos Livres apenas para Licença-e

14.2.1 – O piloto deve ser titular de uma licença Internacional FIA de Grau B válida para o ano em curso.

14.1.5 – 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 du Monde de Formule E de la FIA pour Pilotes de la saison précédente, ou le départ d'au moins 10 courses au cours des trois saisons précédentes.

b) avoir accumulé au moins 20 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés pendant l'année civile. Tous les points sont énumérés au Supplément 1.

c) avoir accumulé au moins 15 points (calculés conformément à l'Article 14.1.6.b) et avoir parcouru au moins 100 km au volant d'une voiture de Formule E de la génération en cours lors d'une séance d'essais libres et/ou de séances d'essais officielles. Les 100 km doivent avoir été parcourus pendant la saison en cours ou la saison immédiatement précédente du Championnat du Monde de Formule E de la FIA.

d) avoir précédemment détenu une Super Licence F1. Dans ce cas, le pilote doit être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme ayant fait preuve récemment et régulièrement de capacités exceptionnelles dans le Championnat du Monde de Formule 1 ou un ou plusieurs des championnats énumérés dans le Supplément 1.

e) être considéré à la seule appréciation de la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, ou dans les championnats énumérés au Supplément 1 qui confèrent un minimum de 20 points (au vainqueur / saison), mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) à d) ci-dessus.

14.2 – Qualifications pour l'e-Licence Essais Libres uniquement

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

14.2.2 – O piloto deve ter pelo menos 18 anos de idade no início da sua primeira competição de Fórmula E.

14.2.3 – O piloto deve-se submeter a uma sessão de formação completa relativa aos pontos mais importantes da segurança elétrica, bem como aos aspetos técnicos e desportivos da competição de Fórmula E.

14.2.4 – O piloto deve-se submeter a uma sessão de perguntas sobre os pontos mais importantes do Código Desportivo Internacional e do Regulamento Desportivo do Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA.

14.2.5 – O piloto não deve ter participado anteriormente numa corrida no Campeonato de Fórmula E da FIA ou do Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA.

14.2.6 – O piloto deve igualmente satisfazer pelo menos um dos seguintes critérios:

a) Ter acumulado pelo menos 10 pontos. A FIA terá em conta o número de pontos acumulados (a) nos três anos civis imediatamente anteriores ao ano do pedido ou (b) nos dois anos civis imediatamente anteriores à data do pedido, além dos pontos acumulados durante o ano civil do pedido, consoante o número mais elevado. Todos os pontos estão descritos no Suplemento 1.

b) Ter acumulado pelo menos 5 pontos (calculados em conformidade com o artigo 14.2.7.a), e ter percorrido pelo menos 200 km ao volante de um veículo da Fórmula E da geração atual durante as sessões de treinos oficiais. Os 200 km devem ter sido percorridos durante a temporada atual ou imediatamente anterior ao Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA.

c) Ser considerado, ao critério exclusivo da FIA, como tendo demonstrado regularmente capacidades excecionais em veículos de fórmula monolugar, ou nos campeonatos enumerados no Suplemento 1 que conferem um mínimo de 15 pontos (ao vencedor/época) mas sem ter podido qualificar-se ao abrigo das alíneas a) ou b) supra

14.2.2 – Le pilote doit être âgé d'au moins 18 ans au début de sa première compétition de Formule E.

14.2.3 – 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 de Formule E.

14.2.4 – 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 du Monde de Formule E de la FIA.

14.2.5 – Le pilote ne doit pas avoir précédemment participé à une course du Championnat de Formule E de la FIA ou du Championnat du Monde de Formule E de la FIA.

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

a) avoir accumulé au moins 10 points. La FIA prendra en considération le nombre de points accumulés soit (a) au cours des trois années civiles précédant immédiatement l'année de la date de la demande, soit (b) au cours des deux années civiles précédant immédiatement la date de la demande, en plus des points accumulés pendant l'année civile de la demande, selon le nombre le plus élevé. Tous les points sont énumérés au Supplément 1.

b) avoir accumulé au moins 5 points (calculés conformément à l'Article 14.2.7.a) et avoir parcouru au moins 200 km au volant d'une voiture de Formule E de la génération en cours lors de séances d'essais officielles. Les 200 km doivent avoir été parcourus pendant la saison en cours ou la saison immédiatement précédente du Championnat du Monde de Formule E de la FIA.

c) être considéré, à la seule appréciation de la FIA, comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, ou dans les championnats énumérés au Supplément 1 qui confèrent un minimum de 15 points (au vainqueur / saison), mais sans avoir pu se qualifier en vertu de l'un des points a) ou b) ci-dessus.

14.3 – Procedimento de pedido

14.3.1 – O pedido de inscrição completo para os pilotos que se qualificam nos termos do Artigo 14.1.6 a), b) ou c), ou 14.2.7 a), deve ser recebido pela FIA pelo menos 14 dias antes das verificações técnicas da primeira competição do Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA em que o candidato deve participar. No caso de mudança do piloto no Campeonato por razões de força maior, a FIA poderá aceitar os pedidos até 48 horas antes do início das verificações técnicas preliminares da competição.

14.3.2 – O pedido de inscrição completo para os pilotos que se qualificam nos termos do Artigo 14.1.6 d) ou 14.2.7.b) deve ser recebido pela FIA pelo menos 21 dias antes das verificações técnicas da primeira competição do Campeonato do Mundo de Fórmula E da FIA em que o candidato deve participar.

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

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

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

14.4 – Condições de emissão

14.4.1 – Se os Artigos 14.1 ou 14.2 e 14.3 forem cumpridos de forma satisfatória para a FIA, esta emitirá a Licença-e.

14.4.2 – A licença-e é válida até o final da temporada de emissão.

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

14.3 – Procédure de demande

14.3.1 – La demande d'inscription complète pour les pilotes se qualifiant en vertu de l'Article 14.1.6 a), b) ou c), ou 14.2.7 a), doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat du Monde de Formule E de la FIA à laquelle le candidat doit participer. Dans le cas d'un changement de pilote dans le Championnat pour des raisons de force majeure, la FIA pourra accepter des demandes jusqu'à 48 heures avant le début des vérifications techniques préliminaires de la compétition.

14.3.2 – La demande d'inscription complète pour les pilotes se qualifiant en vertu de l'Article 14.1.6 d) ou 14.2.7.b) doit être reçue par la FIA au moins 21 jours avant les vérifications techniques de la première compétition du Championnat du Monde de Formule E de la FIA à laquelle le candidat doit participer.

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

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

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

14.4 – Conditions de délivrance

14.4.1 – Si les Articles 14.1 ou 14.2 e 14.3 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre l'e-Licence.

14.4.2 – L'e-Licence est valable jusqu'à la fin de la saison de délivrance.

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

15 – Licenças para todas as tentativas de recordes de velocidade mundiais em terra

15.1 – Licença de Piloto

15.1.1 – Exigências em matéria de licença para todos os pilotos que efetuam tentativas de record de velocidade em terra de distância, de tempo ou do mundo absolutos em circuito fechado ou aberto de >10km ou >10 milhas.

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

Tabela 1

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

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

As tentativas de record de aceleração com partida parada (tal como definidas no Anexo D) efetuadas por dragsters e outras viaturas em pistas homologadas para dragsters e outras pistas abertas ≤ ¼ de milha devem respeitar a regulamentação referente a licenças para corridas de dragsters conforme detalhado no artigo 17, Capítulo I do Anexo L do CDI

15 – Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse sur terre mondiaux

15.1 – Licence Pilote

15.1.1 – Exigences en matière de licence pour tous les pilotes effectuant des tentatives de records de vitesse sur terre de distance, de temps ou du monde absolus en circuit fermé ou ouvert de >10 km ou >10 miles.

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

Table 1

Type de Licence	Vitesse maximale
Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré D Minimum	≤200 kph (<125mph)
Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C Minimum	>200 kph (>125mph)

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

Les tentatives de records d'accélération avec départ arrêté (telles que définies à l'Annexe D) effectuées par des dragsters et autres voitures sur des pistes pour dragsters homologuées et autres pistes ouvertes ≤ ¼ de mile doivent respecter la réglementation relative aux licences pour courses de dragsters telle que spécifiée à l'Article 17, Chapitre I, Annexe L du Code Sportif International.

15.1.3 – 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 a obtenção de uma licença de piloto LSR pode basear-se num aumento gradual da velocidade, na experiência adquirida ou na posse de uma licença internacional FIA válida para piloto. A licença LSR está ligada ao tipo de veículo em causa (ver Tabela 2).

15.2 – Qualificação fundamentada com o aumento gradual de velocidade.

15.2.1

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

b) As condições de obtenção para uma licença LSR de um grau específico, serão cumulativas com os requisitos para as licenças de graus inferiores, conforme tabela abaixo.

c) O piloto deve apresentar à ASN um pedido de licença provisória do grau desejado. Se ele completar o (s) requisito(s) de acordo com os critérios, o grau de licença solicitado é validado pelo Comissário Desportivo da FIA. A validação inclui informações sobre o veículo utilizado para cumprir as condições da licença (nome, número e fotografia). Uma vez cumpridos estes requisitos e submetidos à ADN, esta emite a licença completa.

15.1.3 – 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, sur l'expérience acquise ou sur la détention d'une Licence Internationale FIA pour pilote en cours de validité. La licence LSR est liée au type de véhicule concerné (voir Tableau 2).

15.2 – Qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse

15.2.1

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.

Tabela 2	Tableau 2
Exigências em matéria de Licenças para pilotos que efetuam Recordes de Velocidade em terra / Exigences en matière de Licences pour les pilotes effectuant des Records de Vitesse sur terre	
Grau de licença / Degré de licence	Velocidade máxima autorizada em qualquer momento da tentativa. / Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record
LSR D	Requisitos / Exigences Idade Mínima de 16 anos (18 para viaturas de turbina). Um condutor titular de uma Licença Internacional de Piloto do Grau D ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR-D, sendo que terá de solicitar a sua requisição para a licença LSR à ADN. Note-se que alguns eventos podem exigir carta de condução emitida pelas autoridades nacionais / Age minimum 16 ans (18 ans pour les voitures propulsées par poussée). Un pilote titulaire d'une Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré D ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-D, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Note: certains sites de course peuvent également exiger un permis de conduire délivré par les autorités nationales.
LSR C	Idade Mínima de 18 anos. Para a qualificação baseada no aumento gradual da velocidade pelo menos uma tentativa bem-sucedida entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada deve ser concluída. Para a qualificação baseada na experiência, pelo menos duas corridas, entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada, realizadas durante o mesmo período de 12 meses em um tipo de veículo semelhante. Um condutor titular de uma Licença Internacional de piloto de Grau C ou superior qualifica-se automaticamente para uma licença LSR C, mas deve enviar um pedido de licença LSR à sua ASN. O Comissário Desportivo do evento dará a aprovação final para a licença / Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, au moins un run réussi entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, doit être effectué. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins deux runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués au cours de la même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Un pilote titulaire d'une Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais devra soumettre une demande de licence LSR à l'ASN. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence.

Tabela 2		Tableau 2
Exigências em matéria de Licenças para pilotos que efetuam Recordes de Velocidade em terra / Exigences en matière de Licences pour les pilotes effectuant des Records de Vitesse sur terre		
Grau de licença / Degré de licence	Velocidade máxima autorizada em qualquer momento da tentativa. / Vitesse maximale autorisée en tout point durant la tentative de record	Requisitos / Exigences
LSR B	≤ 400kph (<250 mph)	Idade mínima 18 anos. Para qualificação com base no aumento gradual da velocidade, pelo menos uma corrida, completa bem-sucedida, entre 60% e 70% da velocidade máxima prevista, e uma corrida bem-sucedida, entre 75% e 85% da velocidade máxima prevista, deve ser executada. Para a qualificação baseada na experiência, pelo menos duas corridas, entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada, realizadas no mesmo período de 12 meses num tipo de veículo semelhante. O Comissário Desportivo do evento dará a aprovação final para a licença/ Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, au moins un run complet réussi, entre 60% et 70% de la vitesse maximale prévue, et un run réussi, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, doivent être effectués. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins deux runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués dans une même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence.
LSR A	>400 kph (>250 mph)	Idade mínima 18 anos. Para qualificação com base no aumento gradual da velocidade, várias marchas aumentando gradualmente, incluindo pelo menos uma corrida completa bem-sucedida, entre 50% e 60% da velocidade máxima esperada, uma corrida bem sucedida entre 65% e 75% da velocidade máxima prevista e uma corrida bem-sucedida, entre 75% e 85% da velocidade máxima prevista. Para a qualificação baseada na experiência, pelo menos três corridas, entre 75% e 85% da velocidade máxima esperada, realizadas no mesmo período de 12 meses num tipo de veículo semelhante. O Comissário Desportivo do evento dará a aprovação final para a licença. / Age minimum 18 ans. Pour la qualification fondée sur l'augmentation graduelle de la vitesse, plusieurs vitesses augmentant graduellement dont au moins un run complet réussi, entre 50% et 60% de la vitesse maximale prévue, un run réussi entre 65% et 75% de la vitesse maximale prévue et un run réussi, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue. Pour la qualification fondée sur l'expérience, au moins trois runs, entre 75% et 85% de la vitesse maximale prévue, effectués dans une même période de 12 mois dans un type de véhicule similaire. Le Commissaire Sportif de l'épreuve donnera l'approbation finale pour la licence.

15.2.2 – Qualificação baseada na experiência

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

a) Para se qualificar para uma Licença LSR D ou LSR-C baseando-se na experiência o piloto tem de apresentar as seguintes provas: sob a forma de folhas de cronometragem das tentativas de record de velocidade em terra emitidas por entidade reconhecidas pela FIA ou outras organizações, ou prova de detenção atual ou passada de record de velocidade. Outros documentos podem ser considerados ao critério do Comissário Desportivo do evento.

b) Para se qualificar para uma Licença LSR-B ou LSR A baseando-se na experiência o piloto tem de apresentar provas tal como acima detalhado.

Além disso, a experiência em questão deve ter sido adquirida ao volante do veículo que será utilizado na tentativa de recorde ou um veículo muito semelhante.

c) Se a experiência adquirida for considerada suficiente pela ADN, será emitida uma licença permanente.

d) Um piloto titular de uma Licença Internacional de piloto de Grau C ou superior será automaticamente qualificado para uma licença LSR-C, mas ainda assim terá que enviar um pedido de licença LSR à ADN.

e) A licença LSR será reduzida num grau para um período de três anos de inatividade a partir da data da sua emissão.

15.2.3 – Licença específica do veículo

a) A licença LSR de piloto é específica para o veículo e permite ao piloto tentar efetuar tentativas de record ao volante de uma viatura específica sendo esta identificada por um nome, um número e uma fotografia.

b) No caso de uma troca de viatura o piloto não tem de fazer nova candidatura á emissão da licença, contudo tem de respeitar as exigências relativas ao

15.2.2 – Qualification fondée sur l'expérience.

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

a) Pour se qualifier pour une licence LSR-D ou LSR-C fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les éléments suivants: attestations sous forme de feuilles de temps des tentatives de records de vitesse sur terre validées par la FIA ou d'autres organisations, ou attestations des records de vitesse sur terre détenus actuellement ou antérieurement. D'autres documents pourront être pris en compte à l'appréciation du Commissaire Sportif de l'épreuve.

b) Pour se qualifier pour une licence LSR-B ou LSR-A fondée sur l'expérience, le pilote doit fournir les attestations susmentionnées.

De plus, l'expérience en question doit avoir été acquise au volant du véhicule qui sera utilisé lors de la tentative de record ou d'un véhicule très similaire.

c) Si l'expérience acquise est jugée suffisante par l'ASN, une licence permanente sera délivrée.

d) Un pilote détenant une Licence Internationale FIA pour Pilote de Degré C ou supérieur sera automatiquement qualifié pour une licence LSR-C, mais il devra néanmoins soumettre une demande de licence LSR à l'ASN.

e) La licence LSR sera rétrogradée d'un degré par période de trois ans d'inactivité à compter de sa date de délivrance.

15.2.3 – 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

aumento gradual de velocidade a partir do Grau LSR C. Caso o piloto cumpra com os critérios de velocidade, este facto será anotado na licença.

16 – Licença para corridas de camiões.

É exigida a Licença de Grau ITC-C para todos os Campeonatos de Camiões da FIA. Os resultados obtidos nas corridas de camiões não são válidos para uma qualificação para um grau de licença superior.

17 – Licença para corridas de dragsters

17.1 – 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.

17.2 – 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

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

17.4 – As ADN'S que emitem as licenças serão responsáveis pela verificação das qualificações necessárias para os vários graus, especialmente:

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

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

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

17.5 – As licenças são válidas para as seguintes categorias de viaturas, tal como definidas na

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.

16 – Licences pour courses de camions

La licence de Degré ITC-C est requise pour tous les Championnats de Camions de la FIA. Les résultats obtenus en courses de camions ne sont pas valides pour l'obtention d'un degré de licence plus élevée.

17 – Licences pour courses de dragsters

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

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

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

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

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

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

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

17.5 – Les licences sont valides pour les catégories de voitures suivantes, telles que définies dans la

regulamentação internacional aplicável às corridas de Dragsters.

réglementation internationale applicable aux courses de dragsters.

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

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

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

Classe standard:

Top Fuel

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

Funny Car

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

Pro Stock

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

Pro Modified

duas (2) corridas de quarto de milha (402,33 m) de 7,40 ou menos e uma corrida de 180 mph (280 km/h) ou mais

TMD / TMFC

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

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

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

Standards de classe:

Top Fuel

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

Funny Car

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

Pro Stock

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

Pro Modified

deux (2) runs d'un quart de mile (402,33 m) de 7,40 ou moins et un run de 180 mph (280 km/h) ou plus

TMD / TMFC

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

17.6 – Todas as pessoas que solicitam uma licença devem passar no exame médico da ADN antes de realizar um teste. Os formulários para a visita médica e os pedidos de licença estão disponíveis nas ADN. Consulte o Artigo 1 do Capítulo II do Anexo L para obter os requisitos médicos padrão para Licenças Internacionais. Da mesma forma, o veículo usado para os ensaios deve cumprir as regras e regulamentações relativas à classe / licença solicitada.

17.7 – O titular de uma licença de uma determinada classe pode correr em classes mais lentas do mesmo tipo (por exemplo, um titular de licença do tipo A e Classe 1 está autorizado a correr em A / 2 e A / 4). Além disso, qualquer outra licença de piloto da FIA pode substituir uma licença dragster da Classe 4

17.8 – Um novo piloto que nunca possuiu uma Licença de Competição será submetido a um teste de orientação especial no habitáculo (com os olhos vendados) e terá que realizar no mínimo seis corridas na presença de um comitê. Todas as pessoas que solicitem uma de licença deverão fazer um exame médico antes de realizar qualquer teste. Para obter instruções completas, consulte o verso do formulário de inscrição (disponível na FIA e na ADN). Nenhuma corrida extra será proposta ao piloto nos eventos do Campeonato da FIA. Um piloto que esteja numa categoria mais alta ou simplesmente muda de categoria (categoria de carroçaria fechada para categoria de roda descoberta ou vice-versa) é necessário passar no teste de orientação no habitáculo e fazer três corridas (de acordo com as instruções do pedido de licença). Um piloto licenciado pode conduzir as viaturas previstas pelas especificações de sua licença. Ele está proibido de passar de uma categoria de distância entre eixos longos para outra distância entre eixos curta, ou vice-versa, de um dragster para um veículo com carroceria fechada, ou vice-versa, etc., a menos que seja especificamente licenciado para cada categoria.

18 – Licença para participantes que apresentem deficiências

Esta secção destina-se aos concorrentes com deficiência física (ver Capítulo II, Artigos 1.4 e 1.5).

17.6 – Toutes les personnes qui demandent une licence devront passer une visite médicale de l'ASN avant d'effectuer un run d'essai. Les fiches pour les visites médicales ainsi que les demandes de licence sont disponibles auprès des ASN. Se référer à l'Article 1 du Chapitre II de l'Annexe L concernant les exigences médicales standard pour les Licences Internationales. De même, le véhicule utilisé pour les runs d'essai doit être conforme aux règles et réglementations relatives à la classe/licence faisant l'objet d'une demande.

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

17.8 – Un nouveau pilote n'ayant jamais détenu de Licence de Compétition se soumettra à un test spécial d'orientation dans l'habitacle (les yeux bandés) et devra effectuer au minimum six runs en présence d'un comité. Tous les demandeurs de licence devront passer une visite médicale avant de faire un run d'essai. Pour des instructions complètes, voir le verso de la fiche de demande d'inscription (disponible auprès de la FIA et des ASN). Aucun run supplémentaire ne sera proposé au pilote lors des épreuves de Championnat de la FIA. Un pilote passant en catégorie supérieure ou simplement changeant de catégorie (catégorie carrossée vers catégorie à roue découverte, ou l'inverse) est prié de passer le test d'orientation dans l'habitacle et d'effectuer trois runs (conformément aux instructions de la demande de licence). Un pilote licencié peut conduire les voitures prévues par les spécifications de sa licence. Il lui est interdit de passer d'une catégorie à empattement long à une autre à empattement court, ou l'inverse, d'un dragster à un véhicule carrossé, ou l'inverse, etc., à moins d'être spécifiquement licencié pour chaque catégorie.

18 – Licences pour participants présentant un handicap

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

18.1 – Piloto

À exceção 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 Capítulo II Artigo 1.5.2), pode candidatar-se para a atribuição de uma licença internacional para Condutores que apresentem uma deficiência, se todas as condições a seguir enumeradas forem satisfeitas (Artigos 18.2 a 18.5).

18.2 – Condições adicionais

Para os participantes com deficiência, devem também ser tidos em conta os seguintes critérios para a concessão de uma licença internacional para Pilotos:

a) Exame médico

Os participantes que apresentem uma deficiência e que sejam candidatos a uma Licença Internacional para Pilotos serão examinados por um membro da Comissão Médica Nacional nos países onde esta estrutura existe, ou, nos outros casos, por um médico designado pela ADN, em conformidade com as condições estabelecidas no Capítulo II, artigo 1.5.2 e no artigo 1.5.3.

b) Prova de condução

O candidato deverá submeter-se a um exame de condução que permita avaliar as suas capacidades utilizando o seu próprio veículo adaptado à competição e de preferência num circuito ou numa especial de rali e na presença de um representante da ADN.

c) Capacidade de sair sozinho do veículo

Avaliar-se-á a capacidade dos candidatos com deficiência de se retirarem do veículo destinado à competição a bordo do qual pretende correr (ou de um modelo análogo) nos prazos mais rápidos (simulações de perigo imediato, de um incêndio, etc.).

O candidato deve, em posição de corrida, cintos apertados, ser capaz de sair do veículo pelos

18.1 – Pilote

Indépendamment des problèmes soulevés par les maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile et les troubles de la vision éliminatoires, toute personne présentant des problèmes acquis ou congénitaux et qui, après avis de sa Commission Médicale Nationale (lorsqu'elle existe) ou d'un médecin désigné par l'ASN, ne remplit pas les conditions pour obtenir une licence internationale de pilote (voir Chapitre II Article 1.5.2), peut postuler pour l'attribution d'une Licence Internationale pour Pilotes présentant un handicap, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies (Articles 18.2 à 18.5).

18.2 – Conditions supplémentaires

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

a) Examen médical

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

b) Épreuve de pilotage

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

c) Capacité à s'extraire seul du véhicule

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

Le postulant doit, en position de course, ceintures attachées, être en mesure de

seus próprios meios de acordo com as exigências de tempo aplicáveis ao campeonato no qual deseja participar e afastar-se do mesmo.

Se a deficiência de mobilidade afetar significativamente a saída do veículo a bordo do qual os candidatos tencionam correr, neste caso o Diretor de Prova e/ou o Diretor de Corrida da competição em que tencionam participar deve ser informado.

18.3 – Certificado de Adaptação do Veículo do titular de uma Licença Internacional para Pilotos com deficiência

Após uma avaliação concludente do Grupo de Trabalho Adaptações da FIA da Comissão Deficiência e Acessibilidade da FIA, a FIA emitirá um Certificado de Adaptação para veículos de competição que não estejam em conformidade com a respetiva homologação e/ou com o regulamento técnico, devido às adaptações necessárias para os participantes com deficiência.

O Certificado de Adaptação e os seus anexos devem ser apresentados no momento das verificações técnicas e, logo que possível, à Equipa Técnica da competição em que tencionam participar. Só são permitidas alterações de acordo com as adaptações especificadas no Certificado e nos seus anexos.

O certificado de adaptação é válido durante a época para a qual é emitido, desde que as modificações do veículo se mantenham inalteradas durante esse período. Pode ser renovado de uma estação para outra.

As ADN dos participantes com deficiência deve apresentar o pedido de Certificado ao Grupo de Trabalho Adaptações da FIA, utilizando o formulário da FIA previsto para o efeito, pelo menos dois meses antes da competição em que pretendem participar.

O Grupo de Trabalho Adaptações da FIA só aceitará os pedidos relativos a veículos destinados a competições inscritas no Calendário Desportivo Internacional ou em competições cujos regulamentos exijam expressamente o Certificado de Adaptação da FIA.

s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens conformément aux exigences de temps applicables au championnat auquel il souhaite participer, et de s'en éloigner.

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

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

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

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

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

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

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

18.4 – Copiloto

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

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

A capacidade de sair do veículo, no qual o candidato deseja exercer as funções de copiloto (ou de um modelo análogo) deverá ser avaliada de acordo com os mesmos critérios exigidos para a licença Internacional para participantes que apresentem uma deficiência.

Além disso, e sempre que necessário, os candidatos deverão estar em condições de executar, pela ordem e com êxito, os seguintes exercícios:

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

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

18.5.1 – Gestão de emergências

Para qualquer competição em que participe(m) um ou mais participantes com deficiência, o Diretor de Prova e/ou o Diretor de Corrida, o Delegado Médico e/ou o Médico-Chefe e os serviços de socorro deverão ser informados do seu/ seu número(s) de regata e receber as informações relativas à sua/sua deficiência, nomeadamente se ele(s) é(são) deficiente(s) motor(es) ou não.

Os serviços de emergência devem ser informados, nomeadamente, quando as pernas do sujeito do ensaio estiverem amarradas, quando o tronco estiver preso ao banco e/ou quando as modificações

18.4 – Copilote

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, tout participant présentant un handicap et dont l'activité sportive automobile se limite à la fonction de copilote à l'occasion de rallyes tels que définis dans l'Article 20 du Code Sportif International, peut postuler pour une Licence Internationale pour Copilotes.

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

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

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

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

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

18.5.1 – Gestion des urgences

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

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

introduzidas no habitáculo forem suscetíveis de perturbar as manobras de socorro.

Os pilotos e/ou as suas equipas devem informar o mais rapidamente possível os principais oficiais acima referidos, a fim de lhes permitir transmitir as informações aos comissários de pista, bem como aos membros das equipas de extração e das equipas médicas.

18.5.2 – Símbolo universal para os participantes com deficiência

Os titulares que necessitem de assistência para se deslocarem devem ostentar, em qualquer momento, o símbolo universal para os participantes com deficiências aprovado pela Comissão de Acessibilidade e Deficiência da FIA, que os identifiquem como tal por razões de segurança.

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

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

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

18.5.3 – Corridas de resistência

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

18.5.4 – Extração num circuito ou numa especial

Os pilotos que necessitem de assistência para saírem do veículo, só o poderão fazer desde que este esteja imobilizado num circuito ou numa especial em caso de incêndio ou na presença de fumo. Eles também sairão do veículo se este estiver próximo de um local onde haja água e em risco de afundar. Se o piloto de um veículo parado não puder colocar o veículo fora da pista ou da prova especial para um local seguro, deve permanecer no interior do veículo protegido pela gaiola, pelos cintos de segurança e pelo equipamento de segurança e aguardará a sua extração.

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

18.5.2 – Symbole universel pour les participants présentant un handicap

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

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

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

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

18.5.3 – Courses d'endurance

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

18.5.4 – Extraction sur un circuit ou une spéciale

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

18.5.5 – Pedido de ajuda suplementar

Os participantes com deficiência e com necessidades específicas podem solicitar apoio adicional de um membro da tripulação para prosseguir com várias operações durante a competição em que pretendem competir.

Desde que o pedido não cause problemas de segurança e se destine a compensar uma deficiência de mobilidade ou a permitir que o concorrente receba cuidados especiais de um fisioterapeuta ou de um treinador, devem ser apresentadas, o mais rapidamente possível, aos Comissários Desportivos explicações pormenorizadas sobre as necessidades em questão.

Tendo em conta que prevalecem o CDI e o Regulamento Desportivo aplicável, a decisão de autorizar, a assistência solicitada continua a caber aos Comissários Desportivos da competição em que o participante com deficiência deseja participar.

19 – Competição grau Internacional de Velocidade Limitada (IT LSC)

19.1 – Licença mínima exigida aos pilotos e copilotos para:

Competições de velocidade limitada na pista ou na estrada.

Trata-se de competições em que a velocidade média é de 50 km/h no máximo e/ou que decorrem em estradas públicas abertas, sob reserva de respeitarem o código da estrada local.

As seguintes competições (mas não exclusivamente) são consideradas Competições de velocidade limitada, desde que sejam respeitados os limites de velocidade:

a) Circuitos

Demonstrações, desfiles, trials, eco competições, regularidade ou disciplinas/categorias equivalentes.

b) Estradas

Regularidade, eco regularidade, regularidade histórica, navegação, concentração turística ou disciplinas/categorias

18.5.5 – Demande d'aide supplémentaire

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

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

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

19 – Compétition à Vitesse Limitée de degré International (IT LSC)

19.1 – Licence minimale requise pour les pilotes et les copilotes pour:

Des Compétitions à vitesse limitée sur circuit ou sur route.

Il s'agit de compétitions dans lesquelles la vitesse moyenne est de 50 km/h maximum et/ou qui se déroulent sur des routes publiques ouvertes, sous réserve du respect du code de la route local.

Les compétitions ci-après (mais pas uniquement) sont considérées comme des Compétitions à vitesse limitée, pour autant que les limites de vitesse soient respectées:

a) Circuits

Démonstrations, parades, trials, éco-compétitions, régularité ou disciplines/catégories équivalentes.

b) Routes

Régularité, éco-régularité, régularité historique, navigation, concentration touristique ou disciplines/catégories

19.2 – Critérios de idade

Os titulares devem ter 16 anos completos (fazendo fé a data de aniversário).

19.3 – Critérios de qualificação

Não requer qualquer período probatório de qualificação.

Se a competição for disputada em estradas públicas (abertas ou fechadas), os titulares de uma licença IT LSC que conduzam a viatura também devem possuir carta de condução válida no(s) país(es) da competição.

Os resultados da Competição de velocidade limitada não serão considerados para qualificação para outros graus de licença.

19.4 – Âmbito de aplicação

As licenças IT LSC podem ser emitidas:

- a)** para o ano civil (ou seja, válido até 31 de Dezembro do ano do pedido); ou
- b)** por competição. Não existe limite ao número de vezes que este tipo de licença pode ser emitido por ano.

19.5 – Condições adicionais

Qualquer piloto que participe em Competições de Velocidade Limitada e seja titular de uma carta de condução válida está dispensado de apresentar um certificado médico de aptidão em conformidade com os requisitos do Artigo 1.º “Exame médico anual de aptidão” do Capítulo II “Regras para o controlo médico dos pilotos”. Se o país que emitiu a carta de condução rodoviária não tiver requisitos médicos para a renovação da carta de condução rodoviária em função da idade do piloto, deve apresentar um certificado médico de aptidão.

Qualquer piloto que participe em Competições de Velocidade Limitada e que não seja titular de uma carta de condução rodoviária válida deve poder apresentar, a pedido, um certificado médico de aptidão

19.2 – Critères d'âge

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

19.3 – Critères de qualification

Ne requiert aucune période probatoire de qualification.

Si la compétition est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs d'une licence IT LSC qui conduisent la voiture doivent également être titulaires d'un permis de conduire civil valable dans le(s) pays de la compétition.

Les résultats de la Compétition à vitesse limitée ne seront pas pris en compte pour la qualification pour d'autres degrés de licence.

19.4 – Champ d'application

Les licences IT LSC peuvent être délivrées :

- a)** pour l'année civile (c'est-à-dire, valable jusqu'au 31 décembre de l'année de la demande), ou
- b)** par compétition. Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que ce type de licence peut être délivré par an.

19.5 – Conditions supplémentaires

Tout pilote participant à des Compétitions à Vitesse Limitée et titulaire d'un permis de conduire routier en cours de validité est dispensé de présenter un certificat médical d'aptitude conformément aux exigences de l'Article 1 “Visite médicale annuelle d'aptitude” du Chapitre II “Règlement pour le contrôle médical des pilotes”. Si le pays qui a délivré le permis de conduire routier n'a pas d'exigences médicales pour le renouvellement du permis de conduire routier en fonction de l'âge du pilote, il convient de présenter un certificat médical d'aptitude.

Tout pilote participant à des Compétitions à Vitesse Limitée et qui n'est pas titulaire d'un permis de conduire routier en cours de validité doit pouvoir présenter sur demande un certificat médical

em conformidade com os requisitos do Artigo 1 "Exame médico anual de aptidão" do capítulo II "Regulamento para o controlo médico dos pilotos".

20 – Grau Internacional Esport (IT-Esport)

20.1 – Licença mínima necessária para:

A licença IT-Esport é válida para competições Esports, que devem ter sido individualmente aprovadas pela FIA como abertas aos titulares de licenças IT-Esport e indicada como tal no calendário internacional da FIA.

20.2 – Requisitos de idade

Os pilotos devem ter pelo menos 14 anos (faz fé a data de aniversário).

20.3 – Critérios de qualificação:

Não requer qualquer período de qualificação experimental.

Os resultados de competições de Esport não serão considerados para qualificação para outras categorias de licença.

20.4 – Condições suplementares

Qualquer piloto que participe em competições de Esports está dispensado da apresentação de um certificado médico de aptidão, de acordo com os requisitos do Artigo 1 "Exame médico anual de aptidão" do Capítulo II "Regulamento para o Controle Médico dos pilotos"

d'aptitude conformément aux exigences de l'Article 1 "Visite médicale annuelle d'aptitude" du Chapitre II "Règlement pour le contrôle médical des pilotes".

20 – Degré International Esport (IT-Esport)

20.1 – Licence minimale requise pour :

La licence IT-Esport est valable pour des compétitions Esport approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence IT-Esport et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

20.2 – Critères d'âge :

Les pilotes doivent avoir au moins 14 ans révolus (date anniversaire faisant foi).

20.3 – Critères de qualification :

Ne requiert aucune période probatoire de qualification.

Les résultats des compétitions Esport ne seront pas pris en compte pour la qualification pour d'autres degrés de licence.

20.4 – Conditions supplémentaires :

Tout pilote participant à des compétitions Esport est dispensé de présenter un certificat médical d'aptitude conformément aux exigences de l'Article 1 "Visite médicale annuelle d'aptitude" du Chapitre II "Règlement pour le contrôle médical des pilotes".

CAPÍTULO II – REGULAMENTO PARA O EXAME MÉDICO DOS PILOTOS

CHAPITRE II – RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

Com o objetivo 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 dos exames descritos no presente capítulo:

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

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

Inclui:

- um questionário escrito sobre os antecedentes familiares, pessoais (médicos, cirúrgicos e traumatológicos), sobre a existência de doenças ou 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;

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

1 – Visite médicale annuelle d'aptitude

1.1 – Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre:

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

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

Elle comporte:

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

- Para os indivíduos com 59 anos ou menos no início do ano do seu pedido de licença, este deve ser acompanhado de um ECG efetuado nos 36 meses anteriores.
- Além disso, a partir dos 50 anos, será solicitada uma consulta com um especialista em cardiologia a cada três anos.
- Para os indivíduos com idade igual ou superior a 60 anos no início do ano do seu pedido de licença, um ECG e uma prova de esforço (ETT) devem ter sido efetuados nos 12 meses anteriores. Posteriormente, um ECG deve ser realizado anualmente uma prova de esforço e uma consulta de cardiologia a cada dois anos.

1.3 – Exame à vista

Para o ano de emissão de uma licença internacional, deve ser certificado após controlo por um oftalmologista qualificado, um optometrista ou toda a pessoa qualificada para realizar testes de acordo com a legislação do país em causa: Não é autorizada a utilização de lentes de contacto durante este exame oftalmológico; se necessário, o piloto deve utilizar os seus óculos para este controlo.

a) acuidade visual:

- i) antes ou depois correção, pelo *menos*, 6/9, 20/30 ou 0,67 por cada olho, e 6/6, 20/20 ou 1,00 para os dois olhos juntos
- 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 20/20, 6/6 ou 1,00, pode obter uma licença de piloto, nas seguintes condições,

- conformidade com os pontos b, c e d abaixo;
- estado aceitável do fundo do olho;
- qualquer lesão, antiga ou congénita, deverá ser estritamente unilateral.

- b) visão cromática: normal (método para analisar: a Tabela de Ishihara). Em caso de anomalia recorrer ao Teste de Avaliação e Diagnóstico de Cores (CAD) ou a um sistema similar. Em qualquer caso não deve existir qualquer risco de erro na perceção das cores das bandeiras utilizadas em competições

- Pour les sujets âgés de 59 ans ou moins au début de l'année de leur demande de licence, un ECG doit avoir été effectué dans les 36 mois précédents.
- En outre, à partir de 50 ans, il sera demandé une consultation auprès d'un cardiologue tous les trois ans.
- Pour les sujets âgés de 60 ans ou plus au début de l'année de leur demande de licence, un ECG et un test de tolérance à l'effort (ETT) doivent avoir été effectués dans les 12 mois précédents. Par la suite, un ECG doit être effectué tous les ans et un test de tolérance à l'effort et une consultation en cardiologie tous les deux ans.

1.3 – Un examen de la vue

Pour l'année de délivrance d'une licence internationale, il doit être certifié après contrôle par un ophtalmologiste qualifié, un optométriste 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* 6/9, 20/30 ou 0,67 pour chaque oeil, et 6/6, 20/20 ou 1,00 pour les deux yeux ensemble.
- ii) tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée mais non nulle et non améliorable portant sur un seul oeil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale corrigée ou non, égale ou supérieure à 20/20, 6/6 ou 1,00, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes:

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

- b) vision des couleurs: normale (méthode pour l'analyser: la Table d'Ishihara). En cas d'anomalie, recours au test Colour Assessment and Diagnosis (CAD) 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

internacionais - o que equivale a uma visão tricromática «segura» (CV3).

- c)** campo de visão estática: de 120° no mínimo; os 20° centrais devem ser isentos de qualquer alteração. Uma perimetria deve ser efetuada.
- d)** visão estereoscópica: funcional. Em caso de anomalia, deve recorrer-se aos testes de Wirth, de Bagolini (vidros) ou testes similares.
- e)** correção da visão: são permitidas as lentes de contacto.

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 efetuar uma outra avaliação oftalmológica. Neste caso devem ser realizados testes oftalmológicos minuciosos compreendendo um campo visual e uma estereovisão. É igualmente sugerido efetuar um teste em tempo real num circuito, se possível.

As decisões devem ser tomadas caso por caso.

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

São compatíveis com a obtenção de uma licença internacional:

- 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 de doenças e incapacidades incompatíveis com a prática do desporto motorizado ou que requerem uma avaliação médica por um organismo específico.

1.5.1 – Contra - Indicação absoluta:

- epilepsia, em tratamento ou não, com efeitos comportamentais constatados durante os 10 últimos anos;

des compétitions internationales - ce qui équivaut à une vision trichromatique « sûre » (CV3).

- 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) ou tests analogues.
- e)** correction de la vision: les verres de contact sont admis.

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

Les décisions devraient être prises au cas par cas.

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

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

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

- qualquer problema cardiovascular com risco de morte súbita;
- cegueira monocular;

No caso dos pilotos que sofram de cegueira monocular, 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 – Contraindicações para uma licença standard permitindo, no entanto, solicitar a atribuição de uma licença para deficientes (ver Capítulo I, Artigo 10 deste Anexo).

- todas as limitações articulares, amputações, próteses que não respondam aos critérios definidos no Artigo 1.4,
- mau funcionamento do sensor-motor central ou periférico (monoplegia, hemiplegia, paraplegia, 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 sulfonamidas, na condição de que seja submetido um documento confidencial que prove o acompanhamento regular do candidato e indicando a natureza do seu tratamento à Comissão Médica aprovada pela ADN e de que o Certificado Médico de Aptidão (ver Art. 1.8) contenha a referência «vigilância médica necessária»,
- todo o estado cardíaco ou arterial patológico,
- todas as condições psicológicas nomeadamente transtorno de défice de atenção e hiperatividade (TDAH) que possam levar a perturbações do comportamento e que necessitem de tratamento especializado;
- todo o problema de saúde que possa, devido á sua natureza ou tratamento requerido, ter consequências nefastas por ocasião da prática do desporto automóvel, incluindo em caso de acidente.

- tout problème cardiovasculaire avec risque de mort subite;
- cécité monoculaire.

La situation des pilotes atteints de cécité monoculaire sera examinée au cas par cas par la Commission Médicale de la FIA

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

1.5.2 – Contre-indications pour une licence standard permettant cependant de postuler pour l'attribution d'une licence pour handicapés (voir Chapitre I, Article 10 de la présente Annexe).

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

1.5.3 – Affections ou infirmités nécessitant l'avis médical d'une instance agréée par l'ASN (Commission Médicale, ou en son absence, médecin agréé par l'ASN):

- le diabète traité par insuline ou sulfamides hypoglycémiant, 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 – Formulário de exame médico

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

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

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

1.6.1 – Questionário médico

Este será assinado pelo piloto em questão.

Uma proposta para a sua redação 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 redação está disponível junto da FIA).
- na totalidade, as seguintes informações
- altura e peso do sujeito,
- a natureza do grupo sanguíneo e o fator 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 efetuou o controlo médico.

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

- que informou corretamente o médico do seu estado de saúde e dos seus antecedentes;

1.6 – Formulaire d'examen médical

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

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

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

1.6.1 – Questionnaire médical

Il sera signé par le pilote concerné.

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

1.6.2 – Formulaire médical

Le formulaire médical doit comporter:

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

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

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

- qu'il a informé exactement le médecin de son état de santé actuel et de ses antécédents;

- que se compromete a não usar substâncias que integrem a lista de substâncias e métodos interditos pela Agência Mundial Antidopagem.
- que se comprometeu a avisar a sua ADN de qualquer alteração significativa do seu estado de saúde;
- ao nível médico, incluindo a administração de qualquer medicação por período superior a 3 semanas.

1.6.3 – Destino do formulário médico e do questionário.

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

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

1.7 – Deveres do médico que efetua o exame:

O médico que efetua 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

- 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,

1.6.3 – Devenir du formulaire médical et du questionnaire

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

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

1.7 – Devoir du médecin qui effectue l'examen

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

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

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

1.8 – Attestation d'aptitude médicale

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

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

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 a seu cargo, as ADN devem difundir a presente regulamentação junto dos médicos examinadores ou indicar no pedido de 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 Diretor 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.

2.1 – Exame neuro métrico

Os pilotos inscritos num Campeonato do Mundo da FIA poderão ser sujeitos a um exame neuro métrico. 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)

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.

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) Responsabilidade do piloto

O piloto (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, FE, W2RC e WRC.

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

b) Exame médico de controle

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

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

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

c) Decisão após o exame

O médico que solicitou e efetuou o exame decidirá:

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

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

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

- Notificar a ADN do piloto do acidente / problema que ocorreu e o fato de que uma visita de reintegração foi solicitada.

a) 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, FE, W2RC 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 concerne;
- soit de ne pas autoriser le pilote à poursuivre la compétition concernée et de demander une visite de réintégration.
- soit de ne pas autoriser le pilote à poursuivre la compétition concernée et de demander une visite de réintégration.

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

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

- Aviser l'ASN du pilote de l'accident/du problème survenu et du fait qu'une visite de réintégration a été demandée.

- A partir da altura que o piloto é transferido para o hospital, informar a AND do piloto da sua evolução e do seu estado de saúde.

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC e WRC:

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

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

- Informar a sua ADN, o Médico Chefe da competição onde ocorreu o acidente / problema e o médico responsável pela série ou campeonato da evolução do seu estado de saúde, transmitindo-lhes informações claras e exaustivas, e incluindo 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, FE, W2RC e WRC:

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

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

Para a ADN do piloto:

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

- 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, FE, W2RC 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, FE, W2RC 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 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.

- Assegurar-se de que o piloto informou o Médico-Chefe da próxima competição internacional na qual pretende participar do seu estado de saúde e se necessário organizar uma visita de reintegração.
- Em caso de acidente grave, completar a seção médica da Base de dados Mundial de Acidentes (<http://www.fia.com/fia-world-accident-database>) e, em seguida, complete as informações sobre o estado de saúde do piloto.

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

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

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX, FE, W2RC 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 incluindo doméstico, de um problema físico ou um problema de saúde que ocorra ou diagnosticado durante uma competição.

a) Responsabilidade do piloto

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

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

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

- 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, FE, W2RC et WRC:

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

2.2.2 - PROCÉDURE HORS COMPÉTITION

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

a) Responsabilité du pilote

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

Dispositions particulières pour F1, WEC, WorldRX et WRC:

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

b) Decisão da ADN ou do delegado Médico da FIA

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

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

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

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

c) Acompanhamento quando uma visita de reintegração foi solicitada.

Pelo piloto:

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

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

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

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

Pela ADN do piloto:

- Fornecer ao piloto quando considerar que ele recuperou o suficiente, um documento confirmando que aprova o regresso do piloto

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.

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

em causa à competição sob reserva de uma visita de reintegração realizada pelo Médico-Chefe da próxima competição internacional em que o piloto irá participar.

- Assegurar-se de que o piloto informou o Médico-Chefe da próxima competição internacional na qual pretende participar do seu estado de saúde e se necessário organizar uma visita de reintegração.

Pela ADN do piloto:

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

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

Disposições particulares para F1, WEC, WorldRX e WRC:

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

2.2.3 – Requisitos adicionais quando houver suspeita de que um piloto tenha sofrido uma comoção cerebral

Além dos procedimentos descritos no Artigo 2.2.1 (Procedimento em Competição) e no Artigo 2.2.2 (Procedimento Fora de Competição), a avaliação do piloto e o retorno à competição devem ser feitos de acordo com as melhores práticas vigentes, Com a ajuda de uma ferramenta de avaliação de trauma craniano. Se a avaliação confirmar uma comoção cerebral, o concorrente deve ser imediatamente excluído da competição até que seja declarado apto para correr de acordo com o Artigo 2.2.1 ou 2.2.2.

Antes de retomar a competição, o concorrente deve ser avaliado pelo Médico-Chefe do evento seguinte, que pode pedir o parecer de um especialista antes de tomar uma decisão sobre a aptidão para a

aprova o retorno à competição do piloto concernido 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 l'ASN 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.

2.2.3 – Exigences supplémentaires en cas de suspicion de commotion cérébrale chez un pilote

En plus des procédures décrites à l'Article 2.2.1 (Procédure en Compétition) et à l'Article 2.2.2 (Procédure Hors Compétition), l'évaluation du pilote et le retour à la compétition doivent se faire conformément aux meilleures pratiques en vigueur, à l'aide d'un outil d'évaluation des traumatismes crâniens. Si l'évaluation confirme une commotion cérébrale, le concurrent doit être immédiatement exclu de la compétition jusqu'à ce qu'il soit déclaré apte à courir conformément à l'Article 2.2.1 ou à l'Article 2.2.2.

Avant de reprendre la compétition, le concurrent doit être évalué par le Médecin-Chef de l'épreuve suivante, qui peut demander l'avis d'un spécialiste avant de prendre une décision sur l'aptitude à la

competição. O piloto deve fornecer os resultados de qualquer avaliação prévia, imagens ou aconselhamento especializado, se houver.

2.2.4 – Sanções em caso de violação

Toda a violação, pelo piloto, no procedimento descrito nos Artigos 2.2.1, 2.2.2 e 2.2.3 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 pilotos de participar em atividades desportivas isentos de dopagem, a promover a saúde e a garantir aos pilotos a equidade, a segurança e a igualdade no desporto automóvel.

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

4 – Comissão de Apelo

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

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

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

5 – Regulamentação relativa a estudos fisiológicos durante competições de automobilismo

5.1 – Observações Gerais

Os estudos fisiológicos são considerados para ser do domínio médico e podem ser efetuados, 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

compétition. Le pilote doit fournir les résultats de toute évaluation antérieure, de toute imagerie ou de tout avis d'un spécialiste, le cas échéant.

2.2.4 – Sanctions en cas de manquement

Tout manquement, par le pilote, à la procédure décrite aux Articles 2.2.1, 2.2.2 et 2.2.3 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.

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

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 direto tais como acima enunciadas, não devem em nenhum momento, e por qualquer razão seja ela qual for impedir o normal decurso dessa competição, nem incomodar os concorrentes e os pilotos que não estão envolvidos. Devem-se por isso reger pelo abaixo regulamentado (6.2, 6.3 e 6.4).

5.2 – Iniciativa da investigação

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

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

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

5.3 – Acordos prévios

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

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

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

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)** 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 – 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 Diretor de Corrida
- o Médico-Chefe
- para os Campeonatos do Mundo da FIA, o Diretor da Prova.

Para este efeito, um pedido escrito deverá especificar:

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

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

5.5 – Utilização dos dados científicos obtidos

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

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

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

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

5.5 – Utilisation des données scientifiques obtenues

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

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

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

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

- 8859-2015 (Lista Técnica N°49),
- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Lista Técnica N°107)
- 8860-2010 (Lista Técnica N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° 69)

1.1.1 – Os pilotos que participem numa competição dos campeonatos abaixo descritos devem usar um capacete de acordo com a tabela a seguir:

1 – Casques**1.1 – Normes reconnue à utiliser avec le système de retenue frontale de la tête (RFT)**

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

- 8859-2015 (Liste Technique N°49),
- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107)
- 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N° 69)

1.1.1 – Les pilotes participant à une compétition des championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant:

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
Campeonato do Mundo de Fórmula Um / Championnat du Monde de Formule Un	8860-2018-ABP
Formula 2 / Formule 2	8860-2018-ABP
Formula 3 / Formule 3	8860-2018-ABP
Formula (3) Regional/ Formule (3) Regional	8860-2018-ABP
Formula E (à partir de la corrida 6) / Formule E (à partir de la saison 6)	8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de piloto e copiloto de Prioridade 1 ou pilotos e copilotos de Prioridade 2 participando com um World Rally Car em conformidade com o Art. 255A do Anexo J de 2021/ Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
WEC / WEC	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralicross, da FIA, para todos os pilotos / Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes	8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Taça do Mundo FIA GT / Coupe du Monde FIA GT	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3/ Séries Internationales disputées avec des voitures GT3	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Jogos FIA Motorsport: Taça GT / FIA Motorsport Games: Coupe GT	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP

É altamente recomendável que todos os pilotos que participam no Campeonato Mundo de Ralis, bem como nas séries internacionais para as quais os regulamentos técnicos incluem exigências em matéria de estrutura de impacto dos regulamentos técnicos da F3000 ou da Fórmula 1 FIA usem capacetes aprovados de acordo com a Norma FIA 8860 (Lista Técnica nº 33 ou Lista Técnica Nº 69)

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

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

1.3 – Condições de Utilização

Os pilotos de viaturas abertas e de viaturas fechadas concebidas sem para-brisas, bem como os pilotos que participam numa competição do Campeonato WEC devem obrigatoriamente usar capacetes integrais com uma proteção 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, Júnior Buggy e Cross - Cars. As películas de proteção de viseira, não podem ser descartadas desnecessariamente para a pista ou via das boxes (pit-lane).

As viseiras integrais montadas nos capacetes integrais que figuram nas Listas Técnicas Nºs 33, 69, 49 e 107 devem ser rotuladas com um autocolante da FIA. As datas de execução são as seguintes:

- As viseiras fabricadas a partir de 01.01.2016 devem ter um autocolante FIA.
- As viseiras fabricadas antes de 31.12.2015 não precisam de ter um autocolante FIA e

Il est fortement recommandé que tous les pilotes participant au Championnat du Monde des Rallyes ainsi qu'aux séries internationales pour lesquelles le règlement technique inclut des exigences en matière de structure de choc provenant du règlement technique de F3000 ou de Formule Un de la FIA portent des casques homologués selon la Norme FIA 8860 (Liste Technique Nº33 ou Liste Technique Nº 69)

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

Lorsque l'utilisation d'un RFT n'est pas obligatoire, les pilotes participant à des compétitions sur circuit, des courses de côte ou des épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier de la FIA, doivent porter un casque de protection homologué selon l'une des normes énumérées dans la Liste Technique de la FIA Nº 25.

1.3 – Conditions d'utilisation

Les pilotes de voitures ouvertes et de voitures à cockpit fermées conçues sans pare-brise ainsi que les pilotes participant à une compétition du Championnat WEC 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, Buggy 1600, Junior Buggy et Cross-Cars.

Les pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées inutilement sur la piste ou dans la voie des stands.

Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques Nos 33, 69, 49 et 107 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

podem continuar a ser usadas sem o dito autocolante.

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

- O piloto sentado na sua viatura, com o seu capacete e sistema de retenção da cabeça aprovado pela FIA devidamente colocados, cinto de segurança apertado.
- De acordo com as melhores práticas, a equipe de intervenção médica deve ser capaz de remover o capacete do concorrente com segurança para facilitar o acesso às vias aéreas.

Se esta operação não puder ser realizada com segurança, o piloto deverá usar um capacete aberto.

Os pilotos devem contatar o Delegado Médico da FIA ou o Médico Chefe de modo a efetuar o teste acima descrito antes do início do evento.

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

1.4 – Modificações

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

1.5 – Peso máximo e sistemas de comunicação

- O peso dos capacetes poderá ser verificado em qualquer momento durante a competição e não pode exceder os 1900 g para um capacete integral ou os 1700 g para um capacete aberto, incluindo todos os acessórios e fixação.
- Os auscultadores de rádio montados no capacete são proibidos em todas as competições em circuito e de montanha, excluindo as competições de Autocross e Ralicross (os auriculares colocados nas orelhas são permitidos). Podem ser apresentados

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.
- Conformément aux meilleures pratiques, l'équipe d'intervention médicale doit pouvoir retirer le casque du concurrent en toute sécurité pour faciliter l'accès aux voies aériennes.

Si cette opération ne peut être effectuée en toute sécurité, le pilote devra porter un casque ouvert.

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

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

1.4 – Modifications

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

1.5 – Poids maximal et systèmes de communications

- Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une compétition et ne devra pas dépasser 1900 g pour un casque intégral ou 1700 g pour un casque à face ouverte, tous accessoires et fixations compris.
- Les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les compétitions sur circuit et les courses de côte, à l'exclusion des compétitions de Rallycross et d'Autocross (les écouteurs se plaçant dans l'oreille sont autorisés). Les demandes de dérogation,

pedidos de derrogação, apenas por motivos médicos, poderão ser efetuados por intermédio da Comissão Médica da ADN do piloto. A instalação de um microfone só poderá ser feita em conformidade com o Artigo 1.4 acima.

1.6 – Decoração

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

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

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

1.7 - Outras características

Apenas os acessórios homologados pela FIA estão autorizados a ser montados no capacete.

Somente óculos ou lentes de contato com o único propósito de corrigir a visão são autorizados desde que constem na licença internacional do piloto

2 - Vestuário resistente ao fogo

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

Os pilotos e copilotos que participam de uma competição nos campeonatos indicados abaixo devem usar um macacão, bem como luvas (opcional para copilotos / navegadores), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, aprovados pela norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).

pour raisons médicales seulement, pourront être faites par l'intermédiaire de la Commission Médicale de l'ASN du pilote. L'installation d'un microphone ne pourra être faite que conformément aux dispositions de l' Article 1.4 ci-dessus.

1.6 – Décoration

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

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

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

1.7 - Autres caractéristiques

Seuls les accessoires qui sont homologués par la FIA sont autorisés attaché au casque.

Seuls les lunettes ou lentilles de contact avec l'unique but de corriger la vue et figurant dans le permis de conduire international sont autorisés.

2 - Vêtements résistant au feu

Lors des compétitions sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des compétitions tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27) ou la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74).

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

- * Fórmula E (a partir da 6ª temporada)
- * Campeonato do Mundo de Fórmula 1
- * WEC (a partir da temporada 2021)
- * Campeonato do Mundo de Ralis da FIA se indicado como piloto de Prioridade 1 (e copiloto acompanhante)
- * Fórmula 2
- * Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os pilotos
- * Taça do Mundo FIA GT
- * Jogos Motorsport da FIA: TAÇA GT
- * Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3
- * Campeonato do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno da FIA, para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)
- * Taça do Mundo de Bajas Todo-o-Terreno da FIA, para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)
- * Fórmula 3
- * Fórmula (3) Regional
- * Campeonato da Europa de Ralicross da FIA para todos os pilotos
- * Campeonato da Europa de Ralis da FIA para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)
- * Campeonatos de Ralis Regionais da FIA para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)
- * Taça da Europa de Bajas Todo-o-Terreno da FIA,
- * Taça do Médio Oriente de Bajas Todo-o-Terreno da FIA,
- * Taça do Mundo Extreme H da FIA

Os pilotos que participem numa competição do campeonato a seguir mencionado devem usar luvas homologadas a partir de 2023⁽¹⁾ em conformidade com a norma FIA 8856-2018 (Lista Técnica nº 74):

- * Campeonato do Mundo de Fórmula Um

⁽¹⁾ As luvas homologadas a partir de 2023 devem ostentar um número de homologação igual ou superior a 23, conforme indicado no exemplo infra DC.XXX.23-G.

- * Formule E (à partir de la saison 6)
- * Championnat du Monde de Formule Un
- * WEC (à partir de la saison 2021)
- * Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 (et copilote accompagnateur)
- * Formule 2
- * Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Coupe du Monde FIA GT
- * FIA Motorsport Games: COUPE GT
- * Séries Internationales disputées avec des voitures GT3
- * Championnat du Monde des Rallyes Tout-Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Coupe du Monde des Bajas Tout-Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Formule 3
- * Formule (3) Régionale
- * Championnat d'Europe de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes
- * Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Championnat des Rallyes Régionaux de la FIA pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)
- * Coupe d'Europe de Baja Tout-Terrain de la FIA,
- * Coupe du Moyen-Orient de Baja Tout-Terrain de la FIA
- * Coupe du monde de Extreme H de la FIA

Les pilotes participant à une compétition du au championnat mentionné ci-dessous doivent porter des gants homologués à compter de 2023⁽¹⁾ conformément à la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique nº 74):

- * Championnat du Monde de Formule Un

⁽¹⁾ Les gants homologués à compter de 2023 doivent porter un numéro d'homologation égal ou supérieur à 23, comme indiqué dans l'exemple ci-après DC.XXX.23-G.

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

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

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

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

Os pilotos e copilotos podem usar roupas interiores pessoais não aprovadas pela FIA entre a pele e as roupas interiores obrigatórias aprovadas pela FIA

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

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

A costura dos crachás pode passar por todas as camadas, desde que o fio seja resistente a chamas e esteja em conformidade com a norma ISO 15025. A impressão ou as transferências no vestuário dos pilotos devem ser efetuadas pelo fabricante do produto e não devem reduzir a performance do fato tal como definido na norma 8856-2000 ou 8856-

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

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

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

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

Les pilotes et les copilotes peuvent porter des sous-vêtements personnels résistant aux flammes supplémentaires, non approuvés par la FIA, entre la peau et les sous-vêtements obligatoires approuvés par la FIA.

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

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

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

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

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

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

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

2.1 – Dispositivos biométricos

Os pilotos podem usar um dispositivo para armazenar dados biométricos durante as corridas.

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

3 – Sistema de retenção frontal da cabeça (RFT)

3.1 – Nas competições internacionais, é proibida a utilização de qualquer dispositivo fixado ao capacete e com a finalidade de proteger o pescoço ou a cabeça do piloto, exceto 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°.

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

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

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

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

2.1 – Dispositifs biométriques

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

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

3 – 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.

A forra de proteção entre o piloto e a armação do HANS® não pode exceder os 15 mm de espessura quando o piloto está sentado na sua viatura totalmente equipado e com os cintos devidamente fixados e tencionados. Esta forra tem de estar protegida por material anti inflamável em conformidade com a norma 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 pilotos e os copilotos (navegadores) em todas as competições internacionais com as seguintes exceções ou disposições seguintes:

A utilização de um sistema RFT aprovado pela FIA é:

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

Para as outras viaturas, a bordo das quais é impraticável por razões técnicas de montar o sistema RFT aprovado pela FIA, um pedido de derrogação 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)		Casque ⁽²⁾	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Lista Técnica Nº 33 e 69)	FIA 8858 (Lista Técnica Nº 29)		FIA 8860 (Liste Technique Nº 33 et 69)	FIA 8858 (Liste Technique Nº 29)
FIA 8859 (Lista Técnica 49 e 107)			FIA 8859 (Liste Technique Nº 49 et 107)	

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

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

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

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

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

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

O dispositivo RFT deve ser usado de acordo com o:

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

3.3 – Compatibilidade e autorização de utilização dos elementos aprovados segundo as Normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 e 8860-2018.

	RFT 8858 - 2010	Cinta (com clip de extremidade) 8858-2010	Ancoragem do Capacete 8858 - 2010	Capacete 8859-2015 8859-2024, 8860 - 2010 e 8860-2018
HANS 8858-2002		SIM	SIM	SIM
Cinta (com clip de extremidade) 8858 - 2002	NÃO		Se mecanicamente compatível	SIM

As Normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010, e 8860-2018 são válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro acima.

4 – Cintos de Segurança

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

5 – Utilização de bijuteria

O uso de qualquer tipo de bijuteria, tais como, mas não limitado, colares, pulseiras ou relógios é proibida durante a competição. As exceções a esta regra, desde que o Médico-Chefe e/ou Delegado Médico não considerem que, devido à sua dimensão ou

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

Le dispositif RFT doit être porté conformément au:

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

3.3 – Compatibilité et autorisation d'utilisation des éléments approuvés selon les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018.

	RFT 8858- 2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancrage de casque 8858-2010	Casque 8859- 2015 8859- 2024, 8860 - 2010 et 8860-2018
HANS 8858-2002		OUI	OUI	OUI
Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON		Si mécani- quement compatible	OUI

Les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018 sont 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 tout type de bijoux, tels que, mais sans s'y limiter, colliers, bracelets ou montres, est interdit durant la compétition. Les exceptions à cette règle, à condition que le Médecin-Chef et/ou le Délégué Médical n'estiment pas qu'en raison de leur taille ou

localização essas bijuterias possam atrasar as operações de socorro ou dificultar os cuidados de urgência, são:

- i) o uso de relógio(s) pelos co-pilotos, desde que o(s) relógio(s) seja(m)t usado(s) por cima do fato de competição,
- ii) o uso de um único anel de estilo de banda, desde que não restrinja a amplitude natural de movimento da mão, e
- iii) o uso de piercing(s) do corpo, desde que não sejam usados dentro e/ou ao redor da cavidade oral.

de leur emplacement, ces bijoux peuvent retarder les opérations de secours ou entraver les soins d'urgence, sont les suivantes:

- i) le port de montre(s) par les copilotes, à condition que la(les) montre(s) soi(en)t portée(s) par-dessus la combinaison,
- ii) le port d'une seule bague de type bandeau, à condition qu'elle ne limite pas l'amplitude naturelle des mouvements de la main, et
- iii) le port de piercing(s) à condition qu'il(s) ne soi(en)t pas situé(s) dans et/ou autour de la cavité buccale.

CAPÍTULO IV - CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

1 - Respeito da sinalização

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

2 - Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista

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

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

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

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

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

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

Todo o piloto que volte à linha de trajetória, tendo previamente defendido a posição fora da mesma,

1 - Respect des signaux

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

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

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

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

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

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

Un pilote ne peut 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,

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 suscetíveis de prejudicarem os outros pilotos, tais como dirigir voluntariamente um veículo para além dos limites da pista ou proceder a qualquer outra mudança anormal de direção são estritamente proibidas. Todo o piloto julgado culpado de uma das infrações mencionadas acima será reportado aos Comissários Desportivos.

c) Os pilotos devem utilizar a pista em todos os momentos e não podem sair dela sem um motivo justificável. 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.

Para efeitos de aplicação do presente artigo, toda(s) a(s) parte(s) de um corretor contida(s) entre as linhas será(ão) considerada(s) como pista.

Se uma viatura sair da pista por uma qualquer razão, o piloto pode retomar a corrida. Todavia, isso só deve ser feito no respeito das normas de segurança e sem obter nenhuma vantagem duradoura. Será considerado que um piloto abandonou a pista se nenhuma parte da sua viatura estiver em contacto com a pista.

Um piloto pode ser chamado aos Comissários Desportivos se executar qualquer ato que provoque a entrada de detritos na pista.

d) O fato de provocar uma colisão, a repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como a saída de pista), serão reportadas aos Comissários Desportivos e poderão resultar na imposição de penalidades que poderão ir até à desqualificação de todos os pilotos envolvidos.

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

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 et ne peut quitter la piste sans raison justifiable. Afin de dissiper tout doute, les lignes blanches définissant les bords de la piste sont considérées comme faisant partie de la piste mais pas les bordures.

Tout élément d'une bordure contenu entre les lignes blanches est considéré comme faisant partie de la piste aux fins du présent article.

Si une voiture quitte la piste pour une raison quelconque, le pilote peut rejoindre la course. Toutefois, ceci ne peut se faire que dans le respect de la sécurité et sans tirer aucun avantage durable quel qu'il soit. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste.

Un pilote peut être signalé aux Commissaires Sportifs s'il accomplit un acte entraînant l'apport de débris sur la piste.

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

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

3 - Imobilização de viaturas durante uma corrida

a) O piloto de qualquer viatura que saia da pista por lhe ser impossível manter a velocidade de corrida, deverá antecipadamente manifestar a intenção de o fazer, sendo da sua responsabilidade procurar que tal manobra não represente qualquer perigo e que se efetue o mais próximo possível de uma zona de saída.

b) Se uma viatura se imobilizar fora da zona das boxes, ela deverá ser retirada o mais rapidamente possível, de modo a que a sua presença não constitua perigo ou não prejudique os outros pilotos.

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

c) Quaisquer reparações efetuadas na pista só podem ser executadas pelo piloto com a ajuda das ferramentas e peças transportadas na viatura em questão.

d) É proibido qualquer tipo de reabastecimento, exceto quando a viatura estiver imobilizada na sua box.

e) Além do piloto e dos oficiais devidamente designados, ninguém está autorizado a tocar numa viatura, exceto na via das boxes.

f) É proibido empurrar uma viatura sobre a pista.

g) Exceto durante uma suspensão da corrida, qualquer viatura abandonada na pista, ainda que temporariamente, pelo respetivo piloto será considerado como abandono da corrida.

4 – Entrada na via das boxes

a) A secção da pista que conduz à via das boxes será denominada «via de acesso às boxes».

b) Durante a competição, salvo disposição em contrário do presente regulamento, o acesso à via das boxes a partir da pista só é autorizado pela via de acesso às boxes.

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 manœuvre 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 – Entrée dans la voie des stands

a) La section de la piste conduisant à la voie des stands sera dénommée «voie d'accès aux stands».

b) Durant la compétition, sauf disposition contraire dans le présent règlement, l'accès à la voie des stands depuis la piste n'est autorisé que par la voie d'accès aux stands.

c) Qualquer piloto que tenha a intenção de abandonar a pista e de voltar à via das boxes, deve assegurar-se de que pode fazê-lo em segurança.

d) Exceto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), ou a menos que seja decidido de outro modo pelo Diretor de Prova, se for designado, ou pelo Diretor de Corrida, qualquer parte de um pneu de uma viatura que entre na via das boxes não pode ultrapassar, em qualquer sentido, qualquer linha pintada na pista, com o objetivo de separar os veículos que entram na via das boxes das viaturas em pista. A fim de dissipar qualquer dúvida, «cruzar» significa que o exterior de um pneu não deve ultrapassar o exterior da linha em causa da via das boxes pintada na pista.

5 – Via das boxes (Pit-lane)

a) A via das boxes é delimitada de tal modo que a via mais próxima do muro das boxes é denominada «via rápida» e a via mais próxima das garagens (ou, em certos casos, da «parede de trabalho») é denominada «via interior» (ou «via de trabalho»).

b) As viaturas que se encontrem na via rápida têm prioridade sobre as que se encontram na via rápida a partir da via de trabalho. Uma vez que uma viatura tenha deixado sua garagem ou a sua posição de paragem, na box, ela deve integrar a via rápida assim que puder fazer isso com segurança e sem incomodar desnecessariamente as viaturas que já estão nela.

c) Será imposto um limite de velocidade na via das boxes o qual deverá ser respeitado em qualquer momento.

d) As viaturas que se encontrem na via rápida ou na via de trabalho não podem ultrapassar outras viaturas que se encontrem na via rápida, exceto em circunstâncias excecionais, por exemplo, uma viatura lenta com um problema mecânico evidente, uma viatura parada, um obstáculo.

e) Considera-se que uma viatura foi libertada, quando tiver saído da box que lhe foi atribuída, ou depois de ter deixado a sua posição de paragem na sua box.

c) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste et de rentrer dans la voie des stands doit 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), ou à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le Directeur d'Épreuve, s'il est désigné, ou par le Directeur de Course, toute partie d'un pneu d'une voiture entrant dans la voie des stands ne peut franchir, dans quelque sens que ce soit, toute ligne peinte sur la piste dans le but de séparer les voitures entrant dans la voie des stands des voitures en piste. Afin de dissiper tout doute, « franchir » signifie que l'extérieur d'un pneu ne devrait pas dépasser l'extérieur de la ligne concernée de la voie des stands peinte sur la piste.

5 – Voie des stands

a) La voie des stands est délimitée de telle sorte que la voie la plus proche du mur des stands est appelée «voie rapide» et la voie la plus proche des garages (ou dans certains cas du «mur de travail») est appelée «voie intérieure» (ou «voie de travail»).

b) Les voitures se trouvant dans la voie rapide ont la priorité sur celles qui rejoignent la voie rapide depuis la voie de travail. Une fois qu'une voiture a quitté son garage ou sa position d'arrêt au stand, elle doit intégrer la voie rapide dès qu'elle peut le faire en toute sécurité et sans gêner inutilement les voitures qui s'y trouvent déjà.

c) Une limite de vitesse sera imposée dans la voie des stands et devra être respectée à tout moment.

d) Les voitures se trouvant dans la voie rapide ou la voie de travail ne peuvent pas dépasser d'autres voitures se trouvant dans la voie rapide, sauf dans des circonstances exceptionnelles, par exemple, une voiture lente ayant un problème mécanique évident, une voiture arrêtée, un obstacle.

e) Une voiture sera considérée comme libérée soit lorsqu'elle aura quitté le garage qui lui a été attribué, soit lorsqu'elle aura quitté sa position d'arrêt au stand.

f) As viaturas não devem sair, de uma boxe ou de uma posição de paragem nas boxes de uma forma que possa pôr em perigo ou impedir desnecessariamente o pessoal da via das boxes ou de outro piloto. O equipamento ou os pneus não podem ser deixados na via das boxes de uma forma que possa colocar em perigo ou impedir desnecessariamente o pessoal do pit lane ou outra viatura.

g) As viaturas não podem sair, de uma boxe ou de uma posição de paragem na boxe em condições perigosas.

h) Qualquer contacto entre veículos na via das boxes pode ser comunicado aos Comissários Desportivos.

6 – Saída da via das boxes

a) A secção de pista compreendida entre a saída da via das boxes que conduz à pista é designada por «via de saída das boxes»

b) 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).

c) Exceto em caso de força maior (reconhecido como tal pelos Comissários Desportivos), ou a menos que seja decidido de outro modo pelo Diretor de Prova, se for designado, ou pelo Diretor de Corrida, qualquer parte de um pneu de um veículo que saia da faixa de rodagem não deve ultrapassar qualquer linha pintada na pista, a fim de separar os veículos que saem da faixa de rodagem dos veículos em pista. A fim de dissipar qualquer dúvida, «cruzar» significa que o exterior de um pneu não deve ultrapassar o exterior da linha em causa da via dos stands pintados na pista.

f) Les voitures ne doivent pas être libérées d'un garage ou d'une position d'arrêt au stand d'une manière qui pourrait mettre en danger ou gêner inutilement le personnel de la voie des stands ou un autre pilote. L'équipement ou les pneus ne peuvent pas être laissés dans la voie des stands d'une manière qui pourrait mettre en danger ou gêner inutilement le personnel de la voie des stands ou une autre voiture.

g) Les voitures ne peuvent pas être libérées d'un garage ou d'une position d'arrêt au stand dans des conditions dangereuses.

h) Tout contact entre voitures dans la voie des stands peut être signalé aux Commissaires Sportifs.

6 – Sortie de la voie des stands

a) La section de piste comprise entre la sortie des stands conduisant à la piste, est nommée: «voie de sortie des stands».

b) 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).

c) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs), ou à moins qu'il n'en soit décidé autrement par le Directeur d'Epreuve, s'il est désigné, ou par le Directeur de Course, toute partie d'un pneu d'une voiture sortant de la voie des stands ne doit pas franchir toute ligne peinte sur la piste dans le but de séparer les voitures quittant la voie des stands des voitures en piste. Afin de dissiper tout doute, «franchir» signifie que l'extérieur d'un pneu ne devrait pas dépasser l'extérieur de la ligne concernée de la voie des stands peinte sur la piste.

CAPÍTULO V – CÓDIGO DE CONDUTA EM CIRCUITO OFFROAD**CHAPITRE V – CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT OFFROAD****1 – Respeito da sinalização**

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

2 – Ultrapassagens, controlo da viatura e limites da pista

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

b) A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efetuada 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 direção para defender a posição. Todo o piloto que volte à linha de trajetória, 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 suscetíveis de prejudicarem os outros pilotos, tais como dirigir voluntariamente um veículo para além dos limites da pista ou proceder a qualquer outra mudança anormal de direção são estritamente proibidas. Empurrar um outro concorrente ou qualquer outro tipo de contato causando uma vantagem duradoura é estritamente proibido. Todo o piloto que for considerado culpado de uma das infrações mencionadas acima será reportado aos Comissários Desportivos.

c) Os pilotos devem utilizar a pista a todo o momento. Se uma viatura sair da pista por uma qualquer razão, e sem prejuízo do ponto 2 (d) a seguir, o piloto pode retomar a corrida. Todavia, isso deve ser feito no respeito das normas de segurança e sem daí retirar qualquer vantagem

1 – Respect des signaux

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

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

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

b) Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Un pilote ne peut délibérément quitter la piste sans raison justifiable. Un seul changement de direction pour défendre une position est autorisé. Tout pilote revenant vers la trajectoire de course, après avoir défendu sa position hors trajectoire, devrait laisser au moins une largeur de voiture entre sa propre voiture et le bord de la piste à l'approche du virage.

Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, telles qu'entraîner volontairement un véhicule au-delà du bord de la piste ou procéder à tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites. Pousser un autre concurrent ou tout autre type de contact entraînant un avantage durable est strictement interdit. 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. 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.

Afim de dissipar qualquer dúvida, os limites da pista podem ser definidos pelas as linhas brancas, pilhas de pneus, pinos ou qualquer outro sistema definido pelo Diretor de prova nomeado pela FIA ou pelo diretor de corrida durante o briefing. Será considerado que um piloto abandonou a pista se nenhuma parte da sua viatura estiver em contacto com a pista, quando as linhas indicam o limite da pista, ou quando a viatura está passando por trás ou movendo substancialmente um marcador físico.

d) A repetição de faltas graves ou a evidência de uma falta de controlo da viatura (tal como a saída de pista), serão reportadas aos Comissários Desportivos e poderão resultar na imposição de penalidades que poderão ir até à exclusão de todos os pilotos envolvidos.

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

f) Exceto se for permitido pela regulamentação, o patinar das rodas só é permitido na zona designada de pré-grelha

g) Quando houver um Joker Lap, o piloto deve entrar e sair da seção da Joker Lap de maneira a não constituir perigo ou incomodar os outros pilotos. Na saída da seção da Joker Lap, as viaturas na pista principal têm prioridade.

3 – Imobilização de viaturas durante uma corrida

O piloto de qualquer viatura que saia da pista por lhe ser impossível manter a velocidade de corrida, deverá fazê-lo de imediato e, sendo da sua responsabilidade procurar que tal manobra não represente qualquer perigo e que se efetue o mais próximo possível de uma zona de saída.

4 – Saída da pista

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

Afin de dissiper tout doute, les bords de la piste peuvent être définis par les lignes blanches les piles de pneumatiques, les quilles ou tout autre système défini par le Directeur d'épreuve nommé par la FIA ou par le directeur de course lors du briefing. Un pilote sera considéré comme ayant quitté la piste si aucune partie de sa voiture ne demeure en contact avec la piste, lorsque des lignes indiquent le bord de la piste, ou lorsque la voiture passe derrière ou déplace substantiellement un marqueur physique.

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

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

f) Hormis si cela est permis dans le règlement, faire patiner les roues est seulement permis dans la zone désignée de pré-grille.

g) Quand il y a un Tour Joker, le pilote doit entrer et sortir de la section du Tour Joker de façon à ne pas constituer de danger ou de gêner les autres pilotes. A la sortie de la section du Tour Joker, les voitures sur la piste principale ont la priorité.

3 – Voitures s'arrêtant pendant une course

Le pilote de toute voiture qui quitte la piste car il est incapable de maintenir la vitesse de course devra le faire promptement et il lui incombe de veiller à ce que la manœuvre ne représente aucun danger et s'effectue le plus près possible d'un point de dégagement.

4 – Sortie de la piste

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

CAPÍTULO VI – LICENÇA INTERNACIONAL PARA OS CONCORRENTES (PARTICIPANTES) QUE INSCREVEM UMA VIATURA NUMA COMPETIÇÃO INTERNACIONAL

1 – Licença Internacional de Concorrente

1.1 – Licença Internacional de Concorrente (Artigo 9 do Código):

Exigido para qualquer Concorrente (Artigo 20 do Código), que pretenda ser aceite numa competição internacional, como acreditação da sua responsabilidade por todos os atos e omissões definidos no Artigo 9.15, do Código.

1.2 – Emissão das licenças

As Licenças Internacionais de Concorrente podem ser emitidas pela ADN de tutela (Artigo 20 do Código) do candidato (pessoa singular ou coletiva).

1.3 – Critérios de qualificação

Para uma pessoa singular: não ser menor e ter capacidade jurídica.

Para uma pessoa coletiva (equipa, clube, associação, sociedade, etc.): uma pessoa deve ser designada como representante legal da entidade jurídica. Se o representante legal não puder estar presente numa competição, uma delegação formal de poder do representante mencionado na licença é necessária e deve ser confiada a uma pessoa presente na competição, acompanhada da licença em questão.

Além do acima exposto, cada ADN pode definir os critérios para emitir uma Licença Internacional de Concorrente.

CHAPITRE VI – LICENCE INTERNATIONALE POUR LES CONCURRENTS (ENGAGES) ENGAGEANT UNE VOITURE DANS UNE COMPETITION INTERNATIONALE

1 – Licence Internationale de Concurrent

1.1 – Licence Internationale de Concurrent (Article 9 du Code):

Exigée pour tout Concurrent (Article 20 du Code) souhaitant être accepté dans une compétition internationale comme accréditation de sa responsabilité pour tous les agissements et omissions, tel que défini à l'Article 9.15 du Code.

1.2 – Délivrance des licences

Les Licences Internationales de Concurrent peuvent être délivrées par l'ASN de tutelle (Article 20 du Code) du candidat (personne physique ou morale).

1.3 – Critères de qualification

Pour une personne physique: ne pas être mineur et avoir la capacité juridique.

Pour une personne morale (équipe, club, association, société, etc.): une personne doit être désignée comme représentant légal de l'entité juridique. Si le représentant légal ne peut être présent lors d'une compétition, une délégation de pouvoir formelle du représentant mentionné sur la licence est requise et doit être confiée à une personne présente lors de la compétition, accompagnée de la licence en question.

Outre ce qui précède, chaque ASN peut définir les critères pour délivrer une Licence Internationale de Concurrent.

SUPLEMENTO 1

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

- Serem compostos pelo mínimo de 5 competições. Para os fins deste artigo, uma competição só é elegível se tiver decorrido um mínimo de 72 horas entre o final de uma competição e o início da competição seguinte. Cada competição pode incluir uma ou mais corridas e todas as

SUPPLÉMENT 1

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

- Être composés d'au moins 5 compétitions. Aux fins du présent article, une compétition n'est admissible que si un minimum de 72 heures s'est écoulé entre la fin d'une compétition et le début de la compétition suivante. Chaque compétition peut comporter une ou plusieurs courses et toutes les

competições serão tidas em conta em conformidade com a regulamentação desportiva dos campeonatos para a classificação final dos campeonatos. Para campeonatos que terminam em 2022 e até 31.03.2023, o número mínimo de competições é de 3.

- Serem disputados em pelo menos 3 pistas diferentes. Qualquer outra configuração de circuito reconhecida pela FIA e que tenha recebido uma licença da FIA pode ser considerada como uma pista para esses fins. Para campeonatos que terminam em 2022 e até 31.03.2023, o número mínimo de pistas é de 2.
- Ter regulamentos aprovados pela ADN em conformidade com o Código Desportivo Internacional da FIA.
- Serem disputados em circuitos homologados pela FIA.

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

Se os pilotos tiverem menos de 16 anos de idade para iniciar a primeira corrida de uma competição de um campeonato, o número de pontos atribuídos a esses pilotos será reduzido. Essa redução será proporcional ao número de pilotos ausentes para chegar a um mínimo de 16 e será calculada progressivamente em relação a esse déficit com base numa redução de 10% por piloto ausente (por exemplo, 100% dos pontos se 16 pilotos ou mais começarem a corrida, 90% dos pontos se iniciar 15 pilotos começarem a corrida, 80% para 14 pilotos, etc.). Se os pilotos tiverem menos de 16 anos para iniciar a primeira corrida de várias competições do mesmo campeonato, a competição com o menor número de pilotos da primeira corrida será decisiva para os cálculos acima. Para os campeonatos que terminam em 2022 e até 31.03.2023, o número mínimo de pilotos que iniciem a primeira corrida de uma competição para obter 100% dos pontos no SL é de 10.

Os pilotos que participam em todos os Campeonatos Nacionais de Fórmula 4 da FIA certificados pela FIA devem ter pelo menos 15 anos de idade (a data do aniversário é obrigatória). Qualquer piloto que participe num Campeonato de Fórmula 4 da FIA certificado pela competição da FIA com menos de 15

courses seront prises en compte conformément au règlement sportif des championnats pour le classement final des championnats. Pour les championnats se terminant en 2022 et au plus tard le 31.03.2023, le nombre minimum de compétitions est de 3.

- Être disputés sur au moins 3 pistes différentes. Toute autre configuration de circuit reconnue par la FIA et ayant reçu une licence FIA, peut être considérée comme une piste à ces fins. Pour les championnats se terminant en 2022 et au plus tard le 31.03.2023, le nombre minimum de pistes est de 2.
- Être régulièrement approuvés par leurs ASN conformément au Code Sportif International de la FIA.
- Être disputés sur des circuits homologués par la FIA.

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

Si les pilotes sont moins de 16 à prendre le départ de la première course d'une compétition d'un championnat, le nombre de points décernés à ces pilotes sera réduit. Cette réduction sera proportionnelle au nombre de pilotes manquants pour arriver au minimum de 16 et sera calculée de façon progressive par rapport à ce déficit sur la base d'une réduction de 10 % par pilote manquant (par ex. 100 % des points si 16 pilotes ou plus prennent le départ, 90 % des points si 15 pilotes prennent le départ, 80 % pour 14 pilotes, etc.). Si les pilotes sont moins de 16 à prendre le départ de la première course de plusieurs compétitions d'un même championnat, la compétition comptant le plus faible nombre de pilotes au départ de la première course sera décisive aux fins des calculs ci-dessus. Pour les championnats se terminant en 2022 et au plus tard le 31.03.2023, le nombre minimum de pilotes prenant le départ de la première course d'une compétition pour obtenir 100 % des points de SL est de 10.

Les pilotes participant à tous les Championnats Nationaux de Formule 4 FIA certifiés par la FIA doivent être âgés d'au moins 15 ans (la date de l'anniversaire étant obligatoire). Tout pilote qui participe à un Championnat de Formule 4 FIA certifié par la compétition FIA âgé de moins de 15 ans ne sera

anos de idade não será elegível para marcar pontos de Super Licença nos atuais e seguintes 2 anos de competição.

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

O vencedor da Taça do Mundo de Fórmula Regional da FIA receberá mais 3 pontos, além dos obtidos nos seus resultados desportivos, calculados de acordo com o Artigo 13.1.5, e serão independentes do ano civil, conforme estabelecido na tabela abaixo.

O vencedor do Campeonato do Mundo de Fórmula 4 da FIA receberá 2 pontos adicionais para além dos seus resultados desportivos no mesmo ano civil, conforme indicado na tabela abaixo.

Um detentor de uma Super Licença para Treinos Livres somente receberá um ponto adicional por prova do Campeonato Mundial de Fórmula 1 da FIA se tiver completado com sucesso pelo menos 100 km numa sessão de treinos livres, desde que nenhum ponto de penalidade lhe tenha sido imposto. Um máximo de 10 pontos adicionais deste tipo será tido em conta para um pedido de Super Licença. Os pontos assim atribuídos serão contabilizados para além dos resultados desportivos calculados de acordo com o Artigo 13.1.5, e serão independentes do ano civil em que foram realizadas as sessões de treinos livres.

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

Para os campeonatos onde dois ou mais pilotos que compartilham a mesma viatura obtêm a mesma posição na classificação geral, os pontos serão atribuídos de acordo com a Categorização de Pilotos

pas éligible pour marquer des points de Super Licence au cours des 2 années de compétition en cours et suivantes.

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 de la même année civile, tel qu'indiqué dans le tableau ci-dessous.

Le vainqueur de la Coupe du Monde de Formula Régionale de la FIA se verra attribuer 3 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs, calculés conformément à l'Article 13.1.5, et seront indépendants de la même année civile, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Le vainqueur de la Coupe du Monde de Formule 4 de la FIA se verra attribuer 2 points supplémentaires en plus de ses résultats sportifs de la même année civile, comme indiqué dans le tableau ci-dessous.

Un titulaire d'une Super Licence Essais Livres uniquement se verra accorder un point supplémentaire par épreuve du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA s'il a parcouru avec succès au moins 100 km lors d'une séance d'essais libres, à condition qu'aucun point de pénalité ne lui ait été imposé. Au maximum, un total de 10 points supplémentaires de ce type sera prise en compte pour une demande de Super Licence. Les points ainsi attribués seront comptabilisés en plus de ses résultats sportifs, calculés conformément à l'Article 13.1.5, et seront indépendants de l'année civile au cours de laquelle la ou les séances d'essais libres ont été effectuées.

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

Pour les championnats où deux pilotes ou plus partageant la même voiture obtiennent la même position au classement général, les points seront attribués en fonction de la Catégorisation des Pilotes

Anexo L

da FIA de cada um dos pilotos de acordo com a seguinte escala:

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

Nos casos em que um piloto não tenha sido titular de uma Categorização de Piloto FIA durante o período de competição relevante, a critério exclusivo da FIA, uma Categorização de Piloto FIA pode ser calculada e aplicada para efeitos de cálculo de pontos de Super Licença. Em qualquer caso, qualquer categorização será baseada nos regulamentos de Categorização de Piloto FIA aplicáveis em vigor no momento da competição.

Notas:

i) A tabela de pontos a seguir é aplicável para o ano de publicação tendo em consideração os campeonatos que forem disputados no mesmo ano.

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

Annexe L

FIA de chacun des pilotes selon le barème suivant:

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

Dans les cas où un pilote n'a pas de Catégorisation de Pilote FIA durant la période de compétition pertinente, à la discrétion exclusive de la FIA, une Catégorisation de Pilote FIA peut être calculée et appliquée dans le but du calcul des points pour la Super Licence. Dans tous les cas, toute catégorisation sera basée sur les règlements de Catégorisation de Pilote FIA applicables en vigueur au moment de la compétition.

Notes:

i) le tableau des points suivant est applicable pour l'année de publication et prend en compte les championnats qui ont été disputés la même année.

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

Resultado da classificação final anual / Position au classement général annuel	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Formula 2 da FIA / Formule 2 de la FIA	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Indy Car / Indy Car *	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Fórmula 3 da FIA / Formule 3 de la FIA	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Campeonato FIA da Fórmula E / Championnat de Formule E de la FIA	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (apenas Hypercar) / FIA WEC (Hypercar uniquement)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Super Formula Japonesa / Japanese Super Formula	30	25	20	15	12	9	7	5	3	2
Campeonato da Europa de Fórmula Regional da FIA / Championnat d'Europe de Formule Régionale de la FIA	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japonesa Super GT500/ Japanese Super GT500	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
IMSA Grand Touring Prototype/IMSA Grand Touring Prototype (GTP)	20	16	12	10	7	5	3	2	1	0
Campeonato das américas de Fórmula Regional / Championnat américaines de Formule Régionale	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato Japonês de Fórmula Regional certificado pela FIA / Championnat japonais de Formule Régionale Certified by FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato Indiano de Fórmula Regional certificado pela FIA / Championnat Indien de Formule Régionale certifié par la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Campeonato Internacional de Supercarros / International Supercars Championship	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Taça Nascar / NASCAR Cup *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light / Indy Light *	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Euro formula Open / Euroformula Open	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Fórmula Super Lights Japonesa / Japanese Super Formula Lights	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Campeonatos Nacionais de Fórmula 4 certificados pela FIA / Championnats Nationaux de Formule 4 certifiés par la FIA **	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
FIA WEC - LMGT 3 / FIA WEC-LMGT3	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
Campeonato Brasileiro de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Brésilien de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0

Resultado da classificação final anual / Position au classement général annuel	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Campeonato Britânico de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Britannique de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato da Zona da Europa Central de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Zone d'Europe Centrale de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato Chinês de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Chinois de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato de França de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat de France de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato Indiano de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Indien de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato de França de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat de France de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato Indiano de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Indien de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato Italiano de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Italien de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato Japonês de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat Japonais de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato do Sudoeste da Ásia de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat d'Asie du Sud-Est de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato de Espanha de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat d'Espagne de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato dos Estados-Unidos de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat des Etats -Unis de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0

Resultado da classificação final anual / Position au classement général annuel	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Campeonato NACAM de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat NACAM de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Campeonato da Arabia Saudita de Fórmula 4 certificado pela FIA / Championnat d'Arabie Saoudite de Formule 4 certifiés par la FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Asia / ELMS / IMSA Le Mans Protótipo 2 (LMP2) / Asian/ELMS/ IMSA Le Mans Prototype 2 (LMP2)	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
F1 Academia / F1 Académie	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Indy Pro 2000 *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Campeonato GB3 em parceria com o BRDC / Championnat GB3 en partenariat avec le BRDC	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Nascar Nacional / NASCAR National *	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Eurocopa 3 / Eurocup 3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Troféu do Médio Oriente Fórmula Regional certificada pela FIA / Trophée Moyen-Orient de Formule Régionale certifiée par la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Troféu da Oceânia de Fórmula Regional certificado pela FIA / Trophée Océanie de Formule Régionale certifié par la FIA	18	14	12	10	6	4	3	2	1	0
Deutsche Tourenwagen Masters (DTM) / Deutsche Tourenwagen Masters (DTM)	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
GT3 Campeonatos registados como Série Internacional / <i>Championnats GT3 enregistrés en tant que Séries Internationales</i>	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Super GT300 Japonesa / Japonais Super GT300	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Troféu do Médio Oriente de Fórmula 4 certificado pela FIA / Trophée Moyen- Orient de Formule 4 certifiée par la FIA	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo de Karting da FIA na Cat. Sénior / Championnat du Monde FIA Karting en Cat. Senior	4	3	2	1	0	0	0	0	0	0

Resultado da classificação final anual / Position au classement général annuel	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º
Campeonatos Continentais de Karting da FIA na Cat. Sénior / Championnats Continentaux FIA Karting en Cat. Senior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonato do Mundo de Karting da FIA na Cat. Junior/ Championnat du Monde FIA Karting en Cat. Junior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Campeonatos Continentais de Karting da FIA na Cat. Júnior / Championnats Continentaux FIA Karting en Cat. Junior	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

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

** O critério de um mínimo de cinco (5) competições indicadas no Suplemento 1 para que um campeonato seja elegível para contar como pontos da Super Licença não é aplicável.

****Sujeito à aprovação da homologação nos termos do artigo 277

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

** Le critère d'un minimum de cinq (5) compétitions répertoriées dans le Supplément 1 pour qu'un championnat puisse compter pour l'obtention de points de Super Licence n'est pas applicable.

****Sous réserve de l'approbation de l'homologation conformément à l'article 277.

SUPLEMENTO 2

SUPPLÉMENT 2

Declaração de Consentimento da WADB

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

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

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

Declaração de Consentimento WADB

A Base de Dados Mundial sobre os Acidentes ("WADB") é uma base de dados eletrónica gerida pela FIA e pelas ADN (Autoridades Desportivas Nacionais) como Responsáveis Conjuntos pelo tratamento* (doravante denominados "Responsáveis Conjuntos"). O objetivo do WADB é reunir e analisar as circunstâncias e consequências imediatas de acidentes e/ou incidentes de corrida, a fim de melhorar a segurança no automobilismo.

Ao Marcar a caixa correspondente:

☐ Eu concordo com o tratamento, pelos Responsáveis Conjuntos, dos meus dados pessoais relativos ao meu envolvimento num acidente ou incidente de desporto automóvel e às suas consequências imediatas (com exceção de todos os dados relacionados com a saúde), ou seja, dados de identificação, dados relativos às condições em que ocorreu um incidente ou acidente (detalhes da viatura, competição, local, hora), vídeos ou fotografias do acidente ou incidente, Para analisar os dados e melhorar a segurança no desporto automóvel.

Déclaration de Consentement WADB

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

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

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

Déclaration de Consentement WADB

La Base de Données Mondiale sur les Accidents ("WADB") est une base de données électronique gérée par la FIA et les ASN (Autorités Sportives Nacionales) en tant que Responsables Conjoints du traitement* (ci-après "Responsables Conjoints"). L'objectif de la WADB est de rassembler et analyser les circonstances et les conséquences immédiates des accidents et/ou incidents de course afin d'améliorer la sécurité dans le sport automobile.

En cochant la case correspondante :

☐ Je consens au traitement, par les Responsables Conjoints, de mes données à caractère personnel relatives à mon implication dans un accident ou incident de sport automobile et à ses conséquences immédiates (à l'exception de toute donnée relative à la santé), à savoir les données d'identification, les données relatives aux conditions dans lesquelles un incident ou un accident s'est produit (détails de la voiture, compétition, lieu, heure), les vidéos ou photographies de l'accident ou incident, dans le but d'analyser les données afin d'améliorer la sécurité dans le sport automobile.

☐ Eu concordo com o tratamento, pelos Responsáveis Conjuntos, dos meus dados pessoais relacionados à minha saúde (dados sensíveis) relativos a um acidente ou incidente, nomeadamente as minhas lesões, os dados biométricos relativos a, ou coletados a partir do meu equipamento de proteção individual, dados sobre minha condição física e socorros médicos, com o objetivo de analisar os dados para melhorar a segurança no automobilismo.

Mais informações sobre a forma como os Corresponsáveis tratam os dados pessoais, incluindo os dados pessoais sensíveis, estão disponíveis no seguinte endereço:

<https://www.fia.com/motorsport-privacy-notice>.

O guia WADB, está disponível no seguinte endereço:

https://www.fia.com/sites/default/files/wadb_guide_v3.2.docx,
contient de plus amples informations sur la WADB

Eu reconheço que posso retirar o meu consentimento a qualquer momento. A retirada do consentimento não afetará a legalidade do processamento de dados baseado no consentimento antes da retirada

*Lista de Corresponsáveis disponível aqui:

https://www.fia.com/sites/default/files/asn_list_-_wadb_consent.pdf.

☐ Je consens au traitement, par les Responsables Conjointes, de mes données personnelles liées à ma santé (données sensibles) concernant un accident ou incident, à savoir mes blessures, les données biométriques relatives à, ou collectées à partir de mon équipement de protection individuelle, les données relatives à ma condition physique et aux secours médicaux, dans le but d'analyser les données afin d'améliorer la sécurité dans le sport automobile

De plus amples informations sur la manière dont les Responsables Conjointes traitent les données personnelles, y compris les données personnelles sensibles, sont disponibles à l'adresse suivante:

<https://www.fia.com/motorsport-privacy-notice>.

Le guide WADB, disponible à l'adresse suivante :

https://www.fia.com/sites/default/files/wadb_guide_v3.2.docx,
contient de plus amples informations sur la WADB

Je reconnais que je peux retirer mon consentement à tout moment. Le retrait du consentement n'affectera pas la licéité du traitement des données fondé sur le consentement avant le retrait.

*Liste des Responsables conjoints disponible ici :

https://www.fia.com/sites/default/files/asn_list_-_wadb_consent.pdf.

MODIFICAÇÕES PARA 2027

MODIFICATIONS POUR 2027

CAPÍTULO III - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1 – Capacetes

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

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

- 8859-2015 (Lista Técnica N°49),
- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Lista Técnica N°107)
- 8860-2010 (Lista Técnica N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° 69)

1.1.1 – Os pilotos que participem numa competição dos campeonatos abaixo descritos devem usar um capacete de acordo com a tabela a seguir:

1 – Casques

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

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

- 8859-2015 (Liste Technique N°49),
- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107)
- 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N° 69)

1.1.1 – Les pilotes participant à une compétition des championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant:

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
Campeonato do Mundo de Fórmula Um / Championnat du Monde de Formule Un	8860-2018-ABP
Formula 2 / Formule 2	8860-2018-ABP
Formula 3 / Formule 3	8860-2018-ABP
Formula (3) Regional/ Formule (3) Regional	8860-2018-ABP
Formula 4 / Formule 4	8859-2024-ABP ou /or 8860-2018-ABP
Formula E (à partir de la corrida 6) / Formule E (à partir de la saison 6)	8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de piloto e copiloto de Prioridade 1 ou pilotos e copilotos de Prioridade 2 participando com um World Rally Car em conformidade com o Art. 255A do Anexo J de 2021/ Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
WEC / WEC	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralicross, da FIA, para todos os pilotos / Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes	8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Taça do Mundo FIA GT / Coupe du Monde FIA GT	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3/ Séries Internationales disputées avec des voitures GT3	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Jogos FIA Motorsport: Taça GT / FIA Motorsport Games: Coupe GT	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP

MODIFICAÇÕES PARA 2028	MODIFICATIONS POUR 2028
------------------------	-------------------------

CAPÍTULO III - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS	CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES
--	---------------------------------------

1 – Capacetes

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

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

- 8859-2015 (Lista Técnica N°49),
- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Lista Técnica N°107)
- 8860-2010 (Lista Técnica N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° 69)

1.1.1 – Os pilotos que participem numa competição dos campeonatos abaixo descritos devem usar um capacete de acordo com a tabela a seguir:

1 – Casques

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

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

- 8859-2015 (Liste Technique N°49),
- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107)
- 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N° 69)

1.1.1 – Les pilotes participant à une compétition des championnats énumérés ci-dessous doivent porter un casque conformément au tableau suivant:

Campeonato / Championnat	Norma FIA / Norme FIA
Campeonato do Mundo de Fórmula Um / Championnat du Monde de Formule Un	8860-2018-ABP
Formula 2 / Formule 2	8860-2018-ABP
Formula 3 / Formule 3	8860-2018-ABP
Formula (3) Regional/ Formule (3) Regional	8860-2018-ABP
Formula 4 / Formule 4	8859-2024-ABP ou /or 8860-2018-ABP
<u>Série internacional com viatura de habitáculo aberto /</u> <u>Séries internationales avec voiture a habitacle ouvert</u>	<u>8859-2024-ABP ou/or 8860-2018-ABP</u>
Formula E (à partir de la corrida 6) / Formule E (à partir de la saison 6)	8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralis da FIA, se integrar a lista de piloto e copiloto de Prioridade 1 ou pilotos e copilotos de Prioridade 2 participando com um World Rally Car em conformidade com o Art. 255A do Anexo J de 2021/ Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listés en tant que pilotes et copilotes de Priorité 1 ou pilotes et copilotes de Priorité 2 courant avec une World Rally Car conforme à l'Annexe J de 2021, Art. 255A	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
WEC / WEC	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Campeonato do Mundo de Ralicross, da FIA, para todos os pilotos / Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes	8860-2010, 8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Taça do Mundo FIA GT / Coupe du Monde FIA GT	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3/ Séries Internationales disputées avec des voitures GT3	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP
Jogos FIA Motorsport: Taça GT / FIA Motorsport Games: Coupe GT	8860-2018 ou/ou 8860-2018-ABP

MODIFICAÇÕES PARA 2029

MODIFICATIONS POUR 2029

CAPÍTULO III - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

2 – Vestuário resistente ao fogo

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

~~Os pilotos e copilotos que participam nas competições dos campeonatos abaixo descritos devem usar um fato e luvas (opcional para os copilotos), roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados de acordo com a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74).~~

~~* Fórmula E (a partir da 6ª temporada)~~

~~* Campeonato do Mundo de Fórmula 1~~

~~* WEC (a partir da temporada 2021)~~

~~* Campeonato do Mundo de Ralis da FIA se indicado como piloto de Prioridade 1 (e copiloto acompanhante)~~

~~* Fórmula 2~~

~~* Campeonato do Mundo de Ralicross da FIA para todos os pilotos~~

~~* Taça do Mundo FIA GT~~

~~* Jogos Motorsport da FIA: TAÇA GT~~

~~* Séries Internacionais disputadas com viaturas GT 3~~

~~* Campeonato do Mundo de Ralis Todo-o-Terreno da FIA, para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)~~

~~* Taça do Mundo de Bajas Todo-o-Terreno da FIA, para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)~~

~~* Fórmula 3~~

~~* Fórmula (3) Regional~~

2 – Vêtements résistant au feu

Lors des compétitions sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des compétitions tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures, homologués suivant ~~la norme FIA 8856-2000 (Liste Technique N°27) ou la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique N° 74).~~

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

~~* Formule E (à partir de la saison 6)~~

~~* Championnat du Monde de Formule Un~~

~~* WEC (à partir de la saison 2021)~~

~~* Championnat du Monde des Rallyes de la FIA, si listé en tant que pilote de Priorité 1 (et copilote accompagnateur)~~

~~* Formule 2~~

~~* Championnat du Monde de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes~~

~~* Coupe du Monde FIA GT~~

~~* FIA Motorsport Games: COUPE GT~~

~~* Séries Internationales disputées avec des voitures GT3~~

~~* Championnat du Monde des Rallyes Tout Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)~~

~~* Coupe du Monde des Bajas Tout Terrain de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)~~

~~* Formule 3~~

~~* Formule (3) Régionale~~

~~* Campeonato da Europa de Ralicross da FIA para todos os pilotos~~

~~* Campeonato da Europa de Ralis da FIA para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)~~

~~* Campeonato de ralis regionais da FIA para todos os pilotos (e copiloto acompanhante)~~

Os pilotos que participem numa competição do campeonato a seguir mencionado devem usar luvas homologadas a partir de 2023⁽¹⁾ em conformidade com a norma FIA 8856-2018 (Lista Técnica nº 74):

Campeonato do Mundo de Fórmula Um

⁽¹⁾ As luvas homologadas a partir de 2023 devem ostentar um número de homologação igual ou superior a 23, conforme indicado no exemplo infra DC.XXX.23-G.

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

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

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

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

Os pilotos e copilotos podem usar roupas interiores pessoais não aprovadas pela FIA entre a pele e as roupas interiores obrigatórias aprovadas pela FIA

~~* Championnat d'Europe de Rallycross de la FIA, pour tous les pilotes~~

~~* Championnat d'Europe des Rallyes de la FIA pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)~~

~~* Championnat des Rallyes Régionaux de la FIA, pour tous les pilotes (et copilote accompagnateur)~~

Les pilotes participant à une compétition du au championnat mentionné ci-dessous doivent porter des gants homologués à compter de 2023⁽¹⁾ conformément à la norme FIA 8856-2018 (Liste Technique nº 74):

* Championnat du Monde de Formule Un

⁽¹⁾ Les gants homologués à compter de 2023 doivent porter un numéro d'homologation égal ou supérieur à 23, comme indiqué dans l'exemple ci-après DC.XXX.23-G.

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

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection. Le bas de 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 l'équipement de sécurité. La cagoule et le sous-vêtement supérieur se superposeront sur au moins 3 cm autour du cou du pilote, sauf sur la ligne centrale avant où ils se superposeront sur au moins 8 cm.

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

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

Les pilotes et les copilotes peuvent porter des sous-vêtements personnels résistant aux flammes supplémentaires, non approuvés par la FIA, entre la peau et les sous-vêtements obligatoires approuvés par la FIA.

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

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

A costura dos crachás pode passar por todas as camadas, desde que o fio seja resistente a chamas e esteja em conformidade com a norma ISO 15025. A impressão ou as transferências no vestuário dos pilotos devem ser efetuadas pelo fabricante do produto e não devem reduzir a performance do fato tal como definido na norma ~~8856-2000 ou~~ 8856-2018 (ver ~~Anexo I da norma FIA 8856-2000 ou~~ Anexo F da norma FIA 8856-2018 para saber mais sobre as exigências detalhadas e outras recomendações para os utilizadores). Qualquer roupa aprovada pela FIA de acordo com a norma 8856-2018 personalizada por impressão ou transferência deve ser acompanhada de um certificado do fabricante.

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

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

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

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

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

La couture des badges peut passer à travers toutes les couches, à condition que le fil soit résistant aux flammes et conforme à la norme ISO 15025. L'impression ou les transferts sur les vêtements des pilotes doivent être effectuées uniquement par le fabricant du produit et ne doivent pas réduire la performance de la combinaison tel que défini dans la norme ~~8856-2000 ou~~ 8856-2018 (voir ~~Annexe I de la norme FIA 8856-2000 ou~~ Annexe F de la norme FIA 8856-2018 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs). Tout vêtement approuvé par la FIA selon la norme 8856-2018 personnalisé par impression ou transfert doit être accompagné d'un certificat du fabricant.

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

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

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

MODIFICAÇÕES PARA 2036

MODIFICATIONS POUR 2036

CAPÍTULO III - EQUIPAMENTO DOS PILOTOS

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1 - Capacetes

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

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

~~—8859-2015 (Lista Técnica N°49),~~

- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Lista Técnica N°107)
- 8860-2010 (Lista Técnica N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Lista Técnica N° 69)

... / ...

1.3 - Condições de Utilização

Os pilotos de viaturas abertas e os pilotos que participam numa competição do Campeonato WEC devem obrigatoriamente usar capacetes integrais com uma proteção 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 proteção de viseira, não podem ser descartadas desnecessariamente para a pista ou via das boxes (pit-lane).

As viseiras integrais montadas nos capacetes integrais que figuram nas Listas Técnicas N°s 33, 69, ~~49~~ e 107 devem ser rotuladas com um autocolante da FIA. As datas de execução são as seguintes:

- As viseiras fabricadas a partir de 01.01.2016 devem ter um autocolante FIA.
- As viseiras fabricadas antes de 31.12.2015 não precisam de ter um autocolante FIA e podem continuar a ser usadas sem o dito autocolante.

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:

~~—8859-2015 (Liste Technique N°49),~~

- 8859-2024 ou 8859-2024-ABP (Liste Technique N°107)
- 8860-2010 (Liste Technique N°33) ou
- 8860-2018 ou 8860-2018-ABP (Liste Technique N° 69)

... / ...

1.3 - Conditions d'utilisation

Les pilotes de voitures ouvertes et les pilotes participant à une compétition du ~~au~~ Championnat WEC 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, Buggy 1600 et JuniorBuggy.

Les pellicules recouvrant les visières ne doivent pas être jetées inutilement sur la piste ou dans la voie des stands.

Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques Nos 33, 69, ~~49~~ et 107 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.

... / ...

... / ...

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)	Casque ⁽²⁾	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Lista Técnica Nº 69)	FIA 8858 (Lista Técnica Nº 29)	FIA 8860 (Liste Technique Nº 33 et 69)	FIA 8858 (Liste Technique Nº 29)
FIA 8859 (Lista Técnica Nº 49 e 107)		FIA 8859 (Liste Technique Nº 49 et 107)	

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

O dispositivo RFT deve ser usado de acordo com o:

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

3.2 – Conditions d'utilisation

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

Casque ⁽²⁾	Système de sangles (sangle, clip d'extrémité de sangle et ancrage de casque)
FIA 8860 (Liste Technique Nº 33 et 69)	FIA 8858 (Liste Technique Nº 29)
FIA 8859 (Liste Technique Nº 49 et 107)	

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

Le dispositif RFT doit être porté conformément au:

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

3.3 – Compatibilidade e autorização de utilização dos elementos aprovados segundo as Normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 e 8860-2018.

3.3 – Compatibilité et autorisation d'utilisation des éléments approuvés selon les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018.

	RFT 8858-2010	Cinta (com clip de extremidade) 8858-2010	Ancoragem do Capacete 8858-2010	Capacete 8859-2015 8859-2024, 8860-2010 e 8860-2018
HANS 8858-2002		SIM	SIM	SIM
Cinta (com clip de extremidade) 8858-2002	NÃO		Se mecanicamente compatível	SIM

	RFT 8858-2010	Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2010	Ancrage de casque 8858-2010	Casque 8859-2015 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018
HANS 8858-2002		OUI	OUI	OUI
Sangle (avec clip d'extrémité) 8858-2002	NON		Si mécaniquement compatible	OUI

As Normas FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010, e 8860-2018 são válidas desde que sejam utilizadas como indicado no quadro acima.

Les Normes FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010 et 8860-2018 sont valables lorsqu'elles sont utilisées comme indiqué dans le tableau ci-dessus.