

ANNEXE L AU CODE SPORTIF INTERNATIONAL / APPENDIX L TO THE INTERNATIONAL SPORTING CODE

SOMMAIRE

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

- Art. 1 Généralités
Art. 2 Degrés de licences pour courses sur circuits
Art. 3 Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés C et D
Art. 4 Qualification pour les Degrés A et B
Art. 5 Qualification pour la Super licence
Art. 6 Licences pour toutes les Courses de côte, Rallycross, Autocross et les autres courses sur circuits en terre et tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
Art. 7 Licences pour courses de camions
Art. 8 Licences pour épreuves de voitures historiques
Art. 9 Licences de dragsters
Art. 10 Délivrance de licences internationales pour pilotes handicapés
Art. 11 Licence «Navigateur»

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

- Art. 1 Visite médicale annuelle d'aptitude
Art. 2 Contrôle médical à la suite d'un accident ou d'un problème physique
Art. 3 Réintégration
Art. 4 Organisation de la lutte antidopage
Art. 5 Commission d'appel
Art. 6 Règlementation des études physiologique au cours des épreuves automobiles

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

- Art. 1 Casques
Art. 2 Vêtements résistant au feu
Art. 3 Dispositif de retenue de la tête

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

- Art. 1 Respect des signaux
Art. 2 Dépassements
Art. 3 Arrêt d'une voiture pendant la course
Art. 4 Entrée aux stands de ravitaillement

CHAPITRE I - LICENCES INTERNATIONALES FIA POUR PILOTES

1. Généralités

La délivrance de toutes les Licences Internationales de Pilotes de la FIA est régie par le règlement du Code Sportif International, et notamment par les Articles 45, 47, 70 et par le Chapitre VIII dudit Code. Ce chapitre de l'Annexe L spécifie les degrés, les exigences de qualification et la validité des licences pour courses sur circuits aux Articles 2 à 7, pour les épreuves pour voitures historiques à l'Article 8, de dragsters à l'article 9 et pour les pilotes handicapés à l'Article 10.

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

2. Degrés de licences pour courses sur circuits

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

2.2 Degré A : Formule 1, Championnats ChampCar et IRL.

2.3 Degré B : toutes les courses de championnats de la FIA non mentionnées ci-dessus, toutes les autres courses internationales libres, les autres courses, catégories et championnats tels qu'ils pourront être spécifiés dans le règlement national de l'ASN du pays organisateur.

2.4 Degré C : Exigence minimale pour toutes les courses inscrites au calendrier international de la FIA mais non

CONTENTS

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

- Art. 1 General
Art. 2 Grades of licences for circuit racing
Art. 3 Qualification and conditions of issue for Grades C and D
Art. 4 Qualification for Grades A and B
Art. 5 Qualification for the Super licence
Art. 6 Licences for all international Hillclimb, Rallycross, Autocross and other loose surface circuit races, world and international speed record attempts-
Art. 7 Licences for Truck racing
Art. 8 International driver's licence for historic car events
Art. 9 Licences for drag racing
Art. 10 Issuing of International licences for handicapped drivers
Art. 11 "Navigator's" licence

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

- Art. 1 Annual medical visit for aptitude
Art. 2 Medical examination following an accident or physical disorder
Art. 3 Reintegration
Art. 4 Organisation of the fight against doping
Art. 5 Appeals commission
Art. 6 Regulations for physiological studies during motor sport events

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

- Art. 1 Helmets
Art. 2 Flame-resistant clothing
Art. 3 Head restraint

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

- Art. 1 Observance of signals
Art. 2 Overtaking
Art. 3 Stopping of a car during the race
Art. 4 Entrance to the refuelling pits

CHAPTER I - FIA INTERNATIONAL DRIVERS' LICENCES

1. General

The issuing of all FIA International Driver's Licences is governed by the regulations of the International Sporting Code and in particular by arts. 45, 47, 70 and Chapter VIII thereof. This chapter of Appendix L specifies grades, qualification requirements and the validity of licences for circuit racing in arts. 2 to 7, for historic car events in art. 8, for drag racing in article 9 and for handicapped drivers in art. 10.

The term «championship» as used in this chapter includes trophies, cups and challenges.

2. Grades of licences for circuit racing

2.1 Super licence : Formula One World Championship for Drivers.

2.2 Grade A : Formula One, ChampCar and IRL Championships.

2.3 Grade B : all FIA championship races not included hereabove, all other full international races, other races, categories and championships as may be specified in the national regulations of the ASN of the organising country.

2.4 Grade C : the minimum requirement for all races listed on the FIA international calendar but not included hereabove (excepting

mentionnées ci-dessus (à l'exception des épreuves pour voitures historiques et pour pilotes handicapés).

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

2.6 Chaque degré est valable pour les courses, dans les catégories de voitures indiquées, sur les circuits «ovales» de haute vitesse avec virages relevés. Toutefois, il est recommandé que les ASN des pays ayant des circuits de ce type insistent pour que les pilotes n'ayant jamais pris part à ces courses satisfassent à des essais de performance et de régularité sur un circuit de ce type pour obtenir une autorisation de participation.

3. Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés C et D

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

La licence de Degré D n'est valable que pour une seule épreuve, 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 l'épreuve. Si l'épreuve est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les détenteurs d'une licence de Degré D Pilote doivent être titulaires d'un permis de conduire valable dans le pays de l'épreuve.

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

3.2 La licence de Degré C est délivrée par l'ASN du pilote, qui déterminera les critères à respecter, qui devront comprendre une période d'essai avec le degré de licence nationale le plus élevé.

4. Qualification pour les Degrés A et B

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

4.2 Pour l'obtention du Degré B, l'ASN du pilote doit s'assurer que, dans les 24 mois précédant la demande, il a terminé et a été classé dans au moins 5 courses internationales ou de championnats nationaux.

4.3 Pour l'obtention du Degré A, les exigences du point 4.2) doivent avoir été respectées, et en outre l'ASN du pilote doit s'assurer que, dans les 24 mois précédant la demande, il a fini parmi les 5 premiers au classement général de 5 courses pour lesquelles la licence de Degré B est requise, ou que, lors de l'année en cours ou de l'année précédente, il a terminé parmi les 5 premiers du classement final d'un championnat pour lequel la licence de Degré B est requise. La FIA pourra demander à l'ASN de soumettre le palmarès du pilote pour examen.

4.4 Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré A ou B, le pilote doit participer à au moins une épreuve 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 épreuve internationale.

5. Qualification pour la Super licence

5.1 La Super Licence est délivrée par la Commission de Formule 1, sur décision exclusive de cette dernière, suite à une demande et à une recommandation spécifiques de l'ASN du pilote, accompagnées de son palmarès, et aux conditions suivantes :

i) Le pilote a conclu un accord avec une équipe engagée dans le Championnat du Monde de Formule Un de la FIA pour piloter une voiture de Formule 1 dans le Championnat, l'année de la demande, en tant que premier ou second pilote ou pilote de réserve.

ii) le pilote détient une licence de Degré A,

iii) le pilote :

soit a) : a été classé parmi les 4 premiers du classement définitif du Championnat International de F3000 de la FIA au cours des deux années précédentes,

soit b) : a été classé, ou parmi les 3 premiers dans au moins 5 courses, ou parmi les 6 premiers dans au moins 10 courses du Championnat International de F3000 de la FIA, au cours des deux années précédentes,

events for historic cars and for handicapped drivers).

2.5 Grade D : this licence allows the participation of persons not normally holding competition licences, in certain special purpose events which have international entries. The licence is valid only for specific international events, which must have been individually approved by the FIA as open to Grade D licence holders and indicated as such on the FIA international calendar.

2.6 Each grade is valid for racing on banked oval speedway circuits, in the categories of cars indicated. However, it is recommended that the ASNs of countries with such circuits should insist that drivers new to oval racing be required to satisfy appropriate performance and regularity tests on such a circuit in order to obtain an authorisation to participate.

3. Qualification and conditions of issue for Grades C and D

3.1 The Grade D licence is issued by the applicant's ASN and does not require a qualifying period of probation.

The licence is valid for only one event, the name and date of which must be indicated by the issuing ASN on the licence.

The function of the holder and whether permitted to drive on the event must be specified on the licence. If the event is being conducted on public roads (either open or closed) Grade D Driver licence holders must also hold a public road licence valid in the country of the event.

There is no limit to the number of times this licence may be issued to a participant.

3.2 The Grade C licence is issued by the driver's ASN, which will determine the criteria to be met, which must include a period of probation with the highest grade of national licence.

4. Qualification for Grades A and B

4.1 Grade A or B licences are issued by the driver's ASN, after it has verified that the driver's results, competence and conduct are satisfactory.

4.2 To qualify for Grade B the driver's ASN must ascertain that, within the 24 months prior to the application he/she has finished and been classified in at least 5 national championship or international races.

4.3 To qualify for Grade A, the requirements of point 4.2) must have been satisfied and in addition the driver's ASN must ascertain that, within the 24 months prior to the application he/she has finished in the first 5 places in the general classification of 5 races for which the Grade B licence is required, or, in the current or previous year, has finished in the first 5 of the final classification of a championship for which the Grade B licence is required. The FIA may require the ASN to submit the driver's record for examination.

4.4 In order to maintain the qualification for a Grade A or B licence, the driver must participate in at least one international event of the appropriate category per 12 month period, or otherwise must again be observed, to the satisfaction of the licensing ASN, during practice for an international event.

5. Qualification for the Super licence

5.1 The Super licence is issued by the Formula One Commission, on its sole decision, following a specific request and recommendation from the driver's ASN, accompanied by his/her record of results, and on the following conditions:

i) the driver is party to an agreement with a team entered in the FIA Formula One World Championship to race a Formula One car in the Championship in the year of application as first, second or reserve driver,

ii) the driver is the holder of a Grade A licence,

iii) the driver:

either a): has been classified in the first 4 of the final classification of the FIA F3000 International Championship within the previous 2 years,

or b): has been classified in the first 3 in at least 5 races, or in the first 6 in at least 10 races, of the FIA F3000 International Championship, within the previous 2 years,

- soit c) : a été classé parmi les 3 premiers du classement définitif du Championnat Japonais de F3000 au cours d'une des deux années précédentes,
- soit d) : a été classé parmi les 6 premiers du classement définitif de la série Indy Racing League (IRL) ou de la série Champ Car World Series, aux Etats-Unis, au cours d'une des deux années précédentes,
- soit e) : est le champion en cours de la série Euro 3000 (le titre est considéré comme valable pendant 12 mois à partir de la dernière course de sa saison de championnat),
- soit f) : est le champion en cours de la Formula 3 Euro Series ou du championnat principal national de F3 de l'un des pays suivants : Grande-Bretagne, Italie, Japon (le titre est considéré comme valable pendant 12 mois à partir de la dernière course de sa saison de championnat),
- soit g) : a pris le départ d'au moins 5 courses comptant pour le Championnat du Monde de Formule Un de la FIA pour Pilotes de l'année précédente,
- soit h) : (à titre exceptionnel) a un palmarès qui est jugé suffisant, à l'unanimité, par le Bureau de la Commission de Formule 1 et a conduit une voiture de la Formule Un en vigueur sur au moins 300 km à une vitesse de course pendant une période maximale de 2 jours, cela étant certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai. Il ne sera tenu compte que des résultats obtenus avec des voitures de formule monoplace. S'il n'y a pas unanimité des membres du Bureau, la Commission, dans sa totalité, sera consultée.
- En ce cas, la demande d'inscription complète doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première épreuve de Championnat du Monde de Formule Un de la FIA à laquelle le candidat doit participer.
- iv) les droits annuels de Super Licence sont payés à la FIA.
- 5.2** Le nom du pilote restera inscrit sur la liste des pilotes éligibles pour la Super Licence pendant 12 mois ; si à la fin de cette période il/elle ne remplit plus les critères ci-dessus, son cas pourra être révisé par la Commission de Formule 1.
- 5.3** Un pilote accepté en fonction du point iii) h) ci-dessus le sera pour une période d'un an à l'essai, pendant laquelle la Super Licence lui sera accordée pour des périodes renouvelables de trois mois et sous réserve de révision.
- 6. Licences pour toutes les Courses de côte, Rallycross, Autocross et les autres courses sur circuits en terre et tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux**
La licence de Degré C est requise.
- 7. Licences pour courses de camions**
La licence de Degré B est requise pour les courses de Championnats FIA de Super Camions de Course ; la licence de Degré C est requise pour toutes les autres courses de camions. Les résultats obtenus en courses de camions ne sont pas nécessairement valides pour l'obtention d'un degré de licence plus élevée.
- 8. Licence pour les épreuves de voitures historiques**
- 8.1** La Licence Internationale Historique de Pilote de la FIA est valable, dans la catégorie de voitures pour laquelle elle a été délivrée, pour toutes les épreuves de vitesse reconnues par la FIA pour voitures historiques. Elle est obligatoire pour ces épreuves à moins que le pilote ne soit détenteur de la Licence Internationale Normale de Pilote de la FIA, quelle qu'en soit le degré (voir les Articles 2 à 5). Les épreuves de vitesse sont celles où la vitesse est l'élément déterminant pour établir le classement, ou celles où une moyenne de vitesse supérieure à 50 km/h sera atteinte.
- 8.2** Les Licences Internationales Historiques de Pilote de la FIA doivent respecter tous les règlements concernant les Licences Internationales, qui figurent au Code Sportif International de la FIA, Chapitre 2 et 8.
- 8.3** La Licence Internationale Historique de Pilote de la FIA sera différenciée par un grand H surimprimé.
- 8.4** Les ASN qui délivrent les licences seront responsables quant à la précision des qualifications déterminant les différents degrés.
- 8.5** Les licences sont valables pour les catégories de voitures suivantes, telles qu'elles se trouvent définies dans les règlements internationaux pour voitures historiques.
Degré H1 : toutes les voitures historiques, sauf les monoplaces Thoroughbred Grand Prix.
Degré H2 : les voitures de course «Vintage» ; les voitures de
- or c): has been classified in the first 3 of the final classification of the Japanese F3000 Championship within the previous 2 years,
- or d): has been classified in the first 6 of the final classification of the Indy Racing League (IRL) series or of the Champ Car World Series in the United States within the previous 2 years,
- or e): is the current champion of the Euro 3000 Series (the title is considered valid for 12 months from the last race of his or her championship season),
- or f): is the current champion of the Formula 3 Euro Series or of the principal National F3 Championship of one of the following countries: Great Britain, Italy, Japan, (the title is considered valid for 12 months from the last race of his or her championship season),
- or g): has started in at least 5 races counting for the FIA Formula One World Championship for Drivers the previous year,
- or h): (exceptionally), has a record of results which is judged sufficient, unanimously, by the Bureau of the Formula One Commission and has driven at least 300 km in a current Formula One car at racing speeds, over a maximum period of 2 days, certified by the ASN of the country in which the test took place. Only results obtained with single-seater formula cars will be taken into consideration. Should the members of the Bureau not agree unanimously, the Commission in its entirety will be consulted.
- In this case, the complete application must be received by the FIA at least 14 days before scrutineering for the first FIA Formula One World Championship event in which the candidate is to compete.
- iv) the annual Super licence fee is paid to the FIA.
- 5.2** The driver's name will remain on the list of those eligible for the Super Licence for 12 months; if at the end of this period he/she no longer fulfils the above criteria, the case may be reviewed by the Formula One Commission.
- 5.3** A driver accepted under the terms of iii) h) above will be so for a probationary period of one year during which the Super Licence will be granted provisionally for three months at a time and subject to review.
- 6. Licences for all international Hillclimb, Rallycross, Autocross and other loose surface circuit races, world and international speed record attempts**
The Grade C licence is required.
- 7. Licences for truck racing**
The Grade B licence is required for FIA Championship races for Super Race Trucks; the Grade C licence is required for all other truck races. Results achieved in truck races are not necessarily valid to qualify for a higher grade of licence.
- 8. Licence for historic car events**
- 8.1** The FIA Historic International Driver's Licence is valid, within the category of cars for which it is issued, for all FIA sanctioned speed events for historic cars and is compulsory for such events unless the driver is a holder of any grade of the normal FIA International driver's licence (see Articles 2 to 5).
- Speed events are, for the purpose of competitions for historic cars, events where speed is the determining factor for the results or where an average speed of over 50kph will be attained.
- 8.2** FIA Historic International Driver's Licences are subject to all rules concerning International licences set out in the FIA International Sporting Code, Chapters 2 and 8.
- 8.3** The FIA Historic International Driver's Licence will be distinguished by a large H overprint.
- 8.4** ASNs issuing the licences will be responsible for determining the qualifications required for the different grades.
- 8.5** Licences are valid for the following categories of cars as defined in the international regulations for historic cars.
Grade H1: all historic cars except for Thoroughbred Grand Prix.
Grade H2: «Vintage» racing cars; racing cars up to 2000cc post

Course jusqu'à 2000cm³ postérieures à 1930 ; les voitures de Sport et de Sport-Prototypes d'une cylindrée supérieure à 1100cm³ et jusqu'à 2500cm³ ; toutes les voitures de Grand Tourisme.

Degré H3 : toutes les voitures de Sport d'avant-guerre ; les voitures de Sport et de Sport-Prototypes d'après-guerre jusqu'à 1100cm³ ; les voitures de Grand Tourisme jusqu'à 2500cm³.

Degré H4 : rallyes de Régularité Historiques uniquement.

NB : tout degré de la Licence Internationale Normale de Pilote de la FIA est valable pour toutes les voitures historiques et obligatoire pour monoplaces Thoroughbred Grand Prix.

9. Licences de dragsters

- 9.1** La Licence Internationale de Dragsters de la FIA est valide dans le cadre des catégories de voitures pour lesquelles elle est délivrée, pour toutes les épreuves de Dragsters approuvées par la FIA, et elle est obligatoire pour ces épreuves.
- 9.2** La licence Internationale de Dragsters de la FIA est soumise à toutes les règles concernant les licences Internationales exposées dans les chapitres 2 et 8 du Code Sportif International de la FIA et à l'art. 10.4 du Règlement Général des Dragsters de la FIA.
- 9.3** La licence Internationale de Dragsters de la FIA se distinguera par la surimpression des lettres DR en grand format.
- 9.4** Il incombera aux ASN délivrant les licences de déterminer les qualifications exigées pour les différents degrés.
- 9.5** Les licences sont valides pour les catégories de voitures suivantes, telles que définies dans la réglementation internationale applicable aux courses de Dragsters.

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

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

10. Délivrance d'une licence internationale pour pilotes handicapés

10.1 Licence spéciale pour handicapés

A l'exclusion des maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile (voir 1.5a du chapitre II) et des troubles de la vision éliminatoires (voir 1.4 du chapitre II), toute personne présentant un handicap acquis ou congénital et qui, après avis de sa Commission Médicale nationale (lorsqu'elle existe) ou d'un médecin désigné par l'ASN, ne peut obtenir une licence internationale de pilote (voir 1.5b du chapitre II), peut obtenir une Licence internationale pour handicapé, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies.

10.2 Conditions d'attribution

- a) les critères d'attribution seront évalués à 3 niveaux :
- au niveau médical : évaluation des possibilités physiques du postulant.
 - au niveau sportif : évaluation des possibilités de conduire du postulant, évaluation de ses capacités à s'extraire d'un véhicule en cas de danger immédiat (accident, incendie, etc.) ;
 - au niveau technique : l'ASN doit dépend le pilote devra lui fournir un certificat indiquant quelles modifications doivent être faites sur le véhicule du pilote.
- b) en pratique, le pilote handicapé qui en aurait fait la demande, sera examiné soit par un membre de la Commission Médicale dans les pays où cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'Autorité Sportive Nationale. Si le médecin examinateur donne son accord pour l'attribution d'une licence pour handicapé, le postulant devra subir, de préférence sur un circuit et en présence d'une Autorité Sportive responsable, une épreuve de pilotage permettant d'évaluer ses capacités. D'autre part, comme il a été dit plus haut, on évaluera par la même occasion, ses possibilités de s'extraire d'un véhicule dans les délais les plus rapides. Précisément, passer de la position assise à la position debout, allongé sur le dos, pouvoir se retourner sans difficulté et vice-versa ; pouvoir s'extraire verticalement à l'aide d'un bras, et de la même façon pouvoir sortir latéralement.

1930; Sports and Sports-Prototype cars over 1100cc and up to 2500cc; all Grand Touring cars.

Grade H3: all pre-war Sports cars; post-war Sports and Sports-Prototypes cars up to 1100cc; Grand Touring cars up to 2500cc.

Grade H4: Historic Regularity Rallies only.

NB: any grade of the normal FIA International driver's licence is valid for all historic cars and is obligatory for Thoroughbred Grand Prix.

9. Licences for drag racing

- 9.1** The FIA International Drag Racing Licence is valid within the categories of cars for which it is issued, for all FIA sanctioned Drag Racing events and is compulsory for such events.
- 9.2** The FIA International Drag Racing Licence is subject to all rules concerning International licences set out in the FIA International Sporting Code, chapters 2 and 8 and to art. 10.4 of the FIA General Regulations for Drag Racing.
- 9.3** The FIA International Drag Racing Licence will be distinguished by a large DR overprint.
- 9.4** ASNs issuing the licences will be responsible for determining the qualifications required for the different grades.
- 9.5** The licences are valid for the following categories of cars, as defined in the international regulations applicable to Drag Racing.

	Type A (over 125»)»	Type B (up to 125»)»	Type C (bodied)
Class 1	Top Fuel	Funny Car	Pro Stock
Class 2	TMD	TMFC	-
Class 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Class 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

The holder of a licence in a particular class may race in slower classes of the same type (for example, a type A Class 1 licence holder is authorised to compete in A/2 and A/4). Moreover, any other FIA driver's licence may replace a Class 4 drag racing licence.

10. Issuing of international licences for handicapped drivers

10.1 Special licence for handicapped persons

With the exception of progressive or chronic illnesses which preclude the practice of motor sport (see 1.5a) of chapter II) and disqualifying visual disorders (see 1.4 of chapter II), any person with an acquired or congenital handicap and who, in the opinion of his national Medical Commission (where applicable) or of a doctor designated by the ASN may not obtain an international driver's licence (see 1.5b of chapter II), may obtain an International licence for handicapped persons, if all the conditions stated below are fulfilled.

10.2 Conditions of issue

- a) the criteria for the awarding of this licence are judged on three levels :
- medical: evaluation of the physical possibilities of the applicant.
 - sporting: evaluation of the driving possibilities of the applicant, evaluation of his capacity to extract himself from a vehicle in case of immediate danger (accident, fire, etc.).
 - technical: the driver's ASN must issue to him a certificate indicating the modifications which must be made to his vehicle.
- b) the handicapped driver having applied for the licence shall be examined either by a member of the National Medical Commission in countries where such a body exists, or otherwise by a physician appointed by the National Sporting Authority. If the examining physician agrees that a licence for handicapped persons should be granted, the applicant must undergo a driving test, preferably on a circuit and in the presence of an official from a Sporting Authority in order for his capacities to be appraised. Furthermore, as mentioned earlier, his possibilities for extracting himself as quickly as possible, shall be judged at the same time. Specifically, he must move from a sitting to a standing position; must in a prone position, turn easily over both ways; must be able to extricate himself vertically using an arm, and in the same way be able to exit laterally.

Le postulant devra enfin fournir une fiche technique décrivant les transformations éventuelles de son véhicule.

Une fois en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, l'Autorité Sportive Nationale statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la Licence Internationale pour Handicapé.

10.3 Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour handicapés

10.3.1 Les possesseurs d'une licence internationale pour pilotes handicapés ne pourront participer qu'à des épreuves où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent. Leur participation est soumise à l'autorisation de l'ASN où se déroule l'épreuve et à celle qui a délivré la licence.

10.3.2 Toutefois, et sous réserve de respecter les conditions énumérées ci-dessus, certains titulaires de la licence internationale pour pilotes handicapés pourront participer à des compétitions internationales sur circuit, avec départ groupé, à l'exclusion des courses de monoplaces internationales (F1, F3000).

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

- a) il s'agit de pilotes ayant figuré sur une liste de pilotes prioritaires ou de conducteurs classés de la FIA, ou ayant été titulaires d'une Superlicence, ou dotés d'un important palmarès en compétition automobile, et qui restent capables, malgré leur handicap, de performances valables;
- soit :
- b) il s'agit de licenciés handicapés, lauréats d'une école de pilotage homologuée reconnue par l'ASN, et capables de performances égales à celles des pilotes valides issus de la même école.

Les demandes de dérogation devront être présentées à l'ASN du pilote concerné et adressées à la FIA. Elles seront soumises à l'agrément de la Commission Médicale et de la Commission de la Sécurité. En cas de désaccord entre ces deux commissions, le Conseil Mondial tranchera.

10.3.3 Le secrétaire d'une épreuve réunissant à la fois des concurrents handicapés et non handicapés, devrait s'assurer que les services de secours soient avisés des numéros de compétition des voitures des possesseurs d'une licence pour handicapés.

11. Licence « Navigateur »

11.1 Licence internationale navigateur restrictive

Cette licence est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, y compris les troubles de la vue éliminatoires (cécité exclue), et aux sujets atteints de certaines affections pouvant être incompatibles avec la pratique du sport automobile.

Elle permet de participer aux épreuves de rallyes tels que définis dans l'article 21 du Code Sportif International.

Elle ne permet en aucun cas de conduire un véhicule pendant le déroulement d'une compétition.

11.2 Examen médical

Evaluation des possibilités physiques du postulant lors de la visite médicale annuelle d'aptitude (voir chapitre II, article 1).

11.3 Examen de sécurité

Il sera procédé à une évaluation chronométrée des possibilités du postulant de s'extraire seul de son véhicule.

Cet examen sera effectué sous le contrôle d'un Commissaire Sportif de l'ASN concernée et en présence :

- soit d'un membre de la Commission Médicale nationale
- soit, à défaut, d'un médecin désigné par l'ASN.

Une fois tous ces documents établis et ces tests pratiqués, la Commission Médicale nationale, ou à défaut un médecin désigné par l'ASN, proposera à l'ASN la délivrance ou non de la licence.

Finally, the applicant must submit a technical form, describing any modifications which have been made to his vehicle.

Once the National Sporting Authority has received medical, technical and sporting evaluations, it will take the final decision as to the granting or denial of the International licence for handicapped drivers.

10.3 Practice of motor sport for holders of a licence for handicapped persons

10.3.1 Holders of a licence for handicapped persons may only participate in events in which a separate start is given to each competitor. Their participation is subject to the agreement of the ASN of the country of the event and of the ASN which issued the licence.

10.3.2 Nevertheless and subject to compliance with the conditions of issue stated above, certain holders of the international licence for handicapped drivers may take part in international circuit competitions, with a grouped start, with the exception of international single-seater races (F1, F3000).

Such a dispensation may be applied for if:

- a) the licence-holders were included on an FIA seeded or graded drivers list, were formerly Super licence holders, or have proved considerable accomplishments in competition driving, and are still able to perform well, in spite of their handicap;

or:

- b) the licence holders are handicapped drivers who have graduated from a homologated driving school recognised by the ASN, and capable of attaining a performance equal to that of non-handicapped drivers from the same school.

Requests for special dispensations must be submitted to the ASN of the driver concerned and sent to the FIA. These will be subject to the approval of the Medical Commission and the Safety Commission. In the event of a disagreement between these two commissions, the World Council will decide.

10.3.3 The secretary of a meeting in which both handicapped and non-handicapped persons are competing should ensure that the rescue services are aware of the competition numbers of the cars of the holders of a licence for handicapped persons.

11. «Navigator's» licence

11.1 Restrictive international navigator's licence

This licence is reserved for persons physically disabled through injury or infirmity, including disqualifying visual disorders (excluding blindness), and for persons suffering from certain ailments that may be incompatible with the practice of motor sport.

It allows the participation in rally events as defined in article 21 of the International Sporting Code.

Under no circumstances does it allow the holder to drive a vehicle during the running of a competition.

11.2 Medical examination

Evaluation of the applicant's physical capabilities with the help of the annual medical visit for aptitude (see chapter II, article 1).

11.3 Safety examination

A timed evaluation of the applicant's ability to exit the vehicle unaided will be carried out.

This examination shall be carried out under the supervision of a Steward of the Meeting from the ASN concerned and in the presence of:

- either a member of the national Medical Commission
- or, failing that, a doctor designated by the ASN.

Once all these documents have been drawn up and the necessary tests performed, the national Medical Commission or, failing that, a doctor designated by the ASN, will propose to the ASN that the licence be granted or refused.

CHAPITRE II - RÈGLEMENT POUR LE CONTRÔLE MÉDICAL DES PILOTES

1. Visite médicale annuelle d'aptitude

1.1 Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des indications portées ci-dessous, 1.2) à 1.5) inclus, est nécessaire et suffisant pour l'obtention de toute licence.

CHAPTER II - REGULATIONS FOR THE MEDICAL EXAMINATION OF DRIVERS

1. Annual medical visit for aptitude

1.1 Field of application of the medical control

The indications given below in 1.2) to 1.5) inclusive, are necessary and sufficient for obtaining any licence.

1.2 Contrôle médical annuel d'aptitude

Tous les pilotes qui désirent participer à des compétitions automobiles, sous la législation de la Fédération Internationale de l'Automobile, devront passer un contrôle médical annuel pour obtenir, auprès de l'Autorité Sportive Nationale, la délivrance de la licence de pilote.

Le contrôle médical devra être subi auprès d'un docteur en médecine autorisé à exercer dans la nation qui délivre la licence. Le cas échéant, l'ASN peut prévoir des conditions particulières.

1.3 Formulaire d'examen médical

Dans chaque pays, suivant la législation ou les usages locaux, l'Autorité Sportive Nationale doit créer et imprimer un formulaire médical qui sera distribué à tous les demandeurs de licence. Sur ce formulaire médical doivent être indiqués et prescrits les examens auxquels le pilote devra se soumettre comme il est dit à l'Article 1. Il sera signé, au-dessus du timbre de l'ASN, par le médecin qui a effectué le contrôle médical et par le pilote concerné.

Les examens prévus sont les suivants :

- détermination obligatoire du groupe sanguin et du facteur rhésus dans les pays où la loi l'exige.
- examen de la vue.
- examen orthopédique.
- épreuve d'effort maximale ou sous maximale (sous contrôle ECG) pour les pilotes âgés de plus de 45 ans (validité 2 ans).

Note : 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.

Au bas de la carte médicale, l'intéressé devra signer une déclaration dans laquelle il sera précisé :

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

1.4 Normes oculaires imposées

a) acuité visuelle :

- avant ou après correction, au moins 9/10^e pour chaque œil, ou 8/10^e un œil avec 10/10^e pour l'autre ;
- tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée et non améliorable portant sur un seul œil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10^eme, peut obtenir une licence de conducteur sous les conditions suivantes et après contrôle par un ophtalmologiste qualifié :
 - conformité avec les points b, c, et d ci-après ;
 - état du fond de l'œil excluant une rétinopathie pigmentaire ;
 - toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement unilatérale.

La cécité unilatérale est une contre indication absolue.

- vision des couleurs : normale (en cas d'anomalie, recours à la Table d'Ishihara et, en cas d'erreur, test de Farnsworth ou système analogue) ; en tous cas, pas d'erreur dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions internationales.
- champ de vision statique : de 120° au minimum ; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération.
- vision stéréoscopique : fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés) ou tests analogues.
- correction de la vision : les verres de contact sont admis à condition :
 - qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois, et chaque jour pendant une durée significative.
 - et que l'ophtalmologiste les certifie appropriée à la course automobile.

1.5 Liste nominative des affections et infirmités incompatibles avec la compétition automobile ou nécessitant un avis médical par une instance agréée par l'ASN (Commission Médicale, ou en son absence médecin agréé par l'ASN)

- Affections et infirmités incompatibles : épilepsie, si manifestation clinique ou sous traitement ; les amputations, sauf en ce qui concerne les doigts de la main si la faculté de préhension est conservée, à droite et à gauche ; les prothèses, si le résultat fonctionnel n'est pas égal ou proche de la normale ; une limitation fonctionnelle des grandes articulations supérieure à 50 %.
- Affections ou infirmités nécessitant l'avis médical d'une instance agréée par l'ASN : le diabète insulino dépendant, sous condition qu'il soit présenté à l'instance médicale agréée par l'ASN, un document confidentiel prouvant le suivi régulier de l'intéressé et son traitement et que l'attestation médicale d'aptitude (voir 1.6) porte la mention «surveillance médicale nécessaire» ;

1.2 Annual medical aptitude examination

All drivers wishing to take part in automobile competitions held under the legislation of the Federation Internationale de l'Automobile are required to undergo an annual medical aptitude examination in order to obtain a driver's licence from the National Sporting Authority.

The medical examination must be carried out by a doctor of medicine authorised to practise in the country which issued the licence. Where appropriate, the ASN may lay down special conditions.

1.3 Medical examination form

In each country, the National Sporting Authority, in accordance with local legislation or customs, must draw up and print a medical form for distribution to all applicants for a licence. This medical form must stipulate all the tests to which the drivers will be subjected, as indicated hereafter. It will be signed by both the examining doctor and the driver concerned, above the stamp of the ASN.

The prescribed tests are as follows:

- determination of blood group and RH factor compulsory only in those countries where required by law.
- eyesight test.
- orthopaedic tests.
- maximum or below maximum stress test (under ECG control) for drivers over 45 years of age (valid for 2 years).

Note: In those countries where laws or customs so demand, the national form may prescribe additional tests.

At the foot of the medical certificate, the applicant must sign a declaration stating that:

- the information given to the doctor regarding his present state of health and previous medical history is correct.
- he undertakes not to use any substance included in the World Anti-Doping Agency list of prohibited substances and methods.

1.4 Eyesight standards required

a) visual acuity :

- before or after correction, at least 9/10 for each eye, or 8/10 for one eye and 10/10 for the other;
- any subject whose visual acuity in one eye only is diminished and cannot be improved and who necessarily has controlateral vision, whether corrected or not, equal to or greater than 10/10, may obtain a driver's licence under the following conditions and after examination by a competent ophthalmic specialist :
 - conformity with points b, c and d below;
 - condition of the fundus excluding pigmentary retinal damage,
 - any old or congenital damage shall be strictly unilateral.

Blindness in one eye is absolutely excluded.

- colour vision : normal (recourse to the Ishihara tables in doubtful cases and to the Farnsworth test or a similar system in cases of error); in any case, no errors in the perception of the colours of the flags used in international competitions.
- static field of vision : at least 120°; the central 20° must be free from any alteration.
- stereoscopic vision : functional. In case of doubt it must be assessed using Wirth, Bagolini (striated lenses) or similar tests.
- sight correction : the wearing of contact lenses is permitted provided that:
 - these shall have been worn for at least 12 months and for a significant period every day.
 - they are certified as satisfactory for motor racing by the ophthalmic specialist who supplied them.

1.5 List of illnesses and disabilities incompatible with the practice of motor sport or requiring a medical assessment by a body approved by the ASN (Medical Commission, or in its absence a doctor approved by the ASN)

- Incompatible illnesses and disabilities: epilepsy with behavioural effects, or under treatment; amputations, except in the case of fingers where the gripping function in both hands is unimpaired; orthopaedic appliances, if the functional result is not equal or near to normal; free movement of the limbs impeded by more than 50%.
- Illnesses or disabilities requiring a medical assessment by a body approved by the ASN: insulin-dependent diabetes, on condition that a confidential document proving the regular supervision of the party concerned and of his treatment is submitted to the medical body approved by the ASN and that the medical certificate of aptitude (see 1.6) bears the wording «medical supervision

l'infarctus du myocarde et ischémie myocardique, état cardio-vasculaire pathologique, limitation fonctionnelle des articulations des mains supérieures à 50 % et affectant au moins deux doigts de la même main ; prothèse permettant de retrouver une activité fonctionnelle proche ou égale de la normale ; les affections psychiatriques.

1.6 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).

1.7 Attestation d'aptitude médicale

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

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

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

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

1.8 Contrôle médical aux épreuves

La prise de connaissance de l'attestation d'aptitude médicale par le Médecin Chef d'une épreuve peut remplacer la visite préliminaire exigée dans certains cas. D'autre part, à n'importe quel moment d'une épreuve ou à son issue, le Médecin Chef et le Directeur de Course peuvent exiger un examen médical motivé par le comportement d'un pilote. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin Chef. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un alcootest.

Tous les pilotes du Championnat du Monde de Formule Un seront soumis à un examen neurométrique (à définir par le Délégué Médical de la FIA) chaque saison avant leur première course de Championnat.

2. Contrôle médical à la suite d'un accident ou d'un problème physique

2.1 Contrôle médical sur place

2.1.1 Pour toute épreuve internationale

Après un accident, même si le pilote paraît indemne et/ou s'est extrait seul de son habitacle, ou en cas de problème physique, un examen médical de contrôle peut être jugé nécessaire par le Médecin Chef avec l'accord du Directeur d'Epreuve / Directeur de Course.

- Pour les épreuves se déroulant sur piste, cet examen devra se dérouler en règle générale au centre médical du circuit ; dans ce cas, la Direction de Course assurera la présence du pilote.
- Pour les épreuves se déroulant sur route, l'examen médical pourra être pratiqué sur place (montagne) ou dans le parc de regroupement (rallies).
- Pour les épreuves comptant pour un Championnat de la FIA ou un délégué médical de la FIA est présent, ce dernier pourra déclencher la procédure de contrôle, en accord avec le Médecin Chef et le Directeur d'Epreuve ; à titre exceptionnel, pour les épreuves se déroulant sur piste, le délégué médical de la FIA pourra pratiquer cet examen de contrôle lui-même et dans un lieu autre que le centre médical.

Dans tous les cas, l'équipe du pilote concerné sera avisée par écrit.

Sur décision conjointe du délégué médical de la FIA (pour les épreuves où il est présent) et du Médecin Chef de l'épreuve, le pilote concerné pourra :

- soit ne pas être autorisé à poursuivre l'épreuve concernée ;
- soit être invité à subir un contrôle médical auprès du Médecin Chef de la prochaine épreuve internationale ou manche du championnat à laquelle il participe. Dans ce cas, le Médecin Chef de l'épreuve au cours de laquelle l'accident s'est produit devra en informer immédiatement, de la manière la plus judicieuse, le Médecin Chef de l'épreuve suivante ;
- soit être informé qu'il est autorisé à participer à l'épreuve suivante sans nouveau contrôle médical.

necessary»; myocardial infraction and myocardial ischaemia, valvular disease or other abnormal cardio-vascular conditions, functional limitation of the articulations of the hand superior to 50% and affecting two or more fingers of the same hand; orthopaedic appliance allowing the party concerned to recover normal or near normal functional activity; psychiatric conditions.

1.6 Duties of the doctor carrying out the examination

The doctor responsible for carrying out the medical aptitude test is obliged to use the national medical form presented by the applicant, filling in all the necessary details. The applicant must then immediately send this document to the relevant National Sporting Authority.

The decision as to fitness or unfitness shall be taken by the doctor who conducted the examination.

This doctor may request the opinion of the body approved by the ASN (National Medical Commission or approved doctor).

1.7 Medical certificate of aptitude

Each international licence must be accompanied by a medical certificate of aptitude as hereunder:

- either on the back of the licence,
- or on an attached document.

Apt for the practice of motor sport, according to the FIA medical standards:

Date.....		
Corrected eyesight (glasses or lenses)	YES	NO
Special medical supervision	YES	NO

1.8 Medical control at events

Verification of the medical certificate of aptitude by the Chief Medical Officer for the event may replace the preliminary visit required in certain cases. Furthermore, at any time during an event or after the finish, the Chief Medical Officer and the Clerk of the Course may demand that a medical examination of a driver be carried out, if they consider that his behaviour warrants it. The sporting authorities will take whatever decisions are necessary following the report by the Chief Medical Officer. This examination may include, if appropriate, a test for alcohol.

All drivers in the Formula One World Championship will undergo neurometric testing (to be defined by the FIA Medical Delegate) prior to their first race in the Championship each season.

2. Medical examination following an accident or physical disorder

2.1 Medical examination on site

2.1.1 At any international event

After an accident, even if the driver appears uninjured and/or has got out of his cockpit unaided, or in case of a physical problem, a medical check-up may be deemed necessary by the Chief Medical Officer with the agreement of the Race Director / Clerk of the Course:

- For circuit events, this check-up must normally take place in the circuit medical centre; in such case, Race Control will ensure the driver's attendance.
- For road events, the medical check-up may be made on site (hill-climb) or in the regrouping park (rallies).
- For events counting for an FIA Championship where an FIA Medical Delegate is present, the latter may initiate the check-up procedure, in agreement with the Chief Medical Officer and the Race Director; exceptionally, at circuit events, this check-up may be made by the FIA Medical Delegate, and elsewhere than in the Medical Centre.

In all cases, the team of the driver concerned will be informed in writing.

By decision of the Chief Medical Officer of the event, jointly with the FIA Medical Delegate in those events where one is present, the driver concerned may:

- be forbidden to continue in the event concerned,
- be instructed to undergo a medical check-up by the Chief Medical Officer of the next international event or Championship round in which he is competing. In such case, the Chief Medical Officer of the event in which the accident took place must at once inform, by the most effective means, the Chief Medical Officer of the following event,
- be informed he is allowed to take part in the following event without further medical check-up.

Ces dispositions sont valables pendant toute la durée de l'épreuve; tout pilote ne s'y conformant pas sera convoqué devant le collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

2.1.2 Essais et reconnaissances

Tout pilote qui participe sur piste à des essais privés ou sur route à des reconnaissances non réglementées peut, en cas de sortie de route ou de problèmes physiques dont l'organisateur aurait eu connaissance, être soumis à un contrôle médical avant le début de l'épreuve internationale à laquelle il a l'intention de participer, dans les mêmes conditions et avec les mêmes conséquences que celles décrites ci-dessus (2.1.1).

2.2 Procédure après un accident ou une maladie

2.2.1 Obligations du Médecin Chef

Le Médecin Chef d'une épreuve au cours de laquelle survient un accident doit :

- s'il s'agit d'un accident nécessitant une hospitalisation d'au moins 24 heures, aviser par fax, télégramme ou courrier électronique, l'ASN du pilote concerné en donnant le maximum de détails et de précisions.
- s'il s'agit d'un accident ayant nécessité au plus un simple contrôle en milieu hospitalier, aviser par fax, télégramme ou courrier électronique, l'ASN du pilote ou, dans le cas d'un pilote engagé dans un Championnat de la FIA, la FIA, qui provoquera, le cas échéant, un contrôle médical à l'occasion de la prochaine épreuve à laquelle doit participer le pilote concerné.

2.2.2 Obligations de l'Autorité Sportive Nationale

Dûment informée (par un Médecin Chef ou par l'intéressé), l'ASN devra prendre tous les contacts nécessaires avec le pilote concerné, afin de s'assurer du bon déroulement de la procédure de réintégration décrite à l'Article 3. Le non-respect de cette procédure entraînera l'application des sanctions prévues en pareil cas.

2.2.3 Obligations du pilote

En cas d'accident, pendant une compétition ou hors compétition, avec lésion traumatique occasionnant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours ou, en cas de découverte d'une maladie ou affection entrant dans le cadre de l'Article 1.5 du présent règlement, le licencié devra obligatoirement dans un délai de 10 jours aviser son Autorité Sportive Nationale :

- soit en joignant un certificat médical confidentiel adressé à la Commission Médicale Nationale ou au Médecin Agréé par l'Autorité Sportive Nationale et comportant le diagnostic, le pronostic, l'incapacité temporaire ou le taux d'invalidité,
- soit en autorisant la Commission Médicale Nationale ou le Médecin Agréé à communiquer, sous pli confidentiel, avec le Centre de soins où il aura été éventuellement hospitalisé.

3. Réintégration

A partir de la date de l'accident, ou de la découverte d'une maladie ou d'affection prévue à l'Article 1.5 du présent règlement, et jusqu'à décision de l'Autorité Sportive Nationale, le pilote devra s'abstenir de toute participation, en tant que pilote, à une compétition automobile soumise à la législation de la FIA.

En cas d'accident entraînant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours et après réception d'un document attestant la guérison ou la consolidation, voire un bulletin de sortie de l'hôpital, la Commission Médicale ou le médecin agréé par l'ASN provoque une visite de réintégration ou un nouveau protocole complet de visite médicale annuelle.

Toutes les affections ou infirmités prévues à l'Article 1.5 du présent règlement doivent être soumises pour avis à la Commission Médicale nationale, ou en son absence, à un médecin agréé par l'ASN.

4. Organisation de la lutte antidopage

4.1 Définitions, principes, champ d'application

4.1.1 Définitions

Agent masquant : toute substance ou procédure utilisée dans le but ou ayant pour effet de modifier ou d'annihiler l'intégrité des échantillons d'urine ou autres utilisés lors des contrôles de dopage.

Dopage intentionnel : dopage dans des circonstances telles qu'il est établi, ou que l'on peut raisonnablement présumer, qu'un conducteur a agi en connaissance de cause ou dans des

These measures are applicable throughout the event; any driver who does not comply will be summoned before the Stewards of the meeting.

2.1.2 Testing and reconnaissance

If a driver who is taking part in private testing on a track or in non-regulated reconnaissance on roads experiences physical problems or his/her car goes off the track or road, and the organiser is made aware of this, the driver concerned may be subjected to a medical control before the start of the international event in which he or she intends to take part, under the same conditions and with the same consequences as those described above (2.1.1).

2.2 Procedure after an accident or illness

2.2.1 Duties of the Chief Medical Officer

The Chief Medical Officer of an event during which an accident occurs must:

- If the accident requires hospitalisation of at least 24h, notify the ASN of the driver concerned by e-mail, fax or telegram, giving as many facts and details as possible.
- If the accident necessitated no more than a straightforward examination at a hospital facility, notify by e-mail, fax, or telegram the driver's ASN or, in the case of a driver entered in an FIA Championship, the FIA, which, if need be, will instigate a medical control at the next event in which the driver concerned is due to take part.

2.2.2 Duties of the National Sporting Authority

Properly advised (by the Chief Medical Officer or by the person concerned), the ASN must make all the necessary contacts with the driver concerned so as to be certain of the proper application of the reintegration procedure set out in article 3. The failure of application of the procedure will result in penalties provided for such a situation.

2.2.3 Duties of the driver

In the event of an accident, whether during a competition or in other circumstances occasioning incapacity for a period of ten days or over, or in the case of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, the driver is required to notify his National Sporting Authority within ten days:

- either enclosing a confidential medical certificate addressed to the National Medical Commission or an approved doctor, bearing the diagnosis, the prognosis and the extent of the injury or infirmity incurred,
- or by giving authorisation for confidential written communication between the National Medical Commission or an approved doctor and the hospital (or clinic) where he is being treated.

3. Reintegration

From the date of the accident or the discovery of an illness or disability as covered in Article 1.5 of the present regulations, no driver may take an active part in sporting events subject to FIA legislation until they have received authorisation from the National Sporting Authority.

In the event of an accident resulting in incapacity for a period of 10 days or longer, and following receipt of a document attesting that the patient is healed or recovered, or of a hospital discharge form, the National Medical Commission or the doctor approved by the ASN shall demand that the patient visits them for the reintegration or that he/she should undergo a complete annual medical examination procedure.

All the illnesses or disabilities mentioned in Article 1.5 of these regulations must be submitted for an opinion to the National Medical Commission, or in its absence to a doctor approved by the ASN.

4. Organisation of the fight against doping

4.1 Definitions, principles, application

4.1.1 Definitions

Masking agent : any substance or procedure used for the purpose of or having the effect of altering or suppressing the integrity of urine samples or other samples used in doping controls.

Intentional doping : doping in circumstances where it is established, or may reasonably be presumed, that a driver acted knowingly or in circumstances amounting to gross negligence.

circonstances constituant une faute grave.

Dopage sanguin : administration de sang, de globules rouges ou de produits apparentés à un conducteur. Ce procédé peut être précédé d'une prise de sang sur le conducteur qui continue son entraînement dans un état d'insuffisance sanguine.

Manipulation pharmacologique, chimique et physique : usage de substances et de méthodes, agents masquants compris, qui modifient, tentent de modifier ou risquent raisonnablement de modifier l'intégrité et la validité des échantillons d'urine utilisés dans les contrôles de dopage, telles, à titre non exhaustif, la cathétérisation, la substitution et/ou l'altération des urines, l'inhibition de l'excrétion rénale, notamment par le probénécide et composés apparentés, et la modification des mesures effectuées sur la testostérone et l'épitéstostérone, notamment par l'administration d'épitéstostérone ou de bromantan.

Méthode interdite : toute méthode ainsi désignée dans le présent règlement.

Substance interdite : toute substance ainsi désignée dans le présent règlement et figurant dans la liste des Substances Interdites contenue dans le Code Mondial Antidopage de l'Agence Mondiale Antidopage (A.M.A.) (voir Annexe I du présent règlement). Dans le cadre de l'application du présent règlement, l'alcool (Point P1 de la Liste des Substances Interdites dans Certains Sports du Code Mondial Antidopage de l'A.M.A.), les cannabinoïdes (Point S3 de la Liste des Substances Interdites en Compétition du Code Mondial Antidopage de l'A.M.A.) et les bêta-bloquants (Point P2 de la Liste des Substances Interdites dans Certains Sports du Code Mondial Antidopage de l'A.M.A.) devront être systématiquement recherchés.

Substance apparentée : toute substance dont les effets pharmacologiques et/ou la structure chimique sont proches de ceux d'une substance interdite ou de toute autre substance à laquelle il est fait référence dans le présent règlement.

Conducteur : s'entend de toute personne conduisant une automobile (y compris le Karting, pendant ou en dehors d'une compétition) ainsi que toute personne passager tels que définis dans le Code Sportif International, autre que le conducteur, transportée par l'automobile conduite par le conducteur.

Trafic : il y a trafic lorsqu'une personne et plus particulièrement dans l'entourage du conducteur (tous officiel national ou international, médecin, préparateur physique, kinésithérapeute, représentant du concurrent, team manager ou membre d'une équipe, etc.) et / ou qui pourrait participer directement ou indirectement à sa préparation physique et qui, sans y avoir été expressément et préalablement autorisée par l'organe compétent :

- fabrique, extrait, transforme, prépare, entrepose, expédie, transporte, importe, exporte, passe en transit, offre à titre onéreux ou gratuit, distribue, vend, échange, fait le courtage, se procure sous quelque forme que ce soit, prescrit, met dans le commerce, cède, accepte, possède, détient, achète ou acquiert de quelque façon que ce soit des substances dopantes interdites;
- prend des mesures à ces fins, finance lesdites substances ou sert d'intermédiaire pour leur financement, incite de quelque manière que ce soit à la consommation ou à l'usage de telles substances ou révèle des possibilités de s'en procurer ou d'en consommer;
- se livre ou se prête à des méthodes interdites.

Usage : application, absorption, injection, consommation sous quelque forme que ce soit de toute substance ou méthode interdites. Utiliser signifie recommander, autoriser, permettre ou tolérer l'usage de toute substance ou méthode interdites.

4.1.2 Principes de répression, champ d'application

Le dopage est contraire aux principes fondamentaux de l'olympisme et de l'éthique sportive et médicale.

Le dopage est interdit.

Il est également interdit de recommander, de proposer, d'autoriser, de permettre, de tolérer ou de faciliter l'usage de toute substance ou méthode répondant à la définition du dopage de même que le trafic d'une telle substance.

Est qualifié de dopage :

- l'usage d'un artifice (substance ou méthode) potentiellement dangereux pour la santé des conducteurs et / ou susceptible d'améliorer ou de tenter d'améliorer leurs performances, ou
- la présence dans l'organisme du conducteur d'une substance interdite, la constatation de l'usage d'une telle substance ou la constatation de l'application d'une méthode interdite.

Blood doping : the administration of blood, red blood cells and related blood products to a driver, which may be preceded by withdrawal of blood from the driver who continues to practise in such a blood-depleted state.

Pharmaceutical, chemical or actual manipulation : the use of substances and methods, including masking agents, which alter, attempt to alter or may reasonably be expected to alter the integrity or the validity of urine samples used in doping controls, including, without limitation, catheterisation, urine substitution and/or tampering, inhibition of renal excretion, such as by probenecid and related substances, and alterations of testosterone and epitestosterone measurements, notably by epitestosterone application or bromantan administration.

Prohibited method : any method so described in these regulations.

Prohibited substance : any substance so described in these regulations and included in the World Anti-Doping Code of the World Anti-Doping Agency (W.A.D.A.) (see Appendix I to these regulations). Within the framework of the application of these regulations, alcohol (Point P1 of the List of Substances Prohibited in Particular Sports of the World Anti-Doping Code of the W.A.D.A.), cannabinoids (Point S3 of the List of Substances Prohibited in Competition of the World Anti-Doping Code of the W.A.D.A.) and beta-blockers (Point P2 of the List of Substances Prohibited in Particular Sports of the World Anti-Doping Code of the W.A.D.A.) must be systematically sought.

Related substance : any substance having pharmacological action and/or chemical structure similar to a prohibited substance or any other substance referred to in these regulations.

Driver : any person driving an automobile (including Karting, during or outside competition) as well as any passenger, other than the driver, such as is defined by the International Sporting Code, transported in the automobile driven by the driver.

Trafficking : trafficking is deemed to occur when any person, particularly those in the driver's entourage (any national or international official, doctor, trainer, physiotherapist, representative of the competitor, team manager or team member, etc.) and/or who may participate directly or indirectly in his physical training and who, without having expressly received prior authorisation from the competent body :

- manufactures, extracts, transforms, prepares, stores, expedites, transports, imports, exports, transits, offers subject to payment or free of charge, distributes, sells, exchanges, undertakes the brokerage of, obtains in any form, prescribes, commercialises, makes over, accepts, possesses, holds, buys or acquires in any manner prohibited doping substances;
- takes any measures to these ends, finances such substances or serves as an intermediary for their financing, provokes in any way the consumption or the use of such substances or establishes the means of procuring or consuming such substances;
- is a party to Prohibited Methods.

Use : the application, ingestion, injection, consumption by any means whatsoever of any Prohibited Substance or Prohibited Method. Use includes counselling the use of, permitting the use of or condoning the use of any Prohibited Substance or Prohibited Method.

4.1.2 Principles of prevention, field of application

Doping contravenes the fundamental principles of Olympism and sports and medical ethics.

Doping is forbidden.

Recommending, proposing, authorising, condoning or facilitating the use of any substance or method covered by the definition of doping or trafficking therein is also forbidden.

Doping is :

- The use of an expedient (substance or method) which is potentially harmful to drivers' health and/or capable of enhancing their performance, or
- The presence in the driver's body of a Prohibited Substance or evidence of the use thereof or evidence of the use of a Prohibited Method.

Le présent règlement s'applique à tous les conducteurs. Tous les conducteurs sont astreints aux contrôles antidopage (analyses d'urine, tests sanguins et autres procédés agréés de recherche de substances ou méthodes interdites).

Nonobstant l'obligation des autres participants de respecter les dispositions du présent règlement, il incombe personnellement à tout conducteur soumis aux dites dispositions de veiller à n'utiliser aucune substance ni aucune méthode interdites et/ou à ne pas en permettre l'usage.

En cas d'usage à des fins thérapeutiques d'une substance ou méthode interdite telle que définie dans la Liste des interdictions publiée par l'Agence Mondiale Antidopage, une demande d'autorisation d'usage à des fins thérapeutiques sera adressée à la FIA, en conformité avec le Règlement en annexe pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques publié dans le Bulletin n°405 et disponible sur le site internet de la FIA www.fia.com, sous la rubrique *FIA Sport - Règlements - Médical*.

Ne sera pas accepté comme élément de défense l'échec ou l'absence d'effet ou d'avantage de performance suite à l'utilisation de substance ou de méthode interdites. La seule constatation du résultat positif suite à un contrôle de dopage suffira à entraîner l'application des sanctions appropriées.

4.2 Les mesures préconisées pour la lutte antidopage

- la prévention,
- le contrôle,
- la sanction.

4.2.1 La prévention

La FIA et les ASN prendront toutes mesures de prévention appropriées utilisant des moyens d'information et d'éducation auprès des conducteurs et des participants, préalablement à la réalisation des contrôles antidopage prévus ci-après.

Chaque formulaire de demande de licence devra comporter la mention suivante à signer par le demandeur : « je m'engage à ne pas faire usage de drogues ou de méthodes dites interdites telles que définies dans la Liste des Interdictions du Code Mondial Antidopage de l'I.A.M.A. et par le règlement antidopage de la FIA ».

4.2.2 Le contrôle

4.2.2.1 Décision d'effectuer un contrôle

Les contrôles peuvent être pratiqués à la demande :

- a) de la FIA ou de la CIK-FIA, en application des directives déterminées chaque année par la Commission médicale de la FIA et approuvées par le Conseil Mondial du Sport Automobile de la FIA. Dans ce cas, aucune information préalable ne doit être fournie aux ASN concernées;
- b) de l'ASN sur le territoire de laquelle se déroule l'épreuve concernée. Dans ce cas, la FIA ou la CIK-FIA doivent être informées dans les meilleurs délais de la décision de réaliser un contrôle;
- c) des autorités publiques locales compétentes.

Lorsque des contrôles sont demandés par une ASN lors d'une compétition, la procédure définie au présent règlement doit être respectée dans la mesure du possible.

4.2.2.2 Les contrôles peuvent se dérouler

- a) Lors des compétitions internationales inscrites au calendrier sportif international de la FIA et ou des essais qui les précèdent,
- b) En dehors des compétitions, en particulier à l'occasion d'essais privés.

4.2.2.3 Officiels responsables de la désignation des conducteurs à contrôler

- a) pour les contrôles organisés au cours d'une épreuve internationale ou des essais s'y rapportant, le choix des conducteurs soumis au contrôle sera déterminé par les Commissaires Sportifs de l'épreuve en liaison avec le délégué fédéral et le médecin chargé des prélèvements mentionnés à l'article 4.2.2.4 f) ci-après, en respectant le nombre de conducteurs à contrôler fixé préalablement par la Commission médicale de la FIA en tenant compte de la capacité effective du laboratoire en charge des analyses.
- b) pour les contrôles organisés en dehors des compétitions, le choix et le nombre des conducteurs soumis au contrôle sera déterminé par la Commission médicale de la FIA ou par le Président de la FIA ou le Président de la CIK-FIA, dans son domaine de compétence.
En règle générale, les contrôles seront pratiqués sur le vainqueur de l'épreuve et sur d'autres conducteurs choisis par tirage au sort ou par toute méthode déterminée par le collège des commissaires sportifs.

These regulations apply to all drivers. All drivers are subject to doping controls (urine analyses, blood tests and other authorised techniques for detecting prohibited substances or methods).

Notwithstanding the obligations of other participants to comply with the provisions of these regulations, it is the personal responsibility of any driver subject to the provisions of these regulations to ensure that he/she does not use or allow the use of any Prohibited Substance or Prohibited Method.

In the case of the therapeutic use of a prohibited substance or prohibited method as defined in the Prohibited List published by the World Anti-Doping Agency, an application for a therapeutic use exemption must be sent to the FIA, in conformity with the attached Regulations for Therapeutic Use Exemptions published in Bulletin n° 405 and available on the FIA website www.fia.com, under the heading *FIA Sport - Regulations - Medical*.

The success or failure of the use of a Prohibited Substance or Prohibited Method is not material. It is sufficient that the Prohibited Substance or the Prohibited Method was used or attempted for the offence of doping to be considered as consummated.

4.2 Measures advocated to combat doping

- prevention,
- controls,
- sanctions.

4.2.1 Prevention

The FIA and the ASNs will take all appropriate measures of prevention, using means of information and education for drivers and participants, before proceeding with the doping controls provided for hereafter.

Each application form for a licence must contain the following text, to be signed by the applicant: "I undertake to make no use of drugs or of prohibited methods such as are defined in the Prohibited List of the World Anti-Doping Code of the W.A.D.A. and by the Anti-Doping Regulations of the FIA".

4.2.2 Controls

4.2.2.1 Decision to carry out a control

Controls may be carried out at the request of:

- a) the FIA or the CIK-FIA, applying the directives drawn up each year by the Medical Commission of the FIA and approved by the World Motor Sport Council of the FIA. In this case, no advance warning shall be given to the ASN concerned.
- b) by the ASN of the territory in which the event concerned takes place. In this case, the FIA or the CIK-FIA must be informed of the decision to carry out a control as soon as possible.
- c) by the competent local public authorities.

When a control is requested by an ASN during an event, the procedure defined in these regulations must be observed as closely as possible.

4.2.2.2 Controls may take place:

- a) During international events included on the FIA International Sporting Calendar or the practice sessions that precede them.
- b) Outside competitions, during private testing in particular.

4.2.2.3 Officials responsible for selecting drivers to be controlled

- a) for controls carried out during an international event or practice thereof, the choice of drivers to undergo controls will be made by the Stewards of the Meeting in conjunction with the Federal Delegate and the Doping Control Officer, as mentioned in article 4.2.2.4 f) below, respecting the number of drivers to be controlled fixed beforehand by the Medical Commission of the FIA and taking into account the effective capacity of the laboratory responsible for analyses.
- b) for controls carried out outside competitions, the choice and the number of drivers selected for controls will be determined by the Medical Commission of the FIA or by the President of the FIA or the President of the CIK-FIA within their respective areas of competence.
As a general rule, controls will be carried out on the winner of an event and on other drivers chosen by lot or by any other method decided by the panel of Stewards of the Meeting.

Tout conducteur désigné pour un contrôle est tenu de s'y soumettre. A défaut, il sera passible des sanctions prévues à l'article 4.3.3. 2) du présent règlement ;

4.2.2.4 Modalités de la procédure lors des contrôles des conducteurs :

- a) Notification au conducteur et enregistrement au contrôle de dopage

Les conducteurs désignés reçoivent une notification soit directement des commissaires sportifs soit par toute personne désignée par ces derniers agissant à titre d'escorte de contrôle de dopage. Sur la notification doivent obligatoirement figurer l'heure à laquelle elle est notifiée au conducteur, ainsi que le lieu et l'heure à laquelle sera effectué le contrôle. Le Conducteur doit accuser réception de cette notification en la signant dès qu'elle lui est présentée. Cette notification est établie en triple exemplaire dont un exemplaire est remis au conducteur; le second est remis au médecin chargé des prélèvements et le troisième est destiné au Président du Collège des Commissaires Sportifs. Dès le moment de cette notification, le conducteur doit être escorté jusqu'à ce que le prélèvement ait pu être effectué.

A compter de la notification prévue ci-dessus, le conducteur dispose d'un délai d'une heure au maximum pour se rendre sur le lieu du contrôle. Tout retard sera mentionné au procès-verbal de contrôle.

La notification de contrôle de dopage portera le nom du conducteur et une mention indiquant qu'une personne peut l'accompagner pour se rendre au contrôle de dopage. Le conducteur devra être averti, au moyen d'une mention claire figurant sur la notification, des conséquences qu'il encourt s'il omet de se présenter au contrôle dans le délai imparti.

Une telle notification de contrôle peut être remise :

- à l'issue d'une compétition, sur route ou sur circuit ;
- au moment d'un éventuel abandon ;
- à l'issue d'une séance d'essais ;
- à l'issue d'un relais pour les épreuves d'endurance ;
- à l'issue d'une étape pour les rallyes ;
- à tout moment en cas de contrôle organisé en dehors des compétitions.

Pour les épreuves comportant plusieurs manches dans la même journée, en particulier dans les épreuves de Karting, tout contrôle ne pourra être effectué qu'à l'issue de la dernière manche de la journée, sauf en cas d'abandon. La désignation des conducteurs pourra en revanche être opérée en prenant en considération le résultat de chacune des manches.

- b) le lieu du contrôle doit être clairement indiqué et fléché au moyen d'un affichage approprié; il doit comporter un bureau, une salle d'attente, des WC . Au moment du contrôle, ces locaux doivent être réservés exclusivement à cet usage et ne doivent pouvoir y accéder que les officiels en charge de la réalisation des contrôles.
- c) si le conducteur convoqué refuse de signer la convocation qui lui est destinée ou s'il ne se présente pas au contrôle antidopage dans le délai qui lui a été imparti, il en est fait mention sur la notification et au procès-verbal de contrôle de dopage dans la partie réservée à l'établissement du constat de carence. Si le conducteur se présente au poste de contrôle de dopage plus d'une heure après l'heure de notification, le prélèvement d'urine sera tout de même effectué selon la procédure décrite ci-dessous.
- d) à l'arrivée au lieu du contrôle, l'identité du conducteur convoqué sera vérifiée, par tous documents officiels nécessaires que le conducteur devra détenir sur lui.
- e) l'original de la notification de contrôle de dopage sera annexé au procès-verbal officiel de contrôle de dopage.
- f) Personnes présentes lors du contrôle

Outre le conducteur, seules les personnes suivantes pourront être présentes lors du contrôle :

Le préposé aux prélèvements ne représentant ni la FIA, ni les ASN et délégué par les autorités locales compétentes du pays où se déroule l'épreuve

Un délégué fédéral (de l'ASN ou de la FIA) désigné par les commissaires sportifs ou le Président de la FIA (ou le Président de la CIK-FIA dans son champ de compétence) pour assister le préposé aux prélèvements en ce qui concerne les tâches administratives nécessitées par le contrôle.

Un interprète

Dans le cas où le conducteur contrôlé est mineur, son représentant légal devra être présent lors de toute la procédure de contrôle.

Any driver selected for a control is obliged to submit to it. If he/she does not, he/she will be liable to the sanctions set out in article 4.3.3.2) of these regulations.

4.2.2.4 Procedures for doping controls of drivers

- a) Driver notification and registration for doping control

The drivers selected will receive a Doping Control Notification either directly from the Stewards of the Meeting or from any person chosen by them to act as a Doping Control Escort. This notification must contain the time it was given to the driver, as well as the time and place where the control will be carried out. The driver must acknowledge receipt of the notification by signing it when it is handed to him/her. The notification is in triplicate of which one copy is given to the driver, the second copy given to the Doping Control Officer and the third copy to the Chairman of the Panel of Stewards of the Meeting. From the moment of notification, the driver must be escorted until the sample is taken.

The driver must present himself at the control station no later than one hour after receipt of the aforementioned notification. If the driver fails to report to the doping control within the given time limit, this fact shall be mentioned in the Doping Control Official Report.

The Doping Control Notification shall bear the driver's name and the statement that an accompanying person may be present when the driver reports for doping control. The driver has to be warned, by clear written notice in the notification, of the possible consequences should he/she fail to report to the doping control within the given time limit.

Such a Doping Control Notification may be given:

- at the end of a competition, on road or circuit;
- at the moment of withdrawal from the competition;
- at the end of a practice session;
- at the end of a period of driving in endurance racing;
- at the end of a leg in rallies;
- at any time, in the case of an out-of-competition control.

In events that include several heats during the same day, in particular Karting events, controls may only be carried out at the end of the last heat of the day, except in case of retirement. The selection of drivers, however, may be made taking into account the results of each of the heats.

- b) The Doping Control Station must be clearly indicated and signposted with appropriate signs; it must include an office, a waiting room and WCs. At the time of the control, these premises must be reserved exclusively for that purpose and only the officials responsible for carrying out the controls may have access to them.
- c) Should the driver refuse to sign the Doping Control Notification or fail to report to the Doping Control Station within the time laid down, this fact shall be noted on the Doping Control Notification and on the Doping Control Official Record in the part reserved for the reporting of irregularities. Should the driver report to the Doping Control Station more than an hour after notification, the urine sample shall still be taken following the procedures described below.
- d) On arrival at the Doping Control Station, the identity of the notified driver shall be checked by means of all the necessary official documents that the driver must carry with him.
- e) The original of the Doping Control Notification shall be attached to the Doping Control Official Report.
- f) Persons present during a control
Other than the driver, only the following persons may be present during a control:

The Doping Control Officer who shall not be a representative of the FIA nor the ASN, but delegated by the competent local authorities of the country in which the event takes place.

A Federal Delegate (of the ASN or the FIA) nominated by the Stewards of the Meeting or by the President of the FIA (or the President of the CIK-FIA within his competence) to help the Doping Control Officer with the administrative tasks made necessary by the control.

An interpreter.

If the driver notified is a minor, his/her legal representative must be present throughout the control procedure.

- Par respect des droits élémentaires du conducteur contrôlé, celui-ci pourra se faire accompagner d'une personne de son choix pendant toute la procédure, excepté lors du prélèvement proprement dit.
- Sera éventuellement présent, avec l'accord du préposé aux prélèvements, un médecin désigné par l'ASN et/ou la FIA.

Dans tous les cas, les actes médicaux (interrogatoire, prélèvements de toute substance et éventuel examen médical) ne doivent être pratiqués qu'en présence exclusive du préposé chargé des prélèvements.

Toutes les personnes présentes sont tenues au secret.

Par ailleurs, tous les conducteurs participant à une épreuve inscrite au calendrier sportif international de la FIA et aux essais s'y rapportant, sont tenus de se conformer au Règlement FIA pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques (voir Article 4.1.2).

4.2.2.5 Contenu du contrôle

Chaque contrôle comporte :

- un entretien, portant en particulier sur la prise de médicament, prescrits ou non.
- éventuellement un examen clinique ;
- un prélèvement :

Soit d'urines

Soit (prélèvement dit invasif) de sang ou de salive

Soit de phanères (ongles, cheveux)

4.2.2.6 Procédure de prélèvement d'urine

- a) Le conducteur contrôlé doit assister à l'ensemble des opérations de contrôle.

Le poste de contrôle de dopage sera équipé de:

- récipients collecteurs jetables (sous emballage)
- nécessaires d'analyse d'urine jetables (sous emballage)
- nécessaires de prélèvement partiel jetables (sous emballage)

Le conducteur choisira un récipient collecteur, vérifiera qu'il est vide et propre, et urînera 75 ml au minimum dans le récipient collecteur sous la surveillance du préposé aux prélèvements. Dans le cas où le préposé aux prélèvements serait d'un sexe différent du conducteur, un agent de contrôle de dopage du même sexe que le conducteur serait désigné par le préposé aux prélèvements pour assurer l'observation.

Toute pièce d'habillement gênant l'observation directe de l'opération devra être enlevée. Le conducteur retournera dans l'aire de consultation avec le récipient contenant l'urine.

- b) Si les 75 ml d'urine demandés sont fournis, le conducteur choisira un nécessaire d'analyse, l'ouvrira et en placera le contenu sur la table située en face de lui. Il vérifiera que les flacons sont vides et propres.

Le conducteur versera environ les deux tiers de la quantité d'urine contenue dans le récipient collecteur dans le flacon A et un tiers dans le flacon B. Quelques gouttes d'urine resteront dans le récipient. Ensuite, le conducteur fermera les deux flacons hermétiquement et vérifiera qu'il n'y a pas de fuites. Le préposé aux prélèvements doit assister aux procédures décrites dans ce paragraphe.

La quantité d'urine restante sera jetée dès que les flacons A et B auront été fermés hermétiquement.

- c) Le préposé aux prélèvements mesurera la densité spécifique et le pH de l'urine laissée dans le récipient collecteur. Le pH ne doit être ni inférieur à 5 ni supérieur à 7, et l'urine devra avoir une densité de 1.010 ou plus. Si le prélèvement ne répond pas à ces conditions, le préposé aux prélèvements pourra réclamer d'autres prélèvements.
- d) Le conducteur déclarera au préposé aux prélèvements toute médication et tous les suppléments nutritionnels qu'il a pu absorber au cours des [sept] jours précédents. Le préposé aux prélèvements ou le délégué fédéral consignera cette déclaration dans le procès-verbal officiel de contrôle de dopage. Toutes les personnes présentes sont tenues au secret.
- e) Le préposé aux prélèvements ou le délégué fédéral vérifiera que les numéros de code sur les flacons et les conteneurs d'expédition sont identiques, et inscrira le numéro de code au procès-verbal officiel de contrôle de dopage. Le conducteur vérifiera ensuite que les numéros de code sur les flacons et les conteneurs d'expédition sont identiques à ceux inscrits au procès-verbal officiel de contrôle de dopage. Le conducteur placera les flacons A et B dans les conteneurs d'expédition correspondants et fermera soigneusement ces derniers; le préposé aux prélèvements ou le délégué fédéral contrôlera que

Out of respect for the basic rights of the driver controlled, he/she may be accompanied by a person of his/her choice throughout the procedure, except when the sample is being taken.

With the agreement of the Doping Control Officer, a doctor nominated by the ASN and/or the FIA may be present.

In every case, medical acts (questioning, taking samples of any substance and possible medical examination) must only be performed in the exclusive presence of the Doping Control Officer.

Every person present must respect confidentiality.

Further, all drivers participating in an event included on the International Sporting Calendar of the FIA and practice therefor are obliged to comply with the FIA Regulations for Therapeutic Use Exemptions (see Article 4.1.2).

4.2.2.5 Control procedure

Each control includes:

- an interview, particularly concerned with the use of medication, prescribed or not.
- possibly, a clinical examination;
- the taking of samples: either of urine or of blood or saliva (called invasive samples) or of nails or hair

4.2.2.6 Procedure for taking a urine sample

- a) The notified driver must be present at all the control operations.

The Doping Control Station shall contain a supply of:

- disposable collection vessels (contained in bags)
- disposable urine control kits (contained in bags)
- disposable partial sample kits (contained in bags)

The driver shall select a collection vessel, visually check that it is empty and clean, and urinate a minimum of 75 ml into the collection vessel under the observation of the Doping Control Officer. If the Doping Control Officer is of different gender to the driver, a Doping Control Agent of the same gender as the driver will be nominated by the Doping Control Officer to undertake the observation.

Any clothing preventing the direct observation of the urination shall be removed. The driver shall return to the consulting area with the collection vessel containing the urine.

- b) If the requested urine volume of 75 ml has been provided, the driver shall select a urine control kit, open it and place the contents on the table in front of him/her. He/she shall check that the bottles are empty and clean.

The driver shall pour approximately two thirds of the urine from the collection vessel into bottle A and one third into bottle B. A few drops of urine shall remain in the collection vessel. Next, the driver shall close the two bottles hermetically and check that no leakage occurs. The Doping Control Officer must assist with the procedures outlined in this paragraph.

All remaining urine shall be destroyed immediately after bottles A and B have been sealed.

- c) The Doping Control Officer shall measure the specific gravity and the pH of the urine left in the collection vessel. The urine pH should not be less than 5 and not greater than 7, and the urine should have a specific gravity of 1.010 or higher. If the sample does not meet these specifications, further samples may be required by the Doping Control Officer.
- d) The driver shall declare to the Doping Control Officer any medication and nutritional supplements that he/she may have taken in the preceding [seven] days. The Doping Control Officer or Federal Delegate shall record this statement on the Doping Control Official Record. All persons present must respect confidentiality.
- e) The Doping Control Officer or the Federal Delegate shall check that the code numbers on the bottles and transport containers are identical, and record the code number on the Doping Control Official Record. The driver shall then check that the code numbers on the bottles and transport containers are identical to those recorded on the Doping Control Official Record. The driver shall place the bottles A and B into the respective transport containers and close them carefully and the Doping Control Officer or the Federal Delegate shall verify that these are completely closed.

ces conteneurs sont bien fermés.

- f) Le conducteur certifiera, en signant le procès-verbal officiel de contrôle de dopage, que toute la procédure s'est déroulée conformément aux règles ci-dessus.

Toute irrégularité relevée par le conducteur ou la personne qui l'accompagne sera consignée dans le procès-verbal officiel de contrôle de dopage.

Le procès-verbal officiel de contrôle de dopage sera également signé par le préposé aux prélèvements et le délégué fédéral ainsi que, le cas échéant, par la personne accompagnante et le médecin désigné par l'ASN et/ou la FIA.

Le conducteur recevra une copie du procès-verbal officiel de contrôle de dopage.

- g) Si le conducteur se refuse à fournir un prélèvement d'urine, les conséquences éventuelles de son refus lui seront communiquées par le délégué fédéral. Si le conducteur persiste, ce fait sera noté dans le procès-verbal officiel de contrôle de dopage, qui sera signé par le préposé aux prélèvements, le délégué fédéral et, s'il est présent, le médecin désigné par la FIA et/ou l'ASN.

Le délégué fédéral aura la responsabilité de signaler ce refus au président de la commission médicale de la FIA.

- h) Si le conducteur fournit une quantité d'urine inférieure à 75 ml, il choisira un nécessaire de prélèvement partiel et versera dans le flacon de prélèvement l'urine contenue dans le récipient collecteur. Puis le conducteur fermera le flacon et vérifiera qu'il n'y a pas de fuites.

Le conducteur vérifiera que les numéros de code sur le flacon et le nécessaire de prélèvement partiel sont identiques. Ensuite, la quantité d'urine et le numéro de code seront inscrits sur le procès-verbal officiel de contrôle de dopage et le conducteur confirmera l'exactitude de ces données en apposant sa signature sur le procès-verbal officiel de contrôle de dopage. Enfin, le conducteur placera le flacon dans le conteneur de prélèvement partiel et le fermera complètement. Le préposé aux prélèvements vérifiera que ce dernier est bien fermé. Le préposé aux prélèvements peut, avec l'accord du conducteur, prêter son assistance lors du déroulement de la procédure décrite dans ce paragraphe.

Le conducteur retournera dans la salle d'attente avec le conteneur de prélèvement partiel et y restera jusqu'à ce qu'il puisse à nouveau uriner. Lorsque le conducteur sera prêt à fournir un nouveau prélèvement d'urine, il retournera dans le cabinet de consultation muni du conteneur de prélèvement partiel, lequel sera remis au préposé aux prélèvements qui vérifiera que le conteneur est intact et que le numéro de code correspond au numéro inscrit au procès-verbal officiel de contrôle de dopage.

Le conducteur choisira ensuite un nouveau récipient collecteur et se rendra aux toilettes pour uriner, sous le contrôle du préposé aux prélèvements tel que prévu au a) ci-dessus. Le conducteur retournera dans l'aire de consultation, ouvrira le conteneur de prélèvement partiel et en versera le contenu dans le récipient collecteur. Si la quantité d'urine mélangée ainsi obtenue est inférieure à 75 ml, il choisira un autre conteneur de prélèvement partiel et suivra à nouveau la procédure décrite ci-dessus.

Lorsque la quantité d'urine mélangée atteint au moins 75 ml, le prélèvement est traité conformément à la procédure décrite aux paragraphes b) à f) ci-dessus.

- i) A la fin de chaque contrôle de dopage, le préposé aux prélèvements aura la responsabilité de faire acheminer, dans les meilleurs délais, les prélèvements à un laboratoire dûment accrédité par l'Agence Mondiale Antidopage dans les conteneurs d'expédition scellés et en s'assurant que l'identité des conducteurs n'est en aucun cas communiquée au laboratoire qui ne doit avoir connaissance que des numéros d'identification des flacons et des conteneurs.

- j) Aucune photographie, vidéo ou enregistrement de la procédure n'est, à aucun moment, autorisé.

4.2.2.7 Procédure de contrôle hors compétition

- a) Caractère inopiné des contrôles hors compétition

Tout contrôle réalisé en dehors d'une compétition devra revêtir un caractère inopiné. Le conducteur sera donc notifié sur-le-champ de la réalisation d'un contrôle le concernant. Le contrôle pourra être effectué en tout lieu, à tout moment, sur l'initiative de la FIA, ou de la CIK-FIA.

Le préposé aux prélèvements responsable de la réalisation du contrôle se présentera sans information préalable sur le lieu de l'entraînement ou tout autre lieu où se trouve le conducteur à contrôler et recevra, si nécessaire, l'assistance adéquate de la part de l'ASN de tutelle du conducteur ou de l'ASN sur le territoire de laquelle se trouve le conducteur pour procéder au contrôle

- f) The driver shall certify, by signing the Doping Control Official Record, that the entire procedure has been performed according to the rules above.

Any irregularities identified by the driver or the accompanying person shall be recorded on the Doping Control Official Record.

The Doping Control Official Record shall also be signed by the Doping Control Officer and the Federal Delegate and, if present, by the accompanying person and the doctor nominated by the ASN and/or the FIA.

The driver shall be given a copy of the Doping Control Official Record.

- g) If the driver refuses to give a sample of urine, the possible consequences shall be pointed out to him/her by the Federal Delegate. If the driver still refuses, this fact shall be noted on the Doping Control Official Record. This shall be signed by the Doping Control Officer, the Federal Delegate and, if present, by the doctor nominated by the FIA and/or the ASN.

The Federal Delegate shall be responsible for communicating the refusal to the President of the Medical Commission of the FIA.

- h) If the driver has produced less than the requested urine volume of 75 ml, the driver shall select a partial sample kit and shall pour the urine from the collection vessel into the bottle. Then the driver shall close the bottle and check that no leakage occurs.

The driver shall check that the code numbers on the bottle and the partial sample container are the same. The urine volume and code number shall be recorded on the Doping Control Official Record and the driver shall confirm this by signing the Doping Control Official Record. Finally, the driver shall insert the bottle into the partial sample container and close it completely. The Doping Control Officer shall verify that this is hermetically closed. The Doping Control Officer may, with the agreement of the driver, assist with the procedures outlined in this paragraph.

The driver shall return to the waiting room with the partial sample container until he/she is able to deliver urine again. When the driver is ready to deliver a further urine sample, he/she shall return to the consulting room with the partial sample container, which shall be handed to the Doping Control Officer who shall check that the partial sample container is intact and that the code number corresponds to that entered in the Doping Control Official Record.

The driver shall then select a new collection vessel and enter the toilet where he/she shall urinate, under the observation of the Doping Control Officer as set out in a) above. The driver shall return to the Consulting Area, open the partial sample container and pour the contents into the collection vessel. If the combined urine volumes are less than 75 ml, he/she shall select a new partial sample container and proceed according to the procedure outlined above.

When the combined urine volumes total at least 75 ml, the urine sample shall be processed in accordance with the procedure outlined in paragraphs b) to f) above.

- i) At the end of each doping control, the Doping Control Officer shall be responsible for sending, as soon as possible, the samples to a laboratory duly accredited by the World Anti-Doping Agency in sealed transport containers and shall ensure that the drivers' identity is in no case communicated to the laboratory which shall only know the code numbers of the bottles and their containers.

- j) No photographs, video or tape recordings are allowed at any time.

4.2.2.7 Out-of-competition controls

- a) Unannounced nature of out-of-competition controls

Any control made outside of competition shall be unannounced. The driver will thus be notified on the spot of a control concerning him/her. The control may be carried out at any place or time at the request of the FIA or the CIK-FIA.

When a driver has been selected for out-of-competition control, the Doping Control Officer responsible for the control will arrive unannounced at the training location or any other place where the driver is likely to be found, and will receive, if necessary, adequate help from the driver's ASN or the ASN of the territory in which the driver is found in order to carry out a control in

en conformité avec le présent règlement, en particulier pour fournir toute indication relative au lieu de résidence, numéros de téléphones, lieux d'entraînement, ou toute autre information rendue nécessaire pour permettre d'effectuer le contrôle.

Le préposé aux prélèvements, avant de procéder au contrôle, devra vérifier l'identité du conducteur et la procédure de prélèvement sera réalisée dans le respect des dispositions prévues aux articles 4.2.2.4 et suivants du présent règlement.

- b) Analyses des prélèvements, résultats et sanctions applicables. Pour être transmis au laboratoire pour analyse, les conditions suivantes doivent être respectées :
- les échantillons doivent être recueillis et scellés dans les conditions qui prévalent lors des compétitions, telles qu'elles sont fixées dans la procédure décrite ci-dessus;
 - le contrôle doit avoir été initié régulièrement par la FIA ou la CIK-FIA.

Les résultats devront être communiqués exclusivement à la FIA ou à la CIK-FIA qui appliquera la procédure adéquate conformément au présent règlement.

Les sanctions prévues au présent règlement doivent être appliquées à la suite de la constatation d'un cas positif.

Toute entrave de la part du conducteur à la réalisation du contrôle sera passible des sanctions prévues à l'article 4.3.3.2) du présent règlement.

4.2.2.8 Analyse

- a) L'analyse sera effectuée par un laboratoire accrédité par l'Agence Mondiale Antidopage sur le flacon A, le flacon B étant conservé pour contre-expertise éventuelle dans le même laboratoire. Les résultats des analyses doivent être immédiatement communiqués par le laboratoire qui a effectué les analyses au Président de la FIA et, le cas échéant, le Président de la CIK-FIA. La FIA informera les ASN qui ont délivré leur licence aux conducteurs contrôlés du résultat des analyses pratiquées. Dans le cas d'un contrôle diligenté par les autorités publiques locales ou par l'ASN, celle-ci devra communiquer les résultats des analyses au Président de la FIA dès leur réception.
- b) En cas de résultat positif suite à l'analyse pratiquée sur le flacon A, le conducteur sera immédiatement avisé par le secrétariat de la FIA de ce résultat au moyen d'une notification écrite. Une contre-expertise portant sur le flacon B pourra être pratiquée à la demande du conducteur dans les 8 jours qui suivent la notification du résultat. Le conducteur pourra, soit lui-même, soit par une tierce personne qu'il aura désigné, assister à la contre-expertise au lieu du laboratoire.

Les frais de cette contre-expertise sont à la charge du conducteur. Ils lui seront remboursés si la seconde analyse se révélait négative.

Les échantillons B scellés correspondant à un échantillon A négatif devront être conservés pendant 45 jours à compter de l'annonce des résultats.

Les échantillons B scellés correspondant à un échantillon A positif d'après les analyses seront conservés et stockés à long terme dans des endroits sûrs à 4 degrés C ou moins pendant un minimum de 90 jours à compter de l'annonce du résultat de l'échantillon A. Pendant cette période, la FIA ou l'ASN peut demander au laboratoire de conserver l'échantillon pendant une période de temps supplémentaire. Cette procédure garantit que l'échantillon d'urine sera disponible pour une autre analyse éventuelle en cas de procédure administrative ou disciplinaire. Si le laboratoire ne reçoit aucune demande pour la conservation de l'échantillon pendant la période initiale de 90 jours, l'échantillon peut être détruit.

4.2.2.9 Laboratoires accrédités

Seuls les laboratoires disposant d'une accréditation par l'Agence Mondiale Antidopage sont habilités à procéder aux analyses de prélèvements effectués en application des présentes dispositions, afin de détecter la présence de substances interdites ou de méthodes interdites.

La procédure d'accréditation des laboratoires doit répondre aux exigences d'accréditation des laboratoires fixées par l'A.M.A..

4.3 Cas de dopage et sanctions

4.3.1

- a) En cas de dopage ou autre violation de la présente réglementation dans le cadre d'une épreuve internationale inscrite au calendrier sportif international de la FIA ou de la CIK-FIA, tout conducteur sera convoqué régulièrement, pour présenter personnellement sa défense, devant le collège des commissaires sportifs de l'épreuve au cours de laquelle s'est déroulé le contrôle établissant une

conformity with these regulations, particularly in furnishing any information on residence, telephone numbers, training locations, or any other information needed to carry out the control.

The Doping Control Officer, before proceeding with the control, shall verify the identity of the driver and the sampling procedure shall conform to the procedures outlined in articles 4.2.2.4 and following in these regulations.

- b) Analyses of the samples, results and sanctions applicable. To enable the sample to be transported to the laboratory for analysis, the following conditions must be respected:
- samples must be obtained and sealed according to the conditions prevailing for competitions, as set out in the regulations above;
 - the control shall have been regularly requested by the FIA or the CIK-FIA.

The results shall be communicated exclusively to the FIA or the CIK-FIA and the appropriate procedure will be applied.

The penalties set out in these regulations must be applied following confirmation of a positive case.

Any hindering of the control on the part of the driver will result in the sanctions set out in article 4.3.3.2) of these regulations.

4.2.2.8 Analysis

- a) The analysis shall be made by a laboratory accredited by the World Anti-Doping Agency on bottle A; bottle B will be stored for possible retesting at the same laboratory. The results of analyses shall be communicated immediately to the President of the FIA or, as appropriate, to the President of the CIK-FIA, by the laboratory that makes the analysis. The FIA shall inform the ASNs that issued the licences of the drivers tested of the results of the analyses. When a control is ordered by the local public authorities or by an ASN, the ASN must communicate the results to the President of the FIA as soon as they are received.
- b) When a positive result is obtained following analysis of bottle A, the driver will at once be informed by the secretariat of the FIA by means of a written notification. A re-test on bottle B may be carried out at the request of the driver within the 8 days following the notification of the result. The driver himself, or a third party designated by him, may be present at the laboratory to witness the re-test.

The costs of this re-test will be met by the driver. They will be reimbursed to him if the second analysis proves negative.

The sealed B samples corresponding to a negative A sample shall be held for 45 days starting from the notification of the results.

The sealed B samples corresponding to an A sample analysed as positive shall be preserved and stored long term in a secure place at 4 °C or less for a minimum period of 90 days counting from the notification of the results of the analysis of sample A. During this period, the FIA or the ASN may request the laboratory to preserve the sample for a further period. This procedure guarantees that a urine sample will be available for a possible further analysis in case of administrative or disciplinary proceedings. If the laboratory does not receive a request for the preservation of the sample during the initial period of 90 days, the sample may be destroyed.

4.2.2.9 Accredited laboratories

Only those laboratories accredited by the World Anti-Doping Agency are qualified to analyse samples for the purpose of detecting the presence of Prohibited Substances and the use of Prohibited Methods in application of these regulations.

The procedure for the accreditation of laboratories must satisfy the requirements for the accreditation of laboratories determined by the W.A.D.A..

4.3 The offence of doping and its punishment

4.3.1

- a) Following a doping offence or the violation of these regulations during an international event included on the International Sporting Calendar of the FIA or the CIK-FIA, the driver will be summoned to present his/her defence in person before the panel of the stewards of the meeting of the event during which the control establishing a violation of these regulations was carried

violation au présent règlement et/ou devant le Conseil Mondial du Sport Automobile. L'intéressé, accompagné le cas échéant de ses représentants légaux, peut en outre être assisté d'une personne de son choix. Le collège des commissaires sportifs se réunira en présence d'un représentant de la Commission Médicale de la FIA et du Juriste de la FIA qui ne disposeront pas du droit de vote. Le collège des commissaires sportifs et/ou le Conseil Mondial du Sport Automobile statueront par une décision motivée en appliquant le présent règlement et en particulier les sanctions prévues ci-après. Toute sanction prononcée par le Conseil Mondial du Sport Automobile se substituera à celle éventuellement infligée par le collège des commissaires sportifs.

- b) En cas de dopage ou de violation de la présente réglementation suite à un contrôle hors compétition tel que défini à l'article 4.2.2.7 du présent règlement, tout conducteur sera convoqué régulièrement devant la juridiction sportive de première instance compétente de l'ASN qui lui a délivré sa licence, qui devra appliquer le présent règlement et en particulier les sanctions prévues ci-après, en tenant compte de toute législation nationale spécifique applicable.

La FIA pourra se substituer à l'ASN et prononcer toute autre sanction qu'elle jugera plus appropriée compte tenu des résultats de l'analyse et des circonstances de l'espèce. Toute sanction ainsi prononcée pourra remplacer ou se cumuler avec les sanctions déjà prononcées par l'ASN.

4.3.2. Les sanctions pour une première infraction sont les suivantes

- a) si la substance interdite utilisée est l'éphédrine, le phénylpropanolamine, la pseudo-éphédrine, la caféine, la strychnine ou les substances apparentées:
- un avertissement;
 - l'interdiction de participer à un titre quelconque à une ou plusieurs compétitions sportives;
 - une amende pouvant aller jusqu'à US\$ 100'000;
 - la suspension de toute compétition pour une période de un à six mois.
- b) si la substance interdite utilisée est autre que celles visées au paragraphe a) ci-dessus:
- l'interdiction de participer à un titre quelconque à une ou plusieurs compétitions sportives;
 - une amende pouvant aller jusqu'à US\$ 100'000;
 - la suspension de toute compétition pour une période minimale de deux ans.

Toutefois, en se basant sur des circonstances spécifiques et exceptionnelles devant être évaluées en première instance par les organes compétents de la FIA, la sanction prévue au iii) ci-dessus pourra être modifiée.

4.3.3 En cas

- dopage intentionnel;
 - d'utilisation d'un agent masquant;
 - de manoeuvres ou de manipulation susceptibles d'empêcher ou de fausser tout contrôle prévu au présent code;
 - de refus de se soumettre à un contrôle prévu au présent règlement;
 - de dopage imputable à un officiel ou à l'entourage du conducteur;
 - de complicité ou d'autres formes de participation à un acte de dopage par des membres du corps médical, pharmaceutique ou autre, les sanctions sont les suivantes:
- si la substance interdite utilisée est l'éphédrine, la phénylpropanolamine, la pseudoéphédrine, la caféine, la strychnine ou les substances apparentées:
 - l'interdiction de participer à un titre quelconque à une ou plusieurs compétitions sportives;
 - une amende pouvant aller jusqu'à US\$ 100 000;
 - la suspension de toute compétition pour une période de deux à huit ans.
 - si la substance interdite utilisée est autre que celles visées au paragraphe 1) ci-dessus, s'il y a récidive (la récidive étant constituée par un nouvel acte de dopage perpétré dans une période de dix ans courant depuis la date à laquelle la dernière sanction est devenue définitive, quels que soient sa nature et le motif qui l'a provoqué) ou dans le cas décrit au 4.3.3. d) :
 - l'interdiction à vie de participer à un titre quelconque à toute manifestation sportive;
 - une amende pouvant aller jusqu'à US\$ 1 000 000;
 - une suspension (pouvant aller de quatre ans à une suspension à vie) de toute compétition sportive.

and/or before the World Motor Sport Council. The interested party, accompanied if need be by his/her legal representatives, may also be assisted by the person of his/her choice. The panel of stewards will meet in the presence of a representative of the FIA Medical Commission and the FIA Legal Adviser, neither of whom will have the right to vote. The panel of stewards and/or the World Motor Sport Council will hand down its/their ruling(s) in a reasoned decision, applying these regulations and in particular the sanctions set out below. Any sanction pronounced by the World Motor Sport Council will replace the sanction that may have been imposed by the panel of stewards.

- b) Following a doping offence or the violation of these regulations following an out-of-competition control as defined by article 4.2.2.7 of these regulations, the driver will be summoned to appear before the competent sporting jurisdiction of the first instance of the ASN that issued his/her licence; such jurisdiction must apply the present regulations and in particular the sanctions set out below, taking into account any applicable specific national legislation.

The FIA may act in lieu of the ASN and pronounce any other sanction it considers more appropriate, taking into account the results of the analysis and the circumstances of the case. Any sanction thus pronounced may replace or be added to the sanctions already pronounced by the ASN.

4.3.2 Sanctions for a first offence are as follows:

- a) if the Prohibited Substance used is ephedrine, phenylpropanolamine, pseudo-ephedrine, caffeine, strychnine or related substances:
- a warning;
 - a ban on participation in one or several sports competitions in any capacity whatsoever;
 - a fine of up to US\$ 100,000;
 - suspension from any competition for a period of one to six months.
- b) if the Prohibited Substance used is one other than those referred to in paragraph a) above:
- a ban on participation in one or several sports competitions in any capacity whatsoever;
 - a fine of up to US\$ 100,000;
 - suspension from any competition for a minimum period of two years.

However, based on specific, exceptional circumstances to be evaluated in the first instance by the competent FIA bodies, the sanction provided for under iii) above may be modified.

4.3.3 In case of:

- intentional doping;
 - the use of a Masking Agent;
 - manoeuvres or manipulation that may prevent or distort any test contemplated in these regulations;
 - refusal to undergo any test contemplated in these regulations;
 - doping for which responsibility is imputable to an official or the driver's entourage;
 - complicity or other forms of involvement in an act of doping by members of a medical, pharmaceutical or related profession, the sanctions are as follows:
- if the Prohibited Substance used is ephedrine, phenylpropanolamine, pseudoephedrine, caffeine or strychnine and related substances:
 - a ban on participation in one or several sports competitions in any capacity whatsoever;
 - a fine of up to US\$ 100,000;
 - suspension from any competition for a period of two to eight years.
 - if the Prohibited Substance used is one other than those referred to in paragraph 1) above or if it is a repeat offence (a repeat offence being constituted by a further case of doping perpetrated within a period of ten years after the preceding sanction, whatever form it took, and whatever the reason for it, became final) or in the case defined in article 4.3.3. d) :
 - a life ban on participation in any sports event in any capacity whatsoever;
 - a fine of up to US\$ 1,000,000;
 - suspension (between four years and life) from all sports competition.

ANNEXE "L"
APPENDIX "L"

- 4.3.4** Tout cas de dopage au cours d'une compétition entraîne obligatoirement, indépendamment de toute autre sanction, l'invalidation du résultat obtenu (avec toutes ses conséquences, notamment la perte des prix et récompenses).
- 4.3.5** Dans l'éventualité où un conducteur membre d'une équipe est convaincu de dopage, des sanctions pourront être infligées en application du Code Sportif International aux personnes visées dans la définition «Trafic» à l'article 4.1.1.1 du présent règlement.
- 4.3.6** La sanction pour des infractions commises par un conducteur et décelées lors d'un contrôle hors compétition sera la même, mutatis mutandis, et entrera en vigueur à compter de la date la plus récente entre celle à laquelle le résultat positif a été enregistré et celle à laquelle le jugement en appel introduit contre une décision rendue à cet égard sera devenu définitif.
- 4.3.7** Toute sanction peut prendre effet rétroactivement à compter du contrôle permettant d'établir une violation du présent règlement.
- 4.3.8** Le trafic de substances interdites est sanctionné comme suit:
- a) En cas de trafic de substances interdites, la sanction sera la suspension à vie de toute participation, à quelque titre que se soit, à une organisation, un organe, une activité ou une manifestation sportive automobile.
En outre, toute personne physique ou morale intéressée, à sa diligence, pourra saisir les autorités administratives et judiciaires compétentes des faits reprochés.
Toute tentative de trafic sera punie comme le fait lui-même;
- b) Pour les personnes coupables de trafic, l'ignorance de la nature ou de la composition des substances interdites ou de la nature ou des effets des méthodes en question ne constitue pas une circonstance atténuante ou absolutoire.
- 4.3.9** Les sanctions prévues au présent règlement peuvent être cumulées dans la mesure de leur compatibilité et s'accompagner de mesures prescrivant des contrôles périodiques ou inopinés du conducteur sanctionné pour une période déterminée.
- 4.4 Voies de recours**
Pour toute sanction infligée en application du présent règlement à l'issue d'une procédure de contrôle effectuée lors d'une épreuve internationale inscrite au calendrier de la FIA ou de la CIK-FIA, ou d'une procédure de contrôle hors compétition tel que définie à l'article 4.2.2.7 du présent règlement, le conducteur peut faire appel devant le Tribunal d'Appel International de la FIA pour la saisine duquel l'ASN ne pourra refuser son concours et son accord. La procédure applicable devant le Tribunal d'Appel International de la FIA est définie par les articles 184 et suivants du Code Sportif International de la FIA.
Les laboratoires accrédités sont supposés avoir mené à bien les procédures de contrôle et de suivi conformément aux normes scientifiques acceptables en vigueur.
L'introduction d'une substance ou d'une méthode interdites dans le présent code n'est pas susceptible de recours.
Les parties interjetant appel doivent agir avec toute la diligence nécessaire, en tenant compte du fait que la certitude doit être rapidement établie en ce qui concerne les décisions impliquant le milieu sportif. Le Tribunal d'Appel International de la FIA est autorisé à tirer des conclusions d'un comportement dilatoire de la part de l'une des parties comparissant devant lui.
- 4.3.4** Any case of doping during a competition automatically leads to invalidation of the result obtained (with all its consequences, including forfeit of any prizes and awards), irrespective of any other sanction that may be applied.
- 4.3.5** In the event that a driver who is a member of a team is found guilty of doping, the sanctions provided for by the International Sporting Code may be applied to the persons envisaged in the "Trafficking" definition of Article 4.1.1.1 of these regulations.
- 4.3.6** The sanction for an offence committed by a driver and detected on the occasion of an out-of-competition test shall be the same, mutatis mutandis, and shall take effect from the date the positive result was recorded or the date on which the final judgement further to an appeal is pronounced, whichever is the more recent.
- 4.3.7** Any sanction may take effect retroactively from the date of the control establishing a violation of these regulations.
- 4.3.8** The sanctions for trafficking in Prohibited Substances are as follows:
- a) In the event of trafficking in Prohibited Substances the sanction will be suspension for life from participating in any motor sport organisation, body, activity or event in any capacity whatsoever.
In addition, the offence(s) may be reported to the competent administrative and judicial authorities by any interested physical or legal person.
Any attempt to perform trafficking shall be penalised in the same manner as the act itself.
- b) For persons found guilty of trafficking, ignorance of the nature or composition of the Prohibited Substance or the nature or effects of the method in question does not constitute attenuating circumstances or grounds for exemption from punishment.
- 4.3.9** The sanctions set out in these regulations may be applied concurrently insofar as they are compatible and may be accompanied by measures prescribing regular or unannounced controls of the driver concerned over a specified period of time.
- 4.4 Appeals**
Any driver may appeal to the International Court of Appeal of the FIA against any sanction imposed in application of these regulations, resulting from a Doping Control carried out during an international event included on the Calendar of the FIA or the CIK-FIA, or following an out-of-competition control as defined in article 4.2.2.7 of these regulations, and an ASN may not refuse its aid or its agreement to such an appeal. The procedure applicable before the International Court of Appeal of the FIA is defined by articles 184 et seq. of the FIA International Sporting Code.
Accredited laboratories are presumed to have conducted testing and monitoring procedures in accordance with prevailing and acceptable standards of scientific practice.
The inclusion of a Prohibited Substance or Prohibited Method in these regulations is not subject to appeal.
Parties appealing from decisions must proceed with all due despatch, in the understanding that certainty must be rapidly established with respect to all decisions involving sport. The International Court of Appeal of the FIA is entitled to draw inferences from dilatory behaviour on the part of any party appearing before it.

ANNEXE I

Classes de substances interdites, de méthodes interdites et de substances interdites dans certaines conditions en application du Code mondial antidopage de l'Agence Mondiale Antidopage.
Disponible à l'adresse suivante :http://www.wada-ama.org/docs/fr_web/standards_harmonisation/code/normes_internationales/list_standard_fr.pdf

ANNEXE II

Modèle de formulaire de notification de contrôle de dopage.
Disponible sur le site internet FIA www.fia.com, sous la rubrique *FIA Sport - Règlements - Médical*.

ANNEXE III

Modèle de procès-verbal officiel de contrôle de dopage.
Disponible sur le site internet FIA www.fia.com, sous la rubrique *FIA Sport - Règlements - Médical*.

APPENDIX I

Prohibited classes of substances, prohibited methods and substances prohibited in certain conditions, in application of the World Anti-Doping Agency's World Anti-Doping Code.
Available at the following address:http://www.wada-ama.org/docs/fr_web/standards_harmonisation/code/normes_internationales/list_standard_fr.pdf

APPENDIX II

Model of the doping control notification form.
Available on the FIA website www.fia.com, under the heading *FIA Sport - Regulations - Medical*.

APPENDIX III

Model of the Doping Control Official Record.
Available on the FIA website www.fia.com, under the heading *FIA Sport - Regulations - Medical*.

ANNEXE IV

Règlement FIA pour l'Autorisation d'Usage à des fins Thérapeutiques et formulaires de demande d'autorisation d'usage à des fins thérapeutiques.

Disponibles sur le site internet FIA www.fia.com, sous la rubrique *FIA Sport - Règlements - Médical*.

5. Commission d'appel

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

Une épreuve de conduite en présence du médecin, membre de la Commission ou agréé par l'Autorité Sportive Nationale, 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 Fédération Internationale de l'Automobile.

6. Réglementation des études physiologiques au cours des épreuves automobiles

6.1 Remarques générales

Des études physiologiques ayant lieu soit au cours même du déroulement d'une compétition, soit pendant les essais qui la précèdent, ne doivent à aucun moment, et pour quelque raison que ce soit, entraver le déroulement normal de cette épreuve.

En conséquence, et pour toutes les épreuves du ressort de la FIA, les expérimentations doivent se conformer au règlement ci-dessous.

6.2 Choix du thème de l'expérimentation

- Le thème choisi pour une étude physiologique sur le terrain est laissé à l'appréciation du médecin expérimentateur. Toutefois, il doit de toutes façons informer du thème de son étude le médecin responsable de l'épreuve au cours de laquelle elle sera effectuée après l'approbation médicale nationale de l'autorité.
- Les responsables médicaux d'une Autorité Sportive Nationale peuvent être à l'origine, et du choix d'une étude physiologique dans leur pays, et de la désignation du ou des médecins expérimentateurs.
- La Commission Médicale FIA peut de son côté promouvoir sur le plan international des campagnes d'études physiologiques sur un thème d'intérêt général qu'elle aura déterminé et en informer en conséquence les autorités médicales des pays concernés lorsqu'elles existent et, de toutes façons, les Autorités Sportives de ces pays.

6.3 Conditions de réalisation pratique d'une expérimentation physiologique

- Que le thème choisi soit le fait d'un Médecin expérimentateur indépendant, d'une Autorité Sportive Nationale, de l'Autorité Sportive Internationale (Commission Médicale FIA), il est obligatoire, pour en assurer la réalisation pratique, de se conformer aux points suivants :
 - accord de l'organisateur et du Directeur de Course,
 - accord du Médecin Chef,
 - accord du concurrent,
 - accord du ou des pilotes, s'ils ne sont pas eux-mêmes concurrents.

Le volontariat des pilotes étant en la matière, une condition indispensable.
- Dans tous les cas, une demande écrite doit être faite au médecin responsable de l'épreuve et à l'organisateur, en décrivant le protocole et en précisant :
 - 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, si elle se déroule lors d'une épreuve en circuit, pendant les essais ou au cours de la course elle-même. Il en est de même pour les rallies, pendant un parcours chronométré ou lors d'un parcours de liaison.
 - le nombre de personnes qui compose l'équipe médicale d'expérimentation, y compris le personnel médical, sera soumis à l'approbation de l'organisateur.
 - le déroulement d'une étude physiologique ne devra en aucun cas gêner les concurrents et les pilotes non concernés, soit au stand, soit au cours du déroulement des épreuves et des

APPENDIX IV

FIA Regulations for Therapeutic Use Exemptions and application forms for a therapeutic use exemption.

Available on the FIA website www.fia.com, under the heading *FIA Sport - Regulations - Medical*.

5. Appeals commission

In each country a Medical Commission nominated by the National Sporting Authority will be called upon to settle any controversy arising between doctors and drivers, the conditions laid down in Articles 1.3 and 1.4 of the present regulations being taken as the basis for discussion.

A driver may possibly be required to undergo an observed test drive in the presence of a doctor, member of the Medical Commission or approved by the National Sporting Authority.

The decisions reached by the National Commission will be recognised in all other countries falling under the sporting jurisdiction of the FIA.

6. Regulations for physiological studies during motor sport events

6.1 General considerations

Physiological studies carried out during the actual running of a competition or during practice sessions preceding the competition, must never for any reason whatsoever be an obstacle to the normal running of the event.

Consequently, and for all events governed by the FIA, experiments must be in conformity with the following regulations.

6.2 Choice of a research theme:

- The theme chosen for a physiological field study is left to the doctor carrying out the experiment. In all cases, however, he must inform the Chief Medical Officer of the event during which the experiment is to be carried out, of the theme of his study, after having obtained the approval of his national medical authority.
- The medical officers of a National Sporting Authority may be at the origin both of the choice of a physiological study in the country and of the nomination of the doctor(s) carrying out the experiment.
- For its part, the FIA Medical Commission may promote international campaigns for physiological studies on a theme of general interest which it has chosen and inform the medical authorities of the countries concerned when such exist and, in any case, the sporting authorities of these countries accordingly.

6.3 Conditions for the practical realisation of physiological experiments

- Irrespective of whether the theme has been chosen by an independent research physician, by a National Sporting Authority or by the International Sporting Authority (FIA Medical Commission) the following points must be respected in order to ensure its practical realisation:
 - agreement of the organiser of the event and the Clerk of the Course,
 - agreement of the Chief Medical Officer,
 - agreement of the competitor,
 - agreement of the driver(s), if not the same person as the competitor.

The voluntary agreement of the drivers being an indispensable condition.
- In each case, a written request must be made to the doctor in charge of the event and to the organiser of it, describing the protocol and specifying:
 - the type, the amount, and the positioning of the medical equipment necessary for the experiment.
 - the place of and the time needed for the experiment, clearly indicating in the case of circuit events if the experiment is to be carried out during practice or in the course of the race itself. The same applies to rallies, during a timed stage or during a liaison section.
 - the number of persons making up the medical research team, including the medical personnel, will be submitted to the organiser for approval.
 - a physiological study should never inconvenience those competitors and drivers not involved, whether this be in the pits or during the races and practice sessions.

essais.

6.4 Utilisation des données scientifiques obtenues

- a) comme il est de règle, les travaux scientifiques restent l'entière propriété des médecins expérimentateurs. Ils sont donc entièrement libres d'en effectuer les publications et la diffusion de leurs choix.
- b) toutefois, ils s'engagent à communiquer les résultats à leur Autorité Sportive Nationale, qui en enverra à la FIA un résumé.

CHAPITRE III - ÉQUIPEMENT DES PILOTES

1. Casques

1.1 Normes

Tout pilote participant à des épreuves sur circuit, à des courses de côte ou aux épreuves spéciales de rallye, inscrites au Calendrier FIA, devra porter un casque conforme à l'une des normes listées dans la liste technique No 25 de l'annexe J. Les pilotes du Championnat du Monde de Formule Un doivent porter des casques conformes à la Norme FIA 8860-2004 – Spécification d'Essais pour Casques Haute Performance.

Il est fortement recommandé que les pilotes des séries internationales, dont le règlement technique reprend des dispositions en matière de résistance des structures aux chocs des règlements techniques Formule Un ou F3000 de la FIA, portent des casques conformes à la Norme FIA 8860-2004.

1.2 Modifications

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

1.3 Poids maximal et systèmes de communications

- le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une épreuve et ne devra pas dépasser 1800 g pour un casque intégral ou 1400 g pour un casque à face ouverte, tous accessoires et fixations compris.
- les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les épreuves sur circuit et les courses de côte (les écouteurs se plaçant dans l'oreille sont autorisés). Les demandes de dérogation, pour raisons médicales seulement, pourront être faites par l'intermédiaire de la Commission Médicale de l'ASN du pilote. L'installation d'un microphone ne pourra être faite que conformément aux dispositions du paragraphe 1.2 ci-dessus.

1.4 Décoration

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

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

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

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

2. Vêtements résistant au feu

Aux épreuves sur circuits, aux courses de côte, et lors des épreuves spéciales des rallyes, 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⁽¹⁾. Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection.

6.4 Use of the scientific data obtained

- a) as is the rule, the scientific results remain the sole property of the research doctor. They therefore have total freedom to publish and distribute them as they please.
- b) However, they shall undertake to communicate the results to their National Sporting Authority, which will send a summary to the FIA.

CHAPTER III - DRIVERS' EQUIPMENT

1. Helmets

1.1 Standards

All drivers competing in circuit events, hill-climbs or rally special stages, entered on the FIA Calendar, must wear crash helmets which meet one of the standards listed in technical list N° 25 of Appendix J. Drivers in the Formula One World Championship must wear helmets which meet the FIA Standard 8860-2004 - Advanced Helmet Test Specification.

It is strongly recommended that drivers in those international series for which the technical regulations include crash structure requirements from the FIA Formula One or F3000 technical regulations wear helmets which meet the FIA Standard 8860-2004.

1.2 Modifications

No helmet may be modified from its specification as manufactured, except in compliance with instructions approved by the manufacturer and one of the FIA listed standards organisations, which certified the model concerned. Any other modification will render the helmet unacceptable for the requirements of the present article.

1.3 Maximum weight and communications systems

- helmet weights may be checked at any time during an event and must not exceed 1800 gr. for a full-face type or 1400gr. for an open-face type, including all accessories and attachments.
- helmet-mounted radio speakers are prohibited in all circuit and hillclimb events (earplug-type transducers are allowed). Applications for waivers, on medical grounds only, may be made through the driver's ASN Medical Commission. The fitting of microphones may be done only in respect of paragraph 1.2 above.

1.4 Decoration

Paint can react with helmet shell material and affect its protective capacity, therefore, where a manufacturer provides guidelines or restrictions on the painting or decoration of helmets, these must be followed, using only paint specified by them (air drying acrylic, polyurethane enamel or others) and preferably a painter having their approval. This is particularly important for injection-moulded shells which are not usually suitable for painting.

The shell being painted should be efficiently masked as paint penetrating the interior can affect the performance of the helmet liner.

Paints requiring heat curing should not be used and any process should not exceed the maximum temperature of conditioning of the helmet in the standard to which it is approved.

The manufacturer's instructions should also be consulted for any considerations on the use of stickers and transfers.

2. Flame-resistant clothing

In circuit events, hill-climbs and rally special stages, entered on the International Sporting Calendar, all drivers and co-drivers must wear overalls as well as gloves (optional for co-drivers), long underwear, a balaclava, socks and shoes homologated to the FIA 8856-2000⁽¹⁾ standard.

Users must ensure that garments are not too tight, as this reduces the level of protection.

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 (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs). Les pilotes de monoplaces participant à des courses avec départ arrêté doivent porter des gants d'une couleur très visible, contrastant avec la couleur prédominante de la voiture, afin que le pilote puisse clairement attirer l'attention du starter de la course en cas de difficultés.

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

⁽¹⁾ La norme FIA 1986 est acceptée jusqu'au 31.12.2005 pour les gants uniquement.

3. Dispositif de retenue de la tête

3.1 Lors des épreuves internationales, le port d'un quelconque dispositif attaché au casque et destiné à protéger le cou ou la tête du pilote est interdit, à moins que le dispositif ait été approuvé par la FIA et soit listé dans la Liste Technique FIA n°36.

Lorsque le dispositif utilisé est le HANS®, il ne doit être porté qu'avec un casque compatible listé dans la liste technique n°. 29. Les pilotes sont fortement recommandés d'utiliser des casques avec des ancrage de sangle montés par le fabricant en équipement d'origine. Ces casques sont identifiables grâce à une étiquette FIA argentée avec un hologramme qui est illustrée dans la Liste Technique FIA n° 29 - Figure 1.

Il est aussi fortement recommandé d'utiliser des sangles homologuées qui sont identifiables grâce à une étiquette FIA 8858-2002.

Pour de plus amples détails, le "Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport", publié par l'Institut FIA de Sécurité en Sport Automobile, peut être trouvé sur www.fia.com, sous la rubrique *FIA Sport - Règlements - Equipement des pilotes*.

3.2 Port obligatoire d'un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA - par championnat

Embroidery sewn directly onto the overall shall be stitched onto the outermost layer only, for better heat insulation. Backing material of badges and thread used for affixing them to the overalls must be flameproof (see Appendix 1 of the FIA 8856-2000 Standard for detailed requirements and instructions for use).

Drivers of single-seater cars in races with standing starts must wear gloves in a high-visibility colour which contrasts with the predominant colour of the car, so that the driver can clearly draw the attention of the race starter in case of difficulties.

Substances which may circulate in any cooling system worn by a driver are restricted to water, or air at atmospheric pressure. Water systems must not require the saturation of a garment in order to function.

⁽¹⁾ The FIA 1986 standard is accepted up to 31.12.2005 for gloves only.

3. Head restraint

3.1 The wearing in an international event of any device intended to protect the head or neck and attached to the helmet is prohibited, unless the device has been homologated by the FIA and listed in FIA Technical List n° 36.

When the device used is the HANS®, it must be worn only with a compatible helmet appearing in Technical List n° 29. Drivers are strongly recommended to use helmets with tether-anchorage fitted by the manufacturer as original equipment. These helmets are identified by a glossy silver holographic FIA label as illustrated in FIA Technical List n° 29 - Figure 1.




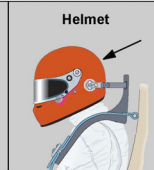
It is also strongly recommended to use homologated tethers which are identified by an FIA 8858-2002 label sewn on them.

For more details, "Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport", published by the FIA Institute for Motor Sport Safety, can be found on www.fia.com, under the heading *FIA Sport - Regulations - Drivers' Equipment*.

3.2 Mandatory wearing of an FIA approved head restraint - by championship (table on the next page)

	Hans®	Sangle	Ancrage de sangle	Casque
Championnat du Monde de Formule Un de la FIA	Port du Hans® obligatoire et doit être conforme avec la norme FIA 8858-2002	Sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Ancrages de sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 obligatoire	Conformité à la norme FIA 8850-2004 obligatoire
Championnat GT de la FIA	Port du Hans® obligatoire et doit être conforme avec la norme FIA 8858-2002	Sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandées	Ancrages de sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandés ⁽¹⁾ Ancrages montés d'origine sur le casque recommandés	Casque compatible Hans® obligatoire. Le modèle du casque doit être listé dans la Liste Technique 29 Casque équipé d'origine recommandé
Championnat du Monde des Voitures de Tourisme de la FIA	Port du Hans® obligatoire et doit être conforme avec la norme FIA 8858-2002	Sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandées	Ancrages de sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandés ⁽¹⁾ Ancrages montés d'origine sur le casque recommandés	Casque compatible Hans® obligatoire. Le modèle du casque doit être listé dans la Liste Technique 29 Casque équipé d'origine recommandé
Championnat du Monde des Rallyes de la FIA (uniquement pour pilotes et co-pilotes inscrits par les constructeurs engagés dans le championnat)	Port du Hans® obligatoire et doit être conforme avec la norme FIA 8858-2002	Sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandées	Ancrages de sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandés ⁽¹⁾ Ancrages montés d'origine sur le casque recommandés	Casque compatible Hans® obligatoire. Le modèle du casque doit être listé dans la Liste Technique 29 Casque équipé d'origine recommandé
Autres épreuves internationales	Port du Hans® recommandé et doit être conforme avec la norme FIA 8858-2002	Avec le port du Hans® sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandées	Avec le port du Hans® ancrages de sangles conformes à la norme FIA 8858-2002 recommandés Ancrages montés d'origine sur le casque recommandés	Avec le port du Hans®, casque compatible Hans® obligatoire. Le modèle du casque doit être listé dans la Liste Technique 29 Casque équipé d'origine recommandé

⁽¹⁾ Obligatoire à partir du 1.1.2006

				
	Hans®	Tether	Tether-anchorage	Helmet
FIA F1 World Championship	Use of Hans® <u>mandatory</u> and must comply with FIA 8858-2002	Compliance of the tethers with FIA 8858-2002 <u>mandatory</u>	Compliance of the tether-anchorages with FIA 8858-2002 <u>mandatory</u>	Helmet must comply with FIA <u>8860-2004</u>
FIA GT Championship	Use of Hans® <u>mandatory</u> and must comply with FIA 8858-2002	Compliance of the tethers with FIA 8858-2002 <u>recommended</u>	Compliance of the tether-anchorages with FIA 8858-2002 <u>recommended</u> ⁽¹⁾ Tether-anchorages are recommended to be original equipment on the helmet	Helmet must be Hans® compatible and the helmet model must be listed in Tech List 29. Recommended to be originally equipped with anchorages
FIA World Touring Car Championship	Use of Hans® <u>mandatory</u> and must comply with FIA 8858-2002	Compliance of the tethers with FIA 8858-2002 <u>recommended</u>	Compliance of the tether-anchorages with FIA 8858-2002 <u>recommended</u> ⁽¹⁾ Tether-anchorages are recommended to be original equipment on the helmet	Helmet must be Hans® compatible and the helmet model must be listed in Tech List 29. Recommended to be originally equipped with anchorages
FIA World Rally Championship (only for drivers and co-drivers entered by the manufacturers engaged in the Championship)	Use of Hans® <u>mandatory</u> and must comply with FIA 8858-2002	Compliance of the tethers with FIA 8858-2002 <u>recommended</u>	Compliance of the tether-anchorages with FIA 8858-2002 <u>recommended</u> ⁽¹⁾ Tether-anchorages are recommended to be original equipment on the helmet	Helmet must be Hans® compatible and the helmet model must be listed in Tech List 29. Recommended to be originally equipped with anchorages
Other International events	Use of HANS® <u>recommended</u> If used, it must comply with FIA 8858-2002	If HANS® used, compliance of the tethers with FIA 8858-2002 <u>recommended</u>	If HANS® used, compliance of the tether-anchorages with FIA 8858-2002 <u>recommended</u> ⁽¹⁾ Tether-anchorages are recommended to be original equipment on the helmet	If Hans® used, helmet must be Hans® compatible and the helmet model must be listed in Tech List 29. Recommended to be originally equipped with anchorages

⁽¹⁾ Mandatory as from 1.1.2006

CHAPITRE IV - CODE DE CONDUITE SUR CIRCUIT

1. **Respect des signaux**
Les indications figurant aux articles 4, 5 et 6 de l'Annexe H du Code Sportif International sont considérées faire partie du présent code de conduite. Tout pilote doit en posséder une connaissance complète.
2. **Dépassements**
 - a) pendant la course, une voiture qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est rejointe dans une ligne droite par un véhicule dont la vitesse est soit temporairement, soit constamment supérieure à la sienne, le pilote doit accorder le droit de passage à l'autre véhicule en se serrant sur le côté pour libérer le passage sur l'autre côté.
 - b) si le pilote du véhicule rejoint ne semble pas utiliser pleinement son rétroviseur, le(s) signaleur(s) devront adresser un avertissement au moyen du drapeau bleu pour prévenir qu'un autre concurrent cherche à dépasser.
Tout pilote qui ne tiendrait pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé par les Commissaires Sportifs.
Des infractions systématiques ou répétées pourraient entraîner la mise hors course des contrevenants.
 - c) les courbes ainsi que leurs zones d'entrée et de sortie peuvent être négociées par les pilotes comme ils l'entendent dans les limites de la piste. Le dépassement, compte tenu des possibilités

CHAPTER IV - CODE OF DRIVING CONDUCT ON CIRCUITS

1. **Observance of signals**
The instructions detailed in articles 4, 5 and 6 of Appendix H to the International Sporting Code are deemed to be part of this code of driving conduct. All drivers must be thoroughly acquainted with them.
2. **Overtaking**
 - a) during a race, a car alone on the track may use the full width of the said track. However, as soon as it is caught up on a straight by a car which is either temporarily or constantly faster, the driver shall give the other vehicle the right of way by pulling over to one side in order to allow for passing on the other side.
 - b) if the driver who has been caught does not seem to make full use of his rear-view mirror the flag marshal(s) will give a warning by waving the blue flag to indicate that another competitor wants to overtake.
Any driver who does not take notice of the blue flag may be penalised by the Sporting Stewards.
Systematic or repeated offences may result in the exclusion of the offender from the race.
 - c) curves, as well as the approach and exit zones thereof, may be negotiated by the drivers in any way they wish, within the limits of the track. Overtaking, according to the circumstances, may be

du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche.

Toutefois, des manœuvres susceptibles de gêner les autres conducteurs, tels que des changements de direction prématurés, plus d'un changement de direction, le rassemblement volontaire des véhicules à l'extérieur ou à l'intérieur de la courbe ou tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites et entraîneront des pénalités allant, suivant l'importance ou la répétition des infractions, de l'amende à la mise hors course. La répétition d'une conduite dangereuse peut entraîner la mise hors course.

- d) toute manœuvre d'obstruction, qu'elle soit l'oeuvre d'un ou de plusieurs conducteurs ayant ou non des intérêts communs, est interdite. Il n'est pas permis à plusieurs voitures de rouler constamment de front ou d'adopter une formation en éventail que si aucune autre voiture ne cherche à les dépasser. Dans le cas contraire, le drapeau bleu sera présenté aux conducteurs.
 - e) la pénalisation infligée aux pilotes qui ne tiennent pas compte du drapeau bleu sera également appliquée aux conducteurs qui obstruent une partie de la piste et sera plus sévère dans le cas d'une obstruction systématique, allant, de ce fait, d'une amende à la mise hors course. La même pénalisation sera appliquée aux conducteurs qui zigzaguent sur la piste pour empêcher les autres concurrents de les dépasser.
 - f) la répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) pourront entraîner la mise hors course des conducteurs en question.
 - g) seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours de l'épreuve.
- 3. Arrêt d'une voiture pendant la course**
- a) le pilote de toute voiture qui abandonne doit manifester son intention 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 du point de dégagement.
 - b) dans le cas où un conducteur se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, que se soit involontairement ou pour une autre raison, la voiture devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave pas le déroulement de la course.
Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir du (des) commissaire(s) de route ou autre(s) officiel(s) de prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre véhicule en marche sans aide extérieure et rejoint la course sans commettre quelque faute que ce soit et sans tirer avantage du déplacement de sa voiture pour se mettre à l'abri, il ne sera pas mis hors course.
 - c) toutes réparations sur la piste doivent être effectuées par le seul pilote à l'aide des outils et pièces transportés dans la voiture.
 - d) tout ravitaillement sur la piste même est interdit, sous peine de mise hors course.
 - e) à l'exception du conducteur et, dans des cas exceptionnels, des officiels compétents, personne n'est autorisée à toucher à une voiture arrêtée sous peine de mise hors course du véhicule en question.
 - f) il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée, sous peine de mise hors course.
 - g) toute voiture abandonnée sur le circuit par son conducteur, même momentanément, sera considérée comme s'étant retirée de la course. Une voiture que le pilote quitte momentanément pendant la suspension de la course ne sera pas considérée comme abandonnée.
- 4. Entrée aux stands de ravitaillement**
- a) la zone dite de décélération fait partie de l'aire des stands.
 - b) au cours des essais et de la course, l'accès aux stands n'est autorisé que par la zone de décélération. Toute dérogation à cette règle entraînera la mise hors course du concurrent.
 - c) tout conducteur ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou au parc doit manifester son intention à temps et s'assurer qu'il peut le faire sans danger.
 - d) sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les commissaires sportifs de l'épreuve), le franchissement dans quelque sens que ce soit de la ligne de démarcation entre la zone de décélération et la piste est interdit.
 - e) sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les commissaires sportifs de l'épreuve), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands dans le but de séparer les voitures quittant les stands des voitures en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'une voiture quittant les stands.

done either on the right or on the left.

However, manœuvres liable to hinder other drivers such as premature changes of direction, more than one change of direction, deliberate crowding of cars towards the inside or the outside of the curve or any other abnormal change of direction, are strictly prohibited and shall be penalised, according to the importance and repetition of the offences, by penalties ranging from a fine to the exclusion from the race. The repetition of dangerous driving, even involuntary, may result in the exclusion from the race.

- d) any obstructive manoeuvre carried out by one or several drivers, either having common interests or not, is prohibited. The persistent driving abreast of several vehicles, as well as fan-shaped arrangement, is authorised only if there is not another car trying to overtake. Otherwise the blue flag will be waved.
- e) the penalty inflicted for ignoring the blue flag will also be applied to the drivers who obstruct part of the track and shall be more severe in the case of systematic obstruction, thus ranging from a fine to the exclusion from the race. The same penalty shall be applied to drivers who swing from one side of the track to the other in order to prevent other competitors from overtaking.
- f) the repetition of serious mistakes or the appearance of a lack of control over the car (such as leaving the track) may entail the exclusion of the drivers concerned.
- g) the race track alone shall be used by the drivers during the race.

3. Stopping of a car during the race

- a) the driver of any car leaving the race shall signal this intention in good time and is responsible for ensuring that the manoeuvre is carried out safely and as near as possible to the point of exit.
- b) should a driver be compelled to stop his/her car, either involuntarily or for any other reason, the car shall be moved off the track as soon as possible so that its presence does not constitute a danger or prevent the normal running of the race.

If the driver is not able to move the car out of the potentially dangerous position, it is the duty of the marshals or other officials to help. In that case, if the driver succeeds in re-starting the car without any external help, and rejoins the race without committing any breach of the regulations and without gaining any advantage from the preceding movement of the car to a safer position, he/she will not be excluded from the race.

- c) any repairs carried out on the track may only be made by the driver alone by means of the tools and spare parts carried aboard the car.
- d) any replenishment carried out on the track itself is prohibited, and will entail immediate exclusion.
- e) apart from the driver -and, in exceptional cases, the competent officials- nobody is allowed to touch a stopped car under penalty of its exclusion from the race.
- f) pushing a car along the track or pushing it across the finishing line is not allowed, and will entail immediate exclusion.
- g) any car abandoned on the circuit by its driver, even temporarily, shall be considered as withdrawn from the race. A car left temporarily by its driver whilst a race is suspended will not be considered abandoned.

4. Entrance to the refuelling pits

- a) the so-called «deceleration zone» is a part of the pits area.
- b) during the practice sessions and the race, access to the pits is allowed only through the deceleration zone. The penalty for a breach of this rule shall be exclusion from the race.
- c) any driver intending to leave the track or to enter the pits or paddock area shall signal this intention in good time and make sure that it is safe to do so.
- d) except in cases of force majeure (accepted as such by the stewards of the meeting), the crossing, in any direction, of the line separating the deceleration zone and the track is prohibited.
- e) except in cases of force majeure (accepted as such by the stewards of the meeting), any line painted on the track at the pit exit for the purpose of separating cars leaving the pits from those on the track must not be crossed by any part of a car leaving the pits.