

PŘÍLOHA L

Mezinárodního sportovního řádu

2014

Mezinárodní licence jezdců, lékařské kontroly, vybavení a chování jezdců

V případě různých interpretací termínů z různých překladů oficiálního řádu FIA je platný pouze francouzský text.

Texty různých pravidel, vydávaných FIA (Mezinárodní sportovní řád a jeho přílohy, Pravidla pro mezinárodní mistrovství FIA), uvedené v této ročence, jsou sestaveny k 15. říjnu 2013.

Jakákoli změna po tomto datu bude zveřejněna v bulletinu FIA.

OBSAH:

KAPITOLA 1 - MEZINÁRODNÍ LICENCE FIA PRO JEZDCE

- Čl. 1 Všeobecně
- Čl. 2 Stupně licencí FIA pro jezdce a soutěže, pro které jsou požadované a platné
- Čl. 3 Kvalifikace a podmínky vystavení pro stupeň **Junior-C Off-Road**, D, C a R
- Čl. 4 Kvalifikace pro stupeň A a B
- Čl. 5 Kvalifikace pro super licenci
- Čl. 6 Licence pro všechny pokusy o rychlostní rekordy světové a mezinárodní
- Čl. 7 Licence pro závody kamionů
- Čl. 8 Licence pro soutěže historických vozů
- Čl. 9 Licence pro dragstery
- Čl. 10 Licence pro účastníky se zvláštní způsobilostí
- Čl. 11 Provozování automobilového sportu pro držitele licence zvláštní způsobilosti
- Čl. 12 Licence pro soutěže započítávané do Poháru alternativních energií FIA

KAPITOLA II - PŘEDPISY PRO LÉKAŘSKOU KONTROLU JEZDCŮ

- Čl. 1 Roční lékařská prohlídka způsobilosti
- Čl. 2 Lékařská prohlídka **při soutěžích**
- Čl. 3 Reintegrace
- Čl. 4 Organizace boje proti dopingů
- Čl. 5 Odvolací komise
- Čl. 6 Předpisy pro fyziologické výzkumy během automobilových soutěží

KAPITOLA III - VYBAVENÍ JEZDCŮ

- Čl. 1 Přilby
- Čl. 2 Ohnivzdorné oblečení
- Čl. 3 Zařízení zadržující hlavu

KAPITOLA IV - PRAVIDLA JÍZDY NA OKRUHU

- Čl. 1 Respektování signalizace
- Čl. 2 Předjíždění, kontrola vozu a hranice trati
- Čl. 3 Zastavení vozu během závodu
- Čl. 4 Vjezd do tankovacích boxů
- Čl. 5 Výjezd z tankovacích boxů

Pozn.: Kvůli stručnosti se mužská zájmena používají pro označení osob obou pohlaví.

KAPITOLA I: MEZINÁRODNÍ JEZDECKÉ LICENCE FIA

1. VŠEOBECNĚ

1.1 Vydávání všech mezinárodních licencí FIA pro jezdce je řízeno předpisy Mezinárodního sportovního řádu, zejména články 45, 47, 70 a kapitolou VIII tohoto Řádu. Tato kapitola přílohy L specifikuje stupně, kvalifikaci žadatelů a platnost licencí pro okruhové závody a závody na silnici pro historické automobily, pro dragstery, pro tělesně postižené řidiče a pro navigátory.

Termín „mistrovství“ jak je užit v této kapitole, zahrnuje trofeje, poháry a putovní poháry.

1.2 Žadatelé, kteří se ucházejí o mezinárodní licenci FIA pro jezdce, s výjimkou stupně FIA Junior-C Off-road, musí dovršit věk 16 let k 1. lednu prvního roku platnosti licence.

1.3 Obsah mezinárodní licence jezdce FIA:

- název „Mezinárodní automobilové federace“ a název národní sportovní autority
- poznámka „Mezinárodní licence FIA“
- číslo licence
- stupeň licence
- datum začátku a konce platnosti licence (viz článek 114 Řádu)
- aktuální fotografie jezdce

- příjmení a jméno jezdce
- datum narození jezdce (volitelné)
- Podle výsledků povinné lékařské prohlídky poznámky:
„Schopen provozovat automobilový sport podle lékařských norem FIA“
Datum:

Korekce zraku (brýle nebo čočky) ANO / NE

Zvláštní lékařský dohled ANO / NE

2. Stupně licence FIA pro jezdce a soutěže, pro které jsou vyžadované a platné (pozn.: neplatí pro závody dragsterů)

2.1 Super licence: požadovaná pro mistrovství světa F1 pro jezdce

2.2 stupeň A: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon nižší nebo roven 1 kg/HP.

2.3 stupeň B: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon mezi 1 kg/HP a 2 kg/HP a pro mistrovství WTCC FIA.

2.4 stupeň C: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon mezi 2 kg/HP a 3 kg/HP (s výjimkou těch, které jsou uvedené výše) a pro mistrovství v autocrossu, rallycrossu a mistrovství kamionů FIA.

2.5 stupeň R: platná pro všechny soutěže na silnici (rally, terénní rally, závody do vrchu a ostatní soutěže, kde každý soutěžící startuje jednotlivě), zapsané do mezinárodního kalendáře FIA.

2.6 stupeň D: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon vyšší než 3 kg/HP (s výjimkou těch, které jsou uvedené výše) a pro všechny mezinárodní série Club a Bronze zaregistrované u FIA, i když mají některé vozy poměr hmotnost/výkon nižší než 3 kg/HP.

Stupeň D1: licence umožňující osobám, které normálně nevlastní soutěžní licenci, aby se zúčastnily určitých soutěží specifického charakteru s mezinárodními přihláškami. Licence platí jen pro jednotlivé mezinárodní soutěže schválené FIA jako otevřené pro držitele licence D a uvedené jako takové v mezinárodním kalendáři FIA.

2.7 Stupeň FIA Junior-C Off-road: vyhrazená pouze pro kategorie vozů junior, jak jsou specifikované FIA pro jezdce ve věku od 13 let (kteří dosáhnou 13 let v daném kalendářním roce) do 16 let (kterých nebylo dosaženo k datu vydání licence) a jezdce rallycrossu ve věku od 14 let (kteří dosáhnou 14 let k 1. lednu roku účasti) do 17 let (kterých nebylo dosaženo k datu vydání licence).

Specifikované kategorie:

Autocross: Pohár JuniorBuggy FIA.

Rallycross: všechny mezinárodní série schválené FIA, určené pro vozy, jejichž všechny bezpečnostní prvky musí splňovat požadavky přílohy J a jejichž poměr hmotnost/výkon je vyšší nebo roven 5 kg/HP (hmotnost vozu, včetně jezdce uvnitř).

2.8 Každý stupeň licence pro závody na okruhu, s výjimkou stupně FIA Junior-C Off-road, je platný pro závody v kategoriích uvedených vozů, na „oválných“ okruzích s vysokou rychlostí s klopenými zatáčkami. Doporučuje se ovšem, aby ASN zemí, které mají okruhy tohoto typu, trvaly na tom, aby jezdci, kteří se nikdy těchto závodů nezúčastnili, splnili výkonnostní zkoušky a zkoušky pravidelnosti na okruhu tohoto typu, aby mohli získat povolení k účasti.

3. KVALIFIKACE A PODMÍNKY VYSTAVENÍ PRO STUPEŇ JUNIOR-C OFF-ROAD, D, C a R

3.1 Licence stupně Junior-C Off-road vydává ASN žadatele a vyžaduje souhlas zákonného zástupce žadatele a minimálně dva roky pravidelné účasti na soutěžích automobilového sportu uznaných ASN ke spokojenosti ASN.

3.2 Licenci stupně D vydává ASN žadatele. Aby se pro ni kvalifikovali, musí žadatelé nejprve absolvovat zkušební dobu.

Musí být konstatováno, že se s prozatímní licencí zúčastnili alespoň pěti závodů pro vozy na okruzích uznaných ASN a to během dvou let předcházejících žádosti, nebo že jsou držitelé mezinárodní licence kartingu stupně B.

Během této zkušební doby mají ASN žadatele nebo FIA právo odebrat licenci bez upozornění.

Licence stupně **D1** je vydávána ASN žadatele a nevyžaduje žádnou zkušební dobu pro kvalifikaci.

Licence stupně **D1** platí jen pro jedinou soutěž, jejíž název a datum musí vydávající ASN na licenci uvést.

Na licenci musí být uveden statut držitele, a zda je mu povoleno na soutěži řídit. Koná-li se soutěž na veřejných silnicích (otevřených nebo uzavřených), držitelé licence stupně **D1** musí být držiteli řidičského průkazu, který je platný v zemi soutěže.

Neexistuje limit pro to, kolikrát může být tato licence jednomu účastníkovi vydána.

3.3 Licence stupně C je vydávána jezdcovou ASN. Aby se kvalifikovali, musí žadatelé nejprve absolvovat zkušební dobu buď s nejvyšším stupněm národní licence, s mezinárodní licencí kartingu stupně B nebo licencí stupně D.

Rovněž musí být konstatováno, že držitelé se uspokojivě zúčastnili minimálně pěti závodů na okruhu uznaných ASN, nebo že jsou držitelé mezinárodní licence stupně D, a to dva roky před podáním žádosti.

Výjimečně mohou být tyto závody součástí mezinárodní série, určené FIA speciálně za tímto účelem a které se uchazeč může zúčastnit pouze s národní licencí na jednu sezónu. V tomto případě musí žadatelé dovršit 16 let (rozhodující je datum narození).

3.4 Licence stupně R vydává ASN žadatele. Aby se kvalifikovali, musí žadatelé nejprve absolvovat zkušební dobu s nejvyšším stupněm národní licence. Během tohoto období musí být konstatováno, že se uspokojivě zúčastnili soutěží uznaných ASN. Toto konstatování musí být uvedeno v jejich složce řediteli závodů u soutěží, kterých se zúčastní.

4. KVALIFIKACE PRO STUPNĚ B a A

4.1 Licence stupně A a B vydává jezdcova ASN, poté co si tato ověřila, že jeho výsledky, kompetentnost a chování jsou uspokojivé.

4.2 Pro získání stupně B:

1) ASN jezdců se musí ujistit, že žadatel je starší 18 let. Musí rovněž být konstatováno, že jezdec se uspokojivým způsobem zúčastnil minimálně 10 národních nebo mezinárodních závodů pro vozy na okruhu uznaných ASN, a to během dvou let předcházejících žádosti.

Nebo

2) Jezdec musí být držitelem licence stupně C. Rovněž musí být konstatováno, že se uspokojivým způsobem zúčastnil minimálně 7 závodů národních nebo mezinárodních mistrovství.

Nebo

3) Žadatel musel skončit mezi prvními třemi v závěrečné klasifikaci mistrovství světa nebo Světového poháru CIK.

4.3 Jezdec se může kvalifikovat do stupně A jedině na základě výsledků dle bodu 4.2 a ASN jezdců se musí přesvědčit, že během předcházejících 24 měsíců dokončil na jednom z prvních 5 míst v celkové klasifikaci z 5 závodů, pro které je požadována licence stupně B nebo v běžném či předcházejícím roce dokončil mezi prvními pěti celkové klasifikace v mistrovství, pro které je požadována licence stupně B. FIA může požádat ASN, aby jí byly postoupeny jezdcovy výsledky ke kontrole.

4.4 Aby si jezdec zachoval licenci stupně A nebo B, musí se zúčastnit nejméně jednoho mezinárodního podniku příslušné skupiny během 12 měsíců, jinak musí být znovu prověřen během tréninku na mezinárodní podnik **ke spokojenosti ASN vydávající licenci.**

5. KVALIFIKACE PRO SUPER LICENCI A PODMÍNKY JEJÍHO VYDÁNÍ

Super licenci pro jezdce formule 1 vydává FIA.

5.1 Kvalifikace

5.1.1 Jezdec musí být držitelem platné mezinárodní licence FIA stupně A.

5.1.2 Jezdec rovněž musí splnit minimálně **jedno z následujících kritérií:**

- a) zúčastnil se minimálně 5 závodů započítávaných do mistrovství světa formule 1 FIA pro jezdce v předchozím roce, nebo startoval nejméně v 15 závodech během předchozích tří let,
- b) vlastnil předtím super licenci a byl řádným zkušebním jezdce týmu mistrovství světa F1 v průběhu minulého roku,
- c) v průběhu uplynulých dvou let se umístil mezi prvními 3 závěrečné klasifikace: mistrovství F2 nebo Mezinárodní F3 Trophy nebo série GP2 nebo GP2 Asia Series nebo japonského mistrovství F/Nippon,
- d) umístil se mezi prvními 4 závěrečné klasifikace série Indycar IRL v průběhu dvou předchozích let,
- e) byl mistrem jedné z následujících sérií:
 Formula 3 Euro Series
 hlavní národní mistrovství F3: Velká Británie, Itálie, Japonsko, Španělsko
 World Series F/Renault V6
 Pozn.: Titul mistra je pokládán za platný po dobu 12 měsíců od posledního závodu sezóny příslušného mistrovství nebo série.
- f) podle FIA jezdec řádně prokázal mimořádné schopnosti v monopostech, ale aniž by se mu podařilo kvalifikovat se podle bodů c) až e) výše. V tomto případě musí příslušný tým F1 prokázat, že kandidát řídil vůz formule 1 minimálně v délce 300 km závodní rychlostí maximálně v rozpětí 2 dnů. Toto se uskutečnilo maximálně 90 dnů před podáním žádosti a je to potvrzeno ASN země, kde zkouška proběhla.

5.2 Postup podávání žádosti

- a) Kompletní žádost musí být předána FIA minimálně 14 dní před technickými přejímkami první soutěže mistrovství světa formule 1 FIA, které se má kandidát zúčastnit. V případě změny jezdce v mistrovství z důvodu vyšší moci může FIA přijmout žádosti až do 48 hodin před začátkem technických přejímek před soutěží.
- b) ASN, která vydala jezdcovi jeho platnou soutěžní licenci, musí předložit FIA zvláštní doporučení, doprovázené záznamem jezdcových výsledků a číslem platné mezinárodní licence A.
- c) Jezdec musí předložit FIA řádně vyplněný formulář žádosti o super licenci.
- d) Roční poplatek za super licenci se zaplatí FIA.

5.3 Podmínky vydání

5.3.1 Pokud byly články 5.1 a 5.2 dodrženy ke spokojenosti FIA, tato vydá licenci.

5.3.2 Super licence je platná až do konce roku, v němž byla vystavena.

5.3.3 Jezdec přijatý podle čl. 5.1.2 f) výše je ve zkušební době po dobu 12 měsíců, po kterou vlastní super licenci prozatímně, s výhradou revize, k níž může dojít kdykoli.

5.3.4 Jezdci může být obnovena první super licence během 8 měsíců od data vystavení, s výhradou shody s čl. 5.2 b) až d) výše.

6. LICENCE PRO VŠECHNY POKUSY O SVĚTOVÉ A MEZINÁRODNÍ RYCHLOSTNÍ REKORDY

Předepsána je licence stupně C.

7. LICENCE PRO ZÁVODY KAMIONŮ

Licence stupně C je požadována pro všechny závody kamionů. Výsledky získané v závodech kamionů nejsou nezbytně platné pro získání vyššího stupně licence.

8. LICENCE PRO ZÁVODY HISTORICKÝCH VOZIDEL

8.1 Mezinárodní licence jezdce pro závody historických automobilů FIA je platná v kategorii vozů, pro niž byla vystavena, pro všechny rychlostní závody historických vozidel uznané FIA. Je povinná pro tyto závody, pokud jezdec není držitelem normální mezinárodní licence jezdce FIA jakéhokoli stupně jiné než Junior-C Off-road (viz čl. 2 až 5).

Rychlostními závody jsou závody, ve kterých je rychlost určujícím faktorem nebo kde je dosahována průměrná rychlost vyšší než 50 km/h.

8.2 Mezinárodní licence jezdce pro závody historických automobilů FIA podléhá všem pravidlům, která se vztahují na mezinárodní licence, jak je uvedeno v kapitolách 2 a 8 Mezinárodního sportovního řádu FIA.

8.3 Mezinárodní licence jezdce pro závody historických automobilů FIA je opatřena velkým přetiskem H.

8.4 Za kvalifikaci jezdců odpovídající požadavkům jednotlivých stupňů licencí odpovídají ty ASN, které licenci vystavují.

8.5 Licence platí pro následující kategorie vozů, jak jsou definovány v mezinárodních předpisech pro historické vozy.

Stupeň H1: všechny historické automobily s výjimkou monopostů F1 z období G, H a I.

Stupeň H2: závodní vozy Vintage, závodní vozy do zdvihového objemu 2000 cm³, vyrobené po r. 1930, sportovní vozy a sportovní prototypy se zdvihovým objemem vyšším než 1100 cm³ až do 2500 cm³, všechny GT vozy.

Stupeň H3: Všechny předválečné sportovní vozy, poválečné sportovní vozy a sportovní prototypy do zdvihového objemu 1100 cm³, GT vozy do zdvihového objemu 2500 cm³.

Stupeň H4: pouze historické rally pravidelnosti

Pozn.: Stupně A, B a C mezinárodní licence jezdce FIA jsou platné pro všechny soutěže historických vozů na okruhu a jsou povinné pro vozy Grand Prix Thoroughbred a F1 z období G, H a I. Stupeň R je platný pro všechny rally historických vozů.

9. LICENCE PRO DRAGSTERY

9.1 Mezinárodní licence FIA pro dragstery je platná v rámci kategorií vozů, pro které je vydaná, pro všechny soutěže dragsterů schválené FIA a je pro tyto soutěže povinná.

9.2 Mezinárodní licence FIA pro dragstery podléhá všem předpisům týkajícím se mezinárodních licencí, uvedených v čl. 2 a 8 Mezinárodního sportovního řádu FIA a čl. 10.4 všeobecných předpisů FIA pro dragstery.

9.3 Mezinárodní licence FIA pro dragstery se odlišuje přetiskem velkých písmen DR.

9.4 ASN vydávající licence ověří kvalifikace požadované pro různé stupně, v souladu s článkem 10.4 všeobecných předpisů FIA pro dragstery.

9.5 Licence jsou platné pro následující kategorie vozů, tak jak jsou definovány mezinárodními předpisy pro závody dragsterů.

	typ A (nad 125“)	typ B (do 125“)	typ C (karoserie)
třída 1	Top Fuel	Funny Car a ProMod	Pro Stock
třída 2	TMD	TMFC	-
třída 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
třída 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

Držitel licence určité třídy může závodit v méně výkonných třídách stejného typu (např. licence typu A a třídy 1 umožňuje účast také v A/2 a A/4). Navíc jakákoli licence jezdce FIA může nahradit licenci pro dragster třídy 4, s výjimkou stupně Junior-C Off-road.

10. LICENCE PRO ÚČASTNÍKY SE ZVLÁŠTNÍ ZPŮSOBILOSTÍ

10.1 Jezdec

S vyloučením progresivních nebo chronických onemocnění vylučujících automobilový sport a vylučovacích poruch vidění (viz 1.5.1 kapitoly II), může každá osoba, která má získané nebo vrozené postižení a která podle názoru své národní zdravotní komise (pokud existuje) nebo lékaře určeného ASN nesplňuje podmínky pro získání mezinárodní licence jezdce (viz 1.5.2 kapitoly II), se může ucházet o udělení mezinárodní licence zvláštní způsobilosti, pokud jsou splněny všechny dále uvedené podmínky.

Kritéria pro udělení jsou hodnocena ve čtyřech úrovních:

- i) Jezdec, který žádá o licenci zvláštní způsobilosti, bude přezkoumán buď členem lékařské komise v zemi, kde takovýto orgán existuje nebo lékařem, jmenovaným ASN.
- ii) Uchazeč se musí podrobit zkoušce řízení umožňující zhodnotit jeho schopnosti, za použití jeho vlastního vozu určeného pro soutěže, nejlépe na okruhu a v přítomnosti činovníka ASN.
- iii) Při téže příležitosti se zároveň ověří jeho schopnost vyprostit se z jeho vlastního vozu určeného pro závod (nebo z analogického modelu) v co nejkratším čase (simulace bezprostředního nebezpečí, požáru atd.). Uchazeč musí být schopen se z polohy vsedě vyprostit z tohoto vozu vlastními prostředky a vzdálit se od něj. Mimo vůz, jezdec ležící na zádech, musí být schopen se otočit na břicho a naopak.
- iv) Pokud jsou nebo budou provedeny změny ve vozidle vyžadované fyzickým stavem jezdce a tyto nejsou uvedeny v homologačním listu vozu určeného pro soutěže, musí být schváleny ASN a uvedeny v dokumentu určeném při soutěži pro technickou kontrolu vozů.

Jakmile jsou k dispozici lékařské, sportovní a technické zprávy, je ASN poslední instancí, která rozhodne o udělení nebo odmítnutí mezinárodní licence jezdce se zvláštní způsobilostí.

10.2 Navigátor

Stejným způsobem se může ucházet o mezinárodní licenci navigátora se zvláštní způsobilostí účastník, který vykazuje zvláštní způsobilost a jeho sportovní automobilová činnost se omezuje na funkci navigátora při rally, jak jsou definované v čl. 21 Mezinárodního sportovního řádu, s vyloučením řízení během soutěže.

Požadovaná fyzická kritéria, s výjimkou zohlednění vylučovacích poruch vidění (viz čl. 1.5.1, kapitola II), jsou stejné jako pro ty, které jsou požadované pro mezinárodní licenci jezdce se zvláštní způsobilostí.

Schopnost vyprostit se z vozu, v němž chce uchazeč vykonávat funkci navigátora (nebo analogického modelu) musí být hodnocena podle stejných kritérií jako je tomu u licence jezdce se zvláštní způsobilostí.

Navíc ve všech případech musí uchazeč v následujícím pořadí a úspěšně absolvovat následující úkoly:

- Dveře na straně spolujezdce zablokované; jezdec rovněž ve voze; v co nejkratším čase opustit vůz a přesunout se přitom přes jezdce;
- Umístit panel SOS na střechu;
- Umístit červený trojúhelník cca 50 metrů za vůz;
- Pomoci jezdcovi (u něhož se předpokládá, že je zraněný) opustit vůz;
- Sejmout panel SOS a mávat s ním za vozem.

Zkouška řízení a technické otázky se navigátorů se zvláštní způsobilostí netýkají. Jakmile jsou k dispozici lékařské zprávy, ASN je poslední instancí, která rozhodne o udělení nebo odmítnutí mezinárodní licence navigátora se zvláštní způsobilostí.

11. Provozování automobilového sportu držiteli licencí se zvláštní způsobilostí

11.1 Držitelé mezinárodní licence jezdce se zvláštní způsobilostí se mohou účastnit pouze soutěží, kde každý soutěžící startuje zvlášť. Jejich účast podléhá souhlasu ASN země, kde se soutěž koná a ASN, která vydala licenci.

11.2 Ovšem s výhradou dodržení podmínek uvedených v čl. 10.1 se mohou někteří držitelé mezinárodní licence jezdce se zvláštní způsobilostí zúčastnit mezinárodních soutěží na okruhu se skupinovým startem, s výjimkou mezinárodních závodů monopostů.

Žádost o takovouto výjimku musí být podána za následujících podmínek:

- buď se jedná o jezdce, který byl uveden na seznamu prioritních jezdců nebo jezdců klasifikovaných FIA, nebo byl držitelem Superlicence nebo získal významné ceny v automobilové soutěži a přes svůj aktuální stav je schopen výkonů srovnatelných s těmi, kterých dosahoval předtím, než musel požádat o licenci zvláštní způsobilosti;
- nebo držitelé licencí jsou jezdci se zvláštní způsobilostí, absolventi homologované jezdecké školy uznané ASN, kteří jsou schopni stejných výkonů jako ostatní jezdci, kteří absolvovali tutéž školu.

Každou žádost o výjimku musí jezdec předložit ASN, která mu vydala licenci a ta ji zašle FIA. Jsou předkládány ke schválení lékařské komisi a komisi pro bezpečnost. V případě nehody mezi těmito dvěma komisemi rozhodne Světová rada.

11.3 Při každé soutěži, které se účastní jeden nebo více držitelů licence jezdce se zvláštní způsobilostí, musí být záchranné služby informovány o jejich startovních číslech.

12. Licence pro soutěže započítávané do Poháru alternativních energií FIA

Pro soutěže započítávané do Poháru alternativních energií FIA jsou požadovány následující stupně licencí:

- Licence stupňů A, B, C a D jsou platné pro soutěže vozů na solární energii (kategorie I a třída Olympia).
- Licence stupňů A, B, C a D jsou platné pro testy řízení a soutěže bez měření rychlosti, jako jsou „eco-rally“ (kategorie III, IIIA, VI, VII a VIII).
- Licence stupňů A, B a C jsou platné pro rychlostní soutěže (kategorie II, III, IV, V, VI, VII a VIII).
- Licence stupně R je platná pouze pro soutěže na silnici s individuálním startem (kategorie I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII a třída Olympia).

KAPITOLA II: PŘEDPISY PRO LÉKAŘSKÉ PROHLÍDKY JEZDCŮ

S cílem upravit otázky, které mohou vyplynout z použití těchto předpisů, by každá ASN měla mít k dispozici národní lékařskou komisi nebo případně konzultujícího lékaře, který má dostatečné znalosti v oboru sportovní medicíny, především co se týče problémů spojených s automobilovým sportem.

1. ROČNÍ ZDRAVOTNÍ PROHLÍDKA

1.1 Oblast aplikace lékařské kontroly

Veškeré prohlídky uvedené v této kapitole:

- jsou nezbytné a dostatečné pro splnění lékařských požadavků spojených s vystavením mezinárodní licence jezdce FIA.
- jsou velmi doporučované pro získání národní licence jezdce.

Tuto lékařskou prohlídku musí provádět schválený lékař státu, který vydává licenci, méně než 3 měsíce před předložením žádosti o jezdeckou licenci. ASN může případně stanovit zvláštní podmínky.

Prohlídka zahrnuje:

- písemný dotazník týkající se rodinné anamnézy, osobní anamnézy (lékařská, chirurgická, traumatologická), existence nakažlivých chorob nebo infekcí, případného užívání léků;
- kompletní klinické vyšetření zahrnující především:
- kontrolu kardiovaskulární schopnosti,
- kontrolu zraku;
- hodnocení muskulárního a pohybového systému.

1.2 Kontrola kardiovaskulární schopnosti

- ve všech případech měření krevního tlaku,
- každé dva roky:
- pro mladší 45 let elektrokardiogram 12 odchylek;
- pro starší 45 let zátěžové EKG.

Tuto kontrolu musí provádět lékař, který má vzdělání, zkušenosti a specifické lékařské schopnosti, které mu umožňují spolehlivě identifikovat klinické příznaky a příznaky spojené s kardiovaskulárními onemocněními, které mohou způsobit úmrtí kvůli selhání srdce v důsledku námahy.

1.3 Kontrola zraku

Pro první rok vystavení mezinárodní licence musí být po kontrole kvalifikovaným očním lékařem potvrzeno:

a) Ostrost vidění:

- i) před nebo po korekci každé oko alespoň 9/10 nebo 8/10 jedno oko s 10/10 pro druhé oko;
- ii) každý, kdo má sníženou ostrost vidění, nekorigovatelnou pouze na jedno oko, ale má nezbytně kontralaterální vidění, korigované či nikoli, rovné nebo vyšší než 10/10, může získat licenci jezdce za následujících podmínek:
 - soulad s body b, c a d dále;
 - stav očního pozadí vylučující pigmentovou retinopatii,
 - jakákoli porucha, stará nebo vrozená, musí být striktně jednostranná.

b) Barevné vidění: normální (metoda kontroly: tabulka Ishihara nebo analogický test rozlišení). V případě anomálie použití Farnsworthova testu „Panel D15“ nebo analogický systém. V žádném případě nesmí dojít k chybě ve vnímání barev vlajek používaných při mezinárodních soutěžích.

c) Statické zorné pole: minimálně 120°; středových 20° musí být bez jakéhokoli poškození. Musí být provedena perimetrie.

d) Stereoskopické vidění: funkční. V případě jakékoli anomálie použití Wirthova testu, Bagoliniho testu (rýhované sklo) nebo analogických testů.

e) Korekce vidění: Použití kontaktních čoček je povoleno, pokud:

- žadatel čočky používá již alespoň 12 měsíců po značnou část dne;
- jsou čočky prohlášeny očním lékařem za způsobilé k použití pro automobilový sport.

1.3.1 V případě akutního očního onemocnění zahrnujícího ztrátu zraku nebo poškození zorného pole je třeba minimálního období dvou let, než je u jezdce možné uvažovat o jiném oftalmologickém hodnocení. V takovém případě musí být provedeny podrobné oftalmologické testy zahrnující zorné pole a stereoskopické vidění. Rovněž se doporučuje provést test v reálném čase na okruhu, pokud je to možné.

Rozhodovat je třeba případ od případu.

1.4 Pohyblivost kloubů, rozsah pohybů, přehled amputací a jejich případných náhrad, přehled senzorických a motorických poruch

Se získáním mezinárodní licence jsou slučitelné:

PŘÍLOHA L

- amputace prstů ruky, pokud je uchopovací schopnost uspokojivá (jak vpravo, tak vlevo);
- protézy končetiny, pokud je funkční výsledek stejný jako normál nebo se mu blíží;
- funkční omezení velkých kloubů nižší než 50 %.

1.5 Seznam nemocí a vad, vylučujících zdravotní způsobilost žadatele pro automobilový sport nebo vyžadujících lékařské dobrozdání specifické instance

1.5.1 Absolutní kontraindikace

- epilepsie, léčená či nikoli, s klinickými projevy zjištěnými během posledních 10 let;
- jakékoli kardiovaskulární problémy s rizikem náhlého úmrtí;
- jednostranná slepota, k níž došlo před méně než 5 lety.

V případě jednostranné slepoty, k níž došlo před více než 5 lety, může žádost posoudit pouze lékařská komise FIA na základě výsledků zkoušky zraku, popsané v článku 1.3. Naopak v případě jakéhokoli problému vyplývajícího z jedné z výše uvedených kontraindikací, může případně lékařská komise FIA požádat o stanovisko výbor expertů, a to u každé předložené složky.

1.5.2 Kontraindikace pro standardní licenci, které však umožňují ucházet se o udělení licence zvláštní způsobilosti

(viz kapitolu I, článek 10 této přílohy)

- veškerá omezení kloubů, amputace, protézy neodpovídající kritériím definovaným v bodě 1.4
- hlavní centrální nebo periferní senzomotorické poruchy (monoplegie, hemiplegie, paraplegie atd.)

1.5.3 Nemoci nebo vady, vyžadující lékařské dobrozdání od instance schválené ASN (lékařská komise, nebo v její nepřítomnosti lékař schválený ASN):

- diabetes léčený inzulínem nebo hypoglykemickými sulfamidy, pod podmínkou, že byl předložen doklad od příslušné instance, potvrzující pravidelné sledování uchazeče a péči o něj a že lékařské potvrzení schopnosti (viz 1.8) je označeno poznámkou: „nezbytný lékařský dohled“.
- všechny patologické kardiální nebo arteriální stavy,
- psychiatrická onemocnění, která by mohla způsobit poruchy chování a vyžadující lékařskou péči;
- jakékoli zdravotní problémy, které by mohly mít **kvůli své povahy nebo požadované léčbě** škodlivé účinky při provozování automobilového sportu, **včetně případu nehody.**

1.6 Formulář pro lékařskou prohlídku

V každé zemi musí příslušná ASN v souladu se zákony a obvyklou praxí své země připravit a vytisknout:

- i) list lékařského dotazníku,
- ii) lékařský formulář.

Tyto dokumenty, odpovídající požadavkům těchto předpisů, budou předány všem žadatelům o licenci.

1.6.1 Lékařský dotazník

Podepíše ho příslušný jezdec.

Navrhované znění dotazníku je k dispozici u FIA.

1.6.2 Lékařský formulář

Lékařský formulář musí obsahovat:

- informace nezbytné pro vyšetřujícího lékaře (navrhované znění je k dispozici u FIA),
- všechny následující informace:
- výška a hmotnost příslušné osoby,

- krevní skupina a Rh faktor v zemích, kde to zákon požaduje,
- případné alergie, na léky a jiné,
- datum posledního očkování proti tetanu,
- číselné výsledky vyšetření pohybového systému,
- číselné výsledky kontroly zraku,
- hodnoty arteriálního tlaku a uvedení, která doplňková vyšetření (prosté EKG nebo zátěžová zkouška) byly provedeny podle věku.

V zemích, kde to vyžaduje zákon nebo stanoví zvyklosti, může národní lékařský formulář obsahovat stanovení doplňkových vyšetření. Nad razítkem ASN bude formulář podepsán lékařem, který vyšetření provedl.

Dole na lékařském formuláři musí zájemce podepsat prohlášení, v němž bude upřesněno:

- že přesně informoval lékaře o svém současném zdravotním stavu a své anamnéze;
- že se zavazuje neužívat látky uvedené na seznamu zakázaných látek a metod WADA;
- že se zavazuje neprodleně informovat svou ASN o každé podstatné změně svého zdravotního stavu:
 - o z lékařského hlediska včetně léků podávaných po dobu delší než 3 týdny,
 - o z traumatologického hlediska, zda po úrazu následovala či nikoli pracovní neschopnost, a zda byl spojen či nikoli provozováním automobilového sportu.

1.6.3 Určení lékařského formuláře a dotazníku

Tyto dokumenty uschová ASN za dodržení pravidel pro dodržování lékařského tajemství.

Ovšem s cílem vytvořit zabezpečený počítačový soubor pro lékaře zasahující při automobilovém sportu v případě nehody nebo interkurentní nemoci si může kopii vyžádat FIA. Dotčené kategorie jezdců stanoví později lékařská komise FIA.

1.7 Povinnosti lékaře provádějícího zdravotní prohlídku

Lékař, který provádí zdravotní prohlídku, je povinen vyplnit se všemi podrobnostmi formulář národního zdravotního osvědčení ASN, který mu předložil žadatel o licenci. Žadatel je pak povinen neprodleně předat vyplněný formulář příslušné ASN.

Rozhodnutí o způsobilosti či nezpůsobilosti přijímá lékař, který provedl prohlídku. Může případně požádat o stanovisko příslušnou instanci schválenou ASN (lékařská komise nebo schválený lékař).

1.8 Potvrzení zdravotní způsobilosti

Každá mezinárodní licence musí být doprovázena dále uvedeným potvrzením zdravotní způsobilosti:

- buď na rubu
- nebo na přiloženém dokumentu.

Zkouška způsobilosti pro automobilový sport podle lékařských norem FIA

Datum:

Korekce zraku (brýle nebo čočky) ANO NE

Zvláštní lékařská péče ANO NE

1.9 Distribuce předpisů

Kromě dokumentů, které mají na starosti, se ASN žádají, aby vyšetřujícím lékařům předaly tyto předpisy nebo aby uvedly na žádosti o licenci internetovou stránku, kde je možné je najít.

2. Lékařská kontrola na závodech

V některých případech lze předběžnou prohlídku nahradit tím, že se hlavní lékař soutěže seznámí s potvrzením schopnosti. V kterýkoli okamžik soutěže nebo na jejím konci

mohou ředitel závodu a hlavní lékař požadovat provedení prohlídky, která je odůvodněna chováním jezdce. Sportovní autority přijmou rozhodnutí na základě stanoviska hlavního lékaře. Tato prohlídka může být doprovázena zkouškou na alkohol.

2.1 Neurometrické vyšetření

Jezdci přihlášení do mistrovství světa FIA mohou být podrobeni neurometrickému vyšetření. Metody tohoto vyšetření jsou na odpovědnosti lékařského delegáta FIA pro příslušné mistrovství. Shromážděné důvěrné údaje budou použity pro srovnávací účely v případě nehody, při níž došlo k úrazu hlavy.

2.2 ZDRAVOTNÍ PROHLÍDKA PO ÚRAZU NEBO NEMOCI

2.2.1 Při mezinárodních soutěžích

Po nehodě, i když se zdá, že jezdec není zraněn a/nebo se sám vyprostí z prostoru pro posádku, nebo v případě fyzických problémů, může kontrolní zdravotní prohlídku pokládat za nezbytnou hlavní lékař se souhlasem ředitele podniku/ředitele závodu.

- Pro soutěže probíhající na okruhu musí být tato prohlídka uskutečněna v lékařském středisku okruhu. V tomto případě ředitel závodu zajistí přítomnost jezdce.
- Pro soutěže konané na silnici může být lékařská prohlídka provedena na místě (závody do vrchu) nebo v kontrole přeskupení (rally).
- Při soutěžích započítávaných do mistrovství FIA, kde je přítomen lékařský delegát FIA, může tento iniciovat prohlídku, se souhlasem hlavního lékaře a ředitele soutěže. Výjimečně, při soutěžích na okruhu, může lékařský delegát FIA tuto prohlídku provést sám a na jiném místě, než je lékařské středisko.
- Pokud předpisy soutěže, série nebo mistrovství stanoví, že soutěžní vozy musí být vybaveny výstražným lékařským světlem podle specifikace FIA, každý jezdec, který byl účastníkem nehody, jež vede k rozsvícení světla signalizujícího, že byly překročeny stanovené meze zatížení, MUSÍ být **neprodleně** vyšetřen lékařskou službou soutěže **na žádost lékařského delegáta FIA nebo lékaře určeného pro mistrovství nebo sérii**. Hlavní lékař soutěže, spolu s lékařským delegátem FIA, **nebo lékař určený pro mistrovství nebo sérii**, určí nejvhodnější místo pro tuto prohlídku.

Ve všech případech je tým dotčeného jezdce vyrozuměn písemně.

Na základě společného rozhodnutí lékařského delegáta FIA (pro soutěže, na kterých je přítomen) a hlavního lékaře soutěže:

- dotčenému jezdcovi buď není povoleno pokračovat v příslušné soutěži;
- nebo je vyzván, aby se podrobil lékařské prohlídce u hlavního lékaře následující mezinárodní soutěže nebo části mistrovství, které se účastní. V tomto případě musí hlavní lékař soutěže, během které k nehodě došlo, neprodleně a co nejpřesněji informovat hlavního lékaře následující soutěže;
- nebo je jezdec informován, že se může zúčastnit následující soutěže bez další lékařské prohlídky.

Tato ustanovení platí po celou dobu soutěže. Každý jezdec, který se jim nepodrobí, bude předvolán před kolegium sportovních komisařů soutěže.

Nošení šperků ve formě piercingu nebo kovového řetízku je během soutěže zakázáno a může tedy být před startem kontrolováno.

2.2.2 Tréninky a seznamovací kola

Každý jezdec, který se na trati zúčastní soukromého tréninku nebo na silnici seznamovacího kola, které nejsou upraveny předpisy, musí být v případě vyjetí z trati a/nebo fyzických problémů, k nimž dojde při této příležitosti, podroben lékařské prohlídce a neprodleně o tom musí informovat svou ASN.

V případě soukromých tréninků F1, **WEC** nebo WTCC nebo seznamovacích kol neupravených předpisy pro soutěž WRC musí tato kontrola probíhat před začátkem mezinárodní soutěže, které má v úmyslu se zúčastnit, za stejných podmínek a se

stejnými důsledky jako v případě mezinárodních soutěží (viz 2.2.1). Případně lékař pověřený záchranou při soukromém tréninku, kde došlo k vyjetí z trati, musí co nejrychleji informovat sekretariát lékařské komise FIA.

2.3 Postup po nehodě nebo nemoci

2.3.1 Povinnosti hlavního lékaře

Hlavní lékař soutěže, během které dojde k nehodě, musí ve všech případech:

- informovat faxem, nebo elektronickou poštou ASN příslušného jezdce s uvedením všech možných podrobností a upřesnění;
- doplnit později informace podle příznivého nebo nepříznivého vývoje stavu zraněného jezdce.

Zvláštní ustanovení pro mistrovství FIA F1, WTCC, WEC a WRC

Informovat rovněž e-mailem FIA Sport (medical@fia.com).

2.3.2 Povinnosti ASN

ASN, která byla řádně informována (hlavním lékařem nebo zainteresovanou osobou) musí navázat nezbytný kontakt s dotčeným jezdce, aby se přesvědčila o správném průběhu postupu reintegrace, popsaného v článku 3. Nedodržení tohoto postupu znamená použití sankcí, stanovených pro takový případ.

2.3.3 Povinnosti jezdce

V případě nehody během soutěže nebo mimo soutěž, se zraněním způsobujícím zdravotní neschopnost 10 a více dní, nebo v případě nemoci či nezpůsobilosti, uvedené v odst. 1.5 těchto předpisů, je držitel licence povinen, ve lhůtě 10 dnů, informovat svou ASN:

- a buď přiložit důvěrnou lékařskou zprávu, adresovanou národní zdravotní komisi nebo pověřenému lékaři, obsahující diagnózu a prognózu doby nezpůsobilosti či stupně invalidity,
- nebo pověřit národní zdravotní komisi nebo pověřeného lékaře navázat důvěrně kontakt se zdravotnickým zařízením, kde je případně hospitalizován.

Zvláštní ustanovení pro mistrovství FIA F1, WEC, WTCC a WRC

I v případě neexistence neschopnosti nebo neschopnosti kratší než 10 dní musí jezdec informovat lékařského delegáta FIA o všech zdravotních problémech, které by mohly, kvůli své povaze nebo potřebě léčbě, mít případně negativní účinky na provozování automobilového sportu, včetně nehody (viz čl. 1.5) před příští soutěží, které se chce zúčastnit, aby případně spustil postup popsaný v článku 3 – Reintegrace.

3. REINTEGRACE

Od data nehody nebo zjištění nemoci či postižení, uvedených v článku 1.5 těchto předpisů a až do rozhodnutí ASN se musí jezdec zdržet jakékoli účasti v automobilové soutěži zapsané do mezinárodního kalendáře FIA jakožto jezdec.

V případě nehody znamenající neschopnost 10 nebo více dní a po přijetí dokumentace potvrzující uzdravení nebo zhojení, nebo propouštěcí dokumentace z nemocnice, lékařská komise nebo lékař schválený ASN iniciují kontrolu pro reintegraci nebo novou kompletní roční lékařskou prohlídku.

Veškerá poškození nebo vady, uvedené v článku 1.5 těchto předpisů, musí být posouzeny národní lékařskou komisí nebo, v její nepřítomnosti, lékařem schváleným ASN.

Zvláštní ustanovení pro mistrovství FIA F1, WEC, WTCC a WRC:

- a) *v případě neschopnosti od 0 do 10 dní se lékařská prohlídka koná u příležitosti příští soutěže, které se příslušný jezdec zúčastní, a to na odpovědnost lékařského delegáta FIA a hlavního lékaře;*

b) v případě neschopnosti 10 nebo více dní se tato kontrola koná stejným způsobem v průběhu první soutěže, které se chce jezdec zúčastnit, po obdržení potvrzení o uzdravení a výsledku reintegrace od jeho ASN.

4. ORGANIZACE BOJE PROTI DOPINGU

Antidopingový řád FIA má chránit základní právo jezdce účastnit se sportovních akcí bez dopingů, propagovat zdraví a zaručit jezdcům spravedlnost, bezpečnost a rovnost v automobilovém sportu.

Řád je uveden v příloze A Mezinárodního sportovního řádu.

5. ODVOLACÍ KOMISE

Každá země je povinna ustavit zdravotní odvolací komisi jmenovanou ASN, která řeší veškeré spory mezi lékaři a jezdci. Přitom se berou za základ rozhodování čl. 1.3 a 1.4 těchto předpisů.

Jezdec může být případně pozván k předvedení ovládnutí vozidla při jízdě v přítomnosti lékaře, člena lékařské komise nebo lékaře, pověřeného ASN.

Rozhodnutí národní zdravotní komise je uznáváno ve všech ostatních zemích **spadajících pod sportovní jurisdikci** FIA.

6. PRAVIDLA PRO FYZIOLOGICKÉ ZKOUŠKY BĚHEM AUTOMOBILOVÝCH ZÁVODŮ

6.1 Obecné poznámky

Fyziologické studie spadají do lékařské oblasti a je možné je provádět, celé nebo jejich část:

- a) buď mimo místa, kde probíhají sportovní soutěže a s výhradou získání dobrovolného a osobního souhlasu účastníků při přísném dodržování platných zákonů a předpisů, nepodléhají dále uvedeným předpisům (6.2, 6.3 a 6.4);
- b) nebo v průběhu soutěže a/nebo tréninků, které jí předcházejí, a v tomto případě, kromě výše uvedených pravidel přímého souhlasu, nesmějí v žádný okamžik a z jakéhokoli důvodu, narušit normální průběh této soutěže, ani omezovat soutěžící a jezdce, kterých se netýkají. V důsledku toho se musí podřídit dále uvedeným předpisům (6.2, 6.3 a 6.4).

6.2 Iniciativa k provádění experimentů

Iniciativa k experimentu a výběr jeho tématu mohou pocházet:

- a) od nezávislého výzkumného lékaře nebo právnické osoby, která má k dispozici kompetentní lékařský tým v oboru;
- b) od ASN prostřednictvím lékařské komise;
- c) od lékařské komise FIA.

Pozn.: v případě b) nebo c) jmenují dotčené komise výzkumného lékaře nebo výzkumné lékaře.

6.3 Předchozí souhlasy

Žádný pokus plánovaný v rámci soutěže nemůže být naplánován bez předchozího souhlasu příslušné lékařské komise, a to:

6.3.1 Pro národní nebo mezinárodní soutěže mimo mistrovství světa FIA a probíhající v rámci soutěže v geografickém rámci jediné ASN, je nezbytný a dostačující souhlas příslušné národní lékařské komise.

6.3.2 Pro všechny experimenty zahrnující jezdce nebo spolujezdce účastnící se mistrovství světa FIA a pro mezinárodní experimenty mimo mistrovství světa FIA probíhající během soutěže, ale naplánované na území více ASN, je povinný souhlas lékařské komise FIA; v důsledku toho musí být každá žádost spadající do tohoto rámce, ať posuzována národní lékařskou komisí či nikoli, musí být předána lékařské komisi FIA.

6.4 Doplnkové podmínky vyžadované pro průběh fyziologického experimentu „v terénu“ při soutěži a/nebo s ní spojených trénincích

Ve všech případech musí dát svůj souhlas:

- ASN, kde se experiment koná
- pořadatel
- ředitel závodu
- hlavní lékař
- pro mistrovství světa FIA, ředitel soutěže.

Za tímto účelem musí být v písemné žádosti uvedeno:

- typ, rozsah a umístění lékařského vybavení nezbytného pro experiment;
- nezbytné místo a čas pro experiment, s upřesněním:
 - v případě soutěže na okruhu, zda bude probíhat během tréninků nebo závodu;
 - pro rally, zda bude probíhat během měřeného úseku nebo ve spojovacím úseku.
- počet osob, které tvoří lékařský tým pro experiment, včetně lékařského personálu.

Pro soutěže, které mají lékařského delegáta FIA, bude tomuto pro informaci předána tato písemná žádost.

6.5 Použití získaných vědeckých údajů

Vědecké práce zůstávají výhradním vlastnictvím lékařů provádějících experiment, nebo případně právnické osoby, která má k dispozici lékařský tým kompetentní v dané oblasti.

- a) Mají tedy naprostou volnost k jejich šíření podle vlastního výběru.
- b) Zavazují se ovšem, že výsledky předají své ASN a FIA.

KAPITOLA III: VYBAVENÍ JEZDCŮ

1. OCHRANNÉ PŘILBY

1.1 Normy

Všichni jezdci účastníci se závodů automobilů na okruhu a do vrchu a při rychlostních zkouškách rally, zapsaných v mezinárodním sportovním kalendáři FIA, musí mít nasazeny ochranné přilby, splňující jednu z norem, uvedených v technickém listu FIA č. 25.

Přilby homologované podle normy FIA 8860 – Zkušební specifikace pro technicky vyspělé přilby (Technický list č. 33), musí nosit jezdci při:

- mistrovství světa formule 1,
- mistrovství světa v rally FIA, pokud jsou zařazení jako jezdci priority 1 nebo 2,
- WTCC,
- mistrovství Evropy GT3 FIA,
- mistrovství F2 FIA,
- mezinárodních sérií pro vozy GP2, GP3, LMP1, LMP2 a F3.

Všichni jezdci účastníci se mistrovství světa formule 1 FIA musí používat pro přilby FIA 8860 zesilující štítek stínítka F1 2011.

Doporučuje se, aby jezdci mistrovství světa v rally a mezinárodních sérií, jejichž technické předpisy přebírají ustanovení týkající se odolnosti struktur vůči nárazům z technických předpisů formule 1, F3 nebo F3000 FIA, nosili přilby odpovídající normě FIA 8860.

1.2 Podmínky použití

Jezdci v otevřených vozech musí mít přilby zakrývající obličej s ochranou brady, která je nedílnou součástí struktury přilby a odpovídá normě schválené FIA. Toto opatření je doporučeno pro otevřené historické vozy a vozy autocrossu SuperBuggy, Buggy1600 a JuniorBuggy.

Jezdci a spolujezdci vozů s uzavřenou karoserií, kteří mají přilbu zakrývající obličej, musí být schopni absolvovat následující test (1), aby bylo zajištěno, že je umožněn odpovídající přístup k dýchacím cestám zraněného jezdce:

PŘÍLOHA L

- Jezdec sedí ve voze, má nasazenou přilbu a zařízení zadržující hlavu schválené FIA, zapnutý bezpečnostní pás.
- Hlavní lékař soutěže (nebo, pokud je přítomen, lékařský delegát FIA), za pomoci dvou záchranářů musí být schopen sejmout přilbu, přičemž hlava jezdce je trvale držena v neutrální poloze.

Pokud se toto nezdaří, musí mít jezdec otevřenou přilbu.

(1) pro historické vozy je splnění doporučeno.

1.3 Modifikace

Žádná přilba nesmí být upravována vzhledem ke specifikaci stanovené výrobcem, s výjimkou případů schválených výrobcem a jednou ze zkušebních institucí podle norem FIA, která příslušný model schválila. Jakékoliv jiná úprava činí přilbu nepřijatelnou podle požadavků tohoto článku 1.

1.4 Maximální hmotnost a komunikační systémy

- Hmotnost ochranné přilby může být kontrolována kdykoli během podniku a nesmí přesáhnout 1800 g pro typ zakrývající obličej a 1600 g pro typ s otevřenou obličejovou částí, včetně všech doplňků a příslušenství.
- Sluchátka namontovaná do přilby jsou zakázána při okruhových závodech a závodech do vrchu, s vyloučením soutěží rallycrossu a autocrossu (sluchátka do uší jsou povolena). Žádost o výjimku, a to pouze z lékařských důvodů, lze podat prostřednictvím lékařské komise ASN jezdce. Instalaci mikrofону lze provést pouze v souladu s ustanoveními článku 1.3 výše.

1.5 Zdobení

Barva by mohla reagovat s materiálem skořepiny přilby a ovlivnit její ochrannou schopnost, proto může být přilba zdobena pouze při dodržení těchto předpisů nebo případných omezení, která stanovil výrobce, a to pouze pomocí barev výrobcem specifikovaných (akrylová barva schnoucí na vzduchu, polyuretanové laky a podobně), přednostně za použití barvy, která byla výrobcem schválena. Tento bod je mimořádně důležitý pro skořepiny lité vstřikováním, které se obecně nemalují.

Skořepina určená k malování musí být účinně chráněna, neboť barva, která by pronikla dovnitř, by mohla ovlivnit funkci vycpávky přilby.

Barvy, které musí být vypalovány, by neměly být použity. Ať je postup jakýkoli, teplota nesmí překročit maximum stanovené pro úpravu přileb v normě, podle které byly schváleny.

Ohledně použití samolepek nebo obtisků je třeba také vždy konzultovat pokyny výrobce.

2. OHNIVZDORNÝ ODĚV

Při závodech na okruhu a do vrchu, stejně jako při rychlostních zkouškách rally a při výběrových sektorech terénních podniků, zapsaných do Mezinárodního sportovního kalendáře, musí všichni jezdci a spolujezdci mít kombinézu, rukavice (pro spolujezdce volitelné), dlouhé spodní prádlo, kuklu, ponožky a boty homologované podle normy FIA 8856-2000 (Technický list č. 27).

Uživatelé se musí přesvědčit, že oděv není příliš těsný, neboť to snižuje úroveň ochrany. Výšivky našité přímo na kombinéze mohou propichovat pouze první vnější vrstvu oděvu, aby se zlepšila tepelná izolace. Materiál použitý na podklad (nebo podložku) reklamních nášivek a nití použitá k jejich připevnění ke kombinéze musí být odolné vůči plamenům (viz přílohu I normy FIA 8856-2000 pro podrobné požadavky a jiná doporučení pro uživatele).

Piloti monopostů účastníci se závodů s pevným startem musí mít rukavice v dobře viditelné barvě, kontrastující s převládající barvou vozu, aby pilot mohl jasně přivolat pozornost startéra závodu v případě potíží.

Látky, které mohou obíhat v jakémkoli chladicím systému, používaném jezdcem, jsou omezeny na vodu nebo vzduch mající atmosférický tlak. Systémy s vodou nesmí pro své fungování vyžadovat nasycení oděvu.

Pro soutěže konané za velkého horka se doporučuje použít systém chlazení (připojený například k prádlu k tomu určenému a homologovanému podle normy FIA 8856-2000). Výjimečně mohou jezdci nosit chladicí oděv, který není homologovaný FIA. Ten je ovšem doplňkem povinného homologovaného spodního prádla a musí zahrnovat podpurný oděv, certifikovaný a opatřený etiketou ISO 15025. Všechny trubky musí být certifikované a opatřené etiketou ISO 17493 a nesmějí být v kontaktu s kůží jezdce. Navíc, jakékoli spojení se systémem uvnitř vozu musí odpovídat článku 5.8.6 normy FIA 8856-2000.

3. Zádržný systém hlavy (FHR)

3.1 Během mezinárodních soutěží je zakázáno používání jakéhokoli zařízení připevněného k přilbě, které je určeno k ochraně krku nebo hlavy jezdce, pokud toto zařízení nebylo homologováno v souladu s normou FIA 8858. Homologované systémy FHR jsou uvedeny na Technickém listu FIA č. 29. **Minimální úhel límce HANS je 60° vzhledem k horizontále.**

Systémy FHR schválené FIA musí jezdci a spolujezdci používat při všech mezinárodních soutěžích, **s následujícími výjimkami nebo ustanoveními:**

Nošení systému FHR schváleného FIA:

- je povinné pro vozy formule 1 z období G a následujících, **kromě písemné výjimky udělené bezpečnostní komisí FIA;**
- doporučené pro všechny ostatní historické vozy;
- je povinné v off-road pro všechny soutěže Mistrovství Evropy FIA, kromě vozů autocrossu SuperBuggy, Buggy1600 a JuniorBuggy, pro které je doporučeno s kompatibilními přilbami.
- není povinné pro následující kategorie alternativních pohonů: I, III, IIIA, IV, V elektrické motokáry, VII a VIII;
- je doporučeno pro kategorie alternativních pohonů II, V vozy a VI s technickým průkazem vystaveným před 1. 1. 2006.

Pro ostatní vozy, v nichž z technických důvodů nelze namontovat systém FHR, je možné předložit Bezpečnostní komisi FIA žádost o výjimku.

3.2 Podmínky použití

Systémy FHR musí být používány pouze s prvky schválenými FIA v souladu s následující tabulkou:

Přilba ⁽²⁾	Systém pásů (řemínek, spona a ukotvení na přilbě)
FIA 8860 (Technický list č. 33)	FIA 8858 (Technický list č. 29)
FIA 8858 (Technický list č. 41)	

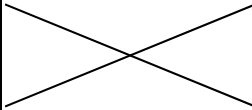
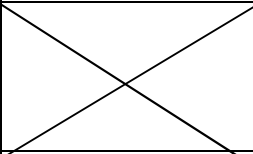
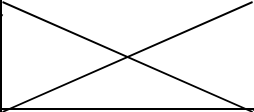
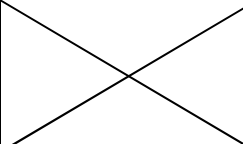
⁽²⁾ Povinné nošení přilby při každém mistrovství v souladu s čl. 1.1 výše.

Pokud je použitým zařízením HANS[®], podrobnější informace jsou uvedeny v „Guide of the use of HANS[®] in International Motor Sport“ zveřejněném Institutem FIA pro bezpečnost v automobilovém sportu, který se nachází na www.fia.com v rubrice FIA Sport – Předpisy – Vybavení jezdců.

3.3 Slučitelnost a povolení k používání prvků schválených podle norem FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 a 8860-2010

Normy FIA 8860-2004 (Technicky vyspělé přilby) a FIA 8858-2002 (systémy FHR a kompatibilní přilby) byly v roce 2010 aktualizovány. Jak původní verze, tak verze

revidovaná zůstávají v platnosti, pokud jsou použity tak, jak je to uvedeno v následující tabulce.

	FHR 8858-2010	Řemínek (se sponou na konci) 8858-2010	Ukotvení na přilbě 8858-2010	Přilba 8858-2010 a 8860-2010
HANS 8858-2002		ANO	ANO	ANO
Řemínek (se sponou na konci) 8858-2002	NE		Pokud je mechanicky kompatibilní	ANO
Ukotvení na přilbě 8858-2002	ANO	Pokud je mechanicky kompatibilní		NE
Přilba 8858-2002 a 8860-2004	ANO	ANO	NE	

4. Bezpečnostní pásy

Jezdci musí být upoutáni v sedadle pomocí bezpečnostních pásů odpovídajících specifikacím přílohy J pro příslušný vůz, po celou dobu podniku když je vůz v pohybu na okruhu, v boxové uličce, během rychlostní zkoušky nebo na trati závodu.

KAPITOLA IV: PRAVIDLA JÍZDY NA OKRUHU

1. RESPEKTOVÁNÍ SIGNALIZACE

Pokyny uvedené v Příloze „H“ Mezinárodního sportovního řádu jsou pokládány za součást těchto pravidel jízdy. Každý jezdec s nimi musí být plně obeznámen.

2. PŘEDJÍŽDĚNÍ, KONTROLA VOZU A HRANICE TRATI

a) Během závodu může soutěžní vůz, který je na trati, využívat celou šířku vozovky. Jakmile je však vůz sledován na rovné části dráhy jiným vozidlem, které je dočasně nebo trvale rychlejší, musí mu umožnit předjetí při první možné příležitosti.

Pokud jezdec dostiženého vozu nebudí dojem, že vidí ve zpětném zrcátku vůz, který se ho snaží předjet, upozorní ho na to traťový komisař modrým praporkem.

Jezdci, kteří nereagují na signalizaci modrým praporkem, mohou být potrestáni sportovními komisaři.

b) Předjíždění podle možností toho kterého okamžiku se připouští jak po pravé, tak po levé straně předjížděného vozu.

Jezdec nemůže vědomě opustit trať bez prokazatelného důvodu.

Pouze změna směru pro obhájení pozice je povolena.

Každý jezdec, který se vrací na dráhu závodu poté, co hájil svou pozici mimo dráhu, by měl ponechat minimálně jednu šířku vozu mezi svým vozem a okrajem trati, když se blíží do zatáčky.

Ovšem jakékoli manévry vozu, způsobující ohrožení ostatních jezdců, jako úmyslné vytlačování vozů za okraj trati nebo jakékoli jiné nenormální změny směru vozu jsou přísně zakázány. Každý jezdec, který se dopustí výše uvedených skutků, bude oznámen sportovním komisařům soutěže.

c) Jezdci musí stále jezdit po trati. Aby se předešlo jakýmkoli pochybnostem, bílé čáry vymežující okraje trati jsou pokládány za součást trati, nikoli tak její okraje

Pokud vůz opustí trať z jakéhokoli důvodu, a aniž by byl dotčen bod 2 (d) dále, může se jezdec vrátit do závodu. Může tak ovšem učinit pouze při zachování bezpečnosti, a aniž by mu z toho vznikla jakákoli výhoda. Jezdec je brán, že opustil trať, pokud žádná část jeho vozu není v kontaktu s tratí.

- d) Opakování vážných jezdeckých chyb či zřejmá ztráta kontroly nad vozem (např. vyjetí z trati) budou oznámeny sportovním komisařům soutěže a mohou mít za následek uložení trestu jdoucího až k vyloučení jezdce ze závodu.
- e) V žádném okamžiku není povoleno řídit vůz zbytečně pomalu, nepravidelně nebo způsobem, který je pokládán za potenciálně nebezpečný pro ostatní jezdce.

3. ZASTAVENÍ VOZU BĚHEM ZÁVODU

- a) Jezdec vozu, který opouští trať, protože není schopen udržet závodní rychlost, by měl předem signalizovat svůj úmysl a je zodpovědný za to, že jím prováděný manévr proběhne bezpečně a co možná nejlíže výjezdu z trati.
- b) Pokud se vůz zastaví mimo pit lane, musí být vůz odstraněn z tratě tak, aby jeho poloha nezpůsobovala nebezpečí nebo neomezovala normální jízdu na trati. Není-li jezdec schopen odstranit vůz z nebezpečného místa, je povinností traťových komisařů mu pomoci. Jestliže se v tomto případě pak jezdcí podaří vrátit se do závodu, musí se tak stát při plném dodržení předpisů a aniž by mu z toho vznikla jakákoli výhoda.
- c) Veškeré opravy prováděné na trati, smí provést pouze sám jezdec s použitím nářadí a náhradních dílů, které si veze ve voze.
- d) Jakékoli doplňování provozních látek a paliva je zakázáno, kromě případu, kdy se příslušný vůz zastaví ve svém boxu.
- e) Kromě jezdce a řádně určených činovníků se nesmí nikdo dotýkat vozu, s výjimkou pit lane.
- f) Je zakázáno tlačit vůz po trati.
- g) Kromě přerušení závodu je kterýkoli vůz, opuštěný z jakýchkoli důvodů jezdce na trati, i když jen dočasně, pokládán, že odstoupil ze soutěže.

4. VJEZD DO PROSTORU OBSLUŽNÝCH BOXŮ

- a) Úsek trati vedoucí k pit lane se nazývá „vjezd do boxů“.
- b) V průběhu závodu je vjezd do boxů povolen jen vjezdem do boxů.
- c) Každý jezdec, který má v úmyslu opustit trať nebo vjet na pit lane, se musí přesvědčit, že tak může učinit bezpečně.
- d) S výjimkou případu „vyšší moci“ (uznaných jako takové sportovními komisaři soutěže), je jakékoli přejetí dělicí čáry mezi vjezdem do boxů a tratí zakázáno.

5. Výjezd z boxové uličky

S výjimkou případů vyšší moci (uznaných jako takové sportovními komisaři soutěže) nesmí být žádná čára nakreslená u výjezdu z boxů s cílem oddělit vozy opouštějící boxy od vozů na trati, přejetá žádnou částí vozu, který opouští boxy.

ZMĚNY DOPORUČENÉ PRO ROK 2014, ALE POVINNÉ PRO ROK 2015

KAPITOLA I – ČLÁNEK 2:

Stupně licence FIA pro jezdce a soutěže, pro které jsou vyžadované a platné

2.1 Super licence: požadovaná pro mistrovství světa F1 pro jezdce.

2.2 Stupeň A: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon nižší nebo roven 1 kg/HP.

2.3 Stupeň B: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon mezi 1 kg/HP a 2 kg/HP a pro mistrovství WTCC FIA.

2.4 Stupeň C: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon mezi 2 kg/HP a 3 kg/HP (s výjimkou těch, které jsou uvedené výše) a pro mistrovství v autocrossu, rallycrossu a mistrovství kamionů FIA. Rovněž požadovaná pro historické vozy formule 1 (období G a pozdější), formule 2 (období H a pozdější), Indy Car (období G a pozdější), formule 5000 a formule A (všechny), skupiny C (všechny), CanAm (všechny) a sportovní prototypy nad 2 litry (období G a pozdější) nezávisle na poměru hmotnost/výkon.

2.5 Stupeň R: platná pro všechny soutěže na silnici (rally, terénní rally, závody do vrchu a ostatní soutěže, kde každý soutěžící startuje jednotlivě), zapsané do mezinárodního kalendáře FIA.

2.6 Stupeň D: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon vyšší než 3 kg/HP (s výjimkou těch, které jsou uvedené výše) a pro všechny mezinárodní série Club a Bronze zaregistrované u FIA a pro všechny historické vozy účastníci se závodů na okruhu (s výjimkou těch, které jsou upřesněny výše), i když mají některé vozy poměr hmotnost/výkon nižší než 3 kg/HP.

Kromě toho, pro zachování cenové struktury rozlišující mezi historickým automobilovým sportem a sportem moderním, se navrhuje, aby po plánovaném zrušení licencí H1 až H4 byla přijata ustanovení k tomu, aby ASN mohly vydávat schválené licence stupňů C a D, přidáním kódu „H“ ke stupni licence, s následující poznámkou: pouze pro použití při podnikách historického automobilového sportu.