

# **PŘÍLOHA L**

## **Mezinárodního sportovního řádu**

# **2016**

Jakákoli změna po tomto datu bude zveřejněna v bulletinu FIA.  
Překlad neprošel jazykovou úpravou a je považován pouze za orientační.

Nový text = **takto**

Odstraněný text = ~~takto~~

Změny během roku = **takto**

Budoucí změny (na konci přílohy) = **takto** nebo ~~takto~~

## **OBSAH:**

### **KAPITOLA 1 - MEZINÁRODNÍ LICENCE FIA PRO JEZDCE**

Čl. 1 Všeobecně

Čl. 2 Stupně licencí FIA pro jezdce a podniky, **včetně historických**, pro které jsou požadované a platné (**pozn.: neplatí pro závody dragsterů**)

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 **a podmínky vydání** pro super licenci

**Čl. 6 Kvalifikace a podmínky vydání pro e-licenci**

Čl. 7 Licence pro všechny pokusy o rychlostní rekordy světové a mezinárodní

Čl. 8 Licence pro závody kamionů

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 podniky započítávané do Poháru alternativních energií FIA

### **KAPITOLA II - PŘEDPISY PRO LÉKAŘSKOU KONTROLU JEZDCŮ**

Čl. 1 Roční lékařská prohlídka způsobilosti

Čl. 2 Lékařská prohlídka při podnicích

Čl. 3 Reintegrace

Čl. 4 Organizace boje proti dopingů

Čl. 5 Odvolací komise

Čl. 6 Předpisy pro fyziologické výzkumy během automobilových podniků

### **KAPITOLA III - VYBAVENÍ JEZDCŮ**

Čl. 1 Přilby

Čl. 2 Ohnivzdorné oblečení

Čl. 3 Zařízení zadržující hlavu (FHR)

**Čl. 4 Bezpečnostní pásy**

### **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 9 a 20 tohoto Řádu. Tato kapitola přílohy L specifikuje stupně, kvalifikaci žadatelů a platnost licencí pro okruhové závody a závody na silnici, pro závody historických vozů, 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** (rozhodující je datum narození).

### 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 9.7 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 podniky, včetně historických, 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. 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 podniky na silnici (rally, terénní rally, závody do vrchu a ostatní podniky, 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.

**2.7** Aby byla zachována struktura cen, která odráží rozdíl mezi historickým automobilovým sportem a automobilovým sportem moderním, mohou ASN vydávat licence schválených stupňů C, D a R s přidáním kódu „H“ ke stupni licence, s následující poznámkou: „pouze pro použití při soutěžích historického automobilového sportu“, nebo přidáním kódu „HREG“ ke stupni licence R, s následující poznámkou: „pouze pro použití při soutěžích historického automobilového sportu pravidelnosti“ (Soutěže, u kterých musí být průměrná rychlost nižší než 50 km/h).

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

**2.8** 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).

**2.9** 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 země, 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 podnicích 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 jeden podnik, jejíž název a datum musí vydávající ASN na licenci uvést.

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

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 držiteli 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 podniků uznaných ASN. Toto konstatování musí být uvedeno v jejich složce ředitelů závodů u podniků, 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 Když poprvé žádá o super licenci, musí být jezdec držitelem platného řidičského průkazu.

5.1.3 Na začátku podniku o prvním závodním víkendu F1 musí být jezdců minimálně 18 let.

5.1.4 a) Když jezdec poprvé požádá o super licenci, nebo pokaždé, když žádá o super licenci z titulu bodu 5.1.7 b) nebo c), musí absolvovat zkoušku týkající se nejdůležitějších bodů Mezinárodního sportovního řádu a Sportovních předpisů F1.

b) Pro další žádost o super licenci F1 musí příslušný tým F1 prostřednictvím formuláře žádosti o super licenci F1 potvrdit, že uspořádal brífink se svým jezdcem k nejdůležitějším bodům Mezinárodního sportovního řádu a Sportovních předpisů F1.

5.1.5 Jezdec musí absolvovat minimálně 80 % každé ze dvou kompletních sezón jednoho z mistrovství uvedených v Dodatku 1.

5.1.6 Příslušný tým F1 musí prokázat, že kandidát trvale řídil nejnovější vůz formule 1<sup>(1)</sup> minimálně na 300 km závodní rychlostí maximálně během 2 dnů, což proběhlo maximálně 180 dní před žádostí a potvrdila to ASN v zemi, kde se test konal.

5.1.7 Jezdec musí rovněž splnit minimálně jedno z následujících kritérií:

a) získal minimálně 40 bodů během tří let předcházejících jeho žádosti (mistrovství a body jsou uvedeny v Dodatku 2).

b) získal super licenci (s vyloučením super licence pouze pro volné tréninky) během jedné ze 3 předcházejících sezón.

c) získal super licenci před 3 předcházejícími sezónami (s vyloučením super licence pouze pro volné tréninky). V takovém případě musí být jezdec brán FIA, jako by

nedávno a řádně prokázal své výjimečné schopnosti v jednomístných formulových vozech.

d) skončil jako první na mistrovství formule E FIA v předchozím roce.

<sup>(1)</sup> TCC nebo TPC jak je definováno ve Sportovních předpisech F1.

## **5.2 Kvalifikace pro super licenci pouze pro volné tréninky**

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

5.2.2 Když poprvé žádá o super licenci pouze pro volné tréninky, musí být jezdec držitelem platného řidičského průkazu.

5.2.3 Na začátku podniku o prvním závodním víkendu F1 musí být jezdcům minimálně 18 let.

5.2.4 a) Když jezdec poprvé požádá o super licenci pouze pro volné tréninky, musí absolvovat zkoušku týkající se nejdůležitějších bodů Mezinárodního sportovního řádu a Sportovních předpisů F1.

b) Pro další žádost o super licenci F1 pouze pro volné tréninky musí příslušný tým F1 prostřednictvím formuláře žádosti o super licenci F1 potvrdit, že uspořádal brífink se svým jezdcem k nejdůležitějším bodům Mezinárodního sportovního řádu a Sportovních předpisů F1.

5.2.5 Jezdec musí být FIA brán, že řádně prokázal své výjimečné schopnosti v jednomístných formulových vozech. Příslušný tým F1 musí prokázat, že kandidát trvale řídil nejnovější vůz formule 1<sup>(1)</sup> minimálně na 300 km závodní rychlostí maximálně během 2 dnů, což proběhlo maximálně 180 dní před žádostí a potvrdila to ASN v zemi, kde se test konal.

5.2.6 Jezdec je ve zkušební době po dobu 12 měsíců, během které vlastní super licenci prozatímně s výhradou revize, která je možná kdykoli.

<sup>(1)</sup> TCC nebo TPC jak je definováno ve Sportovních předpisech F1.

## **5.3 Postup podávání žádosti**

a) Kompletní žádost musí být předána FIA minimálně 14 dní před technickými přejímkami první podniku 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 podnikem.

b) ASN, která vydala jezdcům jeho platnou závodní 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.

## **5.4 Podmínky vydání**

5.4.1 Pokud byly články 5.1 a 5.3 nebo 5.2 a 5.3 dodrženy ke spokojenosti FIA, tato vydá licenci.

5.4.2 Super licence a super licence pro volné tréninky jsou platné až do konce roku, v němž byly vystaveny.

5.4.3 Jezdec, který obdržel super licenci, 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.

## **6. KVALIFIKACE PRO VYDÁNÍ E-LICENCE**

### **6.1 Kvalifikace pro e-licenci**

6.1.1 Jezdec musí být držitelem platné mezinárodní licence FIA stupně B.

6.1.2 Jezdec musí projít kompletním školením týkajícím se nejdůležitějších bodů elektrické bezpečnosti a technických a sportovních aspektů soutěže.

6.1.3 Jezdec musí úspěšně projít zkoušením týkajícím se nejdůležitějších bodů Mezinárodního sportovního řádu a Sportovních předpisů mistrovství formule E FIA.

6.1.4 Jezdec také musí splnit minimálně jedno z následujících kritérií

- a) odstartoval minimálně do tří závodů započítávaných do mistrovství formule E FIA pro jezdce v předchozím roce, nebo odstartoval do minimálně 10 závodů během posledních tří let,
- b) získal minimálně 20 bodů během tří let předcházejících jeho žádosti (mistrovství s body uvedené v Dodatku 2).
- c) byl předtím držitelem super licence F1.
- d) byl pokládán FIA, že řádně prokázal mimořádné schopnosti ve vozech jednomístné formule, ale aniž by se mohl kvalifikovat podle bodů a) až c) výše.

## 7. LICENCE PRO VŠECHNY POKUSY O SVĚTOVÉ A MEZINÁRODNÍ RYCHLOSTNÍ REKORDY

Předepsána je licence stupně C.

### 8. LICENCE PRO ZÁVODY KAMIONŮ

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

### 9. LICENCE PRO ZÁVODY DRAGSTERŮ

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

Bez ohledu na progresivní nebo chronická onemocnění vylučující automobilový sport a vylučovací poruchy vidění 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 závody, 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 vzdát se od něj. Mimo vůz musí být jezdec ležící na zádech 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 závody, musí být schváleny ASN a uvedeny v dokumentu určeném při závodech 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, nezávisle na problémech vyvolaných progresivními nebo chronickými onemocněními zakazujícími automobilový sport a vylučujícími vadách vidění, se může účastník, který vykazuje zvláštní schopnosti a jehož automobilová sportovní činnost se omezuje na funkci navigátora u příležitosti rally, jak jsou definovány v článku 20 Mezinárodního sportovního řádu, ucházet o mezinárodní licenci pro zvláštní způsobilosti „navigátor“ při rally, jak jsou definovány v článku 20 Mezinárodního sportovního řádu.

Požadovaná fyzická kritéria jsou stejná jako pro ta, která jsou požadovaná 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 podniků, kde každý soutěžící startuje zvlášť. Jejich účast podléhá souhlasu ASN země, kde se podnik koná.

**11.2** Ovšem s výhradou dodržení podmínek uvedených v čl. 10.1 se mohou někteří držitelé mezinárodní licence jezdce se zvláštní způsobilostí zúčastnit mezinárodních podniků 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 super licence nebo získal významné ceny v



- automobilovém podniku 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 každém podniku, kterého se účastní jeden nebo více držitelů licence jezdce se zvláštní způsobilostí, musí být záchranné služby informovány o jejich startovních číslech.

## **12. Licence pro závody započítávané do Poháru alternativních energií FIA**

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

- Licence stupňů A, B, C a D jsou platné pro závody vozů na solární energii (kategorie I a třída Olympia).
- Licence stupňů A, B, C a D jsou platné pro testy řízení a podniky bez měření rychlosti, jako jsou „eco-rally“ (kategorie III, IIIA, VI, VII a VIII).
- Licence stupňů A, B a C jsou platné pro rychlostní závody (kategorie II, III, IV, V, VI, VII a VIII).
- Licence stupně R je platná pouze pro závody 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 doporučeny 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 nebo osobou kvalifikovanou pro provádění testů podle legislativy příslušné země potvrzeno následující. Nošení čoček není při této kontrole zraku povoleno; jezdec případně musí při této kontrole nosit brýle.

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, ale nikoli nulovou 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 podnicích.

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 trvalou ztrátu zraku nebo trvalé 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:

- 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.

Situace jezdců postižených jednostrannou slepotou, kteří jsou aktuálně držiteli mezinárodní licence, bude posouzena případ od případu lékařskou komisí FIA.

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 podnicích**

V některých případech lze předběžnou prohlídku nahradit tím, že se hlavní lékař podniku seznámí s potvrzením schopnosti. V kterýkoli okamžik podniku 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 podnicích**

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 závody probíhající na okruhu musí být tato prohlídka uskutečněna v lékařském středisku okruhu. V tomto případě ředitel závodu zajistí přítomnost jezdce.
- Pro podniky konané na silnici může být lékařská prohlídka provedena na místě (závody do vrchu) nebo v kontrole přeskupení (rally).
- Při podnicích započítávaných do mistrovství FIA, kde je přítomen lékařský delegát FIA, může tento iniciovat prohlídku, se souhlasem hlavního lékaře a ředitele podniku. Výjimečně, při závodech na okruhu, může lékařský delegát FIA tuto prohlídku provést sám a na jiném místě, než je lékařské středisko.
- Pokud předpisy podniku, 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 podniku na žádost lékařského delegáta FIA nebo lékaře určeného pro mistrovství nebo sérii. Hlavní lékař podniku, 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 podniky, na kterých je přítomen) a hlavního lékaře podniku:

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

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

Nošení šperků ve formě piercingu nebo kovového řetízku je během podniku 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 podnik WRC musí tato kontrola probíhat před začátkem mezinárodního podniku, které má v úmyslu se zúčastnit, za stejných podmínek a se stejnými důsledky jako v případě mezinárodních podniků (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 podniku, 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 podniku nebo mimo podnik, 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 potřebné léčbě, mít případně negativní účinky na provozování automobilového sportu, včetně nehody (viz čl. 1.5) před příštím podnikem, 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 automobilovém podniku 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, národní 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 příštího podniku, 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 prvního podniku, kterého 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 jezdceům 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 ovládní 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 PODNIKŮ

### 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 podniky 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 podniku a/nebo tréninků, které mu předcházejí, a v tomto případě, kromě výše uvedených pravidel přímého souhlasu, nesmějí v žádný okamžik a z jakéhokoli důvodu, narušit normální průběh tohoto podniku, 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 podniku nemůže být naplánován bez předchozího souhlasu příslušné lékařské komise, a to:

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

6.3.2 Pro všechny experimenty zahrnující jezdce nebo spolujezdce účastníci se mistrovství světa FIA a pro mezinárodní experimenty mimo mistrovství světa FIA probíhající během podniku, 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 podniku 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 podniku.

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 podniku 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 podniky, 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.

V případě, že je povinné použití zádržného systému hlavy (FHR) podle článku 3 dále, jsou povoleny pouze přilby schválené podle normy FIA 88558 (technický list č. 41), 8860 (technický list č. 33) nebo 8859 (technický list č. 49).

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
- WTCC,
- WEC,
- mistrovství světa FIA v rallycrossu, pokud jsou zapsáni jako stálí jezdci, nebo jsou přihlášení týmem, který se účastní mistrovství světa FIA v rallycrossu pro týmy,

**Důležité: viz na konci přílohy změny, které vstoupí v platnost od 1. ledna 2017.**

- Světovém poháru GT FIA,
- mezinárodních sérií pro vozy F2, GP2, GP3 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, mistrovství světa v rallycrossu 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.

Filmy zakrývající štítky se nesmějí házet na trať nebo do boxové uličky.

Stínítka namontovaná na integrálních přilbách uvedených v technických listech č. 33, 41 a 49 musejí být označeny pomocí samolepky FIA. Data platnosti jsou následující:

- Stínítka vyrobená od 1. 1. 2016 musejí mít samolepku FIA.
- Stínítka vyrobená před 31. 12. 2015 nemusejí být povinně označena samolepkou FIA a je možné je nadále používat bez ní.



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:

- Jezdec sedí ve voze, má nasazenou přilbu a zařízení zadržující hlavu schválené FIA, zapnutý bezpečnostní pás.
- Hlavní lékař podniku (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.

Pro provedení následujícího testu před začátkem soutěže musejí jezdci kontaktovat lékařského delegáta FIA nebo hlavního lékaře.

(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 1 800 g pro typ zakrývající obličej a 1 600 g pro typ s otevřenou obličejovou částí, včetně všech doplňků a příslušenství.
- Sluchátka namontovaná do přilby jsou zakázána při závodech na okruhu a do vrchu, s vyloučením podniků 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 mikrofonu 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 ODEV

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 niť použitá k jejich připevnění ke kombinéze musí být odolné vůči plamenům.

Potisk oděvu jezdce smí provádět výhradně výrobce produktu a musí být odolný vůči

plamenům a v souladu s normou ISO 15025. Nesmí snižovat výkonnost, co se týče přenosu tepla, jak je definován v čl. 8.2 (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 závody 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 podniků 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.

Obložení použité mezi jezdcem a strukturou HANS® nesmějí mít tloušťku větší než 15 mm, pokud jezdec sedí ve voze, s kompletním vybavením a zapnutým pásem. Obložení musí být zakryté materiálem odolným vůči plamenům v souladu s normou ISO 15025 a nesmí mít šířku větší než 8 mm z každé strany struktury HANS®.

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

Nošení systému FHR schváleného FIA:

- a) je povinné pro vozy formule 1 z období G a následujících, kromě písemné výjimky udělené bezpečnostní komisí FIA;
- b) doporučeno pro všechny ostatní historické vozy;
- c) je povinné v off-road pro všechny podniky Mistrovství Evropy FIA, kromě vozů autocrossu SuperBuggy, Buggy1600 a JuniorBuggy, pro které je doporučeno s kompatibilními přilbami.

**Důležité:** viz na konci přílohy změny, které vstoupí v platnost od 1. ledna 2017.

- d) není povinné pro následující kategorie alternativních pohonů: I, III, IIIA, IV, V elektrické motokáry, VII a VIII;
- e) 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 komisí FIA žádost o výjimku.

### **3.2 Podmínky použití**

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



## PŘÍLOHA L

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 podniku.

- 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 podniku 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 nejbližší 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 závodu.

### **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 podniku), 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 podniku) nesmí být žádná čára nakreslená u výjezdu z boxů s cílem oddělit vozy opouštějící boxy od vozů na trati, přejeta žádnou částí vozu, který opouští boxy.

### **DODATEK 1**

#### **Mistrovství počítaná pro čl. 5.1.5**

- formule Renault 1.6 národní a mezinárodní série
- národní mistrovství formule 3
- formule Renault 2.0 mezinárodní série (EuroCup, ALPS nebo NEC)
- národní mistrovství formule 1 certifikovaná FIA
- IndyLight
- Japanese Super Formula
- Série GP3
- formule Renault 3.5
- IndyCar
- FIA WEC (pouze LMP1)
- mistrovství Evropy F3 FIA
- Série GP2
- mistrovství formule E FIA
- budoucí mistrovství F2 FIA

**DODATEK 2**

Mistrovství započítávaná pro čl. 5.1.7 a) přílohy L Mezinárodního sportovního řádu, tato tabulka s body platí pro výsledky dosažené od r. 2013: „b. Jezdec, který získal minimálně 40 bodů během tří let předcházejících jeho žádosti“; za kalendářní rok je možné kumulovat maximálně výsledky 2 mistrovství.

Umístění v celkové roční klasifikaci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Budoucí mistrovství F2 FIA	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Mistrovství Evropy F3 FIA	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (pouze LMP1)	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Indy Car	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Formule Renault 3.5	35	25	20	15	10	7	5	3	2	1
Série GP3	30	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Japanese Super Formula	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
FIA WTCC	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
DTM	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Národní mistrovství formule 4 certifikované FIA	12	10	7	5	3	2	1	0	0	0
Národní mistrovství F3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formule Renault (EuroCup, ALPS nebo NEC)	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Mistrovství světa CIK-FIA v kat. senior	5	3	2	1	0	0	0	0	0	0

**ZMĚNY PRO ROK 2017****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.

V případě, že je povinné použití zádržného systému hlavy (FHR) podle článku 3 dále, jsou povoleny pouze přilby schválené podle normy FIA 88558 (technický list č. 41), 8860 (technický list č. 33) nebo 8859 (technický list č. 49).

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,
- WTCC,
- mistrovství světa FIA v rallycrossu, ~~pokud jsou zapsáni jako stálí jezdci, nebo jsou přihlášení týmem, který se účastní mistrovství světa FIA v rallycrossu pro týmy, pro všechny jezdce,~~
- Světového poháru GT FIA,
- mezinárodních sérií pro vozy F2, GP2, GP3 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, ~~mistrovství světa v rallycrossu~~ 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.

### **3. Zádržný systém hlavy (FHR)**

**3.1** Během mezinárodních podniků 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.

Obložení použité mezi jezdce a strukturou HANS® nesmějí mít tloušťku větší než 15 mm, pokud jezdec sedí ve voze, s kompletním vybavením a zapnutým pásem. Obložení musí být zakryté materiálem odolným vůči plamenům v souladu s normou ISO 15025 a nesmí mít šířku větší než 8 mm z každé strany struktury HANS®.

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

Nošení systému FHR schváleného FIA:

a) je povinné pro vozy formule 1 z období G a následujících, kromě písemné výjimky udělené bezpečnostní komisí FIA;

b) doporučené pro všechny ostatní historické vozy;

~~c) je povinné v off-road pro všechny podniky Mistrovství Evropy FIA, kromě vozů autocrossu SuperBuggy, Buggy1600 a JuniorBuggy, pro které je doporučené s kompatibilními přilbami.~~