

**Załącznik „L”
do Międzynarodowego
Kodeksu Sportowego FIA**

**(międzynarodowe licencje kierowców FIA,
badania lekarskie, wyposażenie kierowców
i kodeks jazdy po torze)**

2012



Polski Związek Motorowy
Główna Komisja Sportu Samochodowego
www.pzm.pl

ROZDZIAŁ I - MIĘDZYNARODOWE LICENCJE KIEROWCÓW FIA	3
Art. 1	Postanowienia ogólne.
Art. 2	Stopnie licencji FIA kierowców i zawody, na które są wymagane i ważne.
Art. 3	Kwalifikacja i warunki wydawania licencji na stopień <u>Junior-C Off-Road</u> , C, R i D.
Art. 4	Kwalifikacja na stopnie A i B.
Art. 5	Kwalifikacja na Super Licencję.
Art. 6	Licencje do wszystkich prób bicia światowych i międzynarodowych rekordów prędkości.
Art. 7	Licencje do wyścigów ciężarówek.
Art. 8	Licencje do zawodów samochodów historycznych.
Art. 9	Licencje do zawodów dragsterów.
Art.10	Licencje dla uczestników posiadających specjalną sprawność.
Art.11	Uprawianie sportu samochodowego przez posiadaczy licencji dla osób ze specjalną sprawnością.
Art.12	Licencja do zawodów zaliczanych do Pucharu FIA Energii Alternatywnych.
ROZDZIAŁ II - REGULAMIN BADAŃ LEKARSKICH KIEROWCÓW	9
Art. 1	Coroczne badanie lekarskie.
Art. 2	Badania lekarskie po wypadku lub w razie problemu fizycznego.
Art. 3	Powrót do uprawiania sportu.
Art. 4	Organizacja zwalczania dopingu.
Art. 5	Komisja Apelacyjna.
Art. 6	Regulamin badań fizjologicznych przeprowadzanych podczas zawodów.
ROZDZIAŁ III - WYPOSAŻENIE KIEROWCÓW	16
Art. 1	Kaski.
Art. 2	Ubiory ognioodporne.
Art. 3	System bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy.
ROZDZIAŁ IV – KODEKS JAZDY PO TORZE	19
Art. 1	Przestrzeganie sygnałów.
Art. 2	Wyprzedzanie, kontrola samochodu i krawędzie jezdni toru.
Art. 3	Samochody zatrzymujące się podczas wyścigu.
Art. 4	Wjazd w aleję serwisową.
Art. 5	Wyjazd z alei serwisowej.

NB: Dla zwięzłości, rodzaj męski jest używany dla określenia osoby jednej lub drugiej płci.

W razie różnic interpretacyjnych różnych tłumaczeń regulaminów oficjalnych FIA, tekst francuski jest obowiązujący.

Stan prawny na 6.01.2011

Wszelkie zmiany po tej dacie opublikowane zostaną w Biuletynie Oficjalnym FIA.

ROZDZIAŁ I - MIĘDZYNARODOWE LICENCJE KIEROWCÓW FIA

1) POSTANOWIENIA OGÓLNE

1.1) Wydawanie wszystkich Międzynarodowych Licencji FIA Kierowców podlega przepisom Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, a w szczególności artykułom 45, 47, 70 oraz Rozdziałowi VIII wymienionego kodeksu. Niniejszy rozdział Załącznika L określa kategorie, wymagania kwalifikacyjne i ważność licencji uprawniających do udziału w zawodach na torach i drogach, warunki przyznawania licencji do zawodów samochodów historycznych, omawia zawody dragsterów, oraz zasady przyznawania licencji kierowcom niepełnosprawnym.

Określenie "mistrzostwa" użyte w niniejszym rozdziale obejmuje zarówno trofea, puchary jak i challenge.

1.2) By móc ubiegać się o Międzynarodową Licencję FIA Kierowcy, z wyjątkiem licencji FIA stopnia Junior-C off-road, wnioskodawcy muszą mieć ukończone 16 lat w dniu 1 stycznia pierwszego roku ważności licencji. Odstępstwo od niniejszego wymogu może być wnioskowane przez Narodową Władzę Sportową kierowcy (ASN) i przyznane, jeśli FIA uzna, że jest zasadne biorąc pod uwagę uzyskane wyniki i posiadane doświadczenie wnioskodawcy, które muszą być przedłożone i potwierdzone przez ASN i dotyczyć co najmniej dwóch lat zawodów uznawanych przez ASN.

1.3) Zawartość Międzynarodowej Licencji FIA Kierowcy:

- Nazwa „Fédération Internationale de l'Automobile” (Międzynarodowa Federacja Samochodowa) i nazwa ASN.
- Tytuł „Licence Internationale FIA” (w języku francuskim) lub „FIA International Licence” (w języku angielskim) Międzynarodowa Licencja FIA
- Numer licencji
- Stopień licencji
- Daty początku i końca ważności licencji (patrz Artykuł 114 Kodeksu)
- Aktualne zdjęcie kierowcy
- Data urodzenia kierowcy (fakultatywne)
- W zależności od wyników obowiązkowego badania lekarskiego, stwierdzenia:

Zdolny do uprawiania sportu samochodowego, zgodnie z normami medycznymi przyjętymi przez FIA:

Data:

Korekcja widzenia (szkła lub soczewki kontaktowe)	TAK/NIE
Specjalny nadzór lekarski	TAK/NIE

lub w języku francuskim:

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

Date:

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

lub w języku angielskim:

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

Date:

Corrected eyesight (glasses or eyesight)	YES/NON
Special medical supervision	YES/NON

2) STOPNIE LICENCJI FIA KIEROWCÓW I ZAWODY, NA KTÓRE SĄ WYMAGANE I WAŻNE (NB. NIE DOTYCZY WYŚCIGÓW DRAGSTEROW)

2.1) Super Licencja: wymagana w Mistrzostwach Świata Kierowców Formuły 1.

2.2) Licencja stopnia A: wymagana w Formule 1, GP2, ChampCar i IRL oraz ważna na wszystkie zawody wpisane do międzynarodowego kalendarza FIA, z wyjątkiem podanych powyżej.

2.3) Licencja stopnia B: wymagana w Mistrzostwach FIA MŚST, GT i F2 i innych wyścigach międzynarodowych na torze dla kategorii i mistrzostw, które mogą być wymienione w regulaminie ASN-u kraju organizatora oraz ważna na wszystkie zawody wpisane do międzynarodowego kalendarza FIA, z wyjątkiem podanych powyżej.

2.4) Licencja stopnia C: wymagana w Mistrzostwach Autocrossu, Rallycrossu i Ciężarówek oraz ważna na wszystkie zawody wpisane do międzynarodowego kalendarza FIA z wyjątkiem podanych powyżej.

2.5) Licencja stopnia R: wymagana we wszystkich zawodach „drogowych” (rajdy, rajdy terenowe, wyścigi górskie i inne zawody) wpisanych do międzynarodowego kalendarza FIA, w których start dawany jest indywidualnie dla każdego zawodnika.

2.6) Licencja stopnia D: licencja umożliwiająca osobom, które normalnie nie posiadają licencji, udział w niektórych zawodach o specjalnym charakterze międzynarodowym. Licencja jest ważna na pojedyncze zawody międzynarodowe, zatwierdzone każdorazowo przez FIA jako otwarte dla posiadaczy licencji stopnia D i jako takie wpisane do kalendarza międzynarodowego.

2.7) Licencja FIA stopnia Junior-C off-road: zastrzeżona wyłącznie dla kategorii samochodów junior tak, jak są wyszczególnione przez FIA, dla kierowców w wieku od 13 lat (osiągających 13 lat w ciągu roku kalendarzowego) do nieukończonych 16 lat w dniu wydania licencji.

Wyszczególnione kategorie: Puchar JuniorBuggy FIA

2.8) Każdy stopień licencji wyścigów torowych, z wyjątkiem licencji FIA stopnia Junior-C off-road, jest ważny w wyścigach, we wszystkich podanych kategoriach samochodów, na torach "owalnych" o dużej prędkości z wyniesionymi zakrętami. Niemniej, zaleca ASN-om krajów posiadających tory tego typu naleganie ażeby kierowcy, którzy nigdy nie brali udziału w tych wyścigach wykazali się umiejętnościami i regularnością na torze tego typu, by otrzymać zezwolenie na udział.

3) KWALIFIKACJA I WARUNKI WYDAWANIA LICENCJI NA STOPIEŃ JUNIOR-C OFF-ROAD, C, R oraz D

3.1) Licencja stopnia Junior-C off-road jest wydawana przez ASN kraju wnioskodawcy i wymaga zgody opiekuna prawnego wnioskodawcy jak również co najmniej dwa lata regularnego uczestnictwa w zawodach samochodowych uznawanych przez ASN i ku zadowoleniu ASN.

3.2) Licencja stopnia D jest wydawana przez ASN kraju wnioskodawcy i nie wymaga żadnego okresu próbnego dotyczącego kwalifikacji.

Licencja stopnia D jest ważna na pojedyncze zawody, których nazwa i data muszą być umieszczone na licencji przez ASN, który ją wydaje.

Na licencji musi być podany statut posiadacza licencji oraz czy zezwala mu się na prowadzenie pojazdu w zawodach. Jeżeli zawody są przeprowadzane na drogach publicznych (otwartych lub zamkniętych), posiadacze licencji stopnia D muszą posiadać prawo jazdy ważne w kraju rozgrywania zawodów.

Nie ma ograniczeń ilościowych dotyczących wydawania tej licencji jednemu startującemu w zawodach.

3.3) Licencja stopnia C jest wydawana przez ASN kierowcy. ASN określa kryteria, jakie kierowca musi spełnić, wśród których musi znajdować się okres próbny albo z najwyższym stopniem licencji krajowej, albo z licencją międzynarodową B CIK. Wyniki kierowcy muszą być uznane za satysfakcjonujące przez Dyrektorów Wyścigów, w których wystartował.

Wyjątkowo, wyścigi te mogą stanowić część serii międzynarodowej, wyraźnie wyznaczonej przez FIA w tym celu i, w których kandydat może uczestniczyć z licencją krajową wyłącznie

przez jeden sezon. W tym przypadku, wnioskodawca musi mieć ukończone 16 lat w dniu 1 stycznia roku uczestnictwa. Odstępstwo od niniejszego wymogu może być wnioskowane przez ASN i przyznane, jeśli FIA uzna, że jest zasadne biorąc pod uwagę uzyskane wyniki i posiadane doświadczenie wnioskodawcy, które muszą być przedłożone i potwierdzone przez ASN i dotyczyć co najmniej dwóch lat zawodów uznawanych przez ASN.

Wyznaczone serie kwalifikujące na licencję stopnia C będą co roku wyszczególnione na liście umieszczonej na stronie internetowej FIA w dziale: Sport – Regulaminy – Międzynarodowy Kodeks Sportowy wraz Załącznikami.

3.4) Licencja stopnia R jest wydawana przez ASN wnioskodawcy. By spełnić wymogi kwalifikacyjne, wnioskodawcy muszą najpierw przejść okres próbny z licencją krajową najwyższego stopnia w okresie, którym zostanie stwierdzone, że uczestniczą w sposób satysfakcjonujący w zawodach uznanych przez ASN. Stwierdzenie to musi być naniesione do dokumentów przez dyrektorów zawodów, w których startują.

4) KWALIFIKACJA DO LICENCJI STOPNIA A I B

4.1) Licencje stopnia A i B są wydawane przez ASN kierowcy, po pozytywnej weryfikacji jego wyników, umiejętności i zachowania.

4.2) Aby wydać licencję stopnia B, jego ASN musi upewnić się, że w okresie 24 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku, kierowca ten ukończył i został sklasyfikowany w co najmniej pięciu wyścigach międzynarodowych lub międzynarodowych mistrzostw.

4.3) Aby otrzymać licencję stopnia A, kierowca musi spełnić wymogi punktu 4.2), ponadto ASN kierowcy musi upewnić się, że w czasie 24 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku, kierowca ukończył i został sklasyfikowany w klasyfikacji generalnej na jednym z pięciu pierwszych miejsc w pięciu wyścigach, w których wymagana jest licencja stopnia B, lub że w danym lub roku poprzednim, kierowca został sklasyfikowany na jednym z pięciu pierwszych miejsc w mistrzostwach, w których wymagane jest posiadanie licencji kategorii B. W razie potrzeby FIA może zażądać od ASN-u przedstawienia rejestru wyników kierowcy.

4.4) Aby zachować uprawnienie do licencji stopnia A lub B, kierowca musi uczestniczyć w co najmniej jednym zawodach międzynarodowych odpowiedniej kategorii w okresie dwunastu miesięcy. W przeciwnym przypadku musi zostać ponownie poddany obserwacji przez ASN, która wydała licencję, w trakcie treningów poprzedzających wyścigi międzynarodowe.

5) KWALIFIKACJA I WARUNKI WYDANIA SUPER LICENCJI

Super Licencja Kierowcy Formuły 1 FIA jest wydawana przez FIA.

5.1) Kwalifikacje

5.1.1) Kierowca musi posiadać ważną międzynarodową licencję stopnia A.

5.1.2) Kierowca musi również spełniać co najmniej jedno z niżej wymienionych kryteriów:

a) w ostatnim roku wystartował w co najmniej 5 zawodach zaliczanych do klasyfikacji Mistrzostw Świata FIA F1 lub co najmniej 15 wyścigach w ostatnich 3 latach,

b) posiadał wcześniej Super Licencję i był tytułarnym kierowcą testowym zespołu startującego w Mistrzostwa Świata FIA Formuły 1 w roku poprzednim,

c) został, w okresie 2 ostatnich lat, sklasyfikowany w pierwszej trójce w klasyfikacji końcowej Mistrzostw F2, **lub Międzynarodowego Trofeum F3**, lub klasyfikacji końcowej Serii GP2, **lub** klasyfikacji końcowej Serii GP2 Asia, lub Mistrzostw Japonii F/Nippon

d) został, w okresie ostatnich 2 lat, sklasyfikowany w pierwszej trójce w klasyfikacji końcowej serii Indy Racing League (IRL) lub serii Champ Car World Series, w okresie 2 ostatnich lat, został sklasyfikowany w pierwszej czwórce w klasyfikacji końcowej serii Indycar IRL w roku poprzednim.

e) jest aktualnym mistrzem jednej z następującej serii:

Formuła 3 Euro Series; Mistrzostw krajowych formuły F3 w następujących krajach: Wielka Brytania, Włochy, Japonia, Hiszpania; World Series F/Renault V6.

NB: Tytuł mistrzowski uznaje się za ważny w okresie 12 miesięcy od ostatniego wyścigu zaliczanego do mistrzostw w danym sezonie.

Rozdział I

f) został uznany przez FIA za kierowcę, który wykazywał się regularnie wyjątkowymi umiejętnościami w samochodach formuł jednomiejscowych, ale nie zdołał się zakwalifikować zgodnie z punktami od c) do e). W tym przypadku, zainteresowany zespół F1 musi wykazać, że kandydat przejechał co najmniej 300 km samochodem Formuły 1, zgodnym z aktualnymi przepisami, z prędkością wyścigową w ciągu maksymalnie 2 dni i 90 dni przed złożeniem wniosku, co zostało potwierdzone przez ASN kraju, w którym odbył trening.

Wyjątkowo, jeżeli Komisja Bezpieczeństwa FIA jest temu przychylna, Światowa Rada Sportu Samochodowego FIA może zatwierdzić wydanie Super Licencji osobom uznanym przez Radę jako odpowiadającym celowi procedury kwalifikacyjnej.

5.2) Procedura wniosku

a) Kompletny wniosek musi zostać przekazany do FIA na co najmniej 14 dni przed badaniami kontrolnymi do pierwszych zawodów Mistrzostw Świata F1, w których chce wziąć udział kierowca. W razie zmiany kierowcy w Mistrzostwach z powodu siły wyższej, FIA może przyjąć wniosek do 48 godzin przed początkiem wstępnym badań kontrolnych do zawodów.

b) ASN, który wydał kierowcy ważną licencję musi przedłożyć w FIA specjalną rekomendację wraz z listą wyników i numerem ważnej licencji międzynarodowej A.

c) Kierowca musi złożyć w FIA właściwie wypełniony wniosek o wydanie Super Licencji.

d) Opłata roczna za wystawienie Super Licencji została wniesiona do FIA.

5.3) Warunki wydania licencji

5.3.1) Jeżeli Artykuły 5.1 i 5.2 zostały wypełnione z satysfakcją dla FIA, wydaje ona licencję.

5.3.2) Super Licencja jest ważna do końca roku, w którym została wystawiona.

5.3.3) Kierowca, który otrzymał Super Licencję z zastosowaniem punktu 5.1.2 f) otrzymuje ją na okres próbny jednego roku, w czasie którego Super Licencja jest przyznawana tymczasowo z możliwością jej odebrania w każdej chwili.

5.3.4) Kierowca spełnia warunki do odnowienia pierwszej Super Licencji przez 8 miesięcy po dacie wydania z zastrzeżeniem zgodności z Artykułem 5.2 b) do d).

6) LICENCJE DO WSZYSTKICH PRÓB BICIA ŚWIATOWYCH I MIĘDZYNARODOWYCH REKORDÓW PRĘDKOŚCI

Wymagana jest licencja stopnia C.

7) LICENCJE DO WYŚCIGÓW CIĘŻARÓWEK

Do udziału we wszystkich wyścigach ciężarówek wymagana jest licencja stopnia C. Wyniki osiągnięte w wyścigach ciężarówek nie są konieczne brane pod uwagę przy kwalifikacji do licencji wyższego stopnia.

8) LICENCJE DO ZAWODÓW SAMOCHODÓW HISTORYCZNYCH.

8.1) Międzynarodowa licencja FIA kierowcy samochodów historycznych jest ważna w kategorii pojazdów, dla której została wydana, we wszystkich uznanych przez FIA zawodach z narzuconą średnią prędkością dla samochodów historycznych. Jest obowiązkowa we wszystkich tych zawodach, chyba że kierowca posiada normalną międzynarodową licencję FIA kierowcy niezależnie od stopnia tej licencji inną niż Junior-C Off-Road (patrz artykuły 2 do 5).

Zawody z narzuconą średnią prędkością w przypadku zawodów samochodów historycznych są zawodami, w których prędkość jest elementem decydującym w tworzeniu klasyfikacji lub, w których osiąga się średnie prędkości powyżej 50 km/h.

8.2) Wydawanie międzynarodowych licencji kierowców samochodów historycznych podlega wszelkim przepisom wydawania licencji międzynarodowych, zawartym w Międzynarodowych Kodeksie Sportowym, w rozdziałach 2 i 8.

8.3) Międzynarodowa licencja kierowcy samochodów historycznych wyróżnia się dużym nadrukiem H.

8.4) ASN-y wydające licencje są odpowiedzialne za określenie kryteriów wymaganych w celu uzyskania licencji różnych stopni.

8.5) Licencje są wydawane dla następujących kategorii pojazdów, zgodnie z określeniami zawartymi w międzynarodowych przepisach samochodów historycznych.

Licencja stopnia H1: wszystkie samochody historyczne, oprócz jednomiejscowych kategorii Thoroughbred Grand Prix i F1 okresów G,H i I.

Licencja stopnia H2: samochody wyścigowe kategorii Vintage; samochody wyścigowe o pojemności do 2000 cm³ wyprodukowane po 1930 roku; samochody sportowe i sportowe-prototypowe o pojemności powyżej 1100 cm³ i do 2500 cm³; wszystkie samochody wielkiej turystyki - GT.

Licencja stopnia H3: wszystkie sportowe samochody przedwojenne; samochody powojenne sportowe i sportowe-prototypowe do 1100 cm³; samochody wielkiej turystyki – GT do 2500 cm³.

Licencja stopnia H4: tylko rajdy samochodów historycznych.

NB: Normalne międzynarodowe licencje FIA kierowcy stopni A, B i C są ważne na wszystkie zawody samochodów historycznych na torze i są obowiązkowe na samochody kategorii Thoroughbred Grand Prix i F1 okresów G,H i I. Licencja stopnia R jest ważna na wszystkie rajdy samochodów historycznych.

9 LICENCJE DO WYŚCIGÓW DRAGSTERÓW

9.1) Międzynarodowa licencja FIA upoważniająca do udziału w wyścigach dragsterów jest ważna w kategorii samochodów, dla których została wydana, we wszystkich uznanych przez FIA zawodach dragsterów i jej posiadanie jest warunkiem startu w tych zawodach.

9.2) Wydawanie międzynarodowych licencji do wyścigów dragsterów podlega wszelkim przepisom wydawania licencji międzynarodowych, zawartym w Międzynarodowych Kodeksie Sportowym, w rozdziałach 2 i 8 oraz Przepisom Ogólnym FIA dla dragsterów.

9.3) Międzynarodowa licencja do wyścigów dragsterów wyróżnia się dużym nadrukiem DR.

9.4) ASN-y wydające licencje są odpowiedzialne za sprawdzenie wymaganych kwalifikacji na poszczególne stopnie zgodnie z Artykułem 10.4. Przepisów Ogólnych FIA dla dragsterów.

9.5) Licencje są wydawane dla następujących kategorii pojazdów, zgodnie z określeniami zawartymi w międzynarodowych przepisach stosowanych dla wyścigów dragsterów:

	Typ A > 125"	Typ B do 125"	Typ C (nadwozie)
Klasa 1	Top Fuel	Funny Car i Promod	Pro Stock
Klasa 2	TMD	TMFC	-
Klasa 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Klasa 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	-

Posiadacz licencji w danej klasie może startować w wolniejszych klasach tego samego typu (na przykład posiadacz licencji na Typ A Klasę 1 może brać także udział w zawodach A/2 i A/4). Ponadto każda inna licencja FIA może zastąpić licencję do wyścigów Klasy 4 dragsterów, z wyjątkiem Junior C Off-Road

10) LICENCJE DLA UCZESTNIKÓW POSIADAJĄCYCH SPECJALNĄ SPRAWNOŚĆ

10.1) Kierowca:

Z wyłączeniem chorób postępujących lub przewlekłych uniemożliwiających uprawianie sportu samochodowego i eliminujących zaburzeń wzroku (Patrz artykuł 1.5.1. Rozdziału II), każda osoba posiadająca niepełnosprawność nabytą lub wrodzoną, która po orzeczeniu swojej Krajowej Komisji Medycznej (gdy taka istnieje) lub lekarza wyznaczonego przez ASN nie spełnia warunków do uzyskania międzynarodowej licencji kierowcy (Patrz artykuł 1.5.2. Rozdziału II), może ubiegać się o międzynarodową licencję dla osób posiadających specjalną sprawność, jeżeli wszystkie niżej wymienione warunki zostaną spełnione:

Kryteria przyznawania dotyczą 4 płaszczyzn:

kierowca kandydat do uzyskania licencji dla osób posiadających specjalną sprawność, którzy złożą wniosek zostaje przebadany przez członka Komisji Medycznej w krajach gdzie taka struktura istnieje lub przez lekarza wyznaczonego przez Narodową Władzę Sportową (ASN).

Wnioskodawca musi poddać się próbie jazdy umożliwiającej ocenę jego sprawności z wykorzystaniem jego własnego pojazdu przeznaczonego do zawodów (lub analogicznego modelu), najlepiej na torze i w obecności osoby oficjalnej ASN.

Przy tej samej okazji, dokonuje się oceny możliwości samodzielnego opuszczenia jego własnego pojazdu przeznaczonego do zawodów (lub analogicznego modelu), w najkrótszym czasie (symulacja bezpośredniego zagrożenia, pożaru itp.);

Rozdział I

Wnioskodawca musi z pozycji siedzącej być w stanie opuścić pojazd samodzielnie i oddalić się od niego. Poza pojazdem, leżąc na plecach, musi być w stanie obrócić się na brzuch i vice-versa.

Jeżeli zmiany konieczne ze względu na stan fizyczny są przeprowadzone lub do przeprowadzenia, a nie są przewidziane w karcie homologacyjnej pojazdu przeznaczonego do zawodów, muszą one być zatwierdzone przez ASN i umieszczone w dokumencie przeznaczonym do zawodów, na badania kontrolne pojazdów.

Po zebraniu opinii medycznej, sportowej i technicznej, Narodowa Władza Sportowa (ASN) jako ostatnia instancja decyduje o wydaniu lub odmowie wydania międzynarodowej licencji kierowcy dla osób posiadających specjalną sprawność.

10.2) NAWIGATOR

W analogiczny sposób, uczestnik posiadający specjalną sprawność, którego działalność sportowa samochodowa ogranicza się do funkcji nawigatora w rajdach tak, jak zdefiniowano to w artykule 21 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego, z wykluczeniem jakiegokolwiek prowadzenia pojazdu podczas zawodów, może wystąpić o wydanie międzynarodowej licencji „nawigatora” dla osób posiadających specjalną sprawność.

Wymagane kryteria fizyczne, z wyłączeniem uwzględnienia eliminujących zaburzeń wzroku (patrz artykuł 1.5.1. Rozdziału II) są takie same jak w przypadku międzynarodowej licencji kierowcy dla osób posiadających specjalną sprawność.

Zdolność wydostawania się z pojazdu, w którym wnioskodawca zamierza wykonywać funkcję nawigatora (lub analogicznego modelu) musi być dokonana według tych samych kryteriów, co wymaganych do licencji kierowcy dla osób posiadających specjalną sprawność. Ponadto, we wszystkich przypadkach, wnioskodawca musi wykonać w kolejności i z sukcesem następujące ćwiczenia:

- Zablockowane drzwi od strony pasażera, kierowca również w samochodzie; wyjść w najkrótszym czasie przechodząc przez tego ostatniego;
- Umieścić znak SOS na dachu;
- Umieścić czerwony trójkąt za samochodem;
- Pomóc kierowcy (hipotetycznie rannemu)
- Ponownie wziąć znak SOS i machać nim za pojazdem.

Próba jazdy i problemy techniczne nie dotyczą nawigatorów ze specjalną sprawnością.

Po zebraniu opinii medycznych, Narodowa Władza Sportowa (ASN) jako ostatnia instancja decyduje o wydaniu lub odmowie wydania międzynarodowej licencji nawigatora dla osób posiadających specjalną sprawność.

11) UPRAWIANIE SPORTU SAMOCHODOWEGO PRZEZ POSIADACZY LICENCJI DLA OSÓB ZE SPECJALNĄ SPRAWNOŚCIĄ

11.1) Posiadacze międzynarodowej licencji kierowcy dla osób ze specjalną sprawnością mogą uczestniczyć wyłącznie w zawodach, w którym start odbywa się oddzielnie dla każdego zawodnika. Ich uczestnictwo w zawodach zależne jest od decyzji ASN-u kraju, w którym rozgrywane są zawody jak również ASN-u, który wystawił licencję.

11.2) Niemniej, pod warunkiem przestrzegania warunków wyszczególnionych w artykule 10.1, niektórzy posiadacze międzynarodowej licencji kierowcy dla osób ze specjalną sprawnością mogą uczestniczyć w zawodach rozgrywanych na torze, ze startem wspólnym, z wyjątkiem międzynarodowych wyścigów samochodów jednomiejscowych.

Wniosek o wyrażenie zgody na odstępstwo może zostać złożony pod następującymi warunkami:

- albo, że dotyczy on kierowców, którzy znajdowali na jednej z list kierowców priorytetowych, lub kierowców sklasyfikowanych przez FIA, lub posiadali Super Licencję, lub uzyskali znaczące wyniki w sporcie samochodowym i są zdolni, mimo ich obecnego stanu, do sprawności porównywaną przed koniecznością uzyskania licencji dla osób ze specjalną sprawnością;
- albo, że dotyczy on posiadaczy licencji dla osób ze specjalną sprawnością, laureatów homologowanej szkoły kierowców, uznanej przez ASN i zdolnych do uzyskiwania takich samych wyników, jak inni kierowcy wywodzący się z tej samej szkoły.

Każdy wniosek kierowcy o wyrażenie zgody na odstępstwo musi być złożony do macierzystego ASN-u, który przekaże go do FIA. Zostanie on przekazany do rozpatrzenia

przez Komisję Medyczną i Komisję ds. Bezpieczeństwa. W razie niezgodności opinii tych dwóch komisji, decyzję podejmie Światowa Rada Sportu Samochodowego.

11.3) Podczas każdego zawodów, w których startuje jeden lub kilku kierowców posiadaczy licencji kierowcy dla osób ze specjalną sprawnością, służby ratownicze muszą być poinformowane o numerach startowych ich samochodów.

12) LICENCJA DO ZAWODÓW ZALICZANYCH DO PUCHARU FIA ENERGII ALTERNATYWNYCH

Następujące stopnie licencji są wymagane do zawodów zaliczanych do

Pucharu FIA Energii Alternatywnych:

- Licencje stopnia A, B, C i D są ważne w zawodach pojazdów napędzanych energią słoneczną (Kategoria 1 i Klasa Olimpia).
- Licencje stopnia A, B, C i D są ważne w jazdach testowych i zawodach nie prędkościowych takich jak „eko-rajdy” (Kategoria III, III, VI, VII i VIII).
- Licencje stopnia A, B i C są ważne w zawodach prędkościowych (Kategoria II, III, IV, V, VI, VII i VIII).
- Licencje stopnia R są ważne wyłącznie w zawodach na drogach ze startem indywidualnym (Kategoria I, II, III, IIA, IV, V, VI, VII, VIII i Klasa Olimpia).

ROZDZIAŁ II - REGULAMIN BADAŃ LEKARSKICH KIEROWCÓW

W celu uregulowania kwestii, które mogą wynikać ze stosowania niniejszego regulaminu, każdy ASN musi posiadać krajową komisję medyczną lub w razie jej braku wyznaczonego lekarza posiadającego wystarczającą wiedzę z zakresu medycyny sportowej, w szczególności zaś problemów właściwych dla sportu samochodowego.

COROCZNE BADANIE LEKARSKIE

1.1) Zakres stosowania badań lekarskich:

Ogół badań opisanych w niniejszym rozdziale:

- jest konieczny i wystarczający do spełnienia wymagań medycznych związanych z wydaniem międzynarodowej licencji FIA kierowcy,
- jest stanowczo zalecany do otrzymania krajowej licencji kierowcy.

Badanie medyczne powinno być przeprowadzone przez lekarza uprawnionego do wykonywania zawodu w kraju wystawiającym licencję, w okresie krótszym niż 3 miesiące przed złożeniem wniosku o wydanie licencji kierowcy. W szczególnym przypadku, ASN może przewidzieć szczególne warunki.

Badanie zawiera:

- pisemny wywiad dotyczący chorób pacjenta i występujących w rodzinie (leczenie medyczne, chirurgiczne, traumatologiczne), chorób lub zakażeń zakaźnych, ewentualnie przyjmowanych lekarstw:
- kompletne badanie kliniczne zawierające w szczególności:
- badanie układu sercowo-naczyniowego
- badania wzroku,
- badanie układu ruchu.

1.2) Badanie układu sercowo-naczyniowego:

- w każdym przypadku pomiar ciśnienia tętniczego;
- co 2 lata:
- dla osób poniżej 45 życia, EKG 12 odprowadzeniowe
- dla osób powyżej 45 życia, EKG wysiłkowe.

Badanie musi być przeprowadzone przez lekarza posiadającego wykształcenie, doświadczenie i kompetencje medyczne umożliwiające mu na niezawodne stwierdzenie symptomów klinicznych i oznak chorób naczyniowo-sercowych odpowiedzialnych za natychmiastową śmierć z przyczyn sercowych związanych z wykonywanym wysiłkiem.

Rozdział II

1.3) Badanie wzroku:

Do wydania pierwszej licencji międzynarodowej, należy stwierdzić po badaniu przeprowadzonym przez wykwalifikowanego okulistę lub wykwalifikowaną osobę do przeprowadzania badań zgodnie z przepisami danego państwa:

ostrość wzroku

a) przed lub po skorygowaniu powinna wynosić w każdym oku co najmniej 9/10 lub 8/10 w jednym oku i 10/10 w drugim;

b) każda osoba, która ma ostrość widzenia zmniejszoną i nie poddającą się korekcji tylko w jednym oku, i która ma widzenie przeciwnie, skorygowane lub nie skorygowane, równe lub większe niż 10/10, może otrzymać licencję kierowcy po spełnieniu następujących warunków

- spełnia warunki punktów poniższych b, c i d

- stan dna oka wykluczający uszkodzenie siatkówki,

- wszelkie stare lub wrodzone uszkodzenia powinny mieć charakter jednostronny.

b) widzenie kolorów: normalne (metoda analizy: za pomocą tablicy Ishihary lub analogicznego testu wykrywającego chorobę). W przypadku anomalii odwołanie się do testu Farnswortha „Panelu D15” lub innego podobnego systemu. W żadnym przypadku nie może istnieć ryzyko błędów przy rozróżnianiu kolorów flag używanych w zawodach międzynarodowych.

c) pole widzenia statycznego: od minimum 120°; centralne 20° musi być wolne od jakichkolwiek zniekształceń. Badanie pola widzenia musi być wykonane.

widzenie stereoskopowe: funkcjonalne. W razie anomalii, należy odwołać się do testów Wirtha, Bagoliniego (szkła ze skazą) lub analogicznych testów.

e) korekcja widzenia: dozwolone jest używanie szkieł kontaktowych do korekcji pod warunkiem, że:

- że były zakładane przez okres co najmniej 12 miesięcy i codziennie przez znaczący czas,

- że okulista stwierdzi ich przydatności do wyścigów samochodowych.

1.3.1) W przypadku ostrej choroby oczu powodującej utratę wzroku lub zmiany pola widzenia, minimalny okres dwóch lat jest niezbędny przed rozważeniem możliwości ponownego badania okulistycznego kierowcy.

W tym przypadku pogłębione badania okulistyczne zawierające badania pola widzenia i stereoskopowe muszą być przeprowadzone. W miarę możliwości, proponuje się również przeprowadzenie testu w czasie rzeczywistym na torze.

Decyzje powinny być podejmowane w każdym przypadku indywidualnie.

1.4) Ruchomość stawów, amplituda ruchów, wykaz amputacji i ewentualne zaopatrzenie w protezy, wykaz zaburzeń czuciowo-ruchowych.

Dają się pogodzić z otrzymaniem licencji międzynarodowej:

- amputacje palców ręki, jeżeli zdolność chwytania jest zadawalająca (zarówno ręki prawej jak i lewej);

- protezy kończyn, jeśli funkcjonalny efekt ich używania jest równy lub zbliżony do normalnego;

- ograniczenie swobody poruszania kończynami o mniej niż 50%.

1.5) Imienna lista chorób i wad stanowiących przeszkodę w uprawianiu sportu samochodowego lub wymagających zaświadczenia lekarskiego od właściwej instancji:

1.5.1) Przeciwwskazania absolutnie wykluczające:

- epilepsja, leczona lub nie, z objawami klinicznymi stwierdzonymi w ciągu ostatnich 10 lat;

- każdy problem naczyniowo-sercowy stwarzający ryzyko natychmiastowej śmierci.

- ślepota na jedno oko istniejącą od mniej niż 5 lat.

W przypadkach ślepoty na jedno oko występującej od więcej niż 5 lat wyłącznie Komisja Medyczna FIA może rozpatrzyć wniosek na podstawie wyników badań wzroku opisanych w artykule 1.3.

Ponadto, do każdego problemu wynikającego z każdego z wyżej wymienionych przeciwwskazań, Komisja Medyczna FIA może ewentualnie dla każdego przypadku zażądać zebrania opinii komisji ekspertów.

1.5.2) Przeciwwskazania do uzyskania standardowej licencji pozwalające ubiegać się o licencję dla osób posiadających specjalną sprawność:

(Patrz Rozdział I, Artykuł 10 niniejszego załącznika):

- wszelkie ograniczenia ruchomości stawów, amputacje, protezy nie odpowiadające kryteriom określonym w artykule 1.4.
- główne zaburzenia czuciowo-ruchowe ośrodkowego i obwodowego układu nerwowego (monoplegia, hemiplegia, paraplegia etc).

1.5.3) Choroby i ułomności wymagające orzeczenia lekarskiego instancji uznanej przez ASN (Komisji Medycznej albo, z powodu jej braku, przez lekarza wyznaczonego przez ASN):

- cukrzyca leczona insuliną lub sulfonilomocznikami, pod warunkiem dostarczenia instancji uznanej przez ASN poufnego dokumentu świadczącego o regularnej kontroli lekarskiej zainteresowanego i rodzaju prowadzonego leczenia oraz pod warunkiem, że zaświadczenie lekarskie o zdolności do uczestniczenia w zawodach (patrz artykuł 1.8) będzie nosiło zapis "konieczny nadzór lekarski";
- wszelkie patologiczne stany kardiologiczne lub naczyniowe;
- wszelkie stany psychologiczne mogące spowodować zaburzenia zachowania i wymagające leczenia psychiatrycznego;
- wszelkie problemy zdrowotne mogące spowodować szkodliwe konsekwencje z powodu uprawiania sportu samochodowego.

1.6) Formularz badania lekarskiego:

W każdym kraju, ASN, zgodnie z lokalnymi przepisami i zwyczajami, musi opracować i wydrukować:

- i) kartę kwestionariusza medycznego;
- ii) formularz medyczny.

Dokumenty te zgodne z niniejszym regulaminem muszą być rozprawdane wśród wszystkich wnioskodawców o wydanie licencji.

1.6.1) Kwestionariusz medyczny:

Musi być podpisany przez zainteresowanego kierowcę.

Propozycja jego redakcji jest dostępna w FIA.

1.6.2) Formularz medyczny:

Formularz medyczny musi zawierać:

- informacje niezbędne dla lekarza badającego (propozycja jego redakcji jest dostępna w FIA).
- w całości, następujące informacje:
- wzrost i masa pacjenta,
- określenie grupy krwi i czynnika rh jest obowiązkowe w krajach, w których jest to wymagane przez obowiązujące przepisy państwowe,
- ewentualne alergie, związane ze stosowanymi lekami i inne,
- data ostatniego szczepienia przeciwwścieżkowego,
- wyniki liczbowe badania układu ruchu,
- wyniki liczbowe badania wzroku,
- wartość ciśnienia tętniczego i wskazanie, że badania uzupełniające (zwykle EKG lub próba wysiłkowa) zostały przeprowadzone zgodnie z wiekiem i danych przypadkiem.

W krajach, w których wymagają tego przepisy lub zwyczaje, krajowy formularz medyczny może zalecać wykonanie dodatkowych badań. Nad pieczęcią odpowiedniego ASN, formularz musi zostać podpisywany przez lekarza przeprowadzającego badanie.

Na dole formularza medycznego zainteresowany musi podpisać deklarację stwierdzającą, że:

- dokładnie poinformował lekarza o swoim obecnym stanie zdrowia i przebytych chorobach.
- zobowiązuje się do nie używania substancji znajdujących się na liście środków i metod zabronionych przez Światową Agencję Antydopingową.

1.6.3) Przechowywanie formularza medycznego i kwestionariusza:

Dokumenty te powinny być przechowywane przez ASN z zachowaniem tajemnicy lekarskiej. Niemniej, w celu opracowania zabezpieczonego pliku informatycznego do dyspozycji lekarzy interweniujących w sporcie samochodowym w razie wypadku lub choroby występującej w czasie innej choroby kopia może być zażądana przez FIA. Kategorie kierowców, których to będzie dotyczyć zostaną w późniejszym czasie określone przez Komisję Medyczną FIA.

1.7) Obowiązki lekarza przeprowadzającego badania:

Lekarz przeprowadzający badanie stwierdzające zdolność do uczestniczenia w zawodach jest zobowiązany używać krajowego formularza przedstawionego przez wnioskodawcę. Badany musi niezwłocznie przesłać ten dokument do macierzystego ASN-u.

Decyzja co do zdolności lub niezdolności kierowcy do uczestniczenia w zawodach jest podejmowana przez lekarza medycyny, który wykonał badania. Lekarz ten może ewentualnie zwrócić się z prośbą o konsultację do zatwierdzonego przez ASN organizmu (Komisja Medyczna lub zatwierdzony przez ASN lekarz).

1.8) Zaświadczenie lekarskie o zdolności do uczestniczenia w zawodach:

Każdej międzynarodowej licencji musi towarzyszyć wydanie zaświadczenia lekarskiego o zdolności do uczestniczenia w zawodach, w postaci:

- nadrukowanego na odwrocie licencji,
- lub dołączonego jako oddzielny dokument.

Zdolny do uprawiania sportu samochodowego, zgodnie z normami medycznymi przyjętymi przez FIA:

Data:

Korekcja widzenia (szkła lub soczewki kontaktowe) TAK NIE

Specjalny nadzór lekarski TAK NIE

1.9) Rozpowszechnianie regulaminu:

Prócz dokumentów, które leżą w gestii ASN, uprasza się ASN-y o rozpowszechnianie wśród lekarzy badających niniejszego regulaminu lub podanie na wniosku o wydanie licencji adresu strony internetowej gdzie go można znaleźć.

2) KONTROLA LEKARSKA NA ZAWODACH:

Sprawdzenie zaświadczenia lekarskiego przez Naczelnego Lekarza zawodów może zastąpić wymaganą niekiedy wstępną kontrolę lekarską. Ponadto w dowolnym momencie trwania zawodów lub po ich zakończeniu, Naczelny Lekarz lub Dyrektor Wyścigu, mogą wystąpić o przeprowadzenie badania lekarskiego kierowcy w związku z jego zachowaniem uzasadniającym taki wniosek. Władze sportowe zawodów podejmują stosowne decyzje po otrzymaniu raportu od Naczelnego Lekarza Zawodów. Takie badanie lekarskie może obejmować, w razie potrzeby, także badanie na zawartość alkoholu we krwi.

2.1) Badanie neurometryczne:

Wszyscy kierowcy zgłoszeni do Mistrzostw Świata FIA mogą być poddani badaniu neurometrycznemu.

Sposób przeprowadzenia tego badania leży w gestii Delegata Medycznego FIA danych mistrzostw. Zebrane poufne dane będą wykorzystane do celów porównawczych w razie wypadku powodującego ryzyko urazu czaszki z lekkim uszkodzeniem mózgu.

2.2) BADANIA LEKARSKIE PO WYPADKU LUB W RAZIE PROBLEMU FIZYCZNEGO

2.2.1) Na wszystkich zawodach międzynarodowych:

Po wypadku nawet, jeżeli wydaje się, że kierowca wyszedł z niego bez obrażeń i / lub opuścił samodzielnie kabinę pojazdu, lub w razie problemów fizycznych kontrolne badanie lekarskie może być uznane za konieczne przez Naczelnego Lekarza Zawodów w porozumieniu z Dyrektorem Zawodów / Dyrektorem Wyścigu.

- W zawodach rozgrywanych na torze, badanie to przeważnie powinno być przeprowadzone w centrum medycznym toru; w tym przypadku, Dyrekcja wyścigu musi zapewnić stawiennictwo kierowcy.

- W zawodach rozgrywanych na drodze, badanie lekarskie może być przeprowadzone na miejscu (wyścigi górskie) lub w parku przegrupowania (rajdy).

- W zawodach zaliczanych do Mistrzostw FIA gdzie obecny jest Delegat Medyczny FIA, ten

ostatni może uruchomić procedurę kontrolną w porozumieniu z Naczelnym Lekarzem Zawodów i Dyrektorem Zawodów; wyjątkowo, w zawodach rozgrywanych na torze, Delegat Medyczny FIA może sam wykonać to badanie w miejscu innym niż centrum medyczne.

- Jeżeli regulamin zawodów, serii lub mistrzostw stanowi, że wszystkie samochody muszą być wyposażone w medyczną lampę powiadamiającą według specyfikacji FIA, każdy kierowca biorący udział w wypadku, który włączy lampę powiadamiającą o przekroczeniu określonych progów MUSI zostać zbadany przez służbę medyczną zawodów przed opuszczeniem toru. Naczelny Lekarz Zawodów wspólnie z Delegatem Medycznym, FIA (jeśli jest obecny) określi miejsce najbardziej właściwe do przeprowadzenia tego badania.

We wszystkich przypadkach, zespół danego kierowcy musi być pisemnie o tym poinformowany.

Wspólną decyzją Delegata Medycznego FIA (w zawodach gdzie jest on obecny) i Naczelnego Lekarza Zawodów kierowca może być:

- albo niedopuszczony do kontynuowania danych zawodów;
- albo zaproszony do poddania się badaniu lekarskiemu przeprowadzonemu przez Naczelnego Lekarza Zawodów następnych zawodów lub rundy Mistrzostw, w których uczestniczy. W tym przypadku, Naczelny Lekarz Zawodów w czasie, których miał miejsce wypadek musi poinformować natychmiast w sposób najbardziej właściwy Naczelnego Lekarza następnych zawodów.
- albo poinformowany, że jest dopuszczony do uczestniczenia w następnym zawodach bez konieczności przeprowadzania badania lekarskiego.

Przepisy te stosuje się podczas trwania całych zawodów; każdy kierowca nieprzestrzegający ich, zostanie wezwany do stawienia się przed Zespołem Sędziów Sportowych zawodów.

Noszenie biżuterii w postaci kolczyków (percing) lub metalowych łańcuszków jest zabronione w czasie zawodów i może, więc być przedmiotem kontroli przed startem.

2.2.2) Treningi i zapoznanie się z trasą:

Każdy kierowca uczestniczący w prywatnych treningach na torze lub na drodze, w zapoznaniu się z trasą niepodlegającemu regulaminom, może w razie wypadnięcia z drogi lub problemów fizycznych z tym związanych, zostać poddany badaniu lekarskiemu, a jego ASN natychmiast o tym poinformowany.

W razie treningów prywatnych F1, GT1 FIA lub MŚST lub zapoznania się z trasą niepodlegającemu regulaminom zawodów RMS, badanie musi zostać przeprowadzone przed początkiem zawodów międzynarodowych, w których kierowca ma zamiar uczestniczyć, na tych samych warunkach i z tymi samymi konsekwencjami co przewidziane dla tych zawodów międzynarodowych (Patrz artykuł 2.1.1). Jeśli tak jest, lekarz dyżurujący w czasie sesji treningowej w czasie, której nastąpiło wypadnięcia z drogi musi najszybciej poinformować sekretariat Komisji Medycznej FIA.

2.3) Procedura po wypadku lub chorobie:

2.3.1) Obowiązki Naczelnego Lekarza Zawodów:

Naczelny Lekarz Zawodów, w czasie trwania, których nastąpił wypadek musi postępować w każdym przypadku w następujący sposób:

- musi powiadomić faksem lub pocztą elektroniczną ASN kierowcy, podając maksimum szczegółów i wyjaśnień.
- musi uzupełnić w późniejszym okresie informacje o korzystnej lub niekorzystnej zmianie stanu rannego kierowcy.

Szczególne przepisy obowiązujące w mistrzostwach FIA F1, GT1, MŚST i RMS:

- musi poinformować również e-mail'em FIA Sport (*medical@fia.com*).

2.3.2) Obowiązki Narodowej Władzy Sportowej:

Stosownie poinformowany (przez Naczelnego Lekarza Zawodów lub przez zainteresowanego), ASN musi nawiązać z zainteresowanym kierowcą niezbędny kontakt by upewnić się o właściwym przebiegu procedury powrotu do uprawiania sportu opisanej w artykule 3. Nie przestrzeganie wymienionej procedury pociąga za sobą zastosowanie kar przewidzianych w takim przypadku.

2.3.3) Obowiązki kierowcy:

W razie wypadku w trakcie zawodów lub poza nimi, z urazami powodującymi niezdolność kierowcy do uczestniczenia w wyścigach przez 10 lub więcej dni, a także w przypadku stwierdzenia choroby lub niedyspozycji wymienionej w artykule 1.5 niniejszego regulaminu, posiadacz licencji ma obowiązek w ciągu dziesięciu dni poinformować o powyższym swój macierzysty ASN:

- albo dołączając poufne zaświadczenie lekarskie zaadresowane do Krajowej Komisji Medycznej lub zatwierdzonego przez ASN lekarza, zawierające postawioną diagnozę, rokowania i okres niezdolności nie trwałej lub procent kalectwa, jakich doznał kierowca,
- albo upoważnić Krajową Komisję Medyczną lub zatwierdzonego przez ASN lekarza do zasięgnięcia poufnej informacji przez Krajową Komisję Medyczną lub zatwierdzonego przez ASN lekarza w centrum medycznym gdzie był ewentualnie hospitalizowany.

Szczególne przepisy obowiązujące w mistrzostwach FIA F1, GT1, MŚST i RMŚ:

Nawet, jeśli niezdolność do pracy nie ma miejsca lub trwa mniej niż 10 dni, kierowca musi poinformować Delegata Medycznego FIA przed następnymi zawodami, w których chce uczestniczyć w celu uruchomienia procedury określonej w artykule 3 - Powrót do uprawiania sportu.

3) POWRÓT DO UPRAWIANIA SPORTU

Od dnia wypadku lub wykrycia choroby lub schorzenia, wymienionych w artykule 1.5 niniejszego regulaminu, kierowca musi się wstrzymać od udziału w zawodach sportowych wpisanych do międzynarodowego kalendarza FIA, aż do momentu otrzymania zgody ze strony ASN-u.

W przypadku zaistnienia wypadku pociągającego za sobą niezdolność kierowcy przez okres dłuższy niż 10 dni, po otrzymaniu dokumentu stwierdzającego, iż pacjent jest leczony lub został wyleczony, lub świadectwa wypisania ze szpitala, Krajowa Komisja Medyczna lub zatwierdzony przez ASN lekarz, powinni wezwać kierowcę do badania weryfikującego lub przeprowadzenia kompletnych wymaganych corocznych badań lekarskich.

Wszystkie schorzenia lub niepełnosprawności wymienione w artykule 1.5 niniejszego regulaminu muszą zostać zaopiniowane przez Krajową Komisję Medyczną, lub w przypadku nieistnienia takowej, przez zatwierdzonego przez ASN lekarza.

Szczególne przepisy obowiązujące w mistrzostwach FIA F1, GT1, MŚST i RMŚ:

a) w przypadku niezdolności do pracy przez okres od 0 do 10 dni, badanie lekarskie ma miejsce przy okazji następných zawodów, w których dany kierowca ma uczestniczyć i jest przeprowadzane pod nadzorem Delegata Medycznego FIA oraz Naczelnego Lekarza Zawodów;

b) w przypadku niezdolności do pracy przez okres co najmniej 10 dni

badanie odbywa się w identyczny sposób podczas pierwszych zawodów, w których kierowca zamierza uczestniczyć, po otrzymaniu zaświadczenia powrotu do zdrowia i powrót do uprawiania sportu otrzymanego z macierzystego ASN.

4 ORGANIZACJA ZWALCZANIA DOPINGU

Regulamin antydopingowy FIA ma na celu ochronnego podstawowego prawa kierowców do uczestnictwa w zajęciach sportowych wolnych od dopingu, promocję zdrowia oraz zapewnienie kierowcom bezstronności, bezpieczeństwa i równości w sporcie samochodowym.

Regulamin znajduje się w Załącznik A Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

5 KOMISJA ODWOŁAWCZA

W każdym kraju, musi być powołana Komisja Medyczna mianowana przez ASN do rozwiązywania ewentualnych konfliktów wynikłych pomiędzy lekarzami i zainteresowanymi kierowcami i, która jako podstawę dyskusji stosować będzie artykuły 1.3 i 1.4 niniejszego regulaminu.

Kierowca może ewentualnie zostać poproszony o odbycie jazdy testowej w obecności lekarza, członka Komisji Medycznej lub lekarza wyznaczonego przez ASN.

Decyzja podjęta przez Krajową Komisję Medyczną jest uznawana we wszystkich krajach uznających legislację sportową Międzynarodowej Federacji Samochodowej.

6 REGULAMIN BADAŃ FIZJOLOGICZNYCH PRZEPROWADZANYCH PODCZAS ZAWODÓW SAMOCHODOWYCH

6.1) Postanowienia ogólne:

Badania fizjologiczne wykonywane w trakcie samych zawodów lub w trakcie treningów je poprzedzających nie mogą nigdy i z żadnej przyczyny stać się przeszkodą w normalnym przebiegu zawodów.

W związku z tym we wszystkich zawodach rozgrywanych pod patronatem FIA, badania muszą być przeprowadzane w zgodzie z poniższym regulaminem.

6.2) Wybór dziedziny badań:

Wybór tematu badań pozostawia się do wyboru przez lekarza wykonującego eksperyment. We wszystkich przypadkach musi on jednak, po uzyskaniu zgody krajowej władzy medycznej, powiadomić o jego temacie Naczelnego Lekarza Zawodów w trakcie, których eksperyment ma być przeprowadzony.

Kierownictwo medyczne ASN-u może być inspiratorem badań i wybierać rodzaj badań fizjologicznych przeprowadzanych w danym kraju, a także wyznaczać lekarza(-y) przeprowadzającego(-ących) eksperyment.

Ze swojej strony Komisja Medyczna FIA może promować na arenie międzynarodowej kampanie badań w wybranym przez siebie temacie, zgodnym z interesem ogólnym oraz poinformować o ich konsekwencjach władze medyczne zainteresowanego kraju i w każdym wypadku zainteresowane ASN-y.

6.3) Warunki praktycznej realizacji eksperymentu fizjologicznego:

Niezależnie od tego, czy temat badań został wybrany przez niezależnego lekarza, przez ASN, czy też przez Międzynarodowe Władze Sportowe (Komisja Medyczna FIA), następujące punkty muszą być przestrzegane w celu zapewnienia ich praktycznej realizacji:

- zgoda organizatora zawodów i Dyrektora Wyścigu,
- zgoda Naczelnego Lekarza Zawodów,
- zgoda zawodnika,
- zgoda kierowcy(-ów), jeżeli sami nie są zawodnikami.

Dobrowolna zgoda kierowców jest warunkiem niezbędnym.

W każdym przypadku konieczne jest złożenie pisemnego wniosku u lekarza odpowiedzialnego za przebieg zawodów i u organizatora, ze szczegółowym podaniem:

- rodzaju, wymiarów i rozmieszczenia sprzętu medycznego niezbędnego do eksperymentu.
- miejsca i czasu niezbędnego do przeprowadzenia eksperymentu, z jasnym podaniem w przypadku wyścigów na torze, czy eksperyment ma być przeprowadzony w trakcie treningu, czy też w trakcie samego wyścigu. To samo dotyczy rajdów, czy chodzi o odcinki z pomiarem czasu czy też o odcinki drogowe.
- liczby osób wchodzących w skład zespołu badawczego, łącznie z personelem medycznym, przedstawionym organizatorowi do akceptacji.
- przeprowadzane badania fizjologiczne w żadnym nie powinny przeszkadzać zainteresowanym zawodnikom i kierowcom zarówno w boksach jak w czasie przeprowadzania zawodów i treningów.

6.4) Wykorzystanie uzyskanych danych naukowych:

a) przyjmuje się zasadę, że wyniki badań naukowych pozostają wyłączną własnością lekarza prowadzącego badania. Dlatego ma on całkowitą swobodę publikacji i rozpowszechniania według własnego wyboru.

b) jednakże, prowadzący badania zobowiązuje się do podania wyników zainteresowanemu ASN-owi, który prześle ich streszczenie do FIA.

ROZDZIAŁ III - WYPOSAŻENIE KIEROWCÓW

1) KASKI

1.1) Normy:

Każdy kierowca biorący udział w wyścigach na torze, wyścigach górskich lub odcinkach specjalnych rajdów, wpisanych do Międzynarodowego Kalendarza FIA musi nosić kask [homologowany zgodnie](#) z jedną z norm wymienionych w Liście Technicznej FIA nr 25.

Kaski [homologowane zgodnie](#) z normą FIA 8860 - Specyfikacją testową dla kasków wysokiego wyczynu (Lista Techniczna nr 33) muszą być noszone przez kierowców biorących udział w

- Mistrzostwach Świata Formuły 1,
- Rajdowych Mistrzostwach Świata, jeśli znajdują się na liście priorytetowej 1 lub 2,
- MŚST,
- Mistrzostwach Świata FIA GT1,
- Mistrzostwach Europy GT2 i GT3,
- Mistrzostwach FIA F2
- międzynarodowych seriach GP2, GP3, LMP1, LMP2 i F3.

[Wszyscy kierowcy uczestniczący w Mistrzostwach Świata Formuły 1 muszą stosować płytę wzmacniającą do osłony twarzy F1 2011 dla kasków FIA 8860.](#)

Stanowczo zaleca się, aby wszyscy kierowcy Rajdowych Mistrzostw Świata oraz serii międzynarodowych, których regulamin techniczny przejmuje w dziedzinie odporności konstrukcji na uderzenia, przepisy techniczne Formuły 1, F3 lub F3000 FIA, nosili kaski [homologowane zgodnie](#) z normą FIA 8860.

1.2) Warunki użycia:

Kierowcy samochodów otwartych muszą nosić kaski zintegrowane, z ochroną podbródka stanowiącą integralną część struktury kasku, zgodnie z normą zatwierdzoną przez FIA. Norma ta zalecana jest dla historycznych samochodów otwartych i samochodów autocrossu SuperBuggy, Buggy 1600 i JuniorBuggy.

Kierowcy i piloci samochodów z kabiną zamkniętą, którzy noszą kask zintegrowany muszą przejść następujący test (1) aby sprawdzić czy możliwe jest dotarcie we właściwy sposób do dróg oddechowych rannego kierowcy:

- Kierowca siedzi w samochodzie, z założonym kaskiem i [systemem bezpieczeństwa ograniczający ruch głowy do przodu](#), zatwierdzonym przez FIA oraz zapiętymi pasami bezpieczeństwa.
- Przy pomocy dwóch ratowników, Naczelny Lekarz zawodów (i, jeżeli jest obecny, Delegat Medyczny FIA) musi zdjąć kask, przy czym głowa kierowcy jest utrzymywana w pozycji neutralnej.

W razie niepowodzenia, kierowca musi nosić kask odkryty.

(1) Dla samochodów historycznych, zgodność jest zalecana.

1.3) Zmiany:

Kask nie może być modyfikowany w stosunku do fabrycznej specyfikacji, z wyjątkiem modyfikacji zgodnych z instrukcjami producenta i jednej z organizacji normalizacyjnych uznanych przez FIA, która wydała certyfikat na dany model.

Wszelkie inne modyfikacje sprawią, że kask stanie się niemożliwy do zaakceptowania w myśl wymagań przedstawionych w niniejszym artykule 1.

1.4) Maksymalna masa i systemy łączności:

- Masa kasku może zostać sprawdzona w dowolnym momencie zawodów i nie może przekraczać, wraz z wszelkim wyposażeniem dodatkowym, 1800 g dla typu zintegrowanego (ze szczęką) lub 1600 g dla typu odkrytego.

- Używanie głośników radiowych wmontowanych w kask jest zabronione we wszystkich zawodach na torze i w wyścigach górskich (dozwolone są słuchawki douszne). Wszelkie wnioski o odstępstwo, wyłącznie ze względów medycznych, mogą być składane za pośrednictwem Komisji Medycznej ASN-u kierowcy. Montaż mikrofonu musi być wykonany wyłącznie w zgodzie z postanowieniami powyższego artykułu 1.3.

1.5) Dekoracje:

Ponieważ farba może wejść w reakcje z materiałem, z którego wykonany jest korpus kasku i wpłynąć na jego właściwości ochronne, kask może być pomalowany lub udekorowany wyłącznie z przestrzeganiem zaleceń i ewentualnych ograniczeń producenta. Może to być wykonane wyłącznie farbą wymienioną przez producenta (farby akrylowe schnące na wolnym powietrzu, lakiery poliuretanowe lub inne) i przez lakiernika zatwierdzonego przez producenta. Punkt ten jest szczególnie ważny dla kasków wykonanych metodą formowania wtryskowego ponieważ ogólnie rzecz biorąc nie poddają się one malowaniu. Podczas malowania kask powinien być dobrze zabezpieczony, aby farba przenikającą do wnętrza nie spowodowała uszkodzenia jego wyściółki.

Farby wymagające suszenia przez wypalanie nie mogą być stosowane; niezależnie od stosowanego procesu, zastosowana temperatura nie powinna przekraczać maksimum określonego w instrukcji użytkowania kasków podanej w normie homologacyjnej kasku. Zalecenia producenta muszą być również brane pod uwagę w zakresie stosowania nalepek samoprzylepnych lub kalkomanii.

2) UBIORY OGNIODPORNE

Wszyscy kierowcy i piloci biorący udział w zawodach na torze, w wyścigach górskich, w odcinkach specjalnych podczas rajdów i rajdów terenowych, wpisanych do Międzynarodowego Kalendarza Sportowego muszą nosić kombinezon jak również rękawice (nieobowiązkowe dla pilotów), długą bieliznę, kominiarkę, skarpety i buty homologowane zgodnie z normą FIA 8856-2000 (**Lista Techniczna nr 27**).

Użytkownicy muszą upewnić się, że ubiory nie są zbyt ściśle gdyż zmniejszy to poziom ochrony.

Naszywki przyszyte bezpośrednio na kombinezonie muszą być pikowane wyłącznie do najbardziej zewnętrznej warstwy ubioru w celu poprawy izolacji termicznej. Materiał użyty jako tło (lub pokład) znaczków reklamowych jak również nić użyta do przyszycia do kombinezonu muszą być ogniodporne (Patrz Załącznik I normy FIA 8856-2000 dotyczącej szczegółowych wymagań oraz innych zaleceń dla użytkowników).

Kierowcy samochodów jednomiejscowych uczestniczący w wyścigach ze startem zatrzymanym muszą mieć rękawice bardzo dobrze widocznego koloru, kontrastującego z dominującym kolorem samochodu w celu umożliwienia kierowcy zwrócenie uwagi startera wyścigu w razie wystąpienia problemów.

Substancje, które mogą przepływać w jakimkolwiek systemie chłodzenia noszonym przez kierowcę są ograniczone do wody lub powietrza pod ciśnieniem atmosferycznym. Systemy wodne nie mogą powodować nasiąkania ubrania.

W zawodach rozgrywanych przy dużym upale, zaleca się używanie systemu chłodzącego (podłączonego na przykład do bielizny przewidzianej w tym celu i homologowanej zgodnie z normą FIA 8856-2000).

Wyjątkowo, kierowcy mogą nosić ubiory chłodzące niehomologowane przez FIA. Muszą one jednak zawierać oprócz obowiązkowo homologowanej bielizny, ubiory certyfikowane i posiadające oznakowanie ISO 15025. Rury muszą być certyfikowane i posiadać oznakowanie ISO 17493 i nie mogą wchodzić w kontakt ze skórą kierowcy. Ponadto, każde połączenie z systemem znajdującym się w samochodzie musi być zgodne z artykułem 5.8.6 normy FIA 8856-2000.

3) SYSTEM BEZPIECZEŃSTWA OGRANICZAJĄCY RUCH GŁOWY DO PRZODU (ang. FHR, franc. RFT)

3.1) Podczas zawodów międzynarodowych stosowanie jakiegokolwiek urządzenia przypiętego do kasku i mającego za zadanie ochronę szyi i głowy kierowcy jest zabronione chyba, że urządzenie to zostało homologowane zgodnie z normą FIA 8858. Homologowane systemy FHR wymienione są w Liście Technicznej nr 29.

Stosuje się następujące przepisy dodatkowe:

Stosowanie systemu FHR, zatwierdzonego przez FIA jest:

- a) obowiązkowe w samochodach Formuły 1 z okresu G i następnych, gdy budowa samochodu to umożliwia. Jest zalecane w innych samochodach historycznych;
- b) obowiązkowe we wszystkich zawodach off-road Mistrzostw Europy FIA, z wyjątkiem

Rozdział III

samochodów autocrossowych SuperBuggy, Buggy1600 i JuniorBuggy), dla których jest stanowczo zalecane.

c) nieobowiązkowe dla pojazdów napędzanych energią alternatywną następujących kategorii: I, III, IIIA, IV, V kartów elektrycznych, VII i VIII;

d) zalecane dla pojazdów napędzanych energią alternatywną następujących kategorii II, V samochodów, i VI z paszportem technicznym wydanym przed 01.01.2006.

Dla wszystkich samochodów, w których jest niemożliwe ze względów technicznych zamontowanie systemu FHR, zatwierdzonego przez FIA, wniosek o odstępstwo może być złożony do Komisji Bezpieczeństwa FIA.

3.2) Warunki użycia

Systemy FHR muszą być noszone wyłącznie z elementami zatwierdzonymi przez FIA zgodnie z poniższą tabelą:

Kask ⁽²⁾	System pasów (pas, zatrzask krańcowy pasa i zamocowanie do kasku)
FIA 8860 (Lista Techniczna nr 33)	FIA 8858 (Lista Techniczna nr 29)
FIA 8858 (Lista Techniczna nr 41)	

⁽²⁾ Noszenie kasku jest obowiązkowe w każdym Mistrzostwach zgodnie z artykułem 1.1. powyżej.

Jeżeli urządzeniem jest Hans®, więcej szczegółów podanych jest w "Poradniku użytkownika urządzenia Hans®" ("Guide for Use of Hans®") w International Motor Sport, opublikowanym przez Instytut FIA ds. Bezpieczeństwa w Sporcie Samochodowym, umieszczonym na stronach internetowych www.fia.com, w rubryce FIA Sport - Regulaminy - Wyposażenie kierowców.

3.3) Kompatybilność i zezwolenie na użycie elementów zatwierdzonych według Norm FIA 8858-2002, 8858-2010, 8860-2004 i 8860-2010:

Normy FIA 8860-2004 (kask wysokiego wyczynu) i FIA 8858-2002 (systemy FHR i kaski kompatybilne) zostały uaktualnione w 2010. Zarówno wersja oryginalna jak uaktualniona są ważne, gdy są stosowane tak, jak podano w tabeli poniżej:

	FHR 8858-2010	Pas (z zatrzaskiem krańcowym) 8858-2010	Mocowanie do kasku 8858-2010	Kask 8858-2010 i 8860-2010
HANS 8852-2002		TAK	TAK	TAK
Pas (z zatrzaskiem krańcowym) 8858-2002	NIE		Tak, jeśli mechanicznie kompatybilne	TAK
Mocowanie do kasku 8858-2002	TAK	Tak, jeśli mechanicznie kompatybilne		TAK
Kask 8858-2002 i 8860-2102	TAK	TAK	NIE	

4. PASY BEZPIECZEŃSTWA

Kierowca musi być właściwie przytrzymywany w swoim fotelu przy pomocy pasów bezpieczeństwa zgodnych ze specyfikacją Załącznika J dla danego pojazdu w każdej chwili podczas zawodów, gdy znajduje się on w ruchu na torze, w alei serwisowej, na odcinku specjalnym lub trasie zawodów.

ROZDZIAŁ IV - KODEKS JAZDY PO TORZE.

1) PRZESTRZEGANIE SYGNAŁÓW

Przepisy zawarte w Załączniku H do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego uważa się za stanowiące część niniejszego Kodeksu jazdy po torze. Każdy kierowca musi się im podporządkować.

2) WYPRZEDZANIE, KONTROLA SAMOCHODU I KRAWĘDZIE JEZDNI TORU

a) Samochód znajdujący się na jezdni toru może wykorzystywać całą

jej szerokość. Jednakże, gdy tylko zostanie dogoniony przez samochód, który zaczyna go wyprzedzać, kierowca zobowiązany jest umożliwić szybszemu kierowcy wyprzedzenie go przy najbliższej nadarzającej się okazji.

Jeśli kierowca dogonionego pojazdu wydaje się nie w pełni korzystać z lusterek wstecznych, pokazuje się mu niebieską flagę wymachiwaną do uprzedzenia, że szybszy kierowca stara się go wyprzedzić.

Kierowca, który wydaje się ignorować niebieskie flagi zostanie zasygnalizowany Zespołowi Sędziów Sportowych zawodów.

b) Wyprzedzanie, w zależności od okoliczności, może odbywać się prawą lub lewą stroną. Niemniej manewry mogące przeszkadzać innym kierowcom, takie jak wielokrotne zmiany kierunku jazdy w celu obrony swojego miejsca, celowe spowodowanie opuszczenia jezdni toru przez pojazd lub wszelkie inne nienormalne zmiany kierunku jazdy są bezwzględnie zabronione. Każdy kierowca uznany za winnego jednego z wyżej wymienionych wykroczeń zostanie zasygnalizowany Zespołowi Sędziów Sportowych zawodów.

c) Kierowcy muszą zawsze jechać po jezdni toru. W celu wykluczenia wszelkich wątpliwości, białe linie określające krawędzie jezdni toru są uważane za stanowiące część jezdni toru, ale nie krawężniki.

Jeżeli samochód opuszcza z jakiegokolwiek powodu jezdnię toru i bez uszczerbku dla ustępu 2 (d) poniżej, kierowca może wrócić do wyścigu. Jednakże, można to nastąpić wyłącznie z przestrzeganiem bezpieczeństwa i bez odniesienia najmniejszej korzyści. Uznaje się, że kierowca opuścił jezdnię toru, jeżeli żadna część jego samochodu nie pozostaje w kontakcie z jezdnią toru.

d) Powtarzanie poważnych błędów lub wyraźny brak kontroli nad pojazdem (na przykład zjeżdżanie z jezdni toru) jest sygnalizowane Zespołowi Sędziów Sportowych zawodów i może spowodować nałożenie kar aż do wykluczenia z wyścigu danego kierowcy.

e) Nie dozwolone jest w jakimkolwiek momencie prowadzenie samochodu w sposób niepotrzebnie wolny, nieprawidłowy lub uznany za potencjalnie niebezpieczny dla innych kierowców.

3) SAMOCHODY ZATRZYMUJĄCE SIĘ PODCZAS WYŚCIGU.

a) Kierowca każdego samochodu, który opuszcza jezdnię toru gdyż nie jest w stanie utrzymać prędkości wyścigowej musi zasygnalizować swój zamiar w odpowiednim czasie i jest odpowiedzialny za wykonanie związanego z tym manewru w sposób bezpieczny i możliwie blisko zjazdu z jezdni toru.

b) Gdy samochód zatrzymuje się poza aleję serwisową, musi on zostać możliwe szybko usunięty z jezdni toru tak, aby jego obecność nie stwarzała niebezpieczeństwa, ani nie przeszkadzała innym kierowcom.

Jeśli kierowca nie może usunąć swojego samochodu, obowiązkiem sędziów trasy jest udzielenie mu pomocy. Jeżeli w wyniku takiej pomocy, kierowcy uda się dołączyć do wyścigu, musi się to odbyć z całkowitym przestrzeganiem regulaminu oraz bez osiągnięcia jakiegokolwiek korzyści.

c) Wszelkie naprawy dokonywane na torze mogą być dokonywane tylko i wyłącznie przez kierowcę za pomocą narzędzi i części zamiennych znajdujących się w samochodzie.

Tankowanie niezależnie od jego rodzaju jest zabronione, z wyjątkiem, gdy samochód zatrzymuje się w swoim boksie.

Oprócz kierowcy i wyznaczonych osób oficjalnych zawodów, nikomu nie wolno dotykać zatrzymanego samochodu chyba, że w alei serwisowej.

Pchanie samochodu na jezdni toru jest zabronione.

Z wyjątkiem przerwy w wyścigu, każdy samochód opuszczony na jezdni toru przez swego kierowcę, nawet tymczasowo, uważa się jako wycofany z wyścigu.

4) WJAZD W ALEJĘ SERWISOWĄ

Sekcja jezdni toru prowadząca do alei serwisowej zwana jest „wjazdem w aleję serwisową”. Podczas zawodów, dostęp do alei serwisowej jest możliwy wyłącznie przez wjazd do boksów. Każdy kierowca chcący opuścić jezdnię toru lub zjechać w aleję serwisową, musi upewnić się, że może to bezpiecznie wykonać.

d) Poza przypadkami zaistnienia siły wyższej (uznanej jako takiej przez Zespół Sędziów Sportowych zawodów) przekraczanie w jakimkolwiek kierunku linii oddzielającej wjazd do boksów od jezdni toru jest zabronione.

5) WYJAZD Z ALEI SERWISOWEJ

Poza przypadkami zaistnienia siły wyższej (uznanej jako takiej przez Zespół Sędziów Sportowych zawodów) przekraczanie linii ciągłej, namalowanej na jezdni toru przy wyjeździe z boksów w celu oddzielenia samochodów opuszczających boksy od samochodów znajdujących się na torze przez jakąkolwiek część samochodu opuszczającego boksy jest zabronione.

x