

Załącznik L - 2009

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

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

Stan prawny na 22.1.2009

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

SPIS TREŚCI:

ROZDZIAŁ I - MIĘDZYNARODOWE LICENCJE KIEROWCÓW FIA

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 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 Wydawanie licencji międzynarodowych kierowcom niepełnosprawnym.

Art. 11 Licencja "nawigatora".

ROZDZIAŁ II - REGULAMIN BADAŃ LEKARSKICH KIEROWCÓW

Art. 1 Doroczne badanie stwierdzające zdolność do uczestniczenia w zawodach.

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

Art. 1 Kaski.

Art. 2 Ubiory ognioodporne.

Art. 3 Urządzenie podtrzymujące głowę.

ROZDZIAŁ IV – KODEKS JAZDY PO TORZE

Art. 1 Przestrzeganie sygnałów.

Art. 2 Wyprzedzanie.

Art. 3 Zatrzymywanie pojazdu podczas wyścigu.

Art. 4 Wjazd do boksów tankowania.

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, 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 (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:

(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).

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

Data:

Korekta wzroku (szkła lub soczewki kontaktowe) TAK/NIE

Specjalny nadzór lekarski TAK/NIE

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 **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) Każdy stopień licencji wyścigów torowych 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 C, R I D.

3.1) 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.

3.2) 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, okres trwający maksimum dwa lata podczas, którego kandydat musi być sklasyfikowany w co najmniej 5 wyścigach torowych uznanych przez ASN-y. 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:

- Formu'Academy Euro Series (FFSA)**
- Formuła BMW Europe**
- Formuła BMW Pacific**
- Formuła BMW Americas.**

3.3) 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.

5.1) Kwalifikacje

5.1.1) Kierowca musi posiadać ważną międzynarodową licencję stopnia A.

5.1.2) Kierowca musi 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 klasyfikacji końcowej Serii GP2, 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 USA, w okresie 2 ostatnich lat, został sklasyfikowany w pierwszej czwórce w klasyfikacji końcowej serii Indycar IRL w roku poprzednim.*

*** Począwszy od 1.01.2010: został sklasyfikowany w pierwszej czwórce w klasyfikacji końcowej serii Indycar IRL w dwóch poprzednich latach.**

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.

f) został uznany przez FIA za kierowcę, który wykazywał się regularnie

wyjatkowymi 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.

5.3) 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 (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 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 <u>i Promod</u>	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 udział w zawodach A/2 i A/4). Ponadto każda inna licencja FIA może zastąpić licencję do wyścigów Klasy 4 dragsterów.

10) WYDAWANIE LICENCJI MIĘDZYNARODOWYCH KIEROWCOM NIEPEŁNOSPRAWNYM.

10.1) Specjalna licencja dla niepełnosprawnych:

Z wyłączeniem chorób postępujących lub przewlekłych uniemożliwiających

uprawianie sportu samochodowego (patrz 1.5a rozdział II) i eliminujących zaburzeń wzroku (patrz 1.4 rozdział II), każda osoba posiadająca niepełnosprawność nabytą lub wrodzoną, która po orzeczeniu swojej Krajowej Komisji Medycznej (gdy taka istnieje) lub lekarza wyznaczonego przez ASN nie może otrzymać międzynarodowej licencji kierowcy (patrz 1.5b rozdział II), może otrzymać międzynarodową licencję dla niepełnosprawnych, jeżeli wszystkie niżej wymienione warunki zostaną spełnione:

10.2) Warunki przyznawania:

a) kryteria przyznawania dotyczą 3 płaszczyzn:

- medycznej: ocena możliwości fizycznych wnioskodawcy;
- sportowej: ocena możliwości jazdy przez wnioskodawcę, ocena jego możliwości samodzielnego opuszczenia pojazdu w razie bezpośredniego zagrożenia (wypadku, pożaru itp.);
- technicznej: ASN kierowcy dostarcza certyfikat stwierdzający jakie zmiany muszą być wykonane w jego pojeździe.

b) W praktyce, kierowca niepełnosprawny, który złoży wniosek zostaje przebadany

przez członka Komisji Medycznej w krajach gdzie taka struktur istnieje lub przez lekarza wyznaczonego przez Narodową Władzę Sportową (ASN). Jeżeli lekarz przeprowadzający badanie wyda zgodę na wydanie licencji dla niepełnosprawnych, wnioskodawca musi zostać poddanym, najlepiej na torze, egzaminowi z prowadzenia samochodu, umożliwiającemu dokonanie oceny jego możliwości.

Ponadto, jak już to stwierdzono powyżej, dokonana zostanie ocena jego możliwości samodzielnego opuszczenia pojazdu w najkrótszym czasie:

- wnioskodawca musi z pozycji siedzącej w używanym pojeździe, być w stanie opuścić pojazd samodzielnie i oddalić się od niego niezależnie czy pojazd leży pionowo czy na boku.
 - leżąc na plecach, musi być w stanie obrócić się bez trudności w obie strony.
- Wnioskodawca musi dostarczyć opis techniczny ewentualnych zmian swojego pojazdu.

Po zebraniu opinii medycznej, sportowej i technicznej, Narodowa Władza Sportowa (ASN) jako ostatnia instancja decyduje o wydaniu lub odmowie wydania licencji dla niepełnosprawnego **kierowcy**.

10.3) Uprawianie sportu samochodowego przez posiadaczy licencji dla niepełnosprawnych:

10.3.1) Posiadacze międzynarodowej licencji kierowców niepełnosprawnych 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.

10.3.2) Niemniej, pod warunkiem przestrzegania wszystkich niżej wyszczególnionych warunków, niektórzy posiadacze międzynarodowej licencji kierowcy niepełnosprawnego 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:

a) 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 niepełnosprawności, do startu w zawodach.

b) że dotyczy on posiadaczy licencji kierowcy niepełnosprawnego, laureatów homologowanej szkoły kierowców, uznanej przez ASN i zdolnych do uzyskiwania takich samych wyników, jak inni kierowcy wywodzący się z tej samej szkoły.

Wnioski o wyrażenie zgody na odstępstwo powinny być złożone do macierzystego ASN-u kierowcy i skierowane do FIA. Zostaną one przekazane do rozpatrzenia przez Komisję Medyczną i Komisję ds. Bezpieczeństwa. W razie niezgodności opinii tych dwóch komisji, decyzję podejmie Światowa Rada Sportu Samochodowego.

10.3.3) Sekretarz zawodów, w których startują jednocześnie kierowcy niepełnosprawni i sprawni musi upewnić się, że służby ratownicze są poinformowane o numerach startowych samochodów kierowców posiadających międzynarodową licencję kierowcy niepełnosprawnego.

11) LICENCJA "NAWIGATORA"

11.1) Międzynarodowa ograniczona licencja nawigatora

Licencja ta jest zastrzeżona dla niepełnosprawnych fizycznie posiadających kontuzje lub kalectwo, łącznie z zaburzeniami wzroku (z wyłączeniem ślepoty) i dla osób dotkniętych dolegliwościami, które mogą wykluczać uprawianie sportu samochodowego.

Umożliwia ona uczestnictwo w zawodach rajdowych zdefiniowanych w artykule 21 Międzynarodowego Kodeksu Sportowego.

Nie pozwala ona w żadnym wypadku na prowadzenie pojazdu podczas rozgrywania zawodów.

11.2) Badanie lekarskie

Ocena możliwości fizycznych wnioskodawcy podczas corocznego badania lekarskiego (patrz Rozdział II, Artykuł 1).

11.3) Egzamin z bezpieczeństwa

Polega na ocenie z pomiarem czasu możliwości samodzielnego opuszczania pojazdu przez wnioskodawcę.

Egzamin ten musi się odbyć pod kontrolą Sędziego Sportowego zainteresowanego ASN-u i w obecności:

- albo członka Krajowej Komisji Medycznej
- albo, z powodu jego braku, przez lekarza wyznaczonego przez ASN.

Po sporządzeniu wszystkich dokumentów i po przeprowadzeniu testów, Komisja Medyczna lub wyznaczony przez ASN lekarz, zaproponuje ASN-owi wydanie lub odmowę wydania licencji.

ROZDZIAŁ II - REGULAMIN BADAŃ LEKARSKICH KIEROWCÓW

ROZDZIAŁ II - REGULAMIN BADAŃ LEKARSKICH KIEROWCÓW

W celu uregulowania kwestii, które mogą wyniknąć 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.

1. COROCZNE BADANIE STWIERDZAJĄCE ZDOLNOŚĆ DO UCZESTNICZENIA W ZAWODACH.

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.

1.3) Badanie wzroku

Do wydania pierwszej licencji międzynarodowej, należy stwierdzić po badaniu przeprowadzonym przez wykwalifikowanego okulistę:

a) ostrość wzroku

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

ii) każda osoba, która ma ostrość widzenia zmniejszoną i nie poddającą się korekcji tylko w jednym oku, i która ma widzenie przeciwległe, 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) normalne widzenie kolorów (w przypadku wątpliwości badanie za pomocą tablicy Ishihary, a w przypadku błędnych wyników badanie za pomocą testu Farnswortha lub innego podobnego systemu). W żadnym przypadku nie może być błędów przy rozróżnianiu kolorów flag używanych w zawodach międzynarodowych.

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

d) 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.

1.4) 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 instancji uznanej przez ASN (Komisji Medycznej lub w razie jej braku lekarza uznanego przez ASN):

1.5.1) Przeciwwskazania absolutnie wykluczające:

- epilepsja objawami klinicznymi w trakcie leczenia
- każdy problem naczyniowo-sercowy stwarzający ryzyko natychmiastowej śmierci.

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.

1.5.2) Przeciwwskazania mogące spowodować przyznanie licencji dla niepełnosprawnych

(Patrz Rozdział I, Artykuł 10 niniejszego załącznika):

- wszelkie ograniczenia ruchomości stawów, amputacje, protezy nie odpowiadające kryteriom określonym w 1.4.
- duże zaburzenia czuciowo-ruchowe (monoplegia, hemiplegia, paraplegia etc).

1.5.3) Choroby i ułomności wymagające orzeczenia lekarskiego instancji uznanej przez ASN:

- cukrzyca zależna od insuliny, pod warunkiem dostarczenia instancji uznanej przez ASN poufnego dokumentu świadczącego o regularnej kontroli lekarskiej zainteresowanego i prowadzonym leczeniu oraz pod warunkiem, że zaświadczenie lekarskie o zdolności do uczestniczenia w zawodach (patrz punkt 1.8) będzie nosiło zapis "konieczny nadzór lekarski";
- wszelkie schorzenia układu sercowo-naczyniowego;
- zaburzenia psychiatryczne;
- wszelkie problemy „graniczne” lub wątpliwe (dotyczące np. wzroku, ułomności, rzadkiej patologii etc): pozostawia się do decyzji lekarza badającego.

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 zgodnie z niniejszym regulaminem muszą być rozprowadzane 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 przeciwężcowego,

- 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 lekarskiego zaświadczenia 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:

Korekta wzroku (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.

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 następnym zawodów lub rundy Mistrzostw, w których uczestniczy. W tym przypadku, Naczelnym Lekarzem Zawodów w czasie, których miał miejsce wypadek musi poinformować natychmiast w sposób najbardziej właściwy Naczelnego Lekarza następnym 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.

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, GT FIA lub MŚST lub zapoznania się z trasą niepodlegającemu regulaminom, 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 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 następujący sposób:

- gdy chodzi o wypadek wymagający co najmniej 24 godzinnej hospitalizacji, musi powiadomić faksem lub pocztą elektroniczną ASN kierowcy, podając maksimum szczegółów i wyjaśnień.
- gdy chodzi o wypadek wymagający co najwyżej prostej kontroli w szpitalu, musi powiadomić faksem lub pocztą elektroniczną FIA, która w danym przypadku zarządzi weryfikacyjne badanie lekarskie podczas najbliższych zawodów, w których ma uczestniczyć zainteresowany kierowca.

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, 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.

3) POWRÓT DO UPRAWIANIA SPORTU

Od dnia wypadku lub wykrycia choroby lub niedyspozycji, wymienionych w artykule 1.5 niniejszego regulaminu, kierowca musi się wstrzymać od udziału jako kierowca w zawodach sportowych organizowanych zgodnie z przepisami 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 choroby i wady wymienione w artykule 1.5 niniejszego regulaminu muszą zostać zaopiniowane przez Krajową Komisję Medyczną, lub w przypadku nieistnienia takowej, przez zatwierdzonego przez ASN lekarza.

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 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:

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

b) 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.

c) 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 eksperymentów:

a) 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.

b) 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 zgodny z jedną z norm wymienionych w Liście Technicznej nr 25 Załącznika J.

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 dywizji 3/3A autocrossu.

Kierowcy biorący udział w Mistrzostwach Świata Formuły 1, **MŚST, Mistrzostw FIA F2 oraz międzynarodowych serii GP2 i F3** muszą nosić kaski zgodne z normą FIA 8860-2004 - Specyfikacją testową dla kasków wysokiego wyczynu.

Stanowczo zaleca się aby kierowcy **Rajdowych Mistrzostw Świata* oraz Mistrzostw i** serii międzynarodowych, których regulamin techniczny **przejmuje** w dziedzinie odporności konstrukcji na uderzenia, przepisy techniczne Formuły 1 lub F3000 FIA, nosili kaski zgodne z normą FIA 8860-2004.

*** Używanie kasków zgodnych z Normą FIA 8860-2004 będzie obowiązkowe w Rajdowych Mistrzostwach Świata począwszy od 1.1.2010.**

1.2) 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 sprawiają, że kask stanie się niemożliwy do zaakceptowania w myśl wymagań przedstawionych w niniejszym artykule.

1.3) 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 1400 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 paragrafu 1.2.

1.4) 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.

Użytkownicy muszą upewnić się, że ubiory nie są zbyt ścisłe 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 ognioodporne (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 białizny przewidzianej w tym celu i homologowanej zgodnie z normą FIA 8856-2000).

Wyjątkowo, kierowcy mogą nosić ubiory chłodzące nie homologowane przez FIA. Muszą one jednak zawierać oprócz obowiązkowo homologowanej białizny, 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. URZĄDZENIE PODTRZYMUJĄCE GŁOWĘ

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 zatwierdzone przez FIA i jest wymienione w Liście Technicznej nr 36.

Jeżeli urządzeniem jest urządzenie Hans®, może być wyłącznie stosowane ze zgodnym kaskiem wymienionym w Liście Technicznej nr 29. Kierowcom usilnie zaleca się stosowanie kasków z mocowaniem pasów zamontowanym przez producenta jako wyposażenie seryjne. Kaski te można rozpoznać dzięki srebrnej etykiecie FIA z hologramem, która zilustrowana jest w Liście Technicznej FIA nr 29 – rysunek 1.

Usilnie zaleca się również homologowane pasy, które można rozpoznać dzięki etykiecie FIA 8858-2002.

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.**

3.2) Obowiązkowe stosowanie urządzenia podtrzymującego głowę, zatwierdzonego przez FIA – w poszczególnych mistrzostwach.

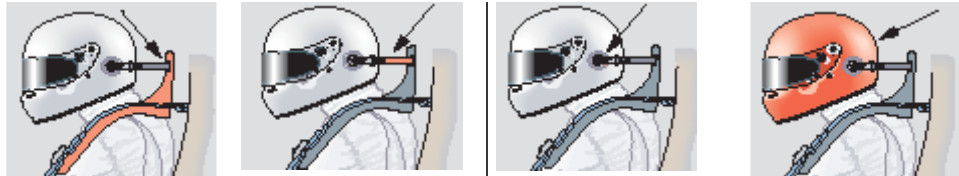
Urządzenia
podtrzymujące
głowę

Pasy

Mocowanie pasów

Kask

Patrz Lista Techniczna nr 29 zatwierdzonych modeli i ich oznakowania



Mistrzostwa Świata Formuły 1 FIA	Stosowanie urządzenia podtrzymującego głowę zgodnego z normą FIA 8858-2002 obowiązkowe	Pasy zgodne z normą FIA 8858-2002 obowiązkowe	Mocowanie pasów zgodnie z normą FIA 8858-2002 obowiązkowe	Zgodność z normą FIA 8860-2004 obowiązkowa
Mistrzostwa GT FIA	Stosowanie urządzenia podtrzymującego głowę zgodnego z normą FIA 8858-2002 obowiązkowe	Pasy zgodne z normą FIA 8858-2002 i oznaczone zgodnie z normą 8858-2002 obowiązkowe	Zamocowania pasów i ich montaż musi być certyfikowane przez producenta kasku. Kask musi posiadać następującą etykietę FIA 8858-2002	
Mistrzostwa Świata Samochodów Turystycznych FIA				
Rajdowe Mistrzostwa Świata FIA				
Inne zawody międzynarodowe ¹	Stosowanie urządzenia podtrzymującego głowę zgodnego z normą FIA 8858-2002 obowiązkowe	Jeśli urządzenie podtrzymujące głowę jest stosowane, pasy zgodne z normą FIA 8858-2002 zalecane	Wraz ze stosowaniem urządzenia podtrzymującego głowę, kask zgodny z urządzeniem podtrzymującym głowę obowiązkowy. Zaleca się wykonanie montażu zamocowań pasów przez producenta kasku.	

¹ Patrz artykuł 3.3 poniżej.

3.3) Przyszłe wymagania dotyczące stosowania urządzeń podtrzymujących głowę.

Stosowanie urządzenia podtrzymującego głowę, zatwierdzonego przez FIA jest wyjątkowo:

a) obowiązkowe w samochodach Grand Prix Thoroughbred i Formule 1 z okresu G i następnych, gdy budowa samochodu to umożliwia. Jest zalecane w innych samochodach historycznych;

b) obowiązkowe w zawodach off-road Mistrzostw Europy FIA począwszy od:
- Dywizja 1 Rallycross: 01.01.2009

- Dywizja 1 Autocross: 01.01.2009

- Dywizja 2 Rallycross: 01.01.2009

- Dywizja 1A Rallycross: 01.01.2010;

oraz stanowczo zalecane w zawodach Mistrzostw Europy FIAdla Dywizji 3 (Autocross) wraz ze zgodnymi kaskami od 01.01.2010.

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 urządzenia podtrzymującego głowę, zatwierdzonego przez FIA, wniosek o odstąpienie może być złożony do Komisji Bezpieczeństwa FIA.

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 **mieć jego pełną znajomość.**

2) WYPRZEDZANIE

a) podczas wyścigu pojazd znajdujący się na torze może wykorzystywać całą jego szerokość. Jednakże w momencie, gdy pojazd ten zostanie dogoniony na prostej przez inny pojazd, który tylko okresowo lub przez dłuższy czas porusza się z większą niż on szybkością, kierowca pojazdu wolniejszego zobowiązany jest zjechać na jedną stronę toru, jednocześnie umożliwiając drugiemu pojazdowi wyprzedzenie drugą stroną.

b) jeśli dogoniony kierowca wydaje się nie w pełni korzystać z lusterek wstecznych, sędzia flagowy da mu ostrzeżenie za pomocą niebieskiej flagi, oznaczającej, że inny zawodnik chce go wyprzedzić. Kierowca, który nie zastosuje się do niebieskiej flagi może zostać ukarany przez Zespół Sędziów Sportowych.

Systematyczne lub powtarzające się utrudnianie wyprzedzania może spowodować wykluczenie kierowcy z wyścigu.

c) zakręty, a także strefy wejścia i wyjścia z zakrętów, mogą być pokonywane przez kierowców w dowolny sposób, w granicach toru. Wyprzedzanie, w zależności od okoliczności, może odbywać się prawą i lewą stroną. Niemniej manewry mogące przeszkadzać innym kierowcom, takie jak przedwczesne zmiany kierunku jazdy, specjalne zjeżdżanie do wewnątrz lub na zewnątrz zakrętu, lub wszelkie inne nienormalne zmiany kierunku jazdy, są stanowczo zabronione i powinny być karane, w zależności od wagi lub powtarzania

wykroczenia na torze, od kary pieniężnej do wykluczenia z wyścigu włącznie. Powtarzająca się niebezpieczna jazda może spowodować wykluczenie.

d) wszelkie manewry przeszkadzające, wykonywane przez jednego lub kilku kierowców mających wspólne interesy są zabronione. Uporczywe prowadzenie kilku pojazdów "ramię w ramię", jak również utrzymywanie kilku pojazdów w szyku jest dopuszczalne tylko w sytuacji, gdy żaden inny pojazd nie stara się ich wyprzedzić. W przeciwnym przypadku zostanie pokazana niebieska flaga.

e) kara za ignorowanie niebieskiej flagi będzie stosowana także w przypadku kierowców blokujących część toru i powinna być stosowana z większą surowością jeśli blokowanie takie staje się nagminne, aż do wykluczenia z wyścigu. Takie same kary powinny być stosowane w przypadku kierowców, którzy "tańczą" na torze z jednego krańca na drugi w celu uniemożliwienia wyprzedzenia przez innych zawodników.

f) powtarzanie poważnych błędów lub wyraźny brak kontroli nad pojazdem (na przykład zjeżdżanie z toru) może spowodować wykluczenie z wyścigu danych kierowców.

g) w trakcie wyścigu tor może być używany wyłącznie przez kierowców biorących w nim udział.

3) ZATRZYMYWANIE POJAZDU PODCZAS WYŚCIGU.

a) kierowca każdego pojazdu wycofującego się z wyścigu musi zasygnalizować swój zamiar w odpowiednim czasie i jest odpowiedzialny za wykonanie związanego z tym manewru w sposób bezpieczny i możliwie blisko zjazdu z toru.

b) w przypadku gdy kierowca jest zmuszony do zatrzymania samochodu, z powodów niezależnych od niego lub z jakiegokolwiek innej przyczyny, samochód musi zostać możliwe szybko usunięty z toru, tak aby jego obecność nie stwarzała niebezpieczeństwa, ani nie przeszkadzała w normalnym przebiegu wyścigu.

Jeśli kierowca nie może usunąć swojego samochodu z potencjalnie niebezpiecznego miejsca, sędzia (-owie) trasy lub inna(-e) osoba(-y) oficjalne zawodów zobowiązane są do udzielenia mu pomocy. W takim przypadku, jeśli kierowcy uda się ponownie uruchomić pojazd bez pomocy z zewnątrz oraz dołączyć do wyścigu bez łamania regulaminu oraz bez wyciągania korzyści z poprzedniego przestawienia pojazdu w bezpieczne miejsce, nie zostanie on wykluczony z wyścigu.

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

d) tankowanie paliwa na samym torze jest zabronione pod karą wykluczenia kierowcy z wyścigu.

e) oprócz kierowcy i, w wyjątkowych przypadkach, odpowiednich osób

oficjalnych zawodów, nikomu nie wolno dotykać zatrzymanego samochodu pod karą wykluczenia kierowcy z wyścigu.

f) pchanie samochodu na torze lub pchanie samochodu przez linię końcową jest niedozwolone i powoduje natychmiastowe wykluczenie kierowcy z wyścigu.

g) każdy samochód na torze nawet tymczasowo opuszczony przez swego kierowcę, niezależnie od czasu i przyczyny, uważa się jako wycofany z wyścigu. Samochód czasowo opuszczony przez kierowcę podczas przerwy w wyścigu nie jest uważany jako wycofany z wyścigu.

4) WJAZD DO PUNKTÓW TANKOWANIA.

a) tak zwana strefa hamowania jest częścią strefy boksów,

b) podczas treningów lub wyścigu, dostęp do boksów jest możliwy wyłącznie przez strefę hamowania. Każde złamanie niniejszego przepisu powoduje wykluczenie zawodnika z wyścigu.

c) każdy kierowca chcący opuścić tor lub zjechać do swojego boksu lub do parku **maszyn**, musi zasygnalizować swój zamiar w odpowiednim czasie i upewnić się, że może bezpiecznie wykonać ten manewr.

d) poza przypadkami zaistnienia siły wyższej (uznanej jako takiej przez Zespół Sędziów Sportowych zawodów) przekraczanie w jakimkolwiek kierunku linii oddzielającej strefę hamowania od toru jest zabronione.

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