

Anhang L

zum Internationalen Sportgesetz der FIA

(Stand: Januar 2011)

Inhaltsverzeichnis

KAPITEL I – INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN DER FIA

- Art. 1 Allgemeines
- Art. 2 Lizenzstufen für FIA-Fahrerlizenzen und die Veranstaltungen, für welche sie erforderlich und gültig sind
- Art. 3 Qualifikation und Voraussetzungen zur Ausstellung der Stufen C, R und D
- Art. 4 Qualifikation für die Stufen A und B
- Art. 5 Qualifikation für die Super-Lizenz
- Art. 6 Lizenzen für alle internationalen und Weltrekord-Versuche
- Art. 7 Lizenzen für Truck-Rennen
- Art. 8 Internationale Fahrerlizenzen für Wettbewerbe mit historischen Fahrzeugen
- Art. 9 Lizenzen für Dragster-Rennen
- Art. 10 Ausstellung internationaler Lizenzen für Fahrer mit körperlicher Behinderung
- Art. 11 Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung
- Art. 12 Lizenzen für Veranstaltungen, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen

KAPITEL II – BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN

- Art. 1 Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung
- Art. 2 Medizinische Untersuchung nach einem Unfall oder nach Krankheit
- Art. 3 Erneute Teilnahme an Wettbewerben
- Art. 4 Organisation der Bekämpfung von Doping
- Art. 5 Berufungskommission
- Art. 6 Bestimmungen für physiologische Untersuchungen bei Motorsportveranstaltungen

KAPITEL III – FAHRERAUSTRÜSTUNG

- Art. 1 Helmvorschriften
- Art. 2 Feuerfeste Bekleidung
- Art. 3 Kopfrückhaltevorrichtung

KAPITEL IV – FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN

- Art. 1 Beachtung der Signale
- Art. 2 Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung
- Art. 3 Anhalten eines Fahrzeugs während des Rennens
- Art. 4 Einfahrt zu den Boxen
- Art. 5 Ausfahrt aus der Boxengasse

Kapitel I

INTERNATIONALE FAHRERLIZENZEN der FIA

1. Allgemeines

- 1.1 Die Ausstellung aller Internationaler Fahrerlizenzen der FIA ist im Internationalen Sportgesetz geregelt, insbesondere in den Artikeln 45, 47 und 70 sowie im Kapitel VIII des genannten Gesetzes. Der vorliegende Anhang L definiert die einzelnen Stufen, die Anforderungen an die Eignung der Fahrer und die Gültigkeit der Lizenzen für Rundstreckenrennen und Straßenveranstaltungen in den Artikeln 2 bis 7, die der Lizenzen für Wettbewerbe mit historischen Fahrzeugen in Artikel 8, für Dragster-Rennen in Artikel 9 und für behinderte Fahrer in Artikel 10.
Der Begriff „Meisterschaft“, wie er in vorliegendem Kapitel Anwendung findet, schließt auch Trophäen, Pokale und Challenges ein.
- 1.2 Um eine Internationale FIA-Fahrerlizenz erwerben zu können, muss der Antragsteller vor dem 1. Januar des ersten Gültigkeitsjahres der Lizenz seinen 16. Geburtstag begangen haben. Der ASN des Fahrers kann eine Ausnahmegenehmigung von dieser Bestimmung beantragen, der stattgegeben wird, wenn die FIA dies aufgrund der Ergebnisse des Antragstellers und seiner Erfahrung für gerechtfertigt hält, wobei beides durch den ASN bestätigt werden muss und mindestens zwei Wettbewerbs-Jahre von ASN-genehmigten Wettbewerben einschließen muss.
- 1.3 Inhalt auf der Internationalen Fahrerlizenz der FIA:
- Der Titel “Fédération Internationale de l’Automobile” und Name der Nationalen Sporthoheit
 - Die Worte “Internationale Fahrerlizenz der FIA”
 - Lizenznummer
 - Lizenzstufe
 - Datum des Gültigkeitsbeginns und Gültigkeitsendes der Lizenz (siehe Artikel 114 des Sportgesetzes)
 - Neuere Foto des Fahrers
 - Vollständiger Name des Fahrers
 - Geburtsdatum des Fahrers (freigestellt)
 - Je nach Ergebnis der vorgeschriebenen ärztlichen Untersuchung, die Worte: “Geeignet für die Ausübung von Motorsport gemäß medizinischer Vorschriften der FIA:
Datum:
Sehkorrektur (Brille oder Linsen) JA/NEIN
Besondere ärztliche Überwachung JA/NEIN

2. Lizenzstufen für FIA-Fahrerlizenzen und Veranstaltungen, für welche sie erforderlich und gültig sind (Anm.: keine Anwendung für Drag-Rennen)

- 2.1 Super-Lizenz: erforderlich für F1-Weltmeisterschaft für Fahrer.
- 2.2 Stufe A: erforderlich für F1-Läufe, GP 2, ChampCar und IRL und gültig für alle anderen, im Internationalen Kalender der FIA aufgeführten Veranstaltungen, vorstehend aufgeführten Veranstaltungen ausgenommen.
- 2.3 Stufe B: erforderlich für die FIA WTCC und GT Meisterschaften und andere internationale Rundstreckenrennen, für die Kategorien und Meisterschaften, die in den Reglements des ASN des Organisationslandes definiert sein können und gültig für alle anderen, im Internationalen Kalender der FIA

- aufgeführten Veranstaltungen, vorstehend aufgeführten Veranstaltungen ausgenommen.
- 2.4 Stufe C: erforderlich für FIA-Autocross, Rallycross und Truck-Meisterschaften und gültig für alle anderen, im Internationalen Kalender der FIA aufgeführten Veranstaltungen, vorstehend erwähnten Veranstaltungen ausgenommen.
 - 2.5 Stufe R: gültig für alle im Internationalen Kalender der FIA eingetragenen „Straßen“-Veranstaltungen (Rallyes, Cross-Country-Rallyes, Bergrennen und andere Veranstaltungen mit Einzelstart).
 - 2.6 Stufe D: Mit dieser Lizenz können Personen, die normalerweise nicht im Besitz einer Fahrerlizenz sind, in bestimmten und besonderen Veranstaltungen mit internationaler Beteiligung teilnehmen. Die Gültigkeit dieser Lizenz beschränkt sich ausschließlich auf besondere internationale Veranstaltungen, wobei jede einzelne Veranstaltung eine FIA-Genehmigung über die Zulässigkeit von Lizenzinhabern der Stufe D haben und im Internationalen Kalender der FIA als solche eingetragen sein muss.
 - 2.7 Jede Stufe einer Rundstreckenlizenz besitzt für Rennen auf Oval-Hochgeschwindigkeits-Rennstrecken mit überhöhten Kurven in den angegebenen Fahrzeugkategorien Gültigkeit. Es wird jedoch empfohlen, dass die ASNs der Länder, in welchen solche Rennstrecken vorhanden sind, darauf bestehen, dass Fahrer, die zum ersten Mal auf einer solchen Strecke teilnehmen, sich Leistungs- und Ausdauerests auf einem solchen Kurs unterziehen, um zur Teilnahme zugelassen zu werden.

3. Qualifikation und Ausstellungsvoraussetzungen für die Stufen C, R und D

- 3.1 Die Lizenz der Stufe D wird vom ASN des Antragstellers ausgestellt und erfordert keine Probezeit für eine Qualifikation.
Die Gültigkeit der Lizenz beschränkt sich auf nur eine Veranstaltung, deren Titel und Datum vom ausstellenden ASN auf der Lizenz eingetragen werden muss.
Auf der Lizenz muss auch die Funktion des Inhabers aufgeführt sein und ob er auch als Fahrer an der Veranstaltung teilnehmen darf. Wenn die Veranstaltung auf öffentlichen Straßen ausgetragen wird (entweder offen oder abgesperrt), müssen Inhaber der Lizenzstufe D auch im Besitz einer für das Veranstaltungsland gültigen Fahrerlaubnis sein.
Es gibt keine Beschränkung hinsichtlich der Anzahl, wie oft diese Lizenz an einen Teilnehmer ausgestellt werden kann.
- 3.2 Die Lizenz der Stufe C wird vom ASN des Antragstellers ausgestellt. Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zunächst einer Probezeit von 2 Jahren vor Beantragung der Lizenz entweder mit der höchsten Stufe der Nationalen Lizenz oder der Internationalen CIK-Lizenz der Stufe B absolvieren. Sie müssen weiterhin innerhalb von zwei Jahren vor Antragstellung zufriedenstellend an mindestens 5 ASN-genehmigten Rundstreckenrennen für Automobile teilgenommen haben. Ihre Leistungen müssen durch die Rennleiter der jeweiligen Rennen, an denen sie teilgenommen haben, in dieser Weise bescheinigt werden.
Ausnahmsweise dürfen diese Rennen Teil einer internationalen Serie sein, die von der FIA speziell zu diesem Zweck benannt wurde und an der der Antragsteller mit einer nationalen Lizenz teilnehmen kann, jedoch nur für eine Saison. In solchen Fällen müssen die Antragsteller vor dem 1. Januar des Jahres ihrer Teilnahme ihren 16. Geburtstag erreicht haben.

Ausnahmegenehmigung zu dieser Regelung können von dem ASN des Fahrers beantragt und genehmigt werden, wenn die FIA dies aufgrund der Ergebnismachweise und der Erfahrung der Antragsteller für begründet hält. Ein solcher Antrag muss von dem ASN eingereicht und bestätigt werden und mindestens zwei Jahre ASN-genehmigter Wettbewerbe beinhalten.

Die benannten internationalen Serien, die für die entsprechende Beantragung einer Lizenz der Stufe C anerkannt werden, werden in jedem Jahr auf der FIA Website unter Sport – Regulations – International Code and Appendices aufgelistet.

- 3.3 Die Lizenz der Stufe R wird vom ASN des Antragstellers ausgestellt. Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zunächst eine Probezeit mit der höchsten Stufe der anzuwendenden Nationalen Lizenz absolvieren, während derer sie hinsichtlich ausreichender Wettbewerbsfähigkeit bei ASN-genehmigten Veranstaltungen beobachtet werden müssen. Ihre Leistungen müssen durch die Renn-/Rallyeleiter der jeweiligen Veranstaltungen, an denen sie teilgenommen haben, in dieser Weise bescheinigt werden.

4. Qualifikation für die Stufen A und B

- 4.1 Die Lizenzen für die Stufen A und B werden vom ASN des Fahrers ausgestellt, nachdem überprüft wurde, dass die Ergebnisse, das Fahrvermögen und das Verhalten des Fahrers den Anforderungen genügen.
- 4.2 Vor der Ausstellung der Lizenz für die Stufe B muss sich der ASN des Fahrers vergewissern, dass dieser innerhalb der 24 Monate vor Beantragung bei mindestens fünf Nationalen Meisterschaftsläufen oder internationalen Wettbewerben ins Ziel kam und gewertet wurde.
- 4.3 Für die Ausstellung der Lizenz für die Stufe A müssen die unter 4.2 genannten Bedingungen erfüllt sein. Darüber hinaus muss sich der ASN des Fahrers vergewissern, dass dieser innerhalb der 24 Monate vor der Beantragung bei fünf Läufen, für die die Lizenz für die Stufe B erforderlich ist, einen der ersten fünf Plätze des Gesamtklassements belegt hat, oder dass er während des laufenden Jahres oder während des Vorjahres in der Endwertung einer Meisterschaft, für die die Lizenz für die Stufe B erforderlich ist, einen der ersten fünf Plätze belegt hat. Die FIA kann den ASN auffordern, die Ergebnisliste des Fahrers zur Überprüfung vorzulegen.
- 4.4 Zur Wahrung der Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A oder B muss der Fahrer innerhalb eines Zeitraumes von 12 Monaten an mindestens einem Internationalen Wettbewerb der entsprechenden Kategorie teilnehmen, oder andernfalls muss er bis zur positiven Beurteilung seines ASN, der die Lizenz ausstellt, während der Trainingsläufe zu einem Internationalen Wettbewerb erneut beobachtet werden.

5. Qualifikation und Voraussetzungen für die Super-Lizenz

Die FIA-Super-Lizenz für Formel 1 Fahrer wird von der FIA ausgestellt.

5.1 Qualifikation

5.1.1 Der Fahrer muss Inhaber einer Internationalen Lizenz der FIA Stufe A sein.

5.1.2 Der Fahrer muss weiterhin mindestens eines der nachfolgenden Kriterien erfüllen:

- a) Mindestens 5 Starts in Rennen zur FIA Formel 1 Weltmeisterschaft für Fahrer des vergangenen Jahres, oder mindestens 15 Starts innerhalb der letzten 3 Jahre.

- b) Zuvor Inhaber der Super-Lizenz und regelmäßiger Testfahrer in einem F1 Weltmeisterschaftsteam des vergangenen Jahres.
- c) Wertung innerhalb der letzten 2 Jahre unter den ersten 3 der jeweiligen Endergebnisse der F2 Meisterschaft, oder der Internationalen F3 Trophy, oder der GP2 Serie, oder der GP2 Serie Asien, oder der Japanischen F/Nippon Meisterschaft.
- d) Wertung unter den ersten 3 des Endergebnisses der Indy Racing League (IRL) Serie oder der Champ Car World Serie innerhalb der letzten 2 Jahre; Wertung unter den ersten 4 des Endergebnisses der Indycar IRL Serie im vergangenen Jahr.*

* Ab 1.1.2010: Wertung unter den ersten 4 des Endergebnisses der Indycar IRL Serie innerhalb der letzten 2 Jahre.

- e) Aktueller Meister einer der nachfolgenden Serien:

Formel 3 Euro Series

Der nationalen F3 Haupt-Meisterschaften von: Großbritannien, Italien, Japan, Spanien

Weltserie F/Renault V6.

Anmerkung: Der Meisterschaftstitel wird für 12 Monate ab dem letzten Rennen der entsprechenden Serie oder Meisterschaftssaison als gültig anerkannt.

- f) Die FIA befindet, dass ein dauerhafter Nachweis über außergewöhnliche Fähigkeiten in einsitzigen Formel-Rennwagen erbracht wurde, jedoch keine der Qualifikationen wie vorstehend unter c) bis e) aufgeführt erfüllt werden konnte. In diesem Fall muss das betreffende F1 Team nachweisen, dass die Antragsteller in einem aktuellen F1-Fahrzeug über mindestens 300 km in Renngeschwindigkeit und über eine Höchstdauer von 2 Tagen innerhalb einer Zeitspanne von höchstens 90 Tagen vor Antragstellung gefahren sind. Dies muss vom ASN des Landes, in dem der Test stattfand, bestätigt werden.

Ausnahmsweise kann das FIA World Motor Sport Council nach Befürwortung der FIA-Sicherheitskommission die Ausstellung der Super-Lizenz an Personen genehmigen, wenn diese nach Meinung des Councils die Absicht des Qualifikationsprozesses erfüllt haben.

5.2 Antragsverfahren

- a) Der vollständige Antrag muss bei der FIA bis mindestens 14 Tage vor der Technischen Abnahme des ersten FIA F1 Weltmeisterschaftsrennen, an dem der Antragsteller teilnehmen soll, eingegangen sein. Im Falle eines Fahrerwechsels in der Meisterschaft aufgrund höherer Gewalt kann die FIA Anträge auch bis zu 48 Stunden vor dem Beginn der Technischen Abnahme vor der entsprechenden Veranstaltung annehmen.
- b) Der ASN, der die gegenwärtige Fahrer-Lizenz des Antragstellers ausgestellt hat, muss der FIA eine besondere Empfehlung einreichen, zusammen mit den Ergebnissen des Fahrers und der Lizenznummer der gegenwärtigen Internationalen Lizenz der Stufe A.
- c) Der Fahrer muss der FIA ein ausgefülltes Antragsformular für eine Super-Lizenz einreichen.
- d) Die jährliche Gebühr für die Super-Lizenz wird an die FIA entrichtet.

- 5.3 Erteilungsvoraussetzungen
 - 5.3.1 Wenn die unter 5.1 und 5.2 aufgeführten Bedingungen erfüllt sind, stellt die FIA die Lizenz aus.
 - 5.3.2 Die Super-Lizenz ist gültig bis zum Ende des Jahres der Ausstellung.
 - 5.3.3 Ein unter den Bestimmungen von 5.1.2.h) anerkannter Fahrer hat eine Probezeit von 12 Monaten, innerhalb derer die Super-Lizenz vorläufig ist und jederzeit überprüft werden kann.
 - 5.3.4 Ein Fahrer ist innerhalb von 8 Monaten ab Ausstellungsdatum zur erneuten Ausstellung einer ersten Super-Lizenz berechtigt, sofern die vorstehenden Bedingungen unter 5.2 b) bis d) erfüllt sind.

6. Lizenzen für alle Welt- und internationalen Geschwindigkeitsrekord-Versuche

Hierfür ist die Lizenz der Stufe C erforderlich.

7. Lizenzen für Truck-Rennen

Für alle Rennen mit Lastkraftwagen ist eine Lizenz der Stufe C erforderlich. Die bei Wettbewerben mit Trucks erzielten Ergebnisse sind nicht zwangsläufig für die Erteilung der Lizenz der höchsten Stufe ausschlaggebend.

8. Internationale Fahrerlizenzen für Wettbewerbe mit historischen Fahrzeugen

- 8.1 Die Internationale FIA-Fahrerlizenz für historische Fahrzeuge gilt innerhalb der Fahrzeugkategorie, für die sie ausgestellt wurde, für alle von der FIA genehmigte Geschwindigkeitswettbewerbe für historische Fahrzeuge. Sie ist zur Teilnahme an diesen Veranstaltungen vorgeschrieben, sofern der Fahrer nicht Inhaber irgendeiner Stufe der normalen Internationalen FIA-Fahrerlizenz ist (siehe Artikel 2 bis 5).

Geschwindigkeitswettbewerbe im Sinne von Wettbewerben für historische Fahrzeuge sind Wettbewerbe, bei denen die Geschwindigkeit das entscheidende Wertungselement ist oder bei denen eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mehr als 50 km/h erreicht wird.

- 8.2 Für die Internationale FIA-Fahrerlizenz für historische Fahrzeuge gelten alle im Internationalen Sportgesetz der FIA, Kapitel 2 und 8, aufgeführten Bestimmungen in Bezug auf Internationale Lizenzen.
- 8.3 Die Kennzeichnung einer Internationalen FIA-Fahrerlizenz für historische Fahrzeuge erfolgt durch den Aufdruck eines großen „H“.
- 8.4 Die die Lizenzen ausstellenden ASNs sind für die Festlegung der für die verschiedenen Stufen vorgeschriebenen Qualifikationen verantwortlich.
- 8.5 Die Lizenzen sind für die nachfolgend aufgeführten Fahrzeugkategorien gemäß internationaler Bestimmungen für historische Fahrzeuge gültig:

Stufe H1: Alle historischen Fahrzeuge, ausgenommen Reinrassige Grand-Prix-Wagen (Thoroughbred Grand Prix) und F1 Wagen der Perioden G, H und I.

Stufe H2: „Vintage“ Rennwagen, Rennwagen bis zu 2000 ccm ab Baujahr 1930, Sportwagen und Sport-Prototypen über 1100 ccm und bis zu 2500 ccm, alle Grand Tourisme Fahrzeuge.

Stufe H3: Alle Vorkriegs-Sportwagen, Nachkriegs-Sportwagen und - Sportprototypen bis 1100 ccm, Grand Tourisme Fahrzeuge bis 2500 ccm.

Stufe H4: Nur Historische Gleichmäßigkeitsrallyes.

Anmerkung: Die Stufen A, B und C einer Internationalen FIA-Fahrerlizenz besitzen für alle Rundstreckenrennen für historische Fahrzeuge Gültigkeit und sind für Reinrassige Grand-Prix-Wagen (Thoroughbred Grand Prix) und F1 der Perioden G, H und I vorgeschrieben. Die Stufe R ist gültig für alle Rallyes für historische Fahrzeuge.

9. Lizenzen für Dragster-Rennen

- 9.1 Die Internationale FIA-Lizenz für Dragster-Rennen besitzt bei allen FIA genehmigten Dragster-Rennen für die Fahrzeug-Kategorien Gültigkeit, für die sie ausgestellt wurde. Sie ist für solche Veranstaltungen vorgeschrieben.
- 9.2 Die Internationale FIA-Lizenz für Dragster-Rennen unterliegt allen Vorschriften zu Internationalen Lizenzen wie in den Kapitel 2 und 8 des Internationalen Sportgesetzes der FIA sowie in Artikel 10.4 der Allgemeinen Bestimmungen der FIA für Dragster-Rennen aufgeführt.
- 9.3 Die Kennzeichnung einer Internationalen FIA-Lizenz für Dragster-Rennen erfolgt durch den Aufdruck eines großen „DR“.
- 9.4 Die die Lizenzen ausstellenden ASNs sind für die Festlegung der für die verschiedenen Stufen vorgeschriebenen Qualifikationen verantwortlich.
- 9.5 Die Lizenzen besitzen für die nachfolgend aufgeführten Fahrzeug-Kategorien gemäß internationaler Bestimmungen für Dragster-Rennen Gültigkeit.

	Typ A (über 125")	Typ B (bis zu 125")	Typ C (mit Karosserie)
Klasse 1	Top Fuel	Funny Car	Pro Stock
Klasse 2	TAD	TAFC	–
Klasse 3	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49	ET 6.0-7.49
Klasse 4	ET 7.50-9.99	ET 7.50-9.99	–

Der Inhaber einer Lizenz in einer bestimmten Klasse darf mit dieser Lizenz auch in kleineren Klassen des gleichen Typs teilnehmen (zum Beispiel: Der Inhaber einer Lizenz für Typ A, Klasse 1, darf in A/2 und A/4 teilnehmen). Weiterhin kann jede andere FIA-Fahrerlizenz eine Klasse 4 Dragster-Renn-Lizenz ersetzen.

10. Ausstellung internationaler Lizenzen für Fahrer mit körperlicher Behinderung

10.1 Fahrer

Mit Ausnahme von fortschreitenden oder chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Motorsports (siehe I.5a im Kapitel II) ausschließen, und disqualifizierenden Sehstörungen (siehe 1.4 im Kapitel II) kann eine Person mit einer erworbenen oder angeborenen Fähigkeitsstörung, die nach Meinung ihrer Nationalen Medizinischen Kommission (soweit anwendbar) oder eines vom ASN benannten Arztes die Bedingungen zur Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz nicht erfüllt (siehe I.5b im Kapitel II), eine Internationale Lizenz für Fahrer mit körperlicher Behinderung beantragen, wenn alle nachstehend aufgeführten Bedingungen erfüllt sind:

Die Kriterien für das Zuerkennen dieser Lizenz werden auf den folgenden vier Grundlagen beurteilt:

- i) Ein Fahrer, der Kandidat ist für eine Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung, wird nach Antragsstellung entweder in Ländern, in denen ein solcher Ausschuss existiert, von einem Mitglied der Nationalen Medizinischen Kommission oder andernfalls von einem vom ASN benannten Arzt untersucht.

ii) Der Antragsteller muss sich vorzugsweise auf einer Rundstrecke und in Gegenwart eines Offiziellen des ASN in seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug einem Fahrtstest zur Einschätzung seiner Fahrfähigkeiten unterziehen.

iii) Sein Vermögen, sich selbst so schnell wie möglich (Nachstellung einer unmittelbaren Gefahr, Feuersausbruch, usw.) aus seinem eigenen Wettbewerbsfahrzeug (oder einem ähnlichen Modell) zu befreien, bei dieser Gelegenheit geprüft.

Der Antragsteller muss von Sitzposition aus sich aus eigener Kraft befreien und vom Fahrzeug entfernen können. Außerhalb des Fahrzeugs und auf dem Rücken liegend muss es ihm möglich sein, sich auf den Bauch zu drehen und umgekehrt.

iv) Falls die durch den körperlichen Zustand des Fahrers erforderlichen Anpassungen bereits erfolgt sind oder noch durchgeführt werden müssen und nicht im Homologationsblatt aufgeführt sind, müssen sie durch den ASN genehmigt werden und in ein Dokument eingetragen werden, das bei der Technischen Abnahme der Fahrzeuge vorgelegt werden muss.

Sobald der ASN die medizinischen, technischen und sportlichen Beurteilungen erhalten hat, wird er die endgültige Entscheidung über die Genehmigung oder Ablehnung einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung treffen.

10.2 Beifahrer

Gleichermaßen kann ein Teilnehmer mit körperlicher Behinderung, dessen sportlicher Einsatz wie in Artikel 21 des Internationalen Sportgesetzes aufgeführt auf die des Rallye-Beifahrers beschränkt ist und dem es verboten ist, während eines Wettbewerbes zu fahren, eine Internationale Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung beantragen.

Die körperlich zu erfüllenden Kriterien entsprechen denen, wie für die Internationale Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung aufgeführt, mit Ausnahme ausschließender Sehbeeinträchtigungen (siehe Artikel 1.5.1, Kapitel II).

Die Fähigkeit des Antragstellers, sich aus dem Fahrzeug zu befreien, in welchem er den Aufgaben eines Beifahrers nachkommen möchte (oder eines ähnlichen Modells), muss in Übereinstimmung mit den gleichen Kriterien wie die für eine Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung geprüft werden.

Weiterhin muss der Antragsteller die folgenden Übungen in angegebener Reihenfolge erfolgreich ausführen können:

- Beifahrertür blockiert, Fahrer auch an Bord, Ausstieg aus dem Fahrzeug so schnell wie möglich, indem er über den Fahrer klettert;
- Platzierung des SOS-Schildes auf dem Dach;
- Platzierung des roten Warndreiecks etwa 50 Meter hinter dem Fahrzeug;
- Hilfestellung für den Fahrer (von dem angenommen wird, er sei verletzt), sich aus dem Fahrzeug zu befreien;
- Greifen des SOS-Schildes und Schwenken hinter dem Fahrzeug.

Der Fahrtstest und die Behandlung technischer Probleme betreffen den Beifahrer mit körperlicher Behinderung nicht.

Nach Einschätzung des medizinischen Teams entscheidet der ASN endgültig über die Erteilung oder Verweigerung der Internationalen Beifahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung.

11. Ausübung des Motorsports für Inhaber einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung:

11.1 Inhaber einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung dürfen nur an Veranstaltungen mit Einzelstart teilnehmen. Ihre

Teilnahme ist abhängig von dem Einverständnis des ASN des Landes, in welchem die Veranstaltung stattfindet.

11.2 Dennoch und unter Beachtung der in Artikel 10.1 aufgeführten Erteilungsvoraussetzungen können bestimmte Inhaber einer Internationalen Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung auch an internationalen Rundstreckenrennen mit Gruppenstart teilnehmen mit Ausnahme von internationalen Rennen für einsitzige Rennwagen.

Eine solche Ausnahmegenehmigung kann beantragt werden, wenn:

- entweder der Lizenznehmer auf einer FIA-Liste von gesetzten oder Prioritätsfahrern war, vormals eine Super-Lizenz besaß oder erhebliche Wettbewerbserfolge nachgewiesen hat und trotz seines gegenwärtigen Zustands es ihm noch immer möglich ist, die gleiche Leistung zu erbringen wie zu der Zeit, bevor er eine Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung erlangen musste
- oder die Lizenznehmer sind Fahrer mit körperlicher Behinderung, die eine vom ASN bestätigte und anerkannte Fahrschule absolviert haben und deren Leistungen denen der anderen Fahrer derselben Schule gleichwertig sind.

Alle Anträge für diese spezielle Befreiung müssen von dem Fahrer an seinen zuständigen ASN, welcher diese an die FIA weiterleitet, eingereicht werden. Sie unterliegen der Genehmigung der Medizinischen Kommission und der Sicherheitskommission. Im Falle der Unstimmigkeit zwischen diesen beiden Kommissionen entscheidet das World Council.

11.3. Für jeden Wettbewerb, bei dem einer oder mehrere Inhaber einer Fahrerlizenz für Personen mit körperlicher Behinderung teilnimmt/teilnehmen, müssen die Rettungsdienste über die Startnummern dieser Fahrer informiert sein.

12(*). Lizenzen für Veranstaltungen, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen

Die nachfolgenden Lizenzstufen sind für Veranstaltungen, die zum FIA Cup für Alternative Energien zählen, vorgeschrieben:

- Lizenzen der Stufen A, B, C und D sind gültig für Veranstaltungen mit Solarfahrzeugen (Kategorie I und Olympia Klasse).
- Lizenzen der Stufen A, B, C und D sind gültig für Fahrtests und Veranstaltungen, bei denen Geschwindigkeit unerheblich ist, wie zum Beispiel „Eco-Rallyes“(Kategorien III, IIIA, VI, VII & VIII).
- Lizenzen der Stufen A, B und C sind gültig für Geschwindigkeitsveranstaltungen (Kategorien II, III, IV, V, VI, VII und VIII).
- Die Lizenz der Stufe R ist außerdem gültig für Straßenveranstaltungen mit Einzelstart (Kategorien I, II, III, IIIA, IV, V, VI, VII, VIII und Olympia Klasse).

(*) Anwendung ab dem 1. Januar 2011

KAPITEL II: BESTIMMUNGEN FÜR DIE MEDIZINISCHE UNTERSUCHUNG VON FAHRERN

Um irgendwelche Punkte zu klären, die sich aus der Anwendung der vorliegenden Bestimmungen ergeben könnten, sollte jeder ASN eine nationale medizinische Kommission einsetzen oder, falls dies nicht der Fall ist, einen beratenden Arzt, der über ausreichende Kenntnisse im Bereich der Sportmedizin verfügt und insbesondere auch vertraut ist mit den spezifischen Probleme in Zusammenhang mit dem Automobilsport.

1. Jährliche medizinische Eignungsuntersuchung

1.1 Anwendungsbereich der ärztlichen Untersuchung:

Die Gesamtheit der in vorliegendem Kapitel beschriebenen Untersuchungen:

- ist erforderlich und ausreichend, um den medizinischen Voraussetzungen zur Ausstellung einer Internationalen FIA-Fahrerlizenz zu genügen,

- ist dringend empfohlen zur Ausstellung einer nationalen Fahrerlizenz.

Die ärztliche Untersuchung muss von einem im Land des lizenzausstellenden ASNs zugelassenen Arzt weniger als 3 Monate vor der Einreichung des Fahrer-Lizenzantrages vorgenommen worden sein. Gegebenenfalls kann der ASN besondere Voraussetzungen festlegen.

Sie umfasst:

- einen schriftlichen Fragebogen zur Familiengeschichte, zur persönlichen Geschichte (medizinisch, chirurgisch, traumatologisch), zum Vorhandensein von Begleiterkrankungen oder Infektionen und zur Verwendung irgendwelcher Medikamente,

- eine komplette klinische Untersuchung, insbesondere unter Berücksichtigung:

- einer Eignungsuntersuchung in Bezug auf Herz-Kreislauf-System;

- eines Sehtests;

- einer Bewertung des Bewegungsapparates.

1.2 Bei der Eignungsuntersuchung in Bezug auf Herz-Kreislauf-System

- wird in jedem Fall der Blutdruck gemessen,

- alle 2 Jahre,

- für Personen unter 45 Jahren, ein 12-poliges EKG

- für Personen, die älter sind als 45 Jahre, ein Belastungs-EKG.

Diese Untersuchung muss von einem Arzt durchgeführt werden, der die Ausbildung, Erfahrung und Kompetenz besitzt, verlässlich die klinischen Symptome und Anzeichen in Zusammenhang mit solchen Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu erkennen, die zu einem plötzlichen Herztod aufgrund übermäßiger Belastung führen können.

1.3 Sehtest

Für das erste Jahr, in welchem eine internationale Lizenz ausgestellt wird, muss aufgrund einer Untersuchung von einem Facharzt für Augenheilkunde oder von einer Person, die gemäß gesetzlichen Bestimmungen des betreffenden Landes befugt ist, die Tests durchzuführen, bestätigt werden:

a) die Sehleistung:

i) Sie muss vor oder nach Korrektur für jedes Auge mindestens 9/10 oder für ein Auge 8/10 und für das andere 10/10 betragen.

ii) Jede Person, deren Sehfähigkeit auf einem Auge gemindert ist und dies nicht korrigiert werden kann, die aber zwingendermaßen eine contralaterale Sehschärfe von 10/10 oder mehr hat, ob korrigiert oder nicht, kann eine Fahrerlizenz unter folgenden Voraussetzungen erwerben:

–Übereinstimmung mit den nachfolgenden Punkten b, c und d;

–normaler Augenhintergrund, ohne Pigmentschaden an der Netzhaut

–alte oder angeborene Schäden dürfen nur an einem Auge vorhanden sein.

b) Farbsehen: normal (Prüfmethode durch Ishihara-Tafeln oder durch einen entsprechenden Eignungstest). Im Falle irgendeiner Besonderheit Rückgriff auf den Farnsworth-Test „Panel D15“ oder auf ein ähnliches System. In keinem Fall darf ein Risiko für ein fehlerhaftes Erkennen der Farben von international gebräuchlichen Flaggen bestehen,

- c) Statisches Gesichtsfeld: mindestens 120°; die mittleren 20° müssen frei von jeder Veränderung sein. Es muss eine Perimetrie durchgeführt werden.
 - d) Stereoskopische Sicht: funktionell. Im Zweifelsfall muss diese durch Verwendung von Wirth, Bagolini (mit Striën versehene Linsen) oder einem ähnlichen Test bewertet werden
 - e) Sehkorrektur: Das Tragen von Kontaktlinsen ist unter folgenden Voraussetzungen erlaubt:
 - die Linsen müssen länger als 12 Monate und täglich über einen angemessenen Zeitraum getragen worden sein
 - die Linsen müssen vom Hersteller für den Rennsport zugelassen sein.
- 1.3.1 Bei einer akuten Augenkrankheit mit Sehverlust oder Gesichtsfeldveränderungen müssen mindestens zwei Jahre vergehen, bis der Fahrer einer erneuten augenärztlichen Untersuchung unterzogen werden kann. In diesem Fall müssen besondere augenärztliche Tests durchgeführt werden, einschließlich Tests zu seinem Gesichtsfeld und zum räumlichen Sehen. Es wird weiterhin vorgeschlagen, dass, wann immer möglich, an der Rennstrecke ein Echtzeit-Test durchgeführt wird.
Diese Entscheidungen müssen je nach Einzelfall getroffen werden.
- 1.4 Beweglichkeit der Gelenke, Bewegungsfähigkeit, Feststellung von Amputationen und mögliche Prothesen, Feststellung von sensorischen und motorischen Funktionsstörungen.
Vereinbar mit der Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz sind:
- Amputationen von Finger, sofern das Greifvermögen beider Hände nicht beeinträchtigt ist,
 - Prothesen für Gliedmaßen, sofern die Funktionsprüfung normal oder fast normal ist,
 - eine funktionelle Beeinträchtigung der Beweglichkeit von Gliedmaßen um weniger als 50%.
- 1.5 Liste der Krankheiten und Behinderungen, die mit der Ausübung des Motorsports unvereinbar sind oder aber ein ärztliches Attest von einem besonderen Gremium erforderlich machen.
- 1.5.1 Absolut ausgeschlossen sind:
- Epilepsie mit klinischer Manifestation in Behandlung oder ohne Behandlung, festgestellt im Verlauf der letzten 10 Jahre,
 - irgendwelche Herz-Kreislaufprobleme mit dem Risiko des plötzlichen Herztodes.
 - Blindheit auf einem Auge seit weniger als 5 Jahren.
In Fällen von Blindheit auf einem Auge seit mehr als 5 Jahren kann ausschließlich die Medizinische Kommission der FIA einen Antrag prüfen, wobei die Ergebnisse des in Artikel 1.3 beschriebenen Sehtests zugrunde gelegt werden.
Zusätzlich kann die Medizinische Kommission der FIA für jedes, sich aus einem der vorgenannten Ausschlüssen ergebenden Problem und für jede vorgelegte Dokumentation gegebenenfalls die Meinung einer Expertengruppe suchen.
- 1.5.2 Gegenanzeigen, die nicht vereinbar sind mit der Ausstellung einer Standard-Lizenz, für die jedoch ein Antrag auf Ausstellung einer Lizenz für Personen mit körperlicher Behinderung möglich ist:
(Siehe Kapitel I, Artikel 10 des vorliegenden Anhangs)

- alle Einschränkungen in Bezug auf Gelenke, Amputationen und Prothesen, welche nicht die in Punkt 1.4 aufgeführten Kriterien erfüllen,
 - wichtige zentrale oder periphere sensomotorische Fehlfunktionen (Monoplegie, halbseitige Lähmung, Querschnittslähmung, usw.).
- 1.5.3 Krankheiten oder Behinderungen, für die ein ärztliches Attest von einem vom ASN anerkannten Gremium erforderlich ist (Medizinische Kommission oder, falls keine vorhanden ist, ein vom ASN anerkannter Arzt):
- Diabetes, der mit Insulin oder mit Sulfonylharnstoffen behandelt wird, vorausgesetzt jedoch, dass dem vom ASN anerkannten Gremium ein vertrauliches Dokument vorgelegt wird, durch welches die ständige Überwachung und die Art der Behandlung der betreffenden Person bestätigt wird; außerdem muss in der Eignungsbestätigung (siehe 1.8) die Formulierung „ärztliche Überwachung notwendig“ eingetragen sein,
 - jeder krankhafte kardiale oder arterielle Zustand,
 - alle psychologischen Erkrankungen, die zu Verhaltensproblemen führen können und einer psychiatrischen Behandlung bedürfen,
 - jedes Gesundheitsproblem, das zu schädlichen Folgen bei der Ausübung von Motorsport führen könnte.

1.6 Medizinisches Untersuchungsformular

In jedem Land muss die entsprechende Nationale Sporthoheit in Anlehnung an die nationalen gesetzlichen Bestimmungen oder Gepflogenheiten entwerfen und drucken lassen:

- i) ein medizinischer Fragebogen
- ii) ein medizinisches Formular.

In Übereinstimmung mit den vorliegenden Bestimmungen werden diese Unterlagen an alle Lizenz-Antragsteller verteilt.

1.6.1 Medizinischer Fragebogen

Er wird von dem betroffenen Fahrer unterschrieben.

Ein Vorschlag zur Formulierung dieses Fragebogens ist auf Anfrage bei der FIA erhältlich.

1.6.2 Medizinisches Formular

Das medizinische Formular muss folgendes beinhalten:

- die für den untersuchenden Arzt notwendigen Informationen (ein Vorschlag zur Formulierung ist auf Anfrage bei der FIA erhältlich),
- die nachfolgenden Gesamt-Informationen:
- Größe und Gewicht der Person,
- Blutgruppe und Rhesusfaktor, falls dies in dem betreffenden Land gesetzlich vorgeschrieben ist,
- irgendwelche Allergien, ob in medizinischer Behandlung oder nicht,
- das Datum der letzten Anti-Tetanus Impfung
- die Ergebnisse, mit Zahlen, zur Bewertung des Bewegungsapparates,
- die Ergebnisse, mit Zahlen, zum Sehtest,
- die Blutdruckwerte und eine Erklärung, dass die weiteren Untersuchungen (einfaches EKG oder Belastungstest, je nach Alter und Einzelfall) durchgeführt wurden.

In Ländern, in denen dies gesetzlich vorgeschrieben ist, können für das nationale medizinische Formular zusätzliche Tests vorgeschrieben sein. Es

wird über dem Stempel des ASN von dem Arzt unterschrieben, der die medizinische Untersuchung durchgeführt hat.

Am Ende des medizinischen Formulars muss der Antragsteller die Erklärung unterschreiben, dass:

- i) die Angaben, die dem Arzt in Bezug auf seinen gegenwärtigen Gesundheitszustand und auf die medizinische Vorgeschichte gemacht wurden, richtig sind,
- ii) er sich verpflichtet, keine Substanzen einzunehmen, die auf der Liste der Verbotenen Substanzen und Methoden der World Anti-Doping Agentur aufgeführt sind.

1.6.3 Behandlung des medizinischen Formulars und Fragebogens

Diese Unterlagen verbleiben beim ASN, unter Beachtung der Bestimmungen zur Einhaltung der ärztlichen Schweigepflicht.

Um jedoch eine sichere Computerdatei zu erstellen, welche den bei Motorsportveranstaltungen eingesetzten Ärzten bei einem Unfall oder bei einer zwischenzeitlich auftretenden Krankheit zur Verfügung gestellt wird, kann die FIA eine Kopie verlangen. Die Kategorie der betreffenden Fahrer wird zu gegebener Zeit von der FIA Medical Commission festgelegt.

1.7 Pflichten des untersuchenden Arztes

Der Arzt, der die medizinische Eignungs-Untersuchung durchführt, muss das vom Antragsteller vorzulegende nationale medizinische Untersuchungsformular verwenden und es vollständig ausfüllen. Der Antragsteller muss dieses Dokument dann sofort an die betreffende nationale Sporthoheit schicken.

Der untersuchende Arzt trifft die Entscheidung über die Eignung oder die Untauglichkeit.

Er kann dabei die Meinung des vom ASN anerkannten Gremiums einholen (nationale medizinische Kommission oder anerkannter Arzt).

1.8 Attest zur Eignung

Zu jeder internationalen Fahrerlizenz gehört das ärztliche Eignungsattest:

- entweder auf der Rückseite der Lizenz
- oder auf einem beigefügten Dokument.

Gemäß medizinischer Normen der FIA geeignet für die Ausübung von Motorsport:

Datum:

Sehhilfe (Brille oder Linsen) JA / NEIN

Besondere ärztliche Überwachung JA / NEIN

1.9 Verteilung der Bestimmungen

Zusätzlich zu den Unterlagen, die in ihrer Obhut liegen, sollen die ASN die vorliegenden Bestimmungen an die untersuchenden Ärzte verteilen oder auf dem Lizenzantrag eine Website aufführen, wo diese Bestimmungen zu finden sind.

2. Medizinische Überwachung bei Veranstaltungen

Die Überprüfung des ärztlichen Eignungsattestes durch den Medizinischen Einsatzleiter einer Veranstaltung kann die vorherige in bestimmten Fällen verlangte Untersuchung ersetzen. Außerdem können der Medizinische Einsatzleiter und der Rennleiter zu jedem Zeitpunkt der Veranstaltung oder

nach Zieleinlauf die ärztliche Untersuchung eines Fahrers anordnen, wenn dies aufgrund seines Verhaltens für erforderlich gehalten wird. Die Sportautoritäten werden aufgrund des Berichtes des Medizinischen Einsatzleiters die notwendigen Entscheidungen treffen. Diese Untersuchung kann gegebenenfalls auch einen Alkoholttest beinhalten.

2.1 Neurologische Tests

Fahrer, die in einer FIA-Weltmeisterschaft genannt sind, können einem neurologischen Test unterzogen werden. Der Medizinische Delegierte der FIA für die betreffende Meisterschaft ist verantwortlich für die Methode einer solchen Untersuchung. Die vertraulichen Ergebnisse werden bei einem Unfall mit dem Risiko einer minimalen Schädel-/Hirnverletzung zu Vergleichszwecken verwendet.

2.2 Ärztliche Untersuchung nach einem Unfall oder nach einer Krankheit

2.2.1 Bei einem internationalen Wettbewerb:

Nach einem Unfall kann der Medizinische Einsatzleiter mit Zustimmung des Renndirektors/ Rennleiters eine medizinische Untersuchung für notwendig erachten, auch wenn der Fahrer anscheinend unverletzt ist und/oder sich ohne Hilfe aus seinem Fahrzeug befreien konnte oder auch im Falle eines körperlichen Problems.

- Bei Rundstreckenrennen muss diese Untersuchung normalerweise im Medical Centre der Rundstrecke durchgeführt werden; in einem solchen Fall stellt die Rennleitung die Vorstellung des Fahrers sicher.
- Bei Straßenveranstaltungen kann die ärztliche Untersuchung vor Ort (Bergrennen) oder in den Regroupings (Rallyes) stattfinden.
- Bei Veranstaltungen, die zu einer FIA-Meisterschaft zählen und bei denen ein Medizinischer Delegierter der FIA anwesend ist, kann der Letztgenannte in Abstimmung mit dem Medizinischen Einsatzleiter und dem Renndirektor die Untersuchung anweisen; bei Rundstreckenrennen kann diese Untersuchung ausnahmsweise durch den Medizinischen Delegierten der FIA durchgeführt werden und dies auch an einem anderen Ort als dem Medical Centre.
- Wenn aufgrund der Vorschriften bei einer Veranstaltung, einer Serie oder Meisterschaft die Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem medizinischen Warnlicht gemäß FIA-Spezifikation vorgeschrieben ist, MUSS ein Fahrer, der in einen Unfall verwickelt ist, bei dem das Warnlicht die Überschreitung der zulässigen Grenzwerte anzeigte, vor Verlassen der Rennstrecke vom medizinischen Dienst der Veranstaltung untersucht werden. Der Medizinische Einsatzleiter bestimmt zusammen mit dem Medizinischen Delegierten der FIA (wenn anwesend) den für diese Untersuchung am besten geeigneten Ort.

In allen Fällen wird das Team des betroffenen Fahrers schriftlich hierüber informiert.

Aufgrund einer Entscheidung des Medizinischen Einsatzleiters einer Veranstaltung, die er zusammen mit dem Medizinischen Delegierten der FIA trifft, sofern einer anwesend ist, kann

- dem betroffenen Fahrer die weitere Teilnahme verboten werden,
- der betroffene Fahrer angewiesen werden, sich einer ärztlichen Untersuchung durch den Medizinischen Einsatzleiter der nächsten

internationalen Veranstaltung oder dem nächsten Meisterschaftslauf, an dem er teilnimmt, zu unterziehen. In einem solchen Fall muss der Medizinische Einsatzleiter der Veranstaltung, bei der sich der Unfall ereignete, den Medizinischen Einsatzleiter der darauffolgenden Veranstaltung sofort auf sichere Art und Weise informieren,

- der betroffene Fahrer darüber informiert wird, dass er an der nächsten Veranstaltung ohne weitere ärztliche Untersuchung teilnehmen darf.

Diese Maßnahmen können während der gesamten Veranstaltung angewendet werden; jeder Fahrer, der diese missachtet, wird zu den Sportkommissaren geladen.

Das Tragen von Schmuck in Form von Body Piercing oder von Halsketten aus Metall während eines Wettbewerbes ist verboten und kann vor dem Start überprüft werden.

2.2.2 Tests und Abfahren der Wertungsprüfungen:

Wenn der Fahrer/die Fahrerin eines Fahrzeugs bei Teilnahme an privaten Tests auf Rundstrecken oder an nicht reglementiertem Abfahren von Straßen von der Strecke abkommt und/oder hierbei ein körperliches Problem erleidet, muss er/sie sich einer ärztlichen Überprüfung unterziehen und seinen/ihren ASN sofort hierüber informieren.

Bei privaten Tests für die F1, FIA GT oder WTCC oder dem nicht reglementierten Abfahren bei einer WRC Veranstaltung muss diese Überprüfung vor dem Start zu der nächsten internationalen Veranstaltung, an welcher er oder sie beabsichtigt teilzunehmen, unter den gleichen Bedingungen und unter den gleichen Voraussetzungen wie sie für die tatsächlichen internationalen Veranstaltungen selbst gültig sind, stattfinden. Gegebenfalls muss der bei dem privaten Test, bei dem das Fahrzeug von der Strecke abkam, für das Rettungswesen verantwortliche Arzt sobald wie möglich das Sekretariat der Medizinischen Kommission der FIA informieren.

2.3 Verfahren nach einem Unfall oder einer Krankheit

2.3.1 Pflichten des Medizinischen Einsatzleiters:

Der Medizinische Einsatzleiter einer Veranstaltung, bei der sich ein Unfall ereignet, muss in jedem Fall folgendes beachten:

- Der ASN des betreffenden Fahrers muss per E-Mail, oder Telefax unter Angabe möglichst vieler Informationen und Einzelheiten hierüber informiert werden.
- Nachträgliche Lieferung vollständiger Informationen zu dem günstigen oder ungünstigen Verlauf der Erkrankung des verletzten Fahrers.

Besondere Bestimmungen für die FIA-Meisterschaften der F1, GT1, WTCC und WRC:

Information auch an FIA Sport per E-Mail (medical@fia.com).

2.3.2 Pflichten der nationalen Sporthoheit:

Nach ordnungsgemäßer Information (durch den Medizinischen Einsatzleiter oder die betroffene Person) muss der ASN alle erforderlichen Kontakte mit dem betreffenden Fahrer herstellen, um sicherzustellen, dass die in Artikel 3 beschriebenen Maßnahmen zur Wiederaufnahme von Wettbewerben ordnungsgemäß beachtet werden. Wird das Verfahren nicht umgesetzt, erfolgt die für solche Fälle entsprechend vorgesehene Bestrafung.

2.3.3 Pflichten des Fahrers:

Bei einer Verletzung aufgrund eines Unfalls, egal ob während oder außerhalb eines Wettbewerbes, mit einer anschließenden Erkrankung von 10 Tagen oder mehr, oder bei einer Krankheit oder Behinderung wie in Artikel 1.5 vorliegender Bestimmungen beschrieben, muss der Fahrer seine nationale Sportbehörde innerhalb von 10 Tagen hierüber informieren:

- entweder durch Übersendung eines vertraulichen, an die nationale medizinische Kommission oder einen anerkannten Arzt gerichteten ärztlichen Attestes, mit Hinweis auf die Diagnose, die Prognose und die Dauer der Erkrankung bzw. das Ausmaß der Behinderung,
- oder durch Bevollmächtigung der nationalen medizinischen Kommission oder eines anerkannten Arztes, vertrauliche, schriftliche Auskünfte bei dem Krankenhaus (oder der Klinik) einzuholen, in welchem er behandelt wird.

Besondere Bestimmungen für die FIA-Meisterschaften der F1, GT1, WRCC und WRC:

Auch wenn die Krankheit geringfügig ist oder weniger als 10 Tage anhält, muss der Fahrer den Medizinischen Delegierten der FIA vor der nächsten Veranstaltung, an welcher er teilnehmen möchte, informieren, um das Verfahren gemäß Artikel 3 – Wiederaufnahme von Wettbewerben einzuleiten.

3. Wiederaufnahme von Wettbewerben

Ab dem Datum des Unfalls oder der Diagnose einer Krankheit oder Behinderung wie in Artikel 1.5 vorliegender Bestimmungen aufgeführt, darf der Fahrer nicht mehr aktiv an FIA-Automobilsport-Wettbewerben teilnehmen, bis ihm die nationale Sporthoheit erneut eine entsprechende Erlaubnis erteilt.

Bei einem Unfall mit anschließender Erkrankung von 10 Tagen oder länger und nach Erhalt eines Attestes, das die Heilung oder Genesung des Patienten bestätigt, bzw. einer Krankenhaus-Entlassungsbestätigung, muss sich der Patient bei der nationalen medizinischen Kommission oder dem vom ASN anerkannten Arzt einer Nachuntersuchung unterziehen oder aber eine erneute vollständige ärztliche Untersuchung, wie sie jährlich vorgeschrieben ist, durchführen lassen.

Über jede in Artikel 1.5 der vorliegenden Bestimmungen aufgeführte Krankheit oder Behinderung muss die nationale medizinische Kommission oder, falls nicht vorhanden, ein vom ASN anerkannter Arzt zur Begutachtung informiert werden.

Besondere Maßnahmen für die FIA-Meisterschaften der F1, GT1, WTCC und WRC:

- a) In allen Fällen einer Krankheit über eine Dauer von 0 bis 10 Tagen wird bei der nächsten Veranstaltung, an welcher der betreffende Fahrer teilnehmen möchte, eine ärztliche Untersuchung durchgeführt; diese findet unter der Aufsicht des Medizinischen Delegierten der FIA und des Medizinischen Einsatzleiters statt;
- b) Bei einer Krankheit über eine Dauer von 10 Tagen und mehr findet diese Untersuchung auf gleiche Art und Weise bei der nächsten Veranstaltung statt, an welcher der Fahrer teilnehmen möchte, nachdem er die Bestätigung über seine Genesung sowie eine Bestätigung seines ASNs über die Möglichkeit der Wiederaufnahme von Wettbewerben erhalten hat.

4. Organisation der Bekämpfung von Doping

Ziel und Zweck der Anti-Doping-Bestimmungen der FIA ist es, die grundsätzlichen Rechte der Fahrer zur Teilnahme an Sport ohne Doping zu schützen und so Gesundheit, Fairness, Gleichbehandlung und Sicherheit im Motorsport zu unterstützen.

Die Bestimmungen sind im Anhang A zum Internationalen Sportgesetz aufgeführt.

5. Berufungskommission

In jedem Land benennt die nationale Sporthoheit eine medizinische Kommission, die zur Beilegung von Streitfällen zwischen Ärzten und Fahrern einberufen wird, wobei die Vorschriften gemäß Artikel 1.3 und 1.4 der vorliegenden Bestimmungen als Diskussionsgrundlage dienen.

Gegebenenfalls kann ein Fahrer zu einer Testfahrt in Anwesenheit eines Arztes, der Mitglied der medizinischen Kommission oder von der nationalen Sporthoheit anerkannt ist, aufgefordert werden.

Die Entscheidungen einer Nationalen Kommission werden in allen anderen Ländern anerkannt, die der Sport-Gerichtsbarkeit der FIA unterliegen.

6. Bestimmungen für physiologische wissenschaftliche Untersuchungen bei Motorsport-Veranstaltungen

6.1 Allgemeines

Physiologische wissenschaftliche Untersuchungen, die während eines Wettbewerbs selbst oder einer vorangehenden Trainingssitzung durchgeführt werden, dürfen keinesfalls, aus welchem Grund auch immer, den normalen Ablauf der Veranstaltung behindern.

Aus diesem Grund müssen alle Untersuchungen im Rahmen einer FIA-Veranstaltung in Übereinstimmung mit den nachfolgenden Bestimmungen durchgeführt werden.

6.2 Auswahl eines Untersuchungsthemas

- a) Die Auswahl des Themas für eine physiologische Studie vor Ort trifft der die Untersuchung durchführende Arzt. Nach Genehmigung durch seine nationale medizinische Kommission muss er jedoch in jedem Fall den Medizinischen Einsatzleiter der Veranstaltung, bei der er die Untersuchung durchführen will, über sein Studienthema informieren.
- b) Die Themenauswahl für eine physiologische wissenschaftliche Untersuchung wie auch die Benennung der durchführenden Ärzte kann auch von den medizinisch Verantwortlichen einer nationalen Sporthoheit veranlasst werden.
- c) Die medizinische Kommission der FIA ihrerseits kann auf internationaler Ebene physiologische Studien über ein Thema von allgemeinem Interesse auswählen und einleiten. Sie muss dann die gegebenenfalls vorhandenen medizinischen Kommissionen bzw. in jedem Fall die Sporthoheiten der betreffenden Länder entsprechend informieren.

6.3 Vorschriften zur praktischen Durchführung physiologischer wissenschaftlicher Untersuchungen

- a) Unabhängig davon, ob das Thema durch einen unabhängigen Arzt aus der Forschung, eine nationale Sporthoheit oder eine internationale Sporthoheit (Medizinische Kommission der FIA) ausgewählt wurde, müssen zur Gewährleistung der praktischen Durchführung die nachfolgenden Punkte beachtet werden:
 - Zustimmung des Veranstalters und des Rennleiters,
 - Zustimmung des Medizinischen Einsatzleiters,
 - Zustimmung des Bewerbers,
 - Zustimmung des/der Fahrer, falls diese/r nicht mit dem Bewerber identisch ist/sind.

Die freiwillige Zustimmung der Fahrer ist eine unabdingbare Voraussetzung.

- b) In jedem Fall muss dem verantwortlichen Arzt der Veranstaltung und dem entsprechenden Veranstalter ein schriftlicher Antrag mit Beschreibung des Ablaufes und der nachfolgenden Punkte eingereicht werden:
- Die Art, der Umfang und der Anbringungsort der für die Untersuchung notwendigen medizinischen Ausrüstung,
 - Untersuchungsort und -dauer unter genauer Angabe, ob die Untersuchung bei Rundstreckenrennen während des Trainings oder des Rennens selbst durchgeführt werden soll, bzw. bei Rallyes während einer Wertungsprüfung oder einer Verbindungsetappe.
 - Die Anzahl der Personen, aus denen sich das medizinische Forschungsteam einschließlich des medizinischen Personals zusammensetzt, wird dem Veranstalter zur Genehmigung vorgelegt.
 - Eine physiologische Studie darf die Bewerber und Fahrer, die davon nicht betroffen sind, weder im Boxenbereich noch während der Rennen oder Trainingssitzungen behindern.

6.4 Verwendung der wissenschaftlichen Ergebnisse

- a) Grundsätzlich bleiben die wissenschaftlichen Ergebnisse alleiniges Eigentum des Arztes, der die Forschung durchgeführt hat. Es ist ihm deshalb völlig freigestellt, sie nach seinem Belieben zu veröffentlichen und zu vervielfältigen.
- b) Er verpflichtet sich jedoch, die Ergebnisse seiner nationalen Sporthoheit zu übermitteln, die der FIA eine Zusammenfassung zukommen lässt.

KAPITEL III FAHRERAUSTRÜSTUNG

1. Helmvorschriften

1.1 Normen

Bei allen Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Wertungsprüfungen mit Eintragung im Internationalen Sportkalender der FIA ist das Tragen von Schutzhelmen in Übereinstimmung mit einer der in der technischen Liste No. 25 Anhang J aufgeführten FIA-Normen vorgeschrieben.

Für die Fahrer

- der Formel-1-Weltmeisterschaft,
 - der FIA Rallye-Weltmeisterschaft, für Fahrer der Priorität 1 oder 2,
 - der WTCC
 - der FIA GT1 Weltmeisterschaft
 - der FIA GT2 und GT3 Europa-Meisterschaften
 - der FIA F2 Meisterschaften sowie
 - der Internationalen Serien für GP2, LMP1, LMP2, GP3 und F3 Fahrzeuge
- ist das Tragen von Helmen gemäß FIA Norm 8860 – weiterentwickelte Test Spezifikationen für Schutzhelme (Technische Liste No. 33) – vorgeschrieben.
- Es wird streng empfohlen, dass Fahrer der FIA Rallye-Weltmeisterschaft und der internationalen Serien, für welche in den Technischen Bestimmungen Vorschriften zu den Crashvorrichtungen aus der Formel 1 Weltmeisterschaft oder der F3000 übernommen wurden, Helme tragen, welche dem FIA-Standard 8860 entsprechen.

1.2 Verwendungsvorschriften

Fahrer von Fahrzeugen mit offenem Cockpit müssen Integralhelme tragen, deren Kinnstreben integraler Teil der Helmstruktur sind und einer von der FIA genehmigten Norm entsprechen. Diese Vorschrift ist für historische Fahrzeuge mit offenem Cockpit sowie für Autocross der Division 3/3A empfohlen.

Fahrer und Beifahrer von Fahrzeugen mit geschlossenem Cockpit, die Integralhelme tragen, müssen den folgenden Test absolvieren (1) um sicherzustellen, dass ein angemessener Zugang zum Luftweg eines verletzten Fahrers vorhanden ist,

- Der Fahrer sitzt in seinem Fahrzeug, mit Helm sowie vorhandenem und befestigtem FIA genehmigtem Kopfrückhaltesystem, Sicherheitsgurte geschlossen,
- Mit der Hilfe von zwei Rettungsassistenten muss es dem Medizinischen Einsatzleiter der Veranstaltung (oder dem Medizinischen Delegierten der FIA, wenn vor Ort) möglich sein, den Helm abzunehmen, wobei der Kopf des Fahrers dauerhaft in neutraler Position verbleiben muss.

Falls dies nicht möglich ist, muss der Fahrer einen Helm mit offenem Visier tragen.

(1) empfohlen für historische Fahrzeuge.

1.3 Änderungen

Ein Helm darf bezüglich seiner Herstellerspezifikation nicht verändert werden, es sei denn, dies geschieht in Übereinstimmung mit den Vorschriften, die vom Hersteller und einer der von der FIA aufgelisteten Normierungsstellen, die das betreffende Modell zertifiziert hat. Jede weitere Änderung bewirkt, dass der Schutzhelm den Anforderungen des vorliegenden Artikels 1 nicht mehr genügt.

1.4 Höchstgewicht und Kommunikationssysteme

- Das Gewicht der Schutzhelme kann jederzeit während eines Wettbewerbs überprüft werden und darf für Integralhelme 1800 g und für Helme mit offenem Visier 1600 g einschließlich aller Zubehörteile und Befestigungen nicht überschreiten.
- In den Helm eingebaute Funkgeräte sind für alle Rundstrecken- und Bergrennen untersagt (jedoch sind Kopfhörer, die im Ohr direkt fixiert werden – sogenannte Ohrknopfhörer zulässig). Anträge zur Abweichung von dieser Regelung – nur aus medizinischen Gründen zulässig – können über die medizinische Kommission des ASN des Fahrers gestellt werden. Die Anbringung eines Mikrophons darf nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des vorstehenden Abschnitts 1.2 erfolgen.

1.5 Verzierung

Da die Farbe zur Helmlackierung mit dem Material der Helmschale eine Reaktion eingehen und das Schutzvermögen beeinflussen kann, müssen die von dem Hersteller gegebenenfalls veröffentlichten Richtlinien oder Einschränkungen für die Lackierung oder die Verzierung befolgt werden. Hierbei darf nur Farbe verwendet werden, die vom Hersteller dafür aufgelistet ist (lufttrocknender Acryllack, Polyurethanemail oder andere), wobei die Lackierung vorzugsweise durch einen vom Hersteller anerkannten Lackierer auszuführen ist. Dies ist besonders wichtig für Spritzgusschalen, die sich normalerweise nicht für eine Lackierung eignen.

Die zu lackierende Helmschale sollte wirksam abgedeckt werden, da Farbe, die in den Innenteil gelangt, die Eigenschaften des Helmaußenmaterials beeinflussen kann. Farben, für die eine Wärmebehandlung erforderlich ist, sollten nicht verwendet werden. Außerdem sollte bei jeder Wärmebehandlung des Helmes die Höchsttemperatur gemäß seiner Zulassung nicht überschritten werden.

Weiterhin sollten bei der Verwendung von Aufklebern und Abziehbildern die Herstelleranweisungen beachtet werden.

2. Feuerfeste Bekleidung

Bei allen Rundstreckenrennen, Bergrennen, Rallye-Wertungsprüfungen und Selektiv-Abschnitten bei Cross-Country Veranstaltungen mit Eintragung im Internationalen Terminkalender der FIA ist für alle Fahrer und Beifahrer das Tragen von flammenabweisenden Overalls sowie von Handschuhen (nicht vorgeschrieben für Beifahrer), langer Unterwäsche, Gesichtshaube, Socken und Schuhen mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000 (Technische Liste No. 27) vorgeschrieben.

Die Benutzer müssen sicherstellen, dass die Kleidung nicht zu eng ist, da dies die Schutzwirkung verringert.

Stickereiarbeiten direkt auf dem Overall dürfen wegen der besseren Hitzeisolation nur auf die äußerste Schicht aufgenäht werden. Stützmaterialien für Aufnäher und das Garn zu deren Befestigung müssen aus flammgeprüfem Material bestehen (siehe Anhang 1 der FIA Norm 8856-2000 zu den ausführlichen Vorschriften und Anweisungen für die Verwendung).

Bei Rennen mit stehendem Start müssen die Fahrer von einsitzigen Rennwagen Handschuhe in einer gut sichtbaren Farbe, die sich von der Hauptfarbe des Fahrzeugs deutlich unterscheidet, tragen, so dass bei Schwierigkeiten der Fahrer die Aufmerksamkeit des Starters auf sich ziehen kann.

Stoffe innerhalb einem vom Fahrer eventuell getragenen Kühlsystem sind beschränkt auf Wasser oder Luft unter Luftdruck. Bei Verwendung von Wassersystemen darf die Durchnässung von Kleidung nicht Voraussetzung für die Funktionsfähigkeit des Systems sein.

Für Veranstaltungen, die bei extremer Hitze stattfinden, wird die Verwendung eines Kühlsystems empfohlen (zum Beispiel verbunden mit der dafür vorgesehenen Unterwäsche und mit Homologation gemäß FIA Norm 8856-2000).

Ausnahmsweise dürfen Kühlwesten ohne FIA-Homologation getragen werden, jedoch nur zusätzlich zu der vorgeschriebenen, homologierten Unterwäsche und unter Einschluss einer gemäß ISO 15025 genehmigten und entsprechend etikettierten Grundkleidung. Die Leitungen müssen gemäß ISO 17493 genehmigt und entsprechend etikettiert sein. Außerdem dürfen sie nicht in direktem Kontakt mit der Haut des Fahrers stehen. Jede Verbindung mit einem System an Bord des Fahrzeugs muss dem Artikel 5.8.6 der FIA-Norm 8856-2000 entsprechen.

3. Frontal-Kopfrückhaltevorrichtung (FHR)

3.1 Das Tragen jeglicher Vorrichtung, die den Kopf oder den Hals schützen soll und die am Helm befestigt ist, ist bei allen internationalen Veranstaltungen verboten, es sei denn, die Vorrichtung wurde in Übereinstimmung mit FIA-Norm 8858 genehmigt. Homologierte FHR Systeme sind in der Technischen Liste No. 29 der FIA aufgeführt. FIA-genehmigte FHR Systeme müssen bei allen internationalen Veranstaltungen von allen Fahrern verwendet werden.

Die nachfolgenden zusätzlichen Vorschriften finden Anwendung:

Das Tragen eines FIA-genehmigten FHR Systems ist:

- a) vorgeschrieben für Formel 1 Fahrzeuge ab Periode G, deren Konstruktion dies zulässt; empfohlen für andere Historische Fahrzeuge:
- b) vorgeschrieben für Off-Road bei allen Läufen zur FIA-Europameisterschaften, ausgenommen Autocross SuperBuggy, Buggy 1600 und JuniorBuggy, wo sie streng empfohlen ist mit kompatiblen Helmen.

4. Sicherheitsgurte

Zu jeder Zeit während einer Veranstaltung, wenn das Fahrzeug auf der Strecke, in der Boxengasse, auf einer Wertungsprüfung oder auf einer Wettbewerbsstrecke fährt, müssen die Fahrer ordnungsgemäß durch Sicherheitsgurte in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des Anhang J für das entsprechende Fahrzeug in ihrem Sitz gehalten werden.

KAPITEL IV: FAHRVORSCHRIFTEN BEI RUNDSTRECKENRENNEN

1. Beachtung der Signalgebung

Die in Anhang H zum Internationalen Sportgesetz aufgeführten Anweisungen werden als Bestandteil der vorliegenden Fahrvorschriften betrachtet. Alle Fahrer müssen diese beachten.

2. Überholen, Fahrzeugbeherrschung und Streckenbegrenzung

a) Ein Fahrzeug darf die gesamte Breite der Rennstrecke benutzen. Sobald es jedoch von einem Fahrzeug eingeholt wird, das dabei ist, es zu überrunden, so muss der Fahrer dem schnelleren Fahrzeug bei der erstbesten Möglichkeit die Gelegenheit zum Überholen bieten.

Falls der eingeholte Fahrer allem Anschein nach keinen vollen Gebrauch von den Rückspiegeln macht, werden von Streckenposten geschwenkte blaue Flaggen gezeigt, um anzuzeigen, dass der schnellere Fahrer überholen will.

Ein Fahrer, der die blaue Flagge augenscheinlich missachtet, wird den Sportkommissaren gemeldet.

b) Es kann, je nach Situation, sowohl auf der rechten als auch auf der linken Seite überholt werden. Eine Fahrweise, die andere Fahrer jedoch behindern könnte, wie zum Beispiel mehr als ein Richtungswechsel, um eine Position zu verteidigen, das absichtliche Drängen eines Fahrzeugs über den Streckenrand hinaus oder jeder andere ungewöhnliche Richtungswechsel, ist strikt verboten. Jeder Fahrer, der einem der vorgenannten Verstöße für schuldig erachtet wird, wird den Sportkommissaren gemeldet.

c) Die Fahrer müssen zu jeder Zeit die Rennstrecke benutzen. Zur Vermeidung von Zweifel:

- die weißen Linien, welche die Streckenbegrenzungen definieren, werden als Teil der Strecke angesehen, nicht jedoch die Kerbs, und
- ein Fahrer wird als von der Strecke abgekommen betrachtet, wenn kein Teil des Fahrzeugs in Kontakt mit der Strecke bleibt.

Wenn ein Fahrzeug aus irgendwelchen Gründen von der Strecke abkommt, und vorbehaltlich nachstehendem Punkt 2(d), darf der Fahrer das Rennen fortsetzen. Dies darf jedoch nur erfolgen, wenn es sicher geschehen kann und ohne dass ein Vorteil erlangt wird.

d) Wiederholt begangene schwere Fehler oder das offensichtliche Unvermögen, das Fahrzeug zu beherrschen (wie zum Beispiel Abkommen von der Strecke), wird den Sportkommissaren gemeldet und kann eine Bestrafung bis zu und einschließlich des Wertungsausschlusses irgendeines der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.

- e) Es ist zu keinem Zeitpunkt erlaubt, ein Fahrzeug unnötigerweise langsam, unberechenbar oder auf eine für andere Fahrer als gefährdend anzusehenden Art und Weise zu fahren.

3. Anhalten von Fahrzeugen während eines Rennens

- a) Der Fahrer eines Fahrzeugs, das die Strecke verlässt, da es nicht im Renntempo weiterfahren kann, sollte die Absicht dies zu tun rechtzeitig anzeigen. Es liegt in seiner Verantwortung, dass das Abstellen keine Gefahr darstellt und so nahe wie möglich bei einer Ausfahrt durchgeführt wird.
- b) Sollte ein Fahrzeug außerhalb der Boxengasse anhalten, so muss es so schnell wie möglich weg geschoben werden, so dass es keine Gefahr mehr darstellt oder andere Fahrer behindert.
Ist es dem Fahrer selbst nicht möglich, sein Fahrzeug zu bewegen, so müssen ihm die Streckenposten Hilfe leisten. Falls diese Hilfeleistung dazu führt, dass der Fahrer das Rennen wieder aufnimmt, so muss dies unter vollständiger Beachtung der Vorschriften sowie ohne Erlangung irgendeines Vorteils erfolgen.
- c) Jede auf der Rennstrecke durchgeführte Reparatur darf nur vom Fahrer alleine und unter Verwendung der an Bord des Fahrzeugs mitgeführten Werkzeuge und Teile ausgeübt werden.
- d) Das Nachtanken, welcher Art auch immer, ist verboten, ausgenommen das Fahrzeug hat an seiner Box angehalten.
- e) Abgesehen vom Fahrer und entsprechend benannten Offiziellen darf niemand ein Fahrzeug berühren, ausgenommen in der Boxengasse.
- f) Es ist nicht zugelassen, ein Fahrzeug auf der Strecke zu schieben.
- g) Jedes auch nur zeitweise von seinem Fahrer auf der Rennstrecke verlassene Fahrzeug wird aus dem Rennen genommen betrachtet, ausgenommen während einer Rennunterbrechung.

4. Einfahrt in die Boxengasse

- a) Der Teil der Strecke, der zur Boxengasse führt, wird als „Boxeneinfahrt“ bezeichnet
- b) Die Einfahrt zu der Boxengasse darf während des Wettbewerbes nur über die Boxeneinfahrt erfolgen.
- c) Wenn ein Fahrer die Strecke verlassen oder in die Boxengasse fahren will, muss er sich versichern, dass er dies gefahrlos durchführen kann.
- d) Ausgenommen Fälle höherer Gewalt (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind) ist das Überfahren der Begrenzungslinie zwischen der Boxeneinfahrt und der Strecke, in welcher Richtung auch immer, verboten.

5. Ausfahrt aus der Boxengasse

Für die die Boxen verlassenden Fahrzeuge ist es verboten, mit irgendeinem Teil des Fahrzeugs die Linie zu überfahren, die an der Boxenausfahrt auf der Strecke als Trennungslinie zwischen den Fahrzeugen auf der Strecke und den die Boxen verlassenden Fahrzeugen aufgemalt ist, Fälle höherer Gewalt ausgenommen (die als solche von den Sportkommissaren anerkannt sind).