

PŘÍLOHA L

Mezinárodního sportovního řádu

2019

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

OBSAH:

KAPITOLA 1 - MEZINÁRODNÍ LICENCE FIA PRO JEZDCE

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

KAPITOLA II - PŘEDPISY PRO LÉKAŘSKOU KONTROLU JEZDCŮ

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

KAPITOLA III - VYBAVENÍ JEZDCŮ

- Čl. 1 Přilby
- Čl. 2 Ohnivzdorné oblečení
- Čl. 3 Zařízení zadržující hlavu (FHR)
- Čl. 4 Bezpečnostní pásy
- Čl. 5 Nošení šperků

KAPITOLA IV - PRAVIDLA JÍZDY NA OKRUHU

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

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

KAPITOLA I: MEZINÁRODNÍ JEZDECKÉ LICENCE FIA

1. VŠEOBECNĚ

1.1 Vydávání všech mezinárodních licencí FIA pro jezdce je řízeno předpisy Mezinárodního sportovního řádu, zejména články 9 a 20 tohoto Řádu. Tato kapitola přílohy L specifikuje stupně, kvalifikaci žadatelů a platnost licencí pro okruhové závody a závody na silnici, pro závody historických vozů, pro dragstery, pro tělesně postižené řidiče a pro navigátory.

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

1.2 Žadatelé, kteří se ucházejí o mezinárodní licenci FIA pro jezdce, musí dovršit věk 16 let (rozhodující je datum narození), s výjimkou případů, kdy některý z dále uvedených článků požaduje jiný věk.

1.3 Obsah mezinárodní licence jezdce FIA:

- název „Mezinárodní automobilové federace“ a název národní sportovní autority
- poznámka „Mezinárodní licence FIA“

- číslo licence
- stupeň licence
- datum začátku a konce platnosti licence (viz článek 9.7 Řádu)
- aktuální fotografie jezdce
- příjmení a jméno jezdce
- datum narození jezdce (volitelné)
- Podle výsledků povinné lékařské prohlídky poznámky:
„Schopen provozovat automobilový sport podle lékařských norem FIA“
Datum:
Korekce zraku (brýle nebo čočky) ANO / NE
Zvláštní lékařský dohled ANO / NE

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

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

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

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

2.4 stupeň C: požadovaná pro všechny vozy mající poměr hmotnost/výkon mezi 2 kg/HP a 3 kg/HP (s výjimkou těch, které jsou uvedené výše) a pro mistrovství v autocrossu, rallycrossu a mistrovství kamionů FIA. Rovněž požadovaná pro historické vozy formule 1 (období G a pozdější), formule 2 (období H a pozdější), Indy Car (období G a pozdější), formule 5000 a formule A (všechny), skupiny C (všechny), CanAm (všechny), vozy pro závody do vrchu skupin CN, D a E2 kategorie II, jak je definována v čl. 251.1.1 Přílohy J, a sportovní prototypy nad 2 litry (období G a pozdější) nezávisle na poměru hmotnost/výkon.

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

Licence stupně R platí pro závody do vrchu jen pro vozy skupin CN, D a E2 kategorie II, jak je definována v čl. 251.1.1 Přílohy J.

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

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

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

2.8 Stupeň FIA Junior-D off-road: vyhrazená pouze pro kategorie vozů junior, jak jsou specifikované FIA pro jezdce ve věku od 13 let (kteří dosáhnou 13 let v daném kalendářním roce) do 16 let (kterých nebylo dosaženo k datu vydání licence) a jezdce

rallycrossu ve věku od 14 let (kteří dosáhnou 14 let k 1. lednu roku účasti) do 17 let (kterých nebylo dosaženo k datu vydání licence).

Specifikované kategorie:

Autocross: Pohár JuniorBuggy FIA.

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

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

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

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

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

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

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

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

Licence stupně D1 platí jen pro jeden podnik, jejíž název a datum musí vydávající ASN na licenci uvést.

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

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

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

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

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

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

4. KVALIFIKACE PRO STUPNĚ B a A

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

4.2 Pro získání stupně B:

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

nebo

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

nebo

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

4.3 Pro získání stupně A:

Pokud jezdec požádá o licenci stupně A, použijí se následující ustanovení:

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

4.3.2 Jezdec musí absolvovat šest soutěží mistrovství stupně C.

4.3.3 Jezdci musí být minimálně 17 let (rozhodující je datum narození).

4.3.4 Jezdec musí získat během tří let předcházejících jeho žádosti minimálně 14 bodů (mistrovství a body jsou uvedeny v Dodatku 1), které mohou zahrnovat body udělené podle ustanovení článků 4.3.6 a 4.3.7.

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

4.3.6 Každý jezdec, který absolvoval dvě kompletní sezóny mistrovství stupně B, nebo Mistrovství Evropy F3 FIA, dostane výjimečně 5 dodatečných bodů.

4.3.7 Každý jezdec, o němž se jeho ASN domnívá, že disponuje odpovídajícími schopnostmi a zkušenostmi, může, podle rozhodnutí ASN vydávající licenci, dostat 1 až maximálně 5 dodatečných bodů.

4.3.8 Podle dohledem své ASN se jezdec musí podrobit zkoušce ohledně nejdůležitějších bodů Mezinárodního sportovního řádu.

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

5. KVALIFIKACE PRO SUPER LICENCI A PODMÍNKY JEJÍHO VYDÁNÍ

Super licenci pro jezdce formule 1 vydává FIA.

5.1 Kvalifikace

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

5.1.2 Když poprvé žádá o super licenci, musí být jezdec držitelem platného řidičského průkazu.

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

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

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

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

5.1.6 Jezdec musí rovněž splnit minimálně jedno z následujících kritérií:

a) získal minimálně 40 bodů během tří let předcházejících jeho žádosti (mistrovství a body jsou uvedeny v Dodatku 1).

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

c) získal super licenci před 3 předcházejícími sezónami (s vyloučením super licence pouze pro volné tréninky). V takovém případě musí být jezdec brán FIA, jako by nedávno a řádně prokázal své výjimečné schopnosti v jednomístných formulových vozech. Příslušný tým F1 musí prokázat, že kandidát trvale řídil nejnovější vůz formule 1 minimálně 300 km závodní rychlostí maximálně během 2 dnů, což proběhlo maximálně 180 dní před žádostí a potvrdila to buď ASN země, kde se test konal, nebo během podniku započítávaného do Mistrovství světa formule 1 pro jezdce FIA.

⁽¹⁾ *TCC nebo TPC jak je definováno ve Sportovních předpisech F1.*

5.2 Kvalifikace pro super licenci pouze pro volné tréninky

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

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

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

5.2.4 a) Když jezdec poprvé požádá o super licenci pouze pro volné tréninky, musí mít absolvovaných šest soutěží Mistrovství formule 2 FIA a získat během tří předchozích let minimálně 25 bodů. Navíc musí absolvovat zkoušku týkající se nejdůležitějších bodů Mezinárodního sportovního řádu a Sportovních předpisů F1.

b) Pro další žádost o super licenci F1 pouze pro volné tréninky musí mít jezdec absolvovanou kompletní sezónu Mistrovství formule 2 FIA nebo získat během předchozích tří let minimálně 25 bodů. Navíc musí příslušný tým F1 prostřednictvím formuláře žádosti o super licenci F1 potvrdit, že uspořádal brífink se svým jezdce k nejdůležitějším bodům Mezinárodního sportovního řádu a Sportovních předpisů F1.

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

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

⁽¹⁾ *TCC nebo TPC jak je definováno ve Sportovních předpisech F1.*

5.3 Postup podávání žádosti

a) Kompletní žádost musí být předána FIA minimálně 14 dní před technickými přejímkami první podniku mistrovství světa formule 1 FIA, které se má kandidát zúčastnit. V případě změny jezdce v mistrovství z důvodu vyšší moci může FIA přijmout žádosti až do 48 hodin před začátkem technických přejímek před podnikem.

b) ASN, která vydala jezdcovi jeho platnou závodní licenci, musí předložit FIA zvláštní doporučení, doprovázené záznamem jezdcových výsledků a číslem platné mezinárodní licence A.

c) Jezdec musí předložit FIA řádně vyplněný formulář žádosti o super licenci.

d) Roční poplatek za super licenci se zaplatí FIA.

5.4 Podmínky vydání

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

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

5.4.3 Jezdec, který obdržel super licenci, je ve zkušební době po dobu 12 měsíců, po kterou vlastní super licenci prozatímně, s výhradou revize, k níž může dojít kdykoli.

6. KVALIFIKACE PRO VYDÁNÍ E-LICENCE

6.1 Kvalifikace pro e-licenci

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

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

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

6.1.4 Jezdec také musí splnit minimálně jedno z následujících kritérií

a) odstartoval minimálně do tří závodů započítávaných do mistrovství formule E FIA pro jezdce v předchozím roce, nebo odstartoval do minimálně 10 závodů během posledních tří let,

b) získal minimálně 20 bodů během tří let předcházejících jeho žádosti (mistrovství s body uvedené v Dodatku 2).

c) byl předtím držitelem super licence F1.

d) byl pokládán FIA, že řádně prokázal mimořádné schopnosti ve vozech jednomístné formule, ale aniž by se mohl kvalifikovat podle bodů a) až c) výše.

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

7.1 Licence jezdce

7.1.1 Požadavky v oblasti licence pro všechny vozy provádějící pokusy o rekordy na vzdálenost, čas nebo absolutní světový rekord na uzavřeném nebo otevřeném okruhu v délce 10 km nebo 10 mil.

Pokusy o rekord na vzdálenost, čas nebo o absolutní světový rekord na uzavřeném okruhu (jak jsou definovány v příloze D Mezinárodního sportovního řádu) na uzavřených nebo otevřených tratích v délce 10 km nebo 10 mil vyžadují vlastnictví mezinárodní licence pro jezdce FIA. Požadovaná licence závisí na maximální rychlosti dosažené během pokusu o rekord, jak je to uvedeno v tabulce 1.

Tabulka 1

Typ licence	Maximální rychlost
minimálně stupeň D	≤ 250 km/h
minimálně stupeň C	> 250 km/h

7.1.2 Požadavky na licenci pro pokusy o rekord ve zrychlení s pevným startem prováděné na homologované trati pro dragstery, nebo jiné trati, kde se oba průjezdy jedou stejným směrem.

Pokusy o rekord ve zrychlení s pevným startem (jak jsou definovány v příloze D) prováděné dragstery a jinými vozidly na homologovaných tratích pro dragstery a jiných otevřených tratích $\leq \frac{1}{4}$ míle musejí respektovat předpisy pro licence pro závody dragsterů, jak jsou specifikovány v článku 9, kapitola I, příloha L Mezinárodního sportovního řádu.

7.1.3 Požadavky na licenci pro pokusy o rekord na vzdálenost ≤ 1 míle, kde se kolo potvrzující rekord jede v opačném směru.

Kvalifikace pro získání licence jezdce LSR může být založena na postupném zvyšování rychlosti nebo na získaných zkušenostech. Licence je spojena s příslušným typem vozidla.

7.2 Kvalifikace založená na postupném zvyšování rychlosti

7.2.1

a) Podmínky udělení licence pro jezdce účastníci se pokusů o rekord na vzdálenost ≤ 1 míle s letným nebo pevným startem, kde se kolo potvrzující rekord jede v opačném směru, jsou založeny na postupném zvyšování rychlosti.

b) Podmínky udělení pro licenci LSR specifického stupně se připojují k podmínkám platným pro všechny licence nižšího stupně, jak je to upřesněno v tabulce dále.

c) Jezdec předloží ASN žádost o prozatímní licenci požadovaného stupně. Když jezdec splní kritéria, je požadovaný stupeň licence potvrzen sportovním komisařem FIA.

Potvrzení zahrnuje informace o vozidle použitém ke splnění podmínek pro udělení licence (jméno, číslo a fotografie). Jakmile jsou tyto podmínky splněny a předloženy ASN, ta vydá kompletní licenci (viz Tabulku 2).

Tabulka 2

Kritéria postupného zvyšování rychlosti		
Stupeň licence	Maximální povolená rychlost v kterémkoli bodě během pokusu o rekord	Požadavky
LSR D	≤ 200 km/h	Minimální věk 16 let (18 let pro vozy s tryskovým pohonem). Jezdec, který je držitelem licence stupně D nebo vyššího, se automaticky kvalifikuje pro licenci LSR-D, ale musí předložit žádost o licenci LSR ASN. Pozn.: některé závodní okruhy mohou rovněž požadovat řidičský průkaz vystavený vnitrostátními orgány.
LSR C	≤ 300 km/h	Věk minimálně 18 let. Minimálně jeden zdařilý průjezd rychlostní mezi 250 a 299 km/h. Jezdec, který je držitelem licence stupně C nebo vyšší, se automaticky kvalifikuje pro licenci LSR-C, ale musí předložit ASN žádost o licenci LSR.
LSR B	≤ 400 km/h	Věk minimálně 18 let. Minimálně dva kompletní zdařilé průjezdy rychlostní mezi 350 a 399 km/h, uskutečněné ve stejné době 12 měsíců.
LSR A	neomezená	Věk minimálně 18 let a minimálně tři kompletní zdařilé průjezdy rychlostí mezi 450 a 499 km/h, uskutečněné ve stejné době 12 měsíců.

7.2.2 Kvalifikace založená na zkušenostech.

Jezdec může požádat o licenci LSR-C nebo licenci vyššího stupně podle svých zkušeností. Ke své žádosti o licenci musí připojit důkaz, že má zkušenosti odpovídající výše uvedeným požadavkům.

a) Aby se kvalifikoval pro licenci LSR-D nebo LSR-C na základě zkušeností, musí jezdec předložit následující: potvrzení ve formě časových listů z pokusů o pozemní rychlostní rekord potvrzené FIA nebo jinými organizacemi, nebo potvrzení o pozemních rychlostních rekordech, jejichž je nebo byl držitelem.

- b) Aby se kvalifikoval pro licenci LSR-B nebo LSR-A na základě zkušeností, musí jezdec předložit výše uvedená potvrzení. Navíc musí být příslušné zkušenosti získány za volantem vozidla, které bude použito při pokusu o rekord nebo vozidla velice podobného.
- c) Pokud ASN vyhodnotí nabyté zkušenosti jako dostatečné, bude vystavena trvalá licence.
- d) Jezdec, který je držitelem soutěžní licence stupně C nebo vyššího, se automaticky kvalifikuje pro licenci LSR-C, ale musí předložit ASN žádost o licenci LSR.
- e) Licence bude snížena o jeden stupeň za každé období tří let bez účasti na soutěžích, počínaje od data jejího vystavení.

7.2.3 Licence specifická pro vozidlo.

- a) Licence pro jezdce LSR je specifická pro vozidlo a dává jezdci povolení provádět pokusy o rekordy za volantem přesně specifikovaného vozu, který je identifikován podle svého názvu, čísla a fotografie.
- b) V případě změny vozu nemusí jezdec žádat o novou licenci, ale musí dodržet požadavky týkající se postupného zvyšování rychlosti od stupně LSR-C. Pokud dodrží rychlostní kritéria, bude to poznamenáno do licence.

8. LICENCE PRO ZÁVODY KAMIONŮ

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

9. LICENCE PRO ZÁVODY DRAGSTERŮ

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

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

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

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

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

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

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

10. LICENCE PRO ÚČASTNÍKY SE ZVLÁŠTNÍ ZPŮSOBILOSTÍ

10.1 Jezdec

Bez ohledu na progresivní nebo chronická onemocnění vylučující automobilový sport a vylučovací poruchy vidění může každá osoba, která má získané nebo vrozené postižení a která podle názoru své národní zdravotní komise (pokud existuje) nebo lékaře určeného ASN nesplňuje podmínky pro získání mezinárodní licence jezdce (viz 1.5.2 kapitoly II), se může ucházet o udělení mezinárodní licence zvláštní způsobilosti, pokud jsou splněny všechny dále uvedené podmínky.

Kritéria pro udělení jsou hodnocena ve čtyřech úrovních:

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

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

10.2 Navigátor

Stejným způsobem, nezávisle na problémech vyvolaných progresivními nebo chronickými onemocněními zakazujícími automobilový sport a vylučující vady vidění, se může účastník, který vykazuje zvláštní schopnosti a jehož automobilová sportovní činnost se omezuje na funkci navigátora u příležitosti rally, jak jsou definovány v článku 20 Mezinárodního sportovního řádu, ucházet o mezinárodní licenci pro zvláštní způsobilosti „navigátor“ při rally, jak jsou definovány v článku 20 Mezinárodního sportovního řádu.

Požadovaná fyzická kritéria jsou stejná jako pro ta, která jsou požadovaná pro mezinárodní licenci jezdce se zvláštní způsobilostí.

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

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

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

Zkouška řízení a technické otázky se navigátorů se zvláštní způsobilostí netýkají.

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

11. Provozování automobilového sportu držiteli licencí se zvláštní způsobilostí

11.1 Držitelé mezinárodní licence jezdce se zvláštní způsobilostí se mohou účastnit pouze podniků, kde každý soutěžící startuje zvlášť. Jejich účast podléhá souhlasu ASN země, kde se podnik koná.

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

Žádost o takovouto výjimku musí být podána za následujících podmínek:

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

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

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

12. Licence pro závody započítávané do Poháru alternativních energií FIA

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

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

KAPITOLA II: PŘEDPISY PRO LÉKAŘSKÉ PROHLÍDKY JEZDCŮ

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

1. ROČNÍ ZDRAVOTNÍ PROHLÍDKA

1.1 Oblast aplikace lékařské kontroly

Veškeré prohlídky uvedené v této kapitole:

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

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

Prohlídka zahrnuje:

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

1.2 Kontrola kardiovaskulární schopnosti

- ve všech případech měření krevního tlaku,
- pro mladší 45 let elektrokardiogram 12 odchylek každé dva roky;

- od 45 let, v případě nutnosti dříve, a poté každé tři roky, je požadována konzultace u lékaře, který je odborníkem na kardiologii. Pokud to tento lékař bude podle případných příznaků a projevů požádat za nutné, může požadovat další vyšetření, zejména zátěžový test.

1.3 Kontrola zraku

Pro první rok vystavení mezinárodní licence musí být po kontrole kvalifikovaným očním lékařem nebo osobou kvalifikovanou pro provádění testů podle legislativy příslušné země potvrzeno následující. Nošení čoček není při této kontrole zraku povoleno; jezdec případně musí při této kontrole nosit brýle.

a) Ostrost vidění:

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

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

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

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

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

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

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

Rozhodovat je třeba případ od případu.

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

Se získáním mezinárodní licence jsou slučitelné:

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

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

1.5.1 Absolutní kontraindikace

- epilepsie, léčená či nikoli, s klinickými projevy zjištěnými během posledních 10 let;
- jakékoli kardiovaskulární problémy s rizikem náhlého úmrtí;
- jednostranná slepota.

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

Naopak v případě jakéhokoli problému vyplývajícího z jedné z výše uvedených kontraindikací, může případně lékařská komise FIA požádat o stanovisko výbor expertů, a to u každé předložené složky.

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

(viz kapitolu I, článek 10 této přílohy)

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

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

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

1.6 Formulář pro lékařskou prohlídku

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

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

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

1.6.1 Lékařský dotazník

Podepíše ho příslušný jezdec.

Navrhované znění dotazníku je k dispozici u FIA.

1.6.2 Lékařský formulář

Lékařský formulář musí obsahovat:

- informace nezbytné pro vyšetřujícího lékaře (navrhované znění je k dispozici u FIA),
- všechny následující informace:
- výška a hmotnost příslušné osoby,
- krevní skupina a Rh faktor v zemích, kde to zákon požaduje,
- případné alergie, na léky a jiné,
- datum posledního očkování proti tetanu,
- číselné výsledky vyšetření pohybového systému,
- číselné výsledky kontroly zraku,
- hodnoty arteriálního tlaku a uvedení, která doplňková vyšetření (prosté EKG nebo zátěžová zkouška) byly provedeny podle věku.

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

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

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

1.6.3 Určení lékařského formuláře a dotazníku

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

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

1.7 Povinnosti lékaře provádějícího zdravotní prohlídku

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

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

1.8 Potvrzení zdravotní způsobilosti

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

- buď na rubu
- nebo na přiloženém dokumentu.

Zkouška způsobilosti pro automobilový sport podle lékařských norem FIA

Datum:

Korekce zraku (brýle nebo čočky) ***ANO*** ***NE***

Zvláštní lékařská péče ***ANO*** ***NE***

1.9 Distribuce předpisů

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

2. Lékařská kontrola na podnicích

V některých případech lze předběžnou prohlídku nahradit tím, že se hlavní lékař podniku seznámí s potvrzením schopnosti. V kterýkoli okamžik podniku nebo na jejím konci může hlavní lékař, lékařský delegát FIA, pokud je přítomen, nebo ředitel závodu požadovat provedení prohlídky, ať to chování dotčeného jezdce odůvodňuje či nikoli. Sportovní autority přijmou rozhodnutí na základě stanoviska hlavního lékaře a lékařského delegáta FIA, pokud je přítomen. Tato prohlídka může být doprovázena zkouškou na alkohol.

2.1 Neurometrické vyšetření

Jezdci přihlášení do Mistrovství světa FIA mohou být podrobeni neurometrickému vyšetření. Metody tohoto vyšetření jsou na odpovědnosti lékařského delegáta FIA pro příslušné mistrovství. Shromážděné důvěrné údaje budou použity pro srovnávací účely.

2.2 Postup po nehodě, fyzickém problému nebo jakémkoli zdravotním problému

2.2.1 Postup při soutěži – po nehodě, fyzickém nebo zdravotním problému, k nimž došlo při soutěži (pokud byla diagnostika provedena později, viz čl. 2.2.2)

a) Odpovědnost jezdce

Jezdec (nebo jeho příbuzní v případě vyšší moci) je odpovědný za to, že hlavní lékař série nebo mistrovství bude neprodleně informován o jakémkoli fyzickém nebo zdravotním problému (kromě těch zcela minimálních).

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

Informovat rovněž lékařského delegáta FIA (e-mailem) a FIA (medical@fia.com).

b) Kontrolní lékařské vyšetření

Kontrolní lékařské vyšetření je možné požadovat kdykoli a může ho provést:

- hlavní lékař; nebo
- lékařský delegát FIA nebo lékař pověřený sérií nebo mistrovstvím, pokud je přítomen.

Dotčený jezdec má povinnost se této prohlídce podrobit a tým jezdce bude upozorněn hlavním lékařem, nebo, pokud je přítomen, lékařským delegátem FIA.

c) Rozhodnutí po vyšetření

Lékař, který požádal o vyšetření a provedl ho, rozhodne:

- buď o tom, že dovolí jezdci pokračovat v příslušné soutěži;
- nebo že mu nedovolí v příslušné soutěži pokračovat a bude žádat o prohlídku pro reintegraci.

d) Postup, který má být dodržen, pokud je požadována prohlídka pro reintegraci

Hlavní lékař soutěže, kde k nehodě/problému došlo:

- Informuje ASN jezdce o nehodě/vzniklém problému a o skutečnosti, že bylo požádáno o prohlídku pro reintegraci.
- Pokud byl jezdec převezen do nemocnice, informuje ASN jezdce o vývoji jeho zdravotního stavu.

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

Rovněž v reálném čase informuje lékařského delegáta FIA (e-mailem) a FIA (medical@fia.com).

Jezdec (nebo jeho příbuzní v případě vyšší moci):

- Informuje svou ASN, hlavního lékaře soutěže, kde k nehodě/problému došlo a lékaře pověřeného sérií nebo mistrovstvím o vývoji svého zdravotního stavu tak, že jim budou předávány jasné a vyčerpávající informace, včetně obrazových.
- Předá tyto informace také hlavnímu lékaři následující mezinárodní soutěže, které se chce zúčastnit a informuje ho o nutnosti provést prohlídku pro reintegraci (pro získání kontaktních údajů hlavního lékaře kontaktuje ASN země, kde se soutěž koná, nebo jako poslední možnost FIA (medical@fia.com)).

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

Rovněž v reálném čase informuje lékařského delegáta FIA (e-mailem) a FIA (medical@fia.com).

- Zdrží se účasti na jakékoli automobilové soutěži zapsané do Mezinárodního kalendáře FIA, dokud úspěšně neabsolvuje prohlídku pro reintegraci.

ASN jezdce:

- Vzhledem k informacím a dokumentům, které obdržel jezdec, a případně poté, co byla zorganizována lékařská prohlídka, vystaví jezdci, pokud se cítí dostatečně zotavený, dokument potvrzující, že ASN případ sledovala a souhlasí s návratem příslušného jezdce do soutěže, s výhradou úspěšně absolvované prohlídky pro reintegraci, provedené hlavním lékařem následující mezinárodní soutěže, které se zúčastní.

- Ujistí se, že jezdec informoval hlavního lékaře následující mezinárodní soutěže, které se chce zúčastnit, o svém zdravotním stavu a nutnosti provést prohlídku pro reintegraci.
- V případě vážné nehody vyplní lékařskou část World Accident Database (<http://fia.com/fia-world-accident-database>), poté později vyplní informace týkající se zdravotního stavu jezdce.

Hlavní lékař následující mezinárodní soutěže, které se jezdec zúčastní:

- Nechá jezdce absolvovat prohlídku pro reintegraci s předložením dokumentu od ASN jezdce potvrzujícího, že ASN souhlasí s jeho návratem do soutěže s výhradou úspěšného absolvování prohlídky pro reintegraci provedené hlavním lékařem následující mezinárodní soutěže, které se jezdec zúčastní.

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

Prohlídka pro reintegraci se provádí společně s lékařským delegátem FIA, pokud není prováděna před mezinárodní soutěží, která není započítávána do Mistrovství světa FIA.

2.2.2 Postup mimo soutěž – Postup po úrazu, včetně úrazu doma, fyzickém problému nebo jakémkoli zdravotním problému, k němuž došlo, nebo byl diagnostikován mimo soutěž

a) Odpovědnost jezdce

Jezdec (nebo jeho příbuzní v případě vyšší moci) je odpovědný za to, aby neprodleně informoval svou ASN o jakémkoli fyzickém nebo zdravotním problému (kromě těch zcela minimálních), diagnostikovaném mimo soutěž a o jakémkoli úrazu, k němuž došlo, nebo jehož následky byly diagnostikovány, mimo soutěž.

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

Informovat rovněž lékařského delegáta FIA (e-mailem) a FIA (medical@fia.com).

b) Rozhodnutí ASN nebo lékařského delegáta FIA

Vzhledem k informacím a dokumentům, které obdržel jezdec, a případně po provedení lékařské prohlídky musí ASN jezdce rozhodnout, zda jezdec musí či nemusí absolvovat prohlídku pro reintegraci a informovat ho o svém rozhodnutí.

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

ASN jezdce musí rovněž o svém rozhodnutí neprodleně informovat lékařského delegáta FIA.

Lékařský delegát FIA může rovněž požadovat prohlídku pro reintegraci, pokud ji pokládá za odůvodněnou. FIA pak informuje jezdce.

c) Postup, který má být dodržen, pokud je požadována prohlídka pro reintegraci
Jezdec:

- Informuje svou ASN o vývoji svého zdravotního stavu tak, že jí předá jasné a vyčerpávající informace, včetně obrazových.
- Předá všechny tyto informace také hlavnímu lékaři následující mezinárodní soutěže, které se chce zúčastnit a informuje ho o nutnosti provést prohlídku pro reintegraci (pro získání kontaktních údajů hlavního lékaře kontaktuje ASN země, kde se soutěž koná, nebo jako poslední možnost FIA (medical@fia.com)).

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

Rovněž v reálném čase informuje lékařského delegáta FIA (e-mailem) a FIA (medical@fia.com).

- Zdrží se účasti na jakékoli automobilové soutěži zapsané do Mezinárodního kalendáře FIA, dokud úspěšně neabsolvuje prohlídku pro reintegraci.

ASN jezdce:

- Vystaví jezdci, pokud se domnívá, že je dostatečně zotavený, dokument potvrzující, že ASN případ sledovala a souhlasí s návratem příslušného jezdce do

soutěže, s výhradou úspěšně absolvované prohlídky pro reintegraci, provedené hlavním lékařem následující mezinárodní soutěže, které se zúčastní.

- Ujistí se, že jezdec informoval hlavního lékaře následující mezinárodní soutěže, které se chce zúčastnit, o svém zdravotním stavu a nutnosti provést prohlídku pro reintegraci.

Hlavní lékař následující mezinárodní soutěže, které se jezdec zúčastní:

- Nechá jezdce absolvovat prohlídku pro reintegraci s předložením dokumentu od ASN jezdce potvrzujícího, že ASN souhlasí s jeho návratem do soutěže s výhradou úspěšného absolvování prohlídky pro reintegraci provedené hlavním lékařem následující mezinárodní soutěže, které se jezdec zúčastní.

Zvláštní ustanovení pro F1, WEC, WorldRX a WRC:

Prohlídka pro reintegraci se provádí společně s lékařským delegátem FIA, pokud není prováděna před mezinárodní soutěží, která není započítávána do Mistrovství světa FIA.

2.2.3 Sankce v případě nesplnění

Jakékoli porušení postupu popsaného v čl. 2.2.1 a 2.2.2 jezdce může být oznámeno sportovním komisařům buď na místě během soutěže, nebo během následující soutěže zapsané do Mezinárodního sportovního kalendáře FIA, aby tito mohli přijmout příslušná rozhodnutí a udělit trest, pokud to pokládají za odůvodněné.

3. ORGANIZACE BOJE PROTI DOPINGU

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

Řád je uveden v příloze A Mezinárodního sportovního řádu.

4. ODVOLACÍ KOMISE

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

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

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

5. PRAVIDLA PRO FYZIOLOGICKÉ ZKOUŠKY BĚHEM AUTOMOBILOVÝCH PODNIKŮ

5.1 Obecné poznámky

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

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

5.2 Iniciativa k provádění experimentů

Iniciativa k experimentu a výběr jeho tématu mohou pocházet:

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

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

5.3 Předchozí souhlasy

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

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

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

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

Ve všech případech musí dát svůj souhlas:

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

Za tímto účelem musí být v písemné žádosti uvedeno:

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

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

5.5 Použití získaných vědeckých údajů

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

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

KAPITOLA III: VYBAVENÍ JEZDCŮ

1. OCHRANNÉ PŘILBY

1.1 Normy uznané k použití se zádržným systémem hlavy (FHR)

Pokud je použití FHR podle článku 3 dále povinné, jezdci účastníci se soutěží na okruhu, závodu do vrchu nebo rychlostních zkoušek rally, zapsaných do Kalendáře FIA, musejí nosit ochrannou přilbu homologovanou podle jedné z následujících norem FIA:

- 8858-2002 nebo 8858-2010 (Technický list č. 41),
- 8859 (Technický list č. 49),
- 8860-2004 nebo 8860-2010 (Technický list č. 33 nebo
- 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP (Technický list č. (bude upřesněno))

1.1.1 Jezdci účastníci se dále uvedených mistrovství musejí nosit přilbu podle následující tabulky:

Mistrovství	Norma FIA
Mistrovství světa formule 1	8860-2004, 8860-2010 nebo 8860-2018-ABP

Formule 2	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Formule 3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Formule E	8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Mistrovství světa FIA v rally, pokud je přihlášen jako jezdec priority 1	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
WEC	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Mistrovství světa FIA v rallycrossu, pro všechny jezdce	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Světový pohár FIA GT	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
GP3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP

Kromě toho jezdci účastníci se Mistrovství světa FIA formule 1 musejí:

- instalovat si zesilující štítek stínítka F1 2011, pokud používají přilbu homologovanou podle normy FIA 8860-2004 nebo 8860-2010 (Technický list č. 33), nebo
- používat přilbu homologovanou podle normy FIA 8860-2018-ABP (Technický list č. (bude upřesněno)).

Doporučuje se, aby všichni jezdci účastníci se Mistrovství světa FIA v rally a mezinárodních sériích, pro které technické předpisy obsahují požadavky na protinázové struktury pocházející z technických předpisů F3000 nebo formule 1 FIA, nosili přilby homologované podle normy FIA 8860 (Technický list č. 33 nebo Technický list č. (bude upřesněno)).

1.2 Uznaná norma bez použití zádržného systému hlavy (FHR)

Pokud není použití FHR povinné, jezdci účastníci se soutěží na okruhu, závodů do vrchu nebo rychlostních zkoušek rally, zapsaných do Kalendáře FIA, musejí nosit ochrannou přilbu homologovanou podle norem uvedených v Technickém listu FIA č. 25.

1.3 Podmínky použití

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

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

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

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

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

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

- Hlavní lékař podniku (nebo, pokud je přítomen, lékařský delegát FIA), za pomoci dvou záchranářů musí být schopen sejmout přilbu, přičemž hlava jezdce je trvale držena v neutrální poloze.

Pokud se toto nezdaří, musí mít jezdec otevřenou přilbu.

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

⁽¹⁾ *pro historické vozy je splnění doporučené.*

1.4 Modifikace

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

1.5 Maximální hmotnost a komunikační systémy

- Hmotnost ochranné přilby může být kontrolována kdykoli během podniku a nesmí přesáhnout 1900 g pro typ zakrývající obličej a 1700 g pro typ s otevřenou obličejovou částí, včetně všech doplňků a příslušenství.
- Sluchátka namontovaná do přilby jsou zakázána při závodech na okruhu a do vrchu, s vyloučením podniků rallycrossu a autocrossu (sluchátka do uší jsou povolena). Žádost o výjimku, a to pouze z lékařských důvodů, lze podat prostřednictvím lékařské komise ASN jezdce. Instalaci mikrofonu lze provést pouze v souladu s ustanoveními článku 1.3 výše.

1.6 Zdobení

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

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

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

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

2. OHNIVZDORNÝ ODĚV

Při závodech na okruhu a do vrchu, stejně jako při rychlostních zkouškách rally a při výběrových sektorech terénních podniků, zapsaných do Mezinárodního sportovního kalendáře, musí všichni jezdci a spolujezdci mít kombinézu, rukavice (pro spolujezdce volitelné), dlouhé spodní prádlo, kuklu, ponožky a boty homologované podle normy FIA 8856-2000 (Technický list č. 27) *nebo norma FIA 8856-2018 (Technický list č. bude upřesněno)*.

Pro WRC se doporučuje, aby jezdci používali kuklu homologovanou podle normy FIA 8856-2000 *nebo normy FIA 8856-2018 (Technický list č. 27 — část 2)*, a uvedenou v technických listech jako kukla, která umožňuje snížit zatížení přenášené na krk jezdce v okamžiku sejmutí přilby.

Uživatelé se musí přesvědčit, že oděv není příliš těsný, neboť to snižuje úroveň ochrany. Kukla se musí nosit pod závodní kombinézou. Krk, zápěstí a kotníky musí být vždy zakryty minimálně dvěma ochrannými prvky. Kukla a vrchní vrstva spodního prádla se překrývají minimálně na 3 cm kolem krku jezdce, kromě přední středové linie, kde se překrývají minimálně na 8 cm.

Horní a dolní spodní prádlo se překrývají na minimálně 7 cm kolem těla jezdce.

V případě odůvodněných lékařských důvodů je možné mezi pokožkou jezdce a povinným spodním prádlem schváleným FIA nosit spodní prádlo neschválené FIA. Ovšem použití syntetických materiálů, které nejsou odolné vůči ohni, není v kontaktu s pokožkou jezdce povoleno.

Na kombinéze je možné nosit pouze ochranu kolen nebo ochranu loktů odolnou vůči plamenům a splňující normu ISO 15025.

Výšivky našité přímo na kombinéze mohou propichovat pouze první vnější vrstvu oděvu, aby se zlepšila tepelná izolace. Materiál použitý na podklad (nebo podložku) reklamních nášivek a nit' použitá k jejich připevnění ke kombinéze musí být odolné vůči plamenům.

Vyšívání nášivek může procházet všemi vrstvami pod podmínkou, že nit bude odolná vůči plamenům a bude odpovídat normě ISO 15025. Potisk nebo přenos na oděv jezdce musí provádět výhradně výrobce produktu a nesmí to snížit výkonnost kombinézy, jak je definovaná v normě 8856-2000 nebo 8856-2018 musí být odolný vůči plamenům a v souladu s normou ISO 15025. Nesmí snižovat výkonnost, co se týče přenosu tepla, jak je definován v čl. 8.2 (viz přílohu I normy FIA 8856-2000 nebo přílohu F normy FIA 8856-2018 pro podrobné požadavky a jiná doporučení pro uživatele). Veškeré oděvy schválené FIA podle normy 8856-2018, personalizované potiskem nebo přenosem, musí být doprovázeny certifikátem výrobce.

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

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

Pro závody konané za velkého horka se doporučuje použít systém chlazení (připojený například k prádlu k tomu určenému a homologovanému podle normy FIA 8856-2000 nebo normy FIA 8856-2018).

Výjimečně mohou jezdci nosit chladicí oděv, který není homologovaný FIA. Ten je ovšem doplňkem povinného homologovaného spodního prádla a musí zahrnovat podpurný oděv, certifikovaný a opatřený etiketou ISO 15025. Všechny trubky musí být certifikované a opatřené etiketou ISO 17493 a nesmějí být v kontaktu s kůží jezdce. Navíc, jakékoli spojení se systémem uvnitř vozu musí odpovídat článku 5.8.6 normy FIA 8856-2000.

2.1 Biometrická zařízení

Jezdci mohou nosit zařízení pro sběr biometrických údajů během závodu.

- Pokud je biometrické zařízení součástí ochranného oděvu homologovaného podle normy FIA 8856-2000, musí být oděv homologovaný podle norem FIA 8856-2000 a 8868-2018.
- Pokud je biometrické zařízení autonomní, musí být homologované výhradně podle normy FIA 8868-2018. Toto zařízení musí být nošeno navíc k oděvu homologovanému podle normy FIA 8856-2000.

3. Zádržný systém hlavy (FHR)

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

Obložení použité mezi jezdce a strukturou HANS® nesmějí mít tloušťku větší než 15 mm, pokud jezdec sedí ve voze, s kompletním vybavením a zapnutým pásem. Obložení

musí být zakryté materiálem odolným vůči plamenům v souladu s normou ISO 15025 a nesmí mít šířku větší než 8 mm z každé strany struktury HANS®.

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

Nošení systému FHR schváleného FIA:

- a) je povinné pro vozy formule 1 z období G a následujících, kromě písemné výjimky udělené bezpečnostní komisí FIA;
- b) doporučené pro všechny ostatní historické vozy;
- c) není povinné pro následující kategorie alternativních pohonů: I, III, IIIA, IV, V elektrické motokáry, VII a VIII;
- d) je doporučené pro kategorie alternativních pohonů II, V vozy a VI s technickým průkazem vystaveným před 1. 1. 2006.

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

3.2 Podmínky použití

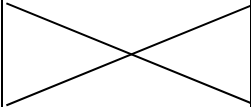
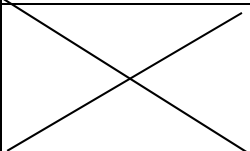
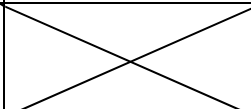
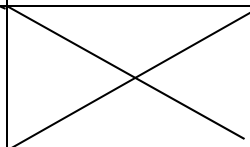
Systémy FHR musí být používány pouze s prvky schválenými FIA v souladu s následující tabulkou:

Přilba ⁽²⁾	Systém pásů (řemínek, spona na konci pásu a ukotvení na přilbě)
FIA 8860 (Technický list č. 33 a bude upřesněno) FIA 8858 (Technický list č. 41) FIA 8859 (Technický list č. 49)	FIA 8858 (Technický list č. 29)

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

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

3.3 Slučitelnost a povolení k používání prvků schválených podle norem FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010 a 8860-2018

	FHR 8858-2010	Řemínek (se sponou na konci) 8858-2010	Ukotvení na přilbě 8858-2010	Přilba 8858-2010, 8859-2015, 8860-2010 a 8860-2018
HANS 8858-2002		ANO	ANO	ANO
Řemínek (se sponou na konci) 8858-2002	NE		Pokud je mechanicky kompatibilní	ANO
Ukotvení na přilbě 8858-2002	ANO	Pokud je mechanicky kompatibilní		NE
Přilba 8858-2002 a 8860-2004	ANO	ANO	NE	

Normy FIA 8860-2004 (Technicky vyspělé přilby) a FIA 8858-2002 (systémy FHR a kompatibilní přilby) byly v roce 2010 aktualizovány. Jak původní verze, tak verze revidovaná, stejně jako norma FIA 8859-2015 (přilba Premium), zůstávají v platnosti, pokud jsou použity tak, jak je to uvedeno v tabulce výše.

4. Bezpečnostní pásy

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

5. Nošení šperků

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

KAPITOLA IV: PRAVIDLA JÍZDY NA OKRUHU

1. RESPEKTOVÁNÍ SIGNALIZACE

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

2. PŘEDJÍŽDĚNÍ, KONTROLA VOZU A HRANICE TRATI

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

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

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

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

Jezdec nemůže vědomě opustit trať bez prokazatelného důvodu.

Pouze změna směru pro obhájení pozice je povolena.

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

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

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

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

d) Opakování vážných jezdeckých chyb či zřejmá ztráta kontroly nad vozem (např. vyjetí z trati) budou oznámeny sportovním komisařům podniku a mohou mít za následek uložení trestu jdoucího až k vyloučení jezdce ze závodu.

e) V žádném okamžiku není povoleno řídit vůz zbytečně pomalu, nepravdělně nebo způsobem, který je pokládán za potenciálně nebezpečný pro ostatní jezdce.

3. ZASTAVENÍ VOZU BĚHEM ZÁVODU

a) Jezdec vozu, který opouští trať, protože není schopen udržet závodní rychlost, by měl předem signalizovat svůj úmysl a je zodpovědný za to, že jím prováděný manévr proběhne bezpečně a co možná nejlépe výjezdu z trati.

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

4. VJEZD DO PROSTORU OBSLUŽNÝCH BOXŮ

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

5. Výjezd z boxové uličky

U výjezdu z boxové uličky je jedno zelené a jedno červené světlo (nebo podobné tabule). Vozy mohou opustit boxovou uličku jen tehdy, když svítí zelené světlo (nebo je ukázána tabule).

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

DODATEK 1

Aby dotčená mistrovství spadala pod požadavky níže uvedené tabulky, musí rovněž splňovat následující kritéria:

- Musí být tvořena minimálně 5 závodními víkendy.
- Musí se konat minimálně na 3 různých tratích.
- Musí mít minimálně 12 jezdců stojících na startu každý závodní víkend.
- Musí být řádně schválena svými ASN v souladu s Mezinárodním sportovním řádem FIA.
- Musí se konat na okruzích homologovaných FIA.

Pro mistrovství FIA, kde platí systém trestných bodů, dostane každý jezdec, který se zúčastnil celého mistrovství, aniž by získal trestné body, 2 dodatečné body navíc ke svým sportovním výsledkům, jak je to uvedeno v tabulce níže.

Vítěz Světového poháru F3 FIA obdrží navíc 5 dodatečných bodů ke svým sportovním výsledkům, jak je to uvedeno v tabulce níže.

Za kalendářní rok je možné kumulovat maximálně výsledky 2 mistrovství. V kategoriích CIK-FIA může jezdec kumulovat maximálně 12 bodů. Body v kartingu platí pět let.

U mistrovství, kde dva jezdci nebo více, kteří sdílejí stejný vůz, dosáhnou stejného postavení v celkové roční klasifikaci, budou body uděleny podle kategorizace jezdců FIA pro každého z jezdců podle následující stupnice:

- platinoví nebo zlatí jezdci: 100 % bodů;
- stříbrní jezdci: 75 % bodů;
- bronzoví jezdci: 50 % bodů;
- jezdci, kteří nejsou zařazení do kategorizace jezdců FIA: nebude udělen žádný bod.

Pozn.: následující tabulka bodů se použije od r. 2018 dále.

Umístění v celkové roční klasifikaci	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.
Budoucí mistrovství F2 FIA	40	40	40	30	20	10	8	6	4	3
Série GP2 *	40	40	30	20	10	8	6	4	3	2
Indy Car **	40	30	20	10	8	6	4	3	2	1
Mistrovství Evropy F3 FIA	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
Mistrovství formule E FIA	30	25	20	10	8	6	4	3	2	1
FIA WEC (pouze LMP1)	30	24	20	16	12	10	8	6	4	2
Série GP3	25	20	15	10	7	5	3	2	1	0
Formule Renault 3.5 / formule V8 3.5 **	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
Japanese Super Formula **	20	15	10	8	6	4	3	2	1	0
FIA WEC – LMP2	20	16	12	10	8	6	4	2	0	0
DTM **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Japanese Super GT **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
NASCAR Cup **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
Indy Light **	15	12	10	7	5	3	2	1	0	0
International V8 Supercars Championship **	13	11	9	6	4	3	2	1	0	0
IMSA Prototype **	12	10	8	6	4	2	0	0	0	0
Národní mistrovství F3	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0

PŘÍLOHA L

**										
Formule Renault (EuroCup, ALPS nebo NEC) **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Formule Mazda **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
NASCAR National **	10	7	5	3	1	0	0	0	0	0
Asian/ELMS Prototype **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Pro **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
FIA WEC-LMGT-Am **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
IMSA GTLM **	10	8	6	4	2	0	0	0	0	0
International GT3 Series **	6	4	2	0	0	0	0	0	0	0
Formula Academy (FFSA)	5	4	3	2	1	0	0	0	0	0
Mistrovství světa CIK- FIA v kat. senior	5	3	2	1	0	0	0	0	0	0
Kontinentální mistrovství CIK-FIA, kat. senior	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Mistrovství světa Junior CIK-FIA	3	2	1	0	0	0	0	0	0	0
Kontinentální mistrovství CIK-FIA, kat. Junior	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0

* Body se udělují pouze v Sériích GP2 2015 a 2016.

** S výhradou, že všechna kola (na trati) budou odjeto na okruzích homologovaných FIA.

ZMĚNY PRO ROK 2019**1. OCHRANNÉ PŘILBY**

1.1 Normy uznané k použití se zádržným systémem hlavy (FHR)

Pokud je použití FHR podle článku 3 dále povinné, jezdci účastníci se soutěží na okruhu, závodu do vrchu nebo rychlostních zkoušek rally, zapsaných do Kalendáře FIA, musejí nosit ochrannou přilbu homologovanou podle jedné z následujících norem FIA:

- 8858-2002 nebo 8858-2010 (Technický list č. 41),
- 8859 (Technický list č. 49),
- 8860-2004 nebo 8860-2010 (Technický list č. 33 nebo
- 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP (Technický list č. (bude upřesněno))

1.1.1 Jezdci účastníci se dále uvedených mistrovství musejí nosit přilbu podle následující tabulky:

Mistrovství	Norma FIA
Mistrovství světa formule 1	8860-2004, 8860-2010 nebo 8860-2018- ABP
Formule 2	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Formule 3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Formule E	8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018- ABP
Mistrovství světa FIA v rally, pokud je přihlášen jako jezdec priority 1	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
WEC	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Mistrovství světa FIA v rallycrossu, pro všechny jezdce	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Světový pohár FIA GT	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
GP3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP

~~Kromě toho jezdci účastníci se Mistrovství světa FIA formule 1 musejí:~~

- ~~— instalovat si zesilující štítek stínítka F1 2011, pokud používají přilbu homologovanou podle normy FIA 8860-2004 nebo 8860-2010 (Technický list č. 33), nebo~~
- ~~— používat přilbu homologovanou podle normy FIA 8860-2018-ABP (Technický list č. (bude upřesněno)).~~

2. OHNIVZDORNÝ ODĚV

Při závodech na okruhu a do vrchu, stejně jako při rychlostních zkouškách rally a při výběrových sektorech terénních podniků, zapsaných do Mezinárodního sportovního kalendáře, musí všichni jezdci a spolujezdci mít kombinézu, rukavice (pro spolujezdce volitelné), dlouhé spodní prádlo, kuklu, ponožky a boty homologované podle normy FIA 8856-2000 (Technický list č. 27) nebo norma FIA 8856-2018 (Technický list č. bude upřesněno).

Jezdci účastníci se dále uvedených mistrovství musí nosit kombinézu a rukavice (volitelné pro spolujezdce), dlouhé spodní prádlo, kuklu, ponožky a obuv homologované podle normy FIA 8856-2018 (Technický list č. bude upřesněno).

* Formule E (od sezóny 6)

KAPITOLA V

PRAVIDLA JÍZDA NA OKRUZÍCH OFF-ROAD

1. Respektování signálů

Pokyny uvedené v Příloze H Mezinárodního sportovního řádu jsou pokládány za součást tohoto kodexu řízení. Každý jezdec se jim musí podrobit.

2. Předjíždění, kontrola vozu a limity trati

a) Vůz, který je na trati, může používat celou šířku této trati. Ovšem jakmile jej dojede jiný vůz, který je o kolo napřed, musí jezdec umožnit předjetí rychlejšímu při první možné příležitosti.

b) Předjíždění je podle okolností v daném okamžiku možné zprava nebo zleva. Jezdec nesmí úmyslně opustit trať bez opodstatněného důvodu. Pro udržení pozice je povolena pouze jedna změna směru. Každý jezdec, který se vrací do závodní stopy poté, co obhájil svou pozici mimo tuto stopu, musí ponechat minimálně jednu šířku vozidla mezi svým vozem a okrajem trati, když se blíží do zatáčky. Avšak manévry, které by mohly bránit jiným jezdcům, jako je úmyslné vytlačení vozidla za okraj trati nebo jiná abnormální změna směru, jsou přísně zakázány. Narážet do jiného soutěžícího nebo jakýkoli jiný druh kontaktu vedoucí k trvalé výhodě je přísně zakázáno. Každý jezdec, který bude shledán vinným z výše uvedených přestupků, bude oznámen sportovním komisařům.

c) Jezdci musí stále používat trať. Pokud vůz z jakéhokoli důvodu opustí trať, a aniž by byl dotčen bod 2(d) dále, může se jezdec vrátit do závodu. Může tak ovšem učinit jen při respektování bezpečnosti, a aniž by z toho získal jakoukoli výhodu. Aby se předešlo jakýmkoli pochybnostem, okraje trati mohou být definovány bílými čarami, sloupy z pneumatik, kuželi nebo jakýmkoli jiným systémem stanoveným race directorem jmenovaným FIA nebo ředitelem závodu při rozpravě. Jezdec bude brán, že opustil trať, pokud žádná část jeho vozu nezůstane v kontaktu s tratí, kde čáry označují okraj trati, nebo pokud vůz přejede za fyzické označení nebo toto podstatně posune.

d) Opakování závažných chyb nebo důkaz ztráty vlády nad vozem (jako vyjetí z trati) budou oznámeny sportovním komisařům a mohou vést k uložení trestů až po vyloučení dotčeného jezdce ze závodu.

e) V žádném okamžiku není dovoleno řídit vozidlo zbytečně pomalu, zmateně nebo tak, že je pokládáno za potenciálně nebezpečné pro ostatní jezdce.

f) Kromě případů, kdy je to povoleno v předpisech, je povoleno protáčet kola pouze ve vyznačené předstartovní zóně.

g) Pokud je na trati Joker lap, jezdec musí vjet a vyjet z Joker lapu tak, aby nepředstavoval nebezpečí, nebo neomezil ostatní jezdce. Při výjezdu z Joker lapu mají vozy na hlavní trati přednost.

3. Vozy, které se zastaví během závodu

Jezdec vozu, které opustí trať, protože není schopno udržet závodní rychlost, tak musí učinit ve vhodnou dobu a musí dbát na to, aby tento manévr nebyl nebezpečný a byl proveden co možná nejbližší k výjezdu z trati.

4. Výjezd z trati

Každý jezdec, který má v úmyslu opustit trať během závodu nebo po ukázání šachovnicové vlajky, se musí ujistit, že je možné tak učinit a že tento manévr není nebezpečný.

5. Závod zastavený červenou vlajkou

V případě, že je závod zastaven červenou vlajkou a poté znovu odstartován, nemůže do nového závodu odstartovat jezdec, kvůli kterému byla červená vlajka vyvěšena, kromě opačného rozhodnutí sportovních komisařů. Proti rozhodnutím sportovních komisařů o tom, které vozy budou moci odstartovat do nového závodu, není možné se odvolat.

ZMĚNY PRO ROK 2020**1. OCHRANNÉ PŘILBY****1.1 Normy uznané k použití se zádržným systémem hlavy (FHR)**

Pokud je použití FHR podle článku 3 dále povinné, jezdci účastníci se soutěží na okruhu, závodů do vrchu nebo rychlostních zkoušek rally, zapsaných do Kalendáře FIA, musejí nosit ochrannou přilbu homologovanou podle jedné z následujících norem FIA:

- 8858-2002 nebo 8858-2010 (Technický list č. 41),
- 8859 (Technický list č. 49),
- 8860-2004 nebo 8860-2010 (Technický list č. 33 nebo
- 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP (Technický list č. (bude upřesněno))

1.1.1 Jezdci účastníci se dále uvedených mistrovství musejí nosit přilbu podle následující tabulky:

Mistrovství	Norma FIA
Mistrovství světa formule 1	8860-2018-ABP
Formule 2	8860-2018-ABP
Formule 3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Formule E (od sezóny 6)	8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Mistrovství světa FIA v rally, pokud je přihlášen jako jezdec priority 1	8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
WEC	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Mistrovství světa FIA v rallycrossu, pro všechny jezdce	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Světový pohár FIA GT	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP

2. OHNIVZDORNÝ ODĚV

Při závodech na okruhu a do vrchu, stejně jako při rychlostních zkouškách rally a při výběrových sektorech terénních podniků, zapsaných do Mezinárodního sportovního kalendáře, musí všichni jezdci a spolujezdci mít kombinézu, rukavice (pro spolujezdce volitelné), dlouhé spodní prádlo, kuklu, ponožky a boty homologované podle normy FIA 8856-2000 (Technický list č. 27) nebo norma FIA 8856-2018 (Technický list č. bude upřesněno).

Jezdci účastníci se dále uvedených mistrovství musí nosit kombinézu a rukavice (volitelné pro spolujezdce), dlouhé spodní prádlo, kuklu, ponožky a obuv homologované podle normy FIA 8856-2018 (Technický list č. bude upřesněno).

* Formule E (od sezóny 6)

* Mistrovství světa formule 1

* WEC (od sezóny 2020-2021)

* Mistrovství světa FIA v rally, pokud jsou zařazeni jako jezdci priority 1

ZMĚNY PRO ROK 2021**1. OCHRANNÉ PŘILBY****1.2 Normy uznané k použití se zádržným systémem hlavy (FHR)**

Pokud je použití FHR podle článku 3 dále povinné, jezdci účastníci se soutěží na okruhu, závodu do vrchu nebo rychlostních zkoušek rally, zapsaných do Kalendáře FIA, musejí nosit ochrannou přilbu homologovanou podle jedné z následujících norem FIA:

- 8858-2002 nebo 8858-2010 (Technický list č. 41),
- 8859 (Technický list č. 49),
- 8860-2004 nebo 8860-2010 (Technický list č. 33 nebo
- 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP (Technický list č. (bude upřesněno))

1.1.1 Jezdci účastníci se dále uvedených mistrovství musejí nosit přilbu podle následující tabulky:

Mistrovství	Norma FIA
Mistrovství světa formule 1	8860-2018-ABP
Formule 2	8860-2018-ABP
Formule 3	8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Formule E (od sezóny 6)	8860-2018-ABP
Mistrovství světa FIA v rally, pokud je přihlášen jako jezdec priority 1	8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
WEC	8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Mistrovství světa FIA v rallycrossu, pro všechny jezdce	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
Světový pohár FIA GT	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP
GP3	8860-2002, 8860-2010, 8860-2018 nebo 8860-2018-ABP