

Inhaltsverzeichnis

Kapitel I – Internationale Fahrerlizenzen der FIA

- Art. 1 Allgemeines
- Art. 2 Stufen der FIA Fahrerlizenz und der Prüfungen für welche sie erforderlich und gültig sind
- Art. 3 Qualifikation und Ausstellungsbedingungen für die Stufen C und D
- Art. 4 Qualifikation für die Stufen A und B
- Art. 5 Qualifikation für die Superlizenz
- Art. 6 Lizenzen für alle Welt- und internationale Geschwindigkeits-Rekordversuche
- Art. 7 Lizenzen für Lastwagen-Rennen
- Art. 8 Lizenzen für Rennen für Historische Wagen
- Art. 9 Lizenzen für Dragster
- Art. 10 Ausstellung von internationalen Lizenzen für behinderte Fahrer
- Art. 11 Lizenz «Navigator»

Kapitel II – Bestimmungen für die ärztliche Kontrolle der Fahrer

- Art. 1 Alljährliche ärztliche Tauglichkeits-Untersuchung
- Art. 2 Nachuntersuchungen nach Unfällen oder Körperbeschwerden
- Art. 3 Rehabilitation
- Art. 4 Organisation der Antidopingbekämpfung
- Art. 5 Berufungskommission
- Art. 6 Reglementierung der physiologischen Studien anlässlich von Automobilrennen

Kapitel III – Ausrüstung der Fahrer

- Art. 1 Normen für Schutzhelme
- Art. 2 Flammenabweisende Schutzkleidung
- Art. 3 Kopf-Rückhaltevorrückung

Kapitel IV – Regelung der Fahrweise auf Rundstrecken

- Art. 1 Einhaltung der Signale
- Art. 2 Überholen
- Art. 3 Anhalten eines Fahrzeuges während des Rennens
- Art. 4 Zufahrt zu den Boxen

Kapitel I – Internationale Fahrerlizenzen der FIA

ART. 1 ALLGEMEINES

1.1 Die Ausstellung aller internationalen Fahrerlizenzen der FIA unterliegt dem Reglement des Internationalen Sportgesetzes, insbesondere den Artikeln 45, 47, 70 und dem Kapitel VIII dieses Sportgesetzes. Dieser Kapitel des Anhang L spezifiziert die Lizenz-Stufen, -Qualifikationsvorschriften und -Gültigkeit für Prüfungen auf Rundstrecken und auf Strassen (Artikel 2–7), für Rennen für Historische Wagen (Artikel 8), für Dragster (Artikel 9) und für behinderte Fahrer (Artikel 10).

Der in diesem Kapitel verwendete Ausdruck «Meisterschaft» bezieht sich ebenfalls auf Trophäen, Pokale und Challenges.

1.2 Um eine Internationale FIA Lizenz für Fahrer zu erhalten, müssen die Antragsteller per 1. Januar des ersten Gültigkeitsjahres der Lizenz 16-jährig sein. Eine Ausnahme zu dieser Regel kann von der ASN eines Fahrers beantragt und von der FIA bewilligt werden, wenn sie aufgrund der von der ASN zu bestätigenden Resultaten und Erfahrungen des Antragstellers,

Sommaire

Chapitre I – Licences internationales FIA pour pilotes

- Art. 1 Généralités
- Art. 2 Degrés de la licence FIA pour pilotes et les épreuves pour lesquelles ils sont requis et valables
- Art. 3 Qualification et conditions de délivrance pour les Degrés C et D
- Art. 4 Qualification pour les Degrés A et B
- Art. 5 Qualification pour la Super Licence
- Art. 6 Licences pour toutes les tentatives de records de vitesse mondiaux et internationaux
- Art. 7 Licences pour courses de camions
- Art. 8 Licences pour épreuves de voitures historiques
- Art. 9 Licences de dragsters
- Art. 10 Délivrance de licences internationales pour pilotes handicapés
- Art. 11 Licence «Navigateur»

Chapitre II – Règlement pour le contrôle médical des pilotes

- Art. 1 Visite médicale annuelle d'aptitude
- Art. 2 Contrôle médical à la suite d'un accident ou d'un problème physique
- Art. 3 Réintégration
- Art. 4 Organisation de la lutte antidopage
- Art. 5 Commission d'appel
- Art. 6 Réglementation des études physiologiques au cours des épreuves automobiles

Chapitre III – Equipement des pilotes

- Art. 1 Normes pour casques
- Art. 2 Vêtements résistant au feu
- Art. 3 Dispositif de retenue de la tête

Chapitre IV – Code de conduite sur circuit

- Art. 1 Respect des signaux
- Art. 2 Dépassements
- Art. 3 Arrêt d'une voiture pendant la course
- Art. 4 Entrée aux stands de ravitaillement

Chapitre I – Licences internationales FIA pour pilotes

ART. 1 GENERALITES

1.1 La délivrance de toutes les licences internationales de pilotes de la FIA est régie par le règlement du Code Sportif International, et notamment par les Articles 45, 47, 70 et par le Chapitre VIII du dit Code. Ce chapitre de l'Annexe «L» spécifie les degrés, les exigences de qualification et la validité des licences pour les épreuves sur circuits et sur routes aux Articles 2 à 7, pour les épreuves pour voitures historiques à l'Article 8, de dragsters à l'Article 9 et pour les pilotes handicapés à l'Article 10.

Le terme «championnat», tel qu'il est utilisé dans le présent chapitre, se rapporte également aux trophées, coupes et challenges.

1.2 Pour prétendre à une Licence Internationale FIA pour Pilotes, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus au 1er janvier de la première année de validité de la licence. Une dérogation à cette règle pourra être demandée par l'ASN d'un pilote et accordée si la FIA décide qu'elle est justifiée au vu des résultats et de l'expérience du demandeur, qui devront

welche mindestens zwei Jahre von der ASN anerkannte Rennsporterfahrung einschliessen muss, beschliesst, dass diese gerechtfertigt ist.

1.3 Inhalt der Internationalen Fahrerlizenz der FIA:

- Titel «Fédération Internationale de l'Automobile» und Name der ASN
- Hinweis «Internationale Lizenz FIA»
- Nummer der Lizenz
- Stufe der Lizenz
- Anfangs- und Schlussdatum der Lizenzgültigkeit (siehe Artikel 114 des Sportgesetzes)
- Jüngeres Foto des Fahrers
- Name und Vorname des Fahrers
- Geburtsdatum des Fahrers (fakultativ)
- Gemäss der obligatorischen ärztlichen Untersuchung, die Hinweise:
«Tauglich für die Ausübung des Automobilsports gemäss den medizinischen Normen FIA:
Datum:
Sehkraft korrigiert (Brille oder Linsen) JA/NEIN
Besondere medizinische Aufsicht JA/NEIN»

ART. 2 STUFEN DER FIA FAHRERLIZENZ UND DER PRÜFUNGEN FÜR WELCHE SIE ERFORDERLICH UND GÜLTIG SIND (NB: nicht anwendbar für Dragsterrennen)

2.1 Superlizenz: erforderlich für die Weltmeisterschaft der Formel 1 für Fahrer.

2.2 Stufe A: erforderlich für die Formel 1, GP2, die ChampCar und die IRL und gültig für alle anderen, im internationalen FIA Kalender eingeschriebenen Prüfungen, ausgenommen die weiter oben aufgeführten.

2.3 Stufe B: erforderlich für die WTCC, GT und F2 Meisterschaften der FIA und die anderen internationalen Rundstreckenrennen, für die anderen Kategorien und Meisterschaften wie sie im Reglement der ASN des organisierenden Landes spezifiziert werden können und gültig für alle anderen, im internationalen FIA Kalender eingeschriebenen Prüfungen, ausgenommen die weiter oben aufgeführten.

2.4 Stufe C: erforderlich für die Autocross-, Rallycross- und Lastwagen-Meisterschaften der FIA und gültig für alle anderen im internationalen FIA Kalender eingeschriebenen Prüfungen, ausgenommen die weiter oben aufgeführten.

2.5 Stufe R: gültig für alle im internationalen FIA Kalender eingeschriebenen «Strassen»prüfungen (Rallyes, Geländerallyes, Bergrennen und alle anderen Prüfungen bei denen die Teilnehmer einzeln gestartet werden).

2.6 Stufe D: Lizenz um Personen, die normalerweise keine Rennsportlizenz besitzen, die Teilnahme an bestimmten Prüfungen mit spezifischem Charakter und die eine internationale Nennung verlangen, zu gestatten. Die Lizenz ist nur für einmalige internationale Prüfungen gültig, welche einzeln von der FIA für Inhaber einer Lizenz der Stufe D genehmigt und als solche im Internationalen FIA Kalender aufgeführt sind.

2.7 Jede Lizenzstufe für Rundrennen ist in den angegebenen Fahrzeugkategorien für jene Rennen gültig, welche auf «Hochgeschwindigkeits-Ovalen» mit überhöhten Kurven ausgetragen werden. Dennoch ist es empfohlen, dass die ASN der Länder mit Strecken dieses Typus darauf bestehen, dass noch nie an diesen Rennen teilgenommen habende Fahrer zur Teilnahmebewilligung Fähigkeits- und Gleichmässigkeitstests auf einer solchen Strecke genügen müssen.

ART. 3 QUALIFIKATION UND AUSSTELLUNGSBEDINGUNGEN FÜR DIE STUFEN C, R UND D

3.1 Die Lizenz der Stufe D wird von der ASN des Antragsstellers ausgestellt und erfordert keine Qualifikationsprobezeit.

Die Lizenz der Stufe D ist für eine einzige Prüfung gültig, deren Name und Datum durch die ausstellende ASN auf die Lizenz vermerkt werden müssen.

Auf die Lizenz muss der Status des Inhabers und ob er an der Prüfung fahren darf, vermerkt werden. Wenn die Prüfung auf öffentliche Strassen (offen oder geschlossen) stattfindet

être soumis et attestés par l'ASN et devront inclure au moins deux années de compétition reconnue par l'ASN.

1.3 Contenu de la Licence Internationale de Pilote de la FIA:

- Titre «Fédération Internationale de l'Automobile» et nom de l'ASN
- Mention «Licence Internationale FIA»
- Numéro de la licence
- Degré de la licence
- Date de début et de fin de validité de la licence (voir Article 114 du Code)
- Photo récente du pilote
- Nom et prénom du pilote
- Date de naissance du pilote (facultatif)
- En fonction de l'examen médical obligatoire, les mentions:
«Apte à la pratique du sport automobile, suivant les normes médicales de la FIA:
Date:
Vue corrigée (verres ou lentilles) OUI/NON
Surveillance médicale particulière OUI/NON»

ART. 2 DEGRÉS DE LA LICENCE FIA POUR PILOTES ET LES ÉPREUVES POUR LESQUELLES ILS SONT REQUIS ET VALABLES (NB: non applicable pour les courses de dragster)

2.1 Super Licence: requise pour le Championnat du Monde de Formule 1 pour Pilotes.

2.2 Degré A: requise pour la Formule 1, le GP 2, le ChampCar et l'IRL et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.

2.3 Degré B: requis pour les Championnats CMVT, GT et F2 de la FIA et les autres courses internationales sur circuits, pour les catégories et championnats tels qu'ils pourront être spécifiés dans le règlement de l'ASN du pays organisateur et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.

2.4 Degré C: requis pour les Championnats d'Autocross, de Rallycross et de Camions de la FIA et valable pour toutes les autres épreuves inscrites au calendrier international de la FIA excepté celles précisées ci-dessus.

2.5 Degré R: valable pour toutes les épreuves «route» (rallyes, rallyes tout-terrain, courses de côte et les autres épreuves où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent), inscrites au calendrier international de la FIA.

2.6 Degré D: Licence pour permettre aux personnes qui ne détiennent pas normalement de licence de compétition de participer à certaines épreuves de caractère spécifique et dont les engagements sont internationaux. La licence n'est valable que pour des épreuves internationales uniques, approuvées chacune par la FIA comme étant ouvertes aux détenteurs d'une licence de Degré D et indiquées comme telles sur le calendrier international FIA.

2.7 Chaque degré de licence de course sur circuit est valable pour les courses, dans les catégories de voitures indiquées, sur les circuits «ovales» de haute vitesse avec virages relevés. Toutefois, il est recommandé que les ASN des pays ayant des circuits de ce type insistent pour que les pilotes n'ayant jamais pris part à ces courses satisfassent à des essais de performance et de régularité sur un circuit de ce type pour obtenir une autorisation de participation.

ART. 3 QUALIFICATION ET CONDITIONS DE DELIVRANCE POUR LES DEGRES C, R ET D

3.1 La licence de Degré D est délivrée par l'ASN du demandeur et ne requiert aucune période probatoire de qualification.

La licence de Degré D n'est valable que pour une seule épreuve, dont le nom et la date doivent être apposés sur la licence par l'ASN qui la délivre.

Il doit être indiqué sur la licence le statut du détenteur et s'il lui est permis de conduire dans l'épreuve. Si l'épreuve est disputée sur routes publiques (ouvertes ou fermées), les

müssen die Inhaber einer Fahrerlizenz der Stufe D im Besitz eines im Lande der Veranstaltung gültigen Führerausweises sein.

Es ist keine Einschränkung vorhanden, wie oft diese Lizenz einem Teilnehmer ausgestellt werden darf.

3.2 Die Lizenz der Stufe C wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt. Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuerst eine Probezeit mit entweder der obersten nationalen Lizenzstufe oder der Internationalen B-Lizenz der CIK absolvieren. Ebenfalls muss festgestellt werden, dass sie in befriedigender Weise an mindestens fünf von ASN's anerkannten Rundstreckenrennen für Wagen teilnehmen und dies innerhalb der dem Antrag vorangehenden zwei Jahren. Diese Feststellung muss von den Rennleitern der von ihnen bestrittenen Rennen in ihren Unterlagen übertragen werden.

Ausnahmsweise können diese Rennen Teil einer von der FIA ausdrücklich dafür bezeichneten Internationalen Serie sein, an der der Kandidat für nur ein Jahr mit einer Nationalen Lizenz teilnehmen kann. In diesem Fall müssen die Antragsteller per 1. Januar des Teilnahmejahres 16-jährig sein. Eine Ausnahme zu dieser Regel kann von der ASN eines Fahrers beantragt und von der FIA bewilligt werden, wenn sie aufgrund der von der ASN zu bestätigenden Resultaten und Erfahrungen des Antragstellers, welche mindestens zwei Jahre von der ASN anerkannte Rennsporterfahrung einschliessen muss, beschliesst, dass diese gerechtfertigt ist.

Internationale, sich für die Lizenz der Stufe C qualifizierende Serien: Formul'Academy, Euro Series (FFSA), Formula BMW Europe, Formula BMW Pacific, Formula BMW Americas.

3.3 Die Lizenz der Stufe R wird von der ASN des Antragstellers ausgestellt. Um sich zu qualifizieren, müssen die Antragsteller zuerst eine Probezeit mit der obersten anwendbaren nationalen Lizenzstufe absolvieren. Während dieser Zeit muss festgestellt werden, dass sie in befriedigender Weise an von der ASN anerkannten Prüfungen teilnehmen. Diese Feststellung muss von den Rennleitern der von ihnen bestrittenen Rennen in ihren Unterlagen übertragen werden.

ART. 4 QUALIFIKATION FÜR DIE STUFEN A UND B

4.1 Die Lizenzen der Stufen A und B werden von der ASN des Fahrers, nach Überprüfung, dass die Resultate, die Fähigkeit und das Verhalten des Fahrers genügend sind, ausgestellt.

4.2 Für den Erhalt der Stufe B muss sich die ASN des Fahrers vergewissern, dass dieser innerhalb der dem Gesuch vorangehenden 24 Monate mindestens 5 internationale Rennen oder solche von nationalen Meisterschaften mit Wertung beendet hat.

4.3 Für den Erhalt der Stufe A müssen die Vorschriften des Punkt 4.2 eingehalten worden sein. Ferner muss sich die ASN des Fahrers vergewissern, dass dieser innerhalb der dem Gesuch vorangehenden 24 Monate 5 Rennen, für welche die Lizenzstufe B verlangt wird, unter den 5 Ersten des Gesamtklassements beendet hat, oder er im Vorjahr/laufenden Jahr unter den 5 Ersten des Schlussklassements einer Meisterschaft, für welche die Lizenzstufe B verlangt wird, aufgeführt ist. Die FIA kann bei der ASN das Palmares des Fahrers zur Kontrolle einholen.

4.4 Um die Qualifikation für eine Lizenz der Stufe A oder B zu bewahren, muss der Fahrer an mindestens einer internationalen Veranstaltung der entsprechenden Kategorie pro 12-monatige Periode teilnehmen. Im anderen Fall muss er sich einer neuen Begutachtung anlässlich des Trainings zu einer internationalen Veranstaltung zur Zufriedenheit der die Lizenz ausstellenden ASN unterziehen.

ART. 5 QUALIFIKATION UND AUSSTELLUNGSBEDINGUNGEN FÜR DIE SUPERLIZENZ

Die Superlizenz wird von der FIA ausgestellt.

5.1 Qualifikation

5.1.1 Der Fahrer muss im Besitze einer gültigen internationalen FIA Lizenz der Stufe A sein.

5.1.2 Der Fahrer muss ebenfalls mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen:

a) bei mindestens 5 Rennen zählend zur vorjährigen FIA-Weltmeisterschaft der Formel Eins

détenteurs d'une licence de Degré D Pilote doivent être titulaires d'un permis de conduire valable dans le pays de l'épreuve.

Il n'existe pas de limite quant au nombre de fois que cette licence peut être délivrée à un participant.

3.2 La licence de Degré C est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec soit le degré de licence nationale le plus élevé, soit la licence B internationale de la CIK. Il doit également être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à au moins cinq courses pour voitures sur circuit reconnues par des ASN, et ce dans les deux ans précédant la demande. Cette constatation doit être reportée dans leur dossier par les Directeurs de Course des épreuves auxquelles ils participent.

A titre exceptionnel, ces courses peuvent faire partie d'une série internationale, désignée expressément par la FIA à cette fin et à laquelle le candidat peut participer avec une licence nationale pour une saison uniquement. Dans ce cas, les demandeurs doivent avoir 16 ans révolus au 1er janvier de l'année de participation. Une exception à cette règle pourra être demandée par l'ASN d'un pilote et accordée si la FIA décide qu'elle est justifiée au vu des résultats et de l'expérience du demandeur, qui devront être soumis et attestés par l'ASN et devront inclure au moins deux années de compétition reconnue par l'ASN.

Séries internationales désignées se qualifiant pour la licence de Degré C: Formul'Academy, Euro Series (FFSA), Formula BMW Europe, Formula BMW Pacific, Formula BMW Americas.

3.3 La licence de Degré R est délivrée par l'ASN du demandeur. Afin de se qualifier, les demandeurs doivent d'abord effectuer une période d'essai avec le degré de licence nationale applicable le plus élevé, période au cours de laquelle il doit être constaté qu'ils participent de manière satisfaisante à des épreuves reconnues par l'ASN. Cette constatation doit être reportée dans leur dossier par les directeurs de course des épreuves auxquelles ils participent.

ART. 4 QUALIFICATION POUR LES DEGRES A ET B

4.1 Les licences des degrés A ou B sont délivrées par l'ASN du pilote, après vérification que les résultats, la compétence et le comportement du pilote sont satisfaisants.

4.2 Pour l'obtention du Degré B, l'ASN du pilote doit s'assurer que, dans les 24 mois précédant la demande, il a terminé et été classé dans au moins 5 courses internationales ou de championnats nationaux.

4.3 Pour l'obtention du Degré A, les exigences du point 4.2 doivent avoir été respectées, et en outre l'ASN du pilote doit s'assurer que, dans les 24 mois précédant la demande, il a fini parmi les 5 premiers au classement général de 5 courses pour lesquelles la licence de Degré B est requise, ou que, lors de l'année en cours ou de l'année précédente, il a terminé parmi les 5 premiers du classement final d'un championnat pour lequel la licence de Degré B est requise. La FIA pourra demander à l'ASN de soumettre le palmarès du pilote pour examen.

4.4 Afin de préserver la qualification pour une licence de Degré A ou B, le pilote doit participer à au moins une épreuve internationale de la catégorie appropriée par période de 12 mois, faute de quoi il devra être observé de nouveau, à la satisfaction de l'ASN délivrant la licence, pendant les essais pour une épreuve internationale.

ART. 5 QUALIFICATION ET CONDITIONS DE DELIVRANCE POUR LA SUPER LICENCE

La Super Licence est délivrée par la FIA.

5.1 Qualification

5.1.1 Le pilote doit être détenteur d'une licence de Degré A internationale de la FIA en cours de validité.

5.1.2 Le pilote doit également satisfaire à au moins un des critères suivants:

a) avoir pris le départ d'au moins 5 courses comptant pour le Championnat du Monde de

- für Fahrer oder bei mindestens 15 Rennen innerhalb der vorhergehenden drei Jahre gestartet sein,
- b) zuvor die SuperLizenz besessen haben und der ständige Testfahrer einer Equipe der F1-Weltmeisterschaft im vorhergehenden Jahr gewesen sein,
 - c) innerhalb der beiden vorhergehenden Jahre unter den 3 Ersten des Schlussklassements der F2 Meisterschaft oder des Schlussklassements der GP2 Serie oder des Schlussklassements der GP2 Asia Serie oder des Schlussklassements der Japanischen Meisterschaft F/Nippon gewertet worden sein,
 - d) unter den 3 Ersten des Schlussklassements der Serie Indy Racing League (IRL) oder der ChampCar World Series innerhalb der vorhergehenden zwei Jahre gewertet worden sein; unter den 4 Ersten des Schlussklassements der Serie Indy Racing League (IRL) des vorhergehenden Jahres gewertet worden sein,
 - e) der amtierende Meister einer der folgenden Serien sein:
 - Formula 3 Euro Series
 - Die Nationalen Hauptmeisterschaften der F3: Grossbritannien, Italien, Japan, Spanien
 - World Series F/Renault V6
 - N.B. Der Meistertitel wird während 12 Monaten ab dem letzten Rennen der betreffenden Meisterschafts- oder Seriesaison als gültig betrachtet.
 - f) von der FIA als den regelmässigen Nachweis von ausserordentlichen Fähigkeiten mit einplätzigen Formelrennwagen erbringend betrachtet werden, ohne sich gemäss den Punkten c) bis e) oben qualifiziert zu haben. In diesem Fall muss die betreffende F1- Equipe nachweisen, dass der Kandidat einen Wagen der gültigen Formel Eins konstant über mindestens 300 km, in einer Zeitdauer von höchstens 2 Tagen rennmässig gefahren ist, wobei dies höchstens 90 Tage vor dem Gesuch geschehen muss und von der ASN des Landes, in welchem der Test ausgetragen wurde, bestätigt wird.

5.2 Antragsvorgehen

- a) Das vollständige Einschreibegesuch muss mindestens 14 Tage vor den technischen Abnahmen der ersten Veranstaltung der Formel Eins Weltmeisterschaft der FIA, an der der Kandidat teilnehmen muss, bei der FIA eintreffen. Im Falle eines Fahrerwechsels in der Meisterschaft infolge höherer Gewalt kann die FIA Gesuche bis 48 Stunden vor Beginn der technischen Vorabnahmen der Prüfung annehmen.
- b) Die ASN, welche dem Fahrer die gültige Rennsportlizenz ausgestellt hat, muss der FIA eine spezifische Empfehlung, zusammen mit der Erfolgsliste des Fahrers und der Nummer der gültigen Internationalen A-Lizenz unterbreiten.
- c) Der Fahrer muss der FIA ein vollständig ausgefülltes Lizenzgesuchformular für die SuperLizenz unterbreiten.
- d) Die Jahresgebühr für die SuperLizenz ist bei der FIA einzuzahlen.

5.3 Ausstellungsbedingungen

5.3.1 Wenn die Artikel 5.1 und 5.2 zur Zufriedenheit der FIA eingehalten wurden, wird die Lizenz von dieser ausgestellt.

5.3.2 Die SuperLizenz ist bis zum Schluss des Ausstellungsjahrs gültig.

5.3.3 Ein gemäss dem oben stehenden Art. 5.1.2 f) anerkannter Fahrer ist für 12 Monate in der Probezeit während dieser die SuperLizenz provisorisch, unter Vorbehalt der jederzeitigen Überprüfung besessen wird.

5.3.4 Während 8 Monate nach Ausstellungsdatum bleibt ein Fahrer, unter Vorbehalt der Einhaltung der oben stehenden Art. 5.2 b) bis d) für die Erneuerung einer ersten SuperLizenz berechtigt.

ART. 6 LIZENZEN FÜR ALLE WELT- UND INTERNATIONALE GESCHWINDIGKEITS-REKORDVERSUCHE

Die Lizenz der Stufe C wird verlangt.

ART. 7 LIZENZEN FÜR LASTWAGEN-RENNEN

- Formule Un de la FIA pour Pilotes de l'année précédente, ou le départ d'au moins 15 courses au cours des trois années précédentes,
- b) avoir précédemment détenu la Super Licence et avoir été le pilote d'essai attitré d'une équipe du Championnat du Monde de F1 au cours de l'année précédente,
 - c) avoir été classé au cours des deux années précédentes parmi les 3 premiers du classement final du Championnat de F2 ou du classement final de la Série GP2 ou du classement final de la GP2 Asia Series ou du classement final du Championnat Japonais F/Nippon,
 - d) avoir été classé parmi les 3 premiers du classement final de la série Indy Racing League (IRL) ou de la série ChampCar World Series au cours des deux années précédentes; avoir été classé parmi les 4 premiers du classement final de la série Indy Racing League (IRL) l'année précédente,
 - e) être le champion en cours d'une des séries suivantes:
 - Formula 3 Euro Series
 - Les championnats principaux nationaux de F3: Grande-Bretagne, Italie, Japon, Espagne
 - World Series F/Renault V6
 - N.B. Le titre de Champion est considéré comme valable pendant 12 mois à partir de la dernière course de la saison du championnat ou de la série en question.
 - f) être considéré par la FIA comme ayant fait preuve régulièrement de capacités exceptionnelles dans des voitures de formule monoplace, mais sans avoir pu se qualifier conformément aux points c) à e) ci-dessus. Dans ce cas, l'équipe de F1 concernée doit démontrer que le candidat a conduit de manière constante une voiture de la Formule Un en vigueur sur au moins 300 km à une vitesse de course en l'espace de 2 jours maximum, ceci étant réalisé pas plus de 90 jours avant la demande et certifié par l'ASN du pays où s'est déroulé l'essai.

5.2 Procédure de demande

- a) La demande d'inscription complète doit être reçue par la FIA au moins 14 jours avant les vérifications techniques de la première épreuve du Championnat du Monde de Formule Un de la FIA à laquelle le candidat doit participer. Dans le cas d'un changement de pilote dans le Championnat pour des raisons de force majeure, la FIA pourra accepter des demandes jusqu'à 48 heures avant le début des vérifications techniques préliminaires de l'épreuve.
- b) L'ASN qui a délivré au pilote sa licence de compétition en cours de validité doit soumettre à la FIA une recommandation spécifique, accompagnée du palmarès du pilote et du numéro de licence A Internationale en cours.
- c) Le pilote doit soumettre à la FIA un formulaire de demande de Super Licence dûment rempli.
- d) Les droits annuels de Super Licence sont payés à la FIA.

5.3 Conditions de délivrance

5.3.1 Si les Articles 5.1 et 5.2 ont été respectés à la satisfaction de la FIA, cette dernière délivre la licence.

5.3.2 La Super Licence est valable jusqu'à la fin de l'année de délivrance.

5.3.3 Un pilote accepté aux termes de l'Art. 5.1.2 f) ci-dessus est à l'essai pour une période de 12 mois pendant laquelle la Super Licence est détenue provisoirement sous réserve de révision à tout moment.

5.3.4 Un pilote demeure éligible pour le renouvellement d'une première Super Licence pendant 8 mois après la date de délivrance, sous réserve de conformité avec l'Art. 5.2 b) à d) ci-dessus.

ART. 6 LICENCES POUR TOUTES LES TENTATIVES DE RECORDS DE VITESSE MONDIAUX ET INTERNATIONAUX

La licence de Degré C est requise.

ART. 7 LICENCES POUR COURSES DE CAMION

Die Lizenz der Stufe C wird für alle Lastwagen-Rennen verlangt. Die bei Lastwagen-Rennen erzielten Resultate sind für die Erlangung einer höheren Lizenzstufe nicht unbedingt gültig.

ART. 8 LIZENZ FÜR VERANSTALTUNGEN FÜR HISTORISCHE WAGEN

8.1 Die Int. «H»-Fahrerlizenz der FIA ist – innerhalb der Wagenkategorie, für welche sie ausgestellt wurde – gültig für alle von der FIA genehmigten Geschwindigkeitsprüfungen für Historische Wagen. Ihr Besitz ist für den Fahrer zwingend vorgeschrieben, sofern dieser nicht Inhaber einer normalen int. FIA-Fahrerlizenz – gleich welcher Stufe – ist (siehe Art. 2–5).

Als Geschwindigkeitsprüfung gelten alle Veranstaltungen bei denen die gefahrene Geschwindigkeit Wertungsfaktor ist, oder falls die festgesetzte Durchschnittsgeschwindigkeit über 50 km/h liegt.

8.2 Die int. «H»-Fahrerlizenzen der FIA unterliegen den gleichen Bedingungen, wie im Int. Sportgesetz der FIA (Kap. II und VIII) für die Vergabe von int. Lizenzen erlassen.

8.3 Als Unterscheidungsmerkmal weist die int. «H»-Fahrerlizenz ein grossgedrucktes «H» (= «historisch») auf.

8.4 Die die Lizenzen ausstellenden ASN sind für die Festlegung der Qualifikationen für die einzelnen Stufen verantwortlich

8.5 Die Lizenzen werden für folgende Wagen-Kategorien ausgestellt (siehe die entsprechenden Definitionen in den int. Bestimmungen für Oldtimers-Veranstaltungen):

- Stufe H1: Alle historischen Wagen, ausser die reinrassigen Grand-Prix-Wagen und die F1 der Perioden G, H und I.
- Stufe H2: «Vintage»-Rennwagen, nach 1930 hergestellte Rennwagen bis 2 Liter, Sportwagen, Sport-Prototypen über 1100 cm³ bis 2500 cm³, alle Gran-Turismo-Wagen.
- Stufe H3: Alle Vorkriegs-Sportwagen, nach dem Krieg hergestellte Sportwagen und Sport-Prototypen bis 1100 cm³, Gran-Turismo-Wagen bis 2500 cm³.
- Stufe H4: Ausschliesslich historische Regelmässigkeits-Rallyes.

N.B.: Die Stufen A, B und C der internationalen Fahrerlizenz der FIA sind für alle Rundstreckenrennen für historischen Wagen gültig und sind für einsitzige reinrassigen Grand-Prix-Wagen und die F1 der Perioden G, H und I vorgeschrieben. Die Stufe R ist für alle Rallyes für historische Wagen gültig.

ART. 9 LIZENZEN FÜR DRAGSTER-RENNEN

9.1 Die Internationale **Lizenz für Dragster-Rennen** der FIA ist im Rahmen der Wagenkategorien gültig, für welche sie ausgestellt wurde, für alle von der FIA genehmigten Dragster-Veranstaltungen, und ist für diese Veranstaltungen vorgeschrieben.

9.2 Die Internationale **Lizenz für Dragster-Rennen** der FIA ist allen, den internationalen Lizenzen betreffenden Regeln gemäss Kapitel II und VIII des Internationalen Sportgesetzes der FIA und Artikel 10.4 des Gesamtreglements der FIA für Dragsters unterstellt.

9.3 Die Internationale **Lizenz für Dragster-Rennen** der FIA wird mit dem Aufdruck der Grossbuchstaben DR gekennzeichnet.

9.4 Es ist Sache der ASN, welche die Lizenzen ausstellt, die notwendigen Qualifikationen für die einzelnen Stufen **gemäss Artikel 10.4 des Gesamtreglements der FIA für Dragsters zu überprüfen.**

9.5 Die Lizenzen sind für die folgenden Wagenkategorien gültig, wie sie in der internationale Reglementierung für Dragsterrennen definiert werden:

	Typ A (über 125“)	Typ B (bis 125“)	Typ C (Karosserie)
Klasse 1	Top Fuel	Funny Car und ProMod	Pro Stock
Klasse 2	TMD	TMFC	–
Klasse 3	ET 6.0–7.49	ET 6.0–7.49	ET 6.0–7.49

La licence de Degré C est requise pour toutes les courses de camions. Les résultats obtenus en courses de camions ne sont pas nécessairement valides pour l'obtention d'un degré de licence plus élevé.

ART. 8 LICENCE POUR LES EPREUVES DE VOITURES HISTORIQUES

8.1 La licence internationale Historique de pilote de la FIA est valable, dans la catégorie de voitures pour laquelle elle a été délivrée, pour toutes les épreuves de vitesse reconnues par la FIA pour voitures historiques. Elle est obligatoire pour ces épreuves à moins que le pilote ne soit détenteur de la Licence Internationale Normale de pilote de la FIA, quel qu'en soit le degré (voir les art. 2 à 5).

Les épreuves de vitesse sont celles où la vitesse est l'élément déterminant pour établir le classement, ou celles où une moyenne de vitesse supérieure à 50 km/h sera atteinte.

8.2 Les licences internationales Historiques de pilote de la FIA doivent respecter tous les règlements concernant les licences internationales, qui figurent au Code Sportif International de la FIA, Chapitres II et VIII.

8.3 La licence internationale Historique de pilote de la FIA sera différenciée par un grand «H» surimprimé.

8.4 Les ASN qui délivrent les licences seront responsables quant à la précision des qualifications déterminant les différents degrés.

8.5 Les licences sont valables pour les catégories de voitures suivantes, telles qu'elles se trouvent définies dans les règlements internationaux pour voitures historiques:

- Degré H1 : Toutes les voitures historiques, sauf les Grand Prix «Thoroughbred» et les F1 des périodes G, H et I
- Degré H2 : Les voitures de course «Vintage», les voitures de Course jusqu'à 2000 cm³ postérieures à 1930, les voitures de Sport et de Sport-Prototype d'une cylindrée supérieure à 1100 cm³ et jusqu'à 2500 cm³, toutes les voitures de Grand-Tourisme.
- Degré H3 : toutes les voitures de Sport d'avant-guerre, les voitures de Sport et de Sport-Prototype d'après-guerre jusqu'à 1100 cm³, les voitures de Grand-Tourisme jusqu'à 2500 cm³.
- Degré H4 : Rallyes de régularité Historiques uniquement.

N.B.: Les degrés A, B et C de la Licence Internationale de Pilote de la FIA sont valables pour toutes les épreuves de voitures historiques sur circuit et sont obligatoires pour les voitures de Grand Prix Thoroughbred et les F1 des périodes G, H et I. Le Degré R est valable pour tous les rallyes de voitures historiques.

ART. 9 LICENCES POUR COURSES DE DRAGSTERS

9.1 La licence internationale **pour courses** de Dragsters de la FIA est valide dans le cadre des catégories de voitures pour lesquelles elle est délivrée, pour toutes les épreuves de Dragsters approuvées par la FIA, et elle est obligatoire pour ces épreuves.

9.2 La licence internationale **pour courses** de Dragsters de la FIA est soumise à toutes les règles concernant les licences internationales exposées dans les chapitres II et VIII du Code Sportif International de la FIA et à **l'Article 10.4** du Règlement Général des Dragsters de la FIA.

9.3 La licence internationale **pour courses** de Dragsters de la FIA se distinguera par la surimpression des lettres DR en grand format.

9.4 Il incombera aux ASN délivrant les licences de **vérifier** les qualifications exigées pour les différents degrés **conformément à l'Article 10.4 du Règlement Général des Dragsters de la FIA.**

9.5 Les licences sont valides pour les catégories de voitures suivantes, telles que définies dans la réglementation internationale applicable aux courses de Dragsters:

	Typ A (au-dessus de 125“)	Typ B (jusqu'à 125“)	Typ C (carrosserie)
Classe 1	Top Fuel	Funny Car et ProMod	Pro Stock
Classe 2	TMD	TMFC	–

Klasse 4 ET 7,50–9.99 ET 7,50–9.99 –

Der Inhaber einer Lizenz für eine bestimmte Klasse kann in den leistungsschwächeren Klassen des gleichen Typs teilnehmen (z.B. erlaubt eine Lizenz des Typs A und der Klasse 1 auch die Teilnahme in A/2 und A/4). Ferner kann jede andere Fahrerlizenz der FIA eine Dragster-Lizenz der Klasse 4 ersetzen.

ART. 10 AUSSTELLUNG VON INTERNATIONALEN LIZENZEN FÜR BEHINDERTE FAHRER

10.1 Speziallizenz für behinderte Fahrer: Mit Ausnahme der fortschreitenden oder chronischen Krankheiten, die die Ausübung des Automobilsportes verbieten (siehe 1.5a, Kapitel II) und der Sehstörungen, die dessen Ausübung ausschliessen (siehe 1.4, Kapitel II), kann jede Person, mit erworbener oder angeborener Behinderung, die nach Gutachten seiner nationalen Ärztekommision (falls sie existiert) oder eines durch die ASN bezeichneten Arztes keine internationale Fahrerlizenz (siehe 1.5b, Kapitel II) zulässt, eine internationale Lizenz für behinderte Fahrer unter der Voraussetzung erhalten, dass alle unten stehenden Bedingungen erfüllt sind.

10.2 Ausstellungsbedingungen

- a) Die Ausstellungskriterien werden auf 3 Gebieten untersucht:
- Auf medizinischem Gebiet: Untersuchung der physischen Möglichkeiten des Antragsteller.
 - Auf sportlichem Gebiet: **Untersuchung der Fahrfähigkeiten des Kandidaten**, Untersuchung seiner Fähigkeiten, sich bei unmittelbarer Gefahr (Unfall, Feuer usw.) aus einem Fahrzeug zu befreien.
 - Auf technischem Gebiet muss die ASN, der der Fahrer untersteht, ihm ein Zertifikat ausstellen, in welchem die an seinem Fahrzeug erforderlichen Änderungen umschrieben sind.
- b) In der Praxis wird der behinderte Fahrer, der einen Antrag gestellt hat, entweder von einem Mitglied der Ärztekommision, in Ländern in denen eine solche existiert, oder in allen anderen Fällen von einem Arzt, der von der nationalen Sportbehörde bestimmt wird, untersucht. Wenn der untersuchende Arzt sein Einverständnis zur Ausstellung einer Lizenz für Behinderte gibt, muss der Antragsteller, vorzugsweise auf einer Rundstrecke und in Anwesenheit eines Vertreters einer verantwortlichen Sportbehörde, eine Fahrprüfung ablegen, die eine Beurteilung seiner Fähigkeiten erlaubt. Im Weiteren werden, wie oben erwähnt, bei gleicher Gelegenheit seine Fähigkeit, sich in kürzester Zeit aus einem Fahrzeug zu befreien, untersucht:
- der Antragssteller muss von der Sitzposition aus im zu benutzenden Fahrzeugtyp sich aus eigener Kraft befreien und vom Fahrzeug entfernen können, unabhängig davon ob das Fahrzeug auf den Rädern steht oder auf der Seite liegt;
 - auf dem Rücken liegend, muss er sich leicht in beide Richtungen umdrehen können. Schliesslich muss der Antragsteller eine technische Beschreibung der an seinem Fahrzeug ausgeführten Änderungen einreichen. Sobald sie im Besitze der medizinischen, sportlichen und technischen Unterlagen ist entscheidet die nationale Sportbehörde letztinstanzlich über Ausstellung oder Verweigerung einer internationalen Lizenz für **behinderte Fahrer**.

10.3 Ausübung des Automobilsportes für die Inhaber einer Lizenz für Behinderte

10.3.1 Die Inhaber einer internationalen Lizenz für Behinderte können ausschliesslich an Wettbewerben teilnehmen, bei denen der Start jedem Teilnehmer einzeln freigegeben wird. Ihre Teilnahme untersteht der Einwilligung der organisierenden ASN und der, die die Lizenz ausgestellt hat.

10.3.2 Unter Vorbehalt, dass die oben erwähnten Bedingungen eingehalten werden, können jedoch gewisse Inhaber einer Lizenz für Behinderte Fahrer an internationalen Rundstreckenwettbewerben mit Gruppenstart teilnehmen, mit Ausnahme der internationalen Rennen für einsitzige Fahrzeuge.

Classe 3 ET 6.0–7.49 ET 6.0–7.49 ET 6.0–7.49
Classe 4 ET 7,50–9.99 ET 7,50–9.99 –

Le titulaire d'une licence d'une certaine classe peut courir dans les classes moins performantes de même type (par exemple, une licence de type A et de Classe 1 autorise aussi la participation en A/2 et A/4). De plus, toute autre licence de pilote FIA peut remplacer une licence dragster de Classe 4.

ART. 10 DELIVRANCE D'UNE LICENCE INTERNATIONALE POUR PILOTES HANDICAPES

10.1 Licence spéciale pour handicapés: A l'exclusion des maladies évolutives ou chroniques interdisant le sport automobile (voir 1.5a du chapitre II) et des troubles de la vision éliminatoires (voir 1.4 du chapitre II), toute personne présentant un handicap acquis ou congénital et qui, après avis de sa Commission Médicale Nationale (lorsqu'elle existe) ou d'un médecin désigné par l'ASN, ne peut obtenir une licence internationale de pilote (voir 1.5b du chapitre II), peut obtenir une Licence internationale pour **Pilotes Handicapés**, si toutes les conditions énumérées ci-dessous sont remplies.

10.2 Conditions d'attribution

- a) Les critères d'attribution seront évalués à 3 niveaux:
- Au niveau médical: évaluation des possibilités physiques du postulant;
 - Au niveau sportif: évaluation des possibilités de conduite du postulant, évaluation de ses capacités à s'extraire d'un véhicule en cas de danger immédiat (accident, incendie, etc.);
 - Au niveau technique: l'ASN dont dépend le pilote devra lui fournir un certificat indiquant quelles modifications doivent être faites sur le véhicule du pilote.
- b) En pratique, le pilote handicapé qui en aurait fait la demande, sera examiné soit par un membre de la Commission Médicale dans les pays où cette structure existe, soit dans les autres cas par un médecin désigné par l'Autorité Sportive Nationale.

Si le médecin examinateur donne son accord pour l'attribution d'une licence pour handicapé, le postulant devra subir, de préférence sur un circuit et en présence d'une Autorité Sportive responsable, une épreuve de pilotage permettant d'évaluer ses capacités.

D'autre part, comme il a été dit plus haut, on évaluera par la même occasion sa capacité à s'extraire d'un véhicule dans les délais les plus rapides :

- le postulant à partir de la position assise dans le type de véhicule à utiliser, être en mesure de s'extraire de ce véhicule par ses propres moyens et de s'en éloigner, et ce, que le véhicule soit à la verticale ou sur le côté;
- allongé sur le dos, il doit pouvoir se retourner sans difficulté dans les deux sens.

Le postulant devra enfin fournir une fiche technique décrivant les transformations éventuelles de son véhicule.

Une fois en possession des avis médicaux, sportifs et techniques, l'Autorité Sportive Nationale statuera en dernier ressort sur l'attribution ou le refus de la licence internationale pour **Pilotes Handicapés**.

10.3 Pratique du sport automobile pour les possesseurs d'une licence pour handicapés

10.3.1 Les possesseurs d'une licence internationale pour pilotes handicapés ne pourront participer qu'à des épreuves où les départs sont donnés séparément à chaque concurrent. Leur participation est soumise à l'autorisation de l'ASN où se déroule l'épreuve et à celle qui a délivré la licence.

10.3.2 Toutefois, et sous réserve de respecter les conditions énumérées ci-dessus, certains titulaires de la licence internationale pour pilotes handicapés pourront participer à des compétitions internationales sur circuit, avec départ groupé, à l'exclusion des courses de monoplaces internationales.

La demande d'une telle dérogation pourra être faite aux conditions suivantes:

Der Antrag für eine solche Ausnahme kann unter folgenden Bedingungen gestellt werden:

- d.h. a) Es handelt sich um Fahrer, die auf einer Liste von Prioritätsfahrern oder von FIA-klassierten Fahrern erschienen oder Inhaber einer Superlizenz gewesen sind oder über ein beträchtliches Palmares bei Automobilrennen verfügen und trotz ihrer Behinderung noch in der Lage sind, brauchbare Leistungen zu erbringen;
- oder b) Es handelt sich um lizenzierte Behinderte, die eine homologierte, von der ASN anerkannte Rennfahrerschule bestanden haben und in der Lage sind, Leistungen zu erbringen, die mit jenen von fähigen Fahrern aus der selben schule gleichwertig sind.

Die Ausnahmegesuche müssen der ASN des betroffenen Fahrers eingereicht werden und an die FIA adressiert sein. Sie werden der Ärztekommision und der Sicherheitskommision zur Genehmigung unterbreitet. Falls sich die beiden Kommissionen nicht einigen können, wird der Weltrat entscheiden.

10.3.3 Der Rennsekretär einer Prüfung mit behinderten wie auch nicht behinderten Teilnehmern sollte sich vergewissern, dass die Rettungsdienste über die Startnummern der Fahrzeuge von behinderten Fahrern benachrichtigt werden.

ART. 11 LIZENZ «NAVIGATOR»

11.1 Eingeschränkte Internationale Navigator-Lizenz: Diese Lizenz ist den Körperbehinderten durch Verletzung oder Behinderung, inklusive ausschliessende Sehstörungen (Blindheit ausgeschlossen), sowie unter bestimmte Erkrankungen leidenden Personen, welche mit der Ausübung des Automobilsports unkompatibel sein könnten, vorbehalten.

Sie gestattet an wie im Artikel 21 des Internationalen Sportgesetzes definierten Rallyeprüfungen teilzunehmen.

Sie gestattet keinesfalls ein Fahrzeug im Verlaufe eines Wettbewerbs zu lenken.

11.2 Ärztliche Untersuchung: Ermittlung der physischen Möglichkeiten des Antragstellers bei der jährlichen ärztlichen Untersuchung (vgl. Kapitel II, Artikel 1).

11.3 Sicherheitsuntersuchung: Eine gezeitete Kontrolle der Fähigkeiten des Antragstellers, sich aus dem Fahrzeug zu befreien, muss durchgeführt werden.

Diese Untersuchung muss erfolgen unter der Kontrolle eines Sportkommissars der betreffenden ASN und in Anwesenheit

- entweder eines Mitglieds der Nationalen Ärztlichen Kommission
- oder, bei Fehlen derselben, eines von der ASN bezeichneten Arztes.

Nach Ausstellung dieser Unterlagen und Vollzug dieser Tests wird die Nationale Ärztliche Kommission, oder bei Fehlen derselben ein von der ASN bezeichneter Arzt, der ASN die Ausgabe der Lizenz vorschlagen oder nicht.

Kapitel II – Bestimmungen für die ärztliche Kontrolle der Fahrer

Mit dem Ziel, Fragen zu beantworten, welche im Zusammenhang mit der Anwendung des vorliegenden Reglements entstehen können, sollte jede ASN über eine Nationale ärztliche Kommission oder in Abwesenheit über einen Arzt der über genügend medizinische Kenntnisse im Sport und hauptsächlich betreffend den eigentlichen Problemen des Automobilsports besitzt, verfügen.

ART. 1 JÄHRLICHE ÄRZTLICHE TAUGLICHKEITS-UNTERSUCHUNG

1.1 Anwendungsbereich der ärztlichen Kontrolle

Die Gesamtheit der Untersuchung wie im vorliegenden Kapitel beschrieben:

- ist notwendig und genügend um die medizinischen Anforderungen im Zusammenhang mit der Ausstellung einer internationalen Fahrerlizenz der FIA zu erfüllen.
- ist dringend empfohlen für den Erhalt einer nationalen Fahrerlizenz.

Die ärztliche Untersuchung muss, nicht mehr als 3 Monate vor Einreichung des Fahrerlizenzgesuches, bei einem Arzt der Medizin durchgeführt worden sein, der die Erlaubnis hat, im Land, welches die Lizenz ausstellt, zu praktizieren. Gegebenenfalls kann die ASN besondere Bedingungen vorsehen.

soit a) il s'agit de pilotes ayant figuré sur une liste de pilotes prioritaires ou de pilotes classés de la FIA, ou ayant été titulaires d'une Superlicence, ou dotés d'un important palmarès en compétition automobile, et qui restent capables, malgré leur handicap, de performances valables;

soit b) il s'agit de licenciés handicapés, lauréats d'une école de pilotage homologuée reconnue par l'ASN, et capables de performances égales à celles des pilotes valides issus de la même école.

Les demandes de dérogation devront être présentées à l'ASN du pilote concerné et adressées à la FIA. Elles seront soumises à l'agrément de la Commission Médicale et de la Commission de la Sécurité. En cas de désaccord entre ces deux commissions, le Conseil Mondial tranchera.

10.3.3 Le secrétaire d'une épreuve réunissant à la fois des concurrents handicapés et non handicapés devrait s'assurer que les services de secours soient avisés des numéros de compétition des voitures des possesseurs d'une licence pour handicapés.

ART. 11 LICENCE «NAVIGATEUR»

11.1 Licence internationale navigateur restrictive: Cette licence est réservée aux handicapés physiques par blessures ou infirmité, y-compris les troubles de la vue éliminatoires (cécité exclue), et aux sujets atteints de certaines affections pouvant être incompatibles avec la pratique du sport automobile.

Elle permet de participer aux épreuves de rallyes tels que définis dans l'article 21 du Code Sportif International.

Elle ne permet en aucun cas de conduire un véhicule pendant le déroulement d'une compétition.

11.2 Examen médical: Evaluation des possibilités physiques du postulant lors de la visite médicale annuelle d'aptitude (voir chapitre II, article 1).

11.3 Examen de sécurité: Il sera procédé à une évaluation chronométrée des possibilités du postulant de s'extraire seul de son véhicule.

Cet examen sera effectué sous le contrôle d'un Commissaire Sportif de l'ASN concernée et en présence:

- soit d'un membre de la Commission Médicale nationale
- soit, à défaut, d'un médecin désigné par l'ASN.

Une fois tous ces documents établis et ces tests pratiqués, la Commission Médicale nationale, ou à défaut un médecin désigné par l'ASN, proposera à l'ASN la délivrance ou non de la licence.

Chapitre II – Règlement pour le contrôle médical des pilotes

Dans le but de régler les questions pouvant résulter de l'application du présent règlement, toute ASN devrait pouvoir disposer d'une commission médicale nationale ou à défaut d'un médecin référant possédant des connaissances suffisantes en médecine du sport et en particulier concernant les problèmes propres au sport automobile.

ART. 1 VISITE MEDICALE ANNUELLE D'APTITUDE

1.1 Champ d'application du contrôle médical

L'ensemble des examens décrits dans le présent chapitre :

- est nécessaire et suffisant pour satisfaire aux exigences médicales liées à la délivrance d'une licence internationale de pilote de la FIA.
- est fortement conseillé pour l'obtention d'une licence nationale de pilote.

Cette visite médicale devra avoir été réalisée par un docteur en médecine autorisé à exercer dans le pays qui délivre la licence, moins de 3 mois avant que la demande d'une licence de pilote ne soit déposée. Le cas échéant, l'ASN peut prévoir des conditions particulières.

Elle comporte :

Dies beinhaltet :

- eine schriftliche Befragung gestützt auf den familiären, persönlichen (Medizinisch, Chirurgisch, Traumatologische) Vorgeschichte, auf die Existenz von Begleitkrankheiten oder -infektionen, auf die eventuelle Einnahme von Medikamenten;
- eine vollständige klinische Untersuchung, insbesondere beinhaltend:
 - eine Tauglichkeitsuntersuchung des Herz-Kreislauf-Systems;
 - eine augenärztliche Untersuchung;
 - eine Bewertung des Fortbewegungsapparates.

1.2 Tauglichkeitsuntersuchung Herz-Kreislauf-Systems

- In jedem Fall, Blutdruckmessung ;
- Alle 2 Jahre:
 - für unter 45 jährige, 12-poliges EKG;
 - für über 45 jährige, ein Belastungs-EKG.

Diese Untersuchung muss durch einen Arzt, der über die entsprechende Ausbildung, die Erfahrung und die spezifischen medizinischen Kompetenzen verfügt, welche ihm auf eine zuverlässige Art und Weise erlauben, klinische Symptome und dazugehörige Anzeichen für eine Herz-Kreislauf-Erkrankung zu erkennen, die für den aufs Herz zurückzuführenden plötzlichen Tod im Zusammenhang mit der Ausübung von Belastungen verantwortlich sind.

1.3 Augenärztliche Untersuchung

Für das erste Jahr der Ausstellung einer internationalen Lizenz, muss eine Kontrolle von einem qualifizierten Augenarzt nachgewiesen werden:

- a) Sehschärfe:
- i) vor oder nach Korrektur, mindestens 9/10 auf jedem Auge, oder 8/10 für ein Auge und 10/10 für das Andere;
 - ii) jede Person, deren Sehfähigkeit auf einem Auge gemindert ist und dies nicht verbessert werden kann, jedoch auf dem anderen Auge – korrigiert oder nicht – eine Sehschärfe von 10/10 oder mehr besteht, kann eine Fahrerlizenz unter folgenden Voraussetzungen
 - Übereinstimmung mit den nachstehenden Punkten b, c und d;
 - normaler Augenhintergrund ohne Schäden an der Netzhaut;
 - kongenitale oder alte Schäden dürfen nur auf einem Auge vorhanden sein.
- b) Farbsehen: normal (im Zweifel geprüft durch Ishihara-Tafeln oder, bei fehlerhaftem Farbsehen, durch Farnsworth-Test oder ähnliches System); auf jeden Fall kein Fehler bei der Farberkennung der bei internationalen Wettbewerben verwendeten Flaggen.
- c) Statisches Gesichtsfeld: mindestens 120°; die zentralen 20° müssen frei von jeglicher Veränderung sein.
- d) Räumliches Sehen: funktionell. Bei Anomalie sind die Tests von Wirth, Bagolini (gerillte Gläser) oder ähnliche anzuwenden.
- e) Für die Korrektur des Sehvermögens: Kontaktlinsen sind unter den Bedingungen zulässig:
 - dass sie bereits seit mindestens 12 Monaten und täglich über einen angemessenen Zeitraum hinweg getragen wurden.
 - dass sie durch den verschreibenden Augenarzt als für Autorennen geeignet erklärt wurden.

1.4 Beweglichkeit der Gelenke, Bewegungsfähigkeit, Aufstellung der Amputationen und deren mögliche Prothesen, Aufstellung der Empfindungs- und Bewegungsstörungen

Vereinbar mit dem Erhalt einer internationalen Lizenz sind :

- die Amputation von Fingern, wenn die Greiffähigkeit befriedigend ist (rechts wie links) ;
- die Gliederprothesen, wenn das funktionelle Resultat gleich oder nah des Normalen ist ;
- eine funktionelle Einschränkung des Bewegungsapparates von weniger als 50 %.

1.5 Liste der Anfälligkeiten und Krankheiten, die eine Beteiligung am Automobilsport ausschliessen oder ein ärztliches Gutachten durch eine von der ASN anerkannten Instanz erfordern (ÄrztKommission oder bei deren Fehlen ein durch die ASN anerkannter Arzt):

1.5.1 Absolute Kontraindikation

- un interrogatoire écrit portant sur les antécédents familiaux, personnels (médicaux, chirurgicaux, traumatologiques), sur l'existence de maladies ou infections concomitantes, sur la prise éventuelle de médicaments ;
- un examen clinique complet comportant en particulier:
 - un examen d'aptitude cardiovasculaire ;
 - un examen de la vue ;
 - une évaluation de l'appareil locomoteur.

1.2 Un examen d'aptitude cardiovasculaire

- Dans tous les cas, la prise de la TA ;
- Tous les deux ans :
 - pour les moins de 45 ans, un électro-cardiogramme 12 dérivation ;
 - pour les plus de 45 ans, un ECG d'effort.

Cet examen doit être réalisé par un médecin possédant la formation, l'expérience et les compétences médicales spécifiques lui permettant d'identifier de manière fiable les symptômes cliniques et les signes associés à ces maladies cardiovasculaires responsables d'une mort subite d'origine cardiaque liée à la réalisation d'efforts.

1.3 Un examen de la vue

Pour la première année de délivrance d'une licence internationale, il doit être certifié après contrôle par un ophtalmologiste qualifié :

- a) Acuité visuelle:
- i) avant ou après correction, au moins 9/10^e pour chaque œil, ou 8/10^e pour un œil avec 10/10^e pour l'autre;
 - ii) tout sujet ayant une acuité visuelle diminuée et non améliorable portant sur un seul œil mais ayant obligatoirement une vision controlatérale, corrigée ou non, égale ou supérieure à 10/10^e, peut obtenir une licence de pilote sous les conditions suivantes
 - conformité avec les points b, c et d ci-après;
 - état du fond de l'œil excluant une rétinopathie pigmentaire;
 - toute lésion, ancienne ou congénitale, sera strictement unilatérale.
- b) Vision des couleurs: normale (en cas d'anomalie, recours à la Table d'Ishihara et, en cas d'erreur, test de Farnsworth ou système analogue); en tous cas, pas d'erreur dans la perception des couleurs des drapeaux utilisés lors des compétitions internationales.
- c) Champ de vision statique: 120° au minimum; les 20° centraux doivent être indemnes de toute altération.
- d) Vision stéréoscopique: fonctionnelle. En cas d'anomalie, recours aux tests de Wirth, de Bagolini (verres striés) ou tests analogues.
- e) Pour la correction de la vision: les verres de contact sont admis à condition:
 - qu'ils aient été portés depuis au moins 12 mois et chaque jour pendant une durée significative.
 - et que l'ophtalmologiste les certifie appropriés à la course automobile.

1.4 Mobilité des articulations, amplitude des mouvements, inventaire des amputations et leurs appareillages éventuels, inventaire des troubles sensitifs et moteurs

Sont compatibles avec l'obtention d'une licence internationale :

- les amputations des doigts de la main si la faculté de préhension est satisfaisante (à droite comme à gauche) ;
- les prothèses des membres, si le résultat fonctionnel est égal ou proche de la normale ;
- une limitation fonctionnelle des grandes articulations inférieures à 50 %.

1.5 Liste nominative des affections et infirmités incompatibles avec la compétition automobile ou nécessitant un avis médical par une instance agréée par l'ASN (Commission Médicale ou en son absence médecin agréé par l'ASN):

1.5.1 Contre-indication absolue

- épilepsie avec manifestations cliniques sous traitement,
- tout problème cardiovasculaire avec risque de mort subite,
- cécité monoculaire survenue depuis moins de 5 ans.
- Pour les cas de cécité monoculaire survenue depuis plus de 5 ans, seule la Commission

- Epilepsie mit klinischen Reaktionen unter Behandlung,
 - jegliches Herz-Kreislauf-Problem mit dem Risiko des plötzlichen Todes,
 - einseitige, vor weniger als 5 Jahre aufgetretene Blindheit.
- Bei Fällen von vor mehr als 5 Jahren aufgetretener einseitiger Blindheit kann ein Gesuch allein durch die ärztliche Kommission der FIA aufgrund der Resultate der im Artikel 1.3 beschriebenen Augenuntersuchung überprüft werden.

1.5.2 Kontraindikation, die die Vergabe einer Handicap-Lizenz nach sich ziehen kann

(siehe Kapitel I, Artikel 10 des vorliegenden Anhangs)

- alle Gelenkeinschränkungen, Amputationen, Prothesen, die nicht den im Artikel 1.4 definierten Kriterien entsprechen
- die grossen Bewegungsempfindungstabellen (Monoplegie, halbseitige Lähmung, Paraplegie, etc.)

1.5.3 Anfälligkeiten und Krankheiten, die ein ärztliches Gutachten durch eine von der ASN anerkannten Instanz erfordern:

- Diabetes, welcher eine Insulin-Therapie verlangt, unter der Bedingung, dass der durch die ASN anerkannten ärztlichen Instanz ein vertrauliches Dokument vorgelegt werden kann, welches beweist, dass der Betroffene unter regelmässiger Aufsicht und Behandlung steht, und dass das ärztliche Tauglichkeitszeugnis (siehe 1.8) den Vermerk «medizinische Aufsicht erforderlich» trägt,
- jegliches Herz-Kreislaufleiden,
- die psychischen Erkrankungen.
- jegliches « Grenz- » oder zweifelhafte Problem (z.B. Sehvermögen, Behinderung, seltenes Leiden, etc.) : nach Einschätzung des untersuchenden Arztes.

1.6 Medizinisches Untersuchungsformular

In jedem Land, gemäss den gesetzlichen Bestimmungen oder dem lokalen Gebrauch, muss die ASN erstellen und drucken:

- einen medizinischen Fragebogen,
- ein medizinisches Formular.

Diese, den Vorschriften des vorliegenden Reglements entsprechenden Formulare, werden an alle Lizenzantragsteller verteilt.

1.6.1 Medizinischer Fragebogen

Wird von dem betreffenden Fahrer unterschrieben.

Ein Vorschlag der Abfassung ist bei der FIA verfügbar.

1.6.2 Medizinisches Formular

Das medizinische Formular muss enthalten :

- die notwendigen Informationen für den ausführenden Arzt (ein Vorschlag der Abfassung ist bei der FIA verfügbar),
- gänzlich, die folgenden Informationen:
 - Grösse und Gewicht der Person,
 - die Blutgruppe und den Rhesusfaktor in dem Land in welchem das Gesetz dies vorschreibt,
 - mögliche Allergien, medikamentös oder andere,
 - das Datum der letzten Starkkrampfpimpfung,
 - die Resultate der Untersuchung des Fortbewegungsapparates,
 - die Resultate des Sehtests,
 - die Werte des Blutdrucks und die Angabe, dass die zusätzlichen Untersuchungen (einfaches EKG oder Belastungs-EKG) gemäss Alter und Fall durchgeführt wurden.

In den Ländern, in denen es das Gesetz erfordert und/oder der Gebrauch auferlegt, kann das nationale medizinische Formular die Vorschrift von zusätzlichen Untersuchungen enthalten. Es wird vom Arzt, welcher die medizinische Kontrolle durchgeführt hat, oberhalb des Stempels der ASN unterschrieben.

Am Ende des medizinischen Formulars muss der Interessent eine Erklärung unterschreiben, in welcher folgendes präzisiert wird:

Médicale de la FIA pourra examiner une demande, sur la base des résultats de l'examen de la vue décrit à l'article 1.3.

1.5.2 Contre-indication pouvant entraîner l'attribution d'une licence « handicapé »

(voir Chapitre I, Article 10 de la présente annexe)

- toutes les limitations articulaires, les amputations, les prothèses ne répondant pas aux critères définis en 1.4
- les grands tableaux sensitivomoteurs (monoplégie, hémiplegie, paraplégie, etc.)

1.5.3 Affections ou infirmités nécessitant l'avis médical d'une instance agréée par l'ASN :

- Le diabète insulino-dépendant, sous condition qu'il soit présenté à l'instance médicale agréée par l'ASN, un document confidentiel prouvant le suivi régulier de l'intéressé et son traitement et que l'attestation médicale d'aptitude (voir 1.8) porte la mention «surveillance médicale nécessaire»;
- tout état cardio-vasculaire pathologique
- les affections psychiatriques.
- tout problème « limite » ou douteux (concernant par exemple la vue, une infirmité, une pathologie rare, etc.) : à l'appréciation du médecin examinateur.

1.6 Formulaire d'examen médical

Dans chaque pays, suivant la législation ou les usages locaux, l'ASN doit créer et imprimer :

- une fiche de questionnaire médical,
- un formulaire médical.

Ces documents, conformes aux exigences du présent règlement, seront distribués à tous les demandeurs de licence.

1.6.1 Questionnaire médical

Il sera signé par le pilote concerné.

Une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA.

1.6.2 Formulaire médical

Le formulaire médical doit comporter :

- les informations nécessaires pour le médecin examinateur (une proposition pour sa rédaction est disponible auprès de la FIA),
- en totalité, les informations suivantes :
 - la taille et le poids du sujet,
 - la nature du groupe sanguin et du facteur rhésus dans les pays où la loi l'exige,
 - les allergies éventuelles, médicamenteuses ou autres,
 - la date de la dernière vaccination antitétanique,
 - les résultats chiffrés de l'étude de l'appareil locomoteur,
 - les résultats chiffrés de l'étude de la vue,
 - les valeurs de la tension artérielle et l'indication que les examens complémentaires (ECG simple ou épreuve d'effort) ont été pratiqués selon l'âge et le cas.

Dans les pays où la loi l'exige et où les usages l'imposent, le formulaire médical national peut comporter la prescription d'examens supplémentaires. Il sera signé, au-dessus du timbre de l'ASN, par le médecin qui a effectué le contrôle médical.

Au bas du formulaire médical, l'intéressé devra signer une déclaration dans laquelle il sera précisé :

- qu'il a informé exactement le médecin de son état de santé actuel et de ses antécédents ;
- qu'il s'engage à ne pas faire usage de substances figurant sur la liste des substances et méthodes interdites de l'Agence Mondiale Antidopage.

1.6.3 Devenir du formulaire médical et du questionnaire

Ces documents seront conservés par les ASN, en observant les règles du respect du secret médical.

Toutefois, dans le but d'établir un fichier informatique sécurisé à la disposition des médecins intervenant en sport automobile à l'occasion d'un accident ou d'une maladie intercurrente, une copie pourrait être demandée par la FIA. Les catégories de pilotes concernés seront fixées ultérieurement par la Commission Médicale de la FIA.

- dass er den Arzt exakt über seinen aktuellen Gesundheitszustand und seine Vorgeschichte informiert hat;
- dass er sich dafür engagiert, keinen Gebrauch von Substanzen, die sich auf der Liste der verbotenen Substanzen und Methoden der Welt Anti-Doping Agentur befinden, zu betreiben.

1.6.3 Behandlung des medizinischen Formulars und des Fragebogens

Diese Dokumente werden von den ASN's aufbewahrt unter Beachtung der Vorschriften der ärztlichen Schweigepflicht.

Jedoch, kann zum Zweck, ein gesichertes elektronisches Dokument zur Verfügung eines im Falle eines Unfalls im Automobilsport intervenierenden Arztes oder eine wiederkehrende Krankheit zu erstellen, eine Kopie von der FIA verlangt werden. Die Kategorien der betroffenen Fahrer werden zu einem späteren Zeitpunkt von der Medizinischen Kommission der FIA festgelegt.

1.7 Obliegenheiten des die Untersuchung durchführenden Arztes: Der Arzt, der die ärztliche Tauglichkeitsuntersuchung durchführt, ist verpflichtet, das vom Bewerber eingereichte nationale ärztliche Formular zu benützen und vollständig auszufüllen. Der Bewerber muss so bald wie möglich dieses Dokument der zuständigen ASN zustellen.

Der Entscheid über Tauglichkeit oder Untauglichkeit wird vom Arzt der Medizin gefällt, der die Untersuchung durchgeführt hat. Er kann unter Umständen die Stellungnahme der durch die ASN anerkannten Instanz einholen (nationale Ärztekommision oder anerkannter Arzt).

1.8 Ärztliches Tauglichkeitszeugnis: Jede internationale Lizenz muss von nachstehendem ärztlichen Tauglichkeitszeugnis begleitet sein:

- sei es auf der Rückseite
- sei es mit beigelegtem Dokument

Tauglich für die Ausübung des Automobilsports gemäss der medizinischen Normen FIA:			
Datum: _____			
Sehkraft korrigiert (Brille oder Linsen)	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	
Besondere medizinische Aufsicht	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein	

1.9 Verbreitung des Reglements

Zusätzlich zu den Dokumenten für welche sie sorgen müssen, wird von den ASN's verlangt, bei den prüfenden Ärzten die vorliegende Reglementierung zu verbreiten oder auf dem Antragsformular der Lizenz einen Vermerk anzugeben wo diese vorhanden ist.

ART. 2. ÄRZTLICHE KONTROLLE BEI VERANSTALTUNGEN

Die Zurkenntnisnahme des ärztlichen Tauglichkeitszeugnisses durch den Chefarzt einer Veranstaltung kann die in gewissen Fällen verlangte Voruntersuchung ersetzen.

Ferner können Chefarzt und der Rennleiter zu jedem Zeitpunkt oder am Schluss einer Veranstaltung eine durch das Verhalten eines Fahrers begründete Untersuchung verlangen. Die Sportbehörden fassen die notwendigen Beschlüsse nach Stellungnahme des Chefarztes. Die Untersuchung kann ggf. einen Alkoholttest beinhalten.

2.1 Neurometrische Untersuchung

Die in einer Weltmeisterschaft der FIA eingeschriebenen Fahrer können einer neurometrischen Untersuchung unterzogen werden. Die Modalitäten dieser Untersuchung stehen unter der Verantwortung des ärztlichen FIA-Delegierten für die betreffende Meisterschaft. Die vertraulichen Ergebnissen werden bei Unfällen, die ein Schädelverletzungsrisiko mit unbedeutender Gehirnverletzung hervorrufen, vergleichend verwendet.

2.2 Medizinische Kontrolle nach Unfällen oder Körperbeschwerden

2.2.1 Für jede internationale Veranstaltung

Nach einem Unfall, bei welchem scheinbar der Fahrer unverletzt ist und/oder sich selber aus dem Cockpit befreit, oder bei Körperbeschwerden, kann eine medizinische Kontrolle durch den Chefarzt im Einverständnis mit dem Veranstaltungsleiter / Rennleiter eingeleitet werden.

1.7 Devoir du médecin qui effectue l'examen: Le médecin qui effectue l'examen médical d'aptitude devra obligatoirement utiliser et remplir entièrement le formulaire médical national remis par le candidat. Ce dernier devra aussitôt renvoyer ce document à l'ASN compétente. La décision d'aptitude ou d'inaptitude sera prise par le docteur en médecine qui a pratiqué l'examen. Il pourra éventuellement demander l'avis de l'instance agréée par l'ASN (Commission Médicale nationale ou médecin agréé).

1.8 Attestation d'aptitude médicale: Chaque licence internationale devra être accompagnée de l'attestation d'aptitude médicale ci-dessous:

- soit à son verso
- soit sur document attenant

Apte à la pratique du sport automobile suivant les normes médicales de la FIA:			
Date: _____			
Vue corrigée (verres ou lentilles)	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	
Surveillance médicale particulière	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> non	

1.9 Diffusion du règlement

En sus des documents dont elles ont la charge, il est demandé aux ASN de diffuser auprès des médecins examinateurs la présente réglementation ou d'indiquer sur la demande de licence un site informatique où la trouver.

ART. 2. CONTROLE MEDICAL AUX EPREUVES

La prise de connaissance de l'attestation d'aptitude médicale par le Médecin-Chef d'une épreuve peut remplacer la visite préliminaire exigée dans certains cas.

D'autre part, à n'importe quel moment d'une épreuve ou à son issue, le Médecin-Chef et le Directeur de Course peuvent exiger un examen médical motivé par le comportement d'un pilote. Les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent après avis du Médecin-Chef. Cet examen peut, le cas échéant, s'accompagner d'un alcootest.

2.1 Examen neurométrique

Les pilotes engagés dans un championnat du monde de la FIA pourront être soumis à un examen neurométrique. Les modalités de cet examen sont placées sous la responsabilité du Délégué Médical de la FIA du championnat concerné. Les données confidentielles récupérées seront utilisées à des fins comparatives en cas d'accident entraînant un risque de traumatisme crânien à lésion cérébrale mineure.

2.2 Contrôle médical à la suite d'un accident ou d'un problème physique

2.2.1 Pour toute épreuve internationale

Après un accident, même si le pilote paraît indemne et/ou s'est extrait seul de son habitacle, ou en cas de problème physique, un examen médical de contrôle peut être jugé nécessaire par le Médecin-Chef avec l'accord du Directeur d'Epreuve / Directeur de Course.

- Für auf einer Rennpiste stattfindenden Prüfungen muss diese Untersuchung in der Regel im ärztlichen Zentrum der Rennstrecke stattfinden; in diesem Fall wird die Rennleitung die Anwesenheit des Fahrers sicherstellen.
- Für Strassenprüfungen kann die medizinische Untersuchung an Ort (Berg) oder im Neugruppierungspark (Rallye) stattfinden.
- Für zu einer FIA-Meisterschaft zählenden Prüfungen an welcher ein ärztlicher FIA-Delegierter anwesend ist, kann der Letztgenannte das Kontrollverfahren im Einverständnis mit dem Chefarzt und dem Veranstaltungsleiter auslösen; ausnahmsweise und für Prüfungen auf Rennpisten kann diese Kontrolluntersuchung durch den ärztlichen FIA-Delegierten selbst und an einem anderen Ort als im ärztlichen Zentrum vorgenommen werden.
- Wenn das Reglement einer Prüfung, einer Serie oder einer Meisterschaft die Ausrüstung der Fahrzeuge mit einem ärztlichen Warnlicht gemäss FIA Spezifikation vorschreibt, MUSS jeder Fahrer, der in einen Unfall verwickelt ist und bei dem das Warnlicht die Überschreitung der zulässigen Belastungsgrenzwerten signalisiert, vor dem Verlassen der Rennstrecke durch den ärztlichen Dienst der Veranstaltung untersucht werden. Der Chefarzt der Veranstaltung bestimmt zusammen mit dem ärztlichen FIA-Delegierten (wenn anwesend) den für diese Untersuchung am besten geeigneten Ort.

In allen Fällen muss die Equipe des betroffenen Fahrers schriftlich benachrichtigt werden.

Auf gemeinsamen Beschluss des ärztlichen FIA-Delegierten (für Prüfungen wo er anwesend ist) und des Chefarztes der Veranstaltung kann der betroffene Fahrer:

- entweder zur weiterer Teilnahme nicht mehr zugelassen werden;
- oder aufgefordert werden, sich beim Chefarzt der nächsten internationalen Prüfung oder des Meisterschaftslaufes an welchem er teilnimmt einer ärztlichen Kontrolle zu unterziehen. In diesem Fall muss der Chefarzt der Veranstaltung, an welcher sich der Unfall ereignet hat, unverzüglich den Chefarzt der nächsten Prüfung in bestmöglicher Art und Weise darüber informieren;
- oder darüber informiert werden, dass er ohne neue ärztliche Untersuchung für das nächste Rennen zugelassen ist.

Diese Bestimmungen sind während der ganzen Dauer der Veranstaltung gültig; jeder Fahrer, der sich nicht danach richtet, wird vom Gremium der Sportkommissare der Veranstaltung vorgeladen.

Das Tragen von Schmuck in Form von Piercing oder Metallhalskette ist während des Wettbewerbs verboten und kann vor dem Start entsprechend kontrolliert werden.

2.2.2 Training und Rekognoszierungen

Jeder Fahrer, der auf einer Rennpiste an einem Privattraining oder, auf der Strasse, an nicht reglementierten Rekognoszierungen teilnimmt, muss sich im Falle von bei dieser Gelegenheit ereignetem Unfall und/oder aufgetretenen Körperbeschwerden einer ärztlichen Untersuchung unterziehen und sofort seine ASN darüber benachrichtigen.

Bei Privattrainings F1, GT FIA oder WTCC oder bei nicht reglementierten Rekognoszierungen zu einer RWM Prüfung, muss diese Untersuchung vor Beginn der kommenden internationalen Prüfung, an welcher er teilnehmen will, unter den gleichen Bedingungen und mit den gleichen Konsequenzen wie für die eigentlichen internationalen Veranstaltungen vorgesehen (siehe 2.2.1), stattfinden. Gegebenenfalls muss der, bei der privaten Trainings-sitzung, wo sich der Unfall ereignet hat, für die Rettung beauftragte Arzt schnellstmöglich die ärztliche FIA-Kommission benachrichtigen.

2.3 Vorgehen nach Unfall oder Krankheit

2.3.1 Pflichten des Chefarztes

Der Chefarzt einer Veranstaltung, im Verlauf welcher ein Unfall eintritt, muss:

- bei einem Unfall, welcher eine Spitalweisung von mehr als 24 Stunden erfordert, mittels Fax oder E-Mail die ASN des betroffenen Fahrers benachrichtigen und dabei das Maximum an Einzelheiten und Präzisierungen angeben.
- bei einem Unfall, welcher höchstens eine einfache Kontrolle in einer Spitalumgebung erfordert hat, mittels Fax oder E-Mail die ASN des Fahrers und, im Fall eines in einer FIA

- Pour les épreuves se déroulant sur piste, cet examen devra avoir lieu en règle générale au centre médical du circuit; dans ce cas, la Direction de Course assurera la présence du pilote.
- Pour les épreuves se déroulant sur route, l'examen médical pourra être pratiqué sur place (montagne) ou dans le parc de regroupement (rallyes).
- Pour les épreuves comptant pour un Championnat de la FIA où un Délégué Médical de la FIA est présent, ce dernier pourra déclencher la procédure de contrôle, en accord avec le Médecin-Chef et le Directeur d'Epreuve; à titre exceptionnel, pour les épreuves se déroulant sur piste, le Délégué Médical de la FIA pourra pratiquer cet examen de contrôle lui-même et dans un lieu autre que le centre médical.
- Si le règlement d'une épreuve, d'une série ou d'un championnat stipule que les véhicules en compétition doivent être équipés d'un feu d'avertissement médical de spécification FIA, tout pilote impliqué dans un accident qui déclenche l'allumage du feu signalant que les seuils de charge déterminés ont été dépassés DOIT être examiné par le service médical de l'épreuve avant de quitter le circuit. Le Médecin-Chef de l'épreuve, conjointement avec le Délégué Médical de la FIA (s'il est présent), déterminera le lieu le plus approprié pour procéder à cet examen.

Dans tous les cas, l'équipe du pilote concerné sera avisée par écrit.

Sur décision conjointe du Délégué Médical de la FIA (pour les épreuves où il est présent) et du Médecin-Chef de l'épreuve, le pilote concerné pourra :

- soit ne pas être autorisé à poursuivre l'épreuve concernée;
- soit être invité à subir un contrôle médical auprès du Médecin-Chef de la prochaine épreuve internationale ou manche du championnat à laquelle il participe. Dans ce cas, le Médecin-Chef de l'épreuve au cours de laquelle l'accident s'est produit devra en informer immédiatement, de la manière la plus judicieuse, le Médecin-Chef de l'épreuve suivante;
- soit être informé qu'il est autorisé à participer à l'épreuve suivante sans nouveau contrôle médical.

Ces dispositions sont valables pendant toute la durée de l'épreuve; tout pilote ne s'y conformant pas sera convoqué devant le collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve.

Le port de bijoux sous forme de piercing ou de collier en métal est interdit durant la compétition et peut donc faire l'objet d'un contrôle avant le départ.

2.2.2 Essais et reconnaissances

Tout pilote qui participe sur piste à des essais privés ou, sur route, à des reconnaissances non réglementées doit, en cas de sortie de route et/ou de problèmes physiques survenus à cette occasion, être soumis à un contrôle médical et en aviser immédiatement son ASN.

Dans le cas d'essais privés F1, GT FIA ou CMVT ou de reconnaissances non réglementées d'une épreuve du CMR, ce contrôle devra se dérouler avant le début de l'épreuve internationale à venir à laquelle il a l'intention de participer, dans les mêmes conditions et avec les mêmes conséquences que celles prévues pour les épreuves internationales proprement dites (voir 2.2.1). Le cas échéant, le médecin chargé des secours lors de la séance d'essais privés où a eu lieu la sortie de route devra informer au plus vite le secrétariat de la Commission Médicale de la FIA.

2.3 Procédure après un accident ou une maladie

2.3.1 Obligations du Médecin-Chef

Le Médecin-Chef d'une épreuve au cours de laquelle survient un accident doit:

- s'il s'agit d'un accident nécessitant une hospitalisation d'au moins 24 heures, aviser par fax ou courrier électronique l'ASN du pilote concerné en donnant le maximum de détails et de précisions.
- s'il s'agit d'un accident ayant nécessité au plus un simple contrôle en milieu hospitalier, aviser par fax ou courrier électronique, l'ASN du pilote ou, dans le cas d'un pilote engagé dans un Championnat de la FIA, la FIA qui provoquera, le cas échéant, un contrôle médical à l'occasion de la prochaine épreuve à laquelle doit participer le pilote concerné.

2.3.2 Obligations de l'Autorité Sportive Nationale

Meisterschaft eingesetzten Fahrers, die FIA benachrichtigen, die dann gegebenenfalls eine ärztliche Untersuchung anlässlich der nächsten Veranstaltung, an welcher der betroffene Fahrer teilnehmen soll, einleiten wird.

2.3.2 Pflichten der Nationalen Sportbehörde

Nach entsprechender Benachrichtigung (durch einen Chefarzt oder den Betroffenen) muss die ASN alle notwendigen Kontakte mit dem betroffenen Fahrer aufnehmen, um sich über den guten Verlauf des Rehabilitationsvorgangs gemäss Artikel 3 zu vergewissern. Das Nichteinhalten dieses Vorgangs wird die Anwendung der in solchen Fällen vorgesehenen Strafen nach sich ziehen.

2.3.3 Pflichten des Fahrers

Treffen nach einem Unfall während eines Wettbewerbs oder aus anderem Anlass traumatische Schäden auf, die eine Einsatzunfähigkeit von 10 Tagen oder mehr bedingen, oder bei plötzlich auftretende Anfälligkeiten oder Krankheiten nach Artikel 1.5, muss der Fahrer innerhalb von 10 Tagen seine ASN benachrichtigen:

- entweder durch Einreichung eines vertraulichen Arztberichtes an die Nationale Ärztekommision oder an den von der ASN bestellten Arzt. Dieser Bericht muss Hinweise geben auf die Diagnostik, die Prognostik, die nicht permanente Einsatzunfähigkeit oder den Invaliditätsgrad.
- oder durch Ermächtigungserklärung an die Nationale Ärztekommision oder an den von der ASN bestellten Arzt, auf vertraulicher Basis vom behandelnden Arzt oder gegebenenfalls dem Krankenhaus Auskünfte einzuholen.

ART. 3 REHABILITATION

Ab Eintritt des Unfallgeschehens oder der Entdeckung einer Krankheit oder einer Erkrankung nach Artikel 1.5 vorliegender Bestimmungen darf der Fahrer bis zur Entscheidung durch die ASN an keinerlei Automobilwettbewerben teilnehmen, die der FIA-Gesetzgebung unterliegen.

Tritt nach einem Unfall eine Einsatzunfähigkeit von 10 Tagen oder mehr ein, ordnet die Nationale Ärztekommision oder der durch die ASN anerkannte Arzt, nach Erhalt eines Dokuments, welches die Genesung oder die Besserung bestätigt, bzw. eines Spital-Entlassungsscheines, eine Nachuntersuchung oder ein vollständiger ärztlicher Jahresuntersuchungsbericht an.

Alle im Artikel 1.5 des vorliegenden Reglements vorgesehenen Anfälligkeiten und Krankheiten müssen entweder der nationalen Ärztekommision oder bei deren Fehlen einem durch die ASN anerkannten Arzt unterbreitet werden.

ART. 4 ORGANISATION DER DOPINGBEKÄMPFUNG

Ziel und Zweck der Antidopingbestimmungen der FIA ist es, die grundsätzlichen Rechte der Fahrer zur Teilnahme an dopingfreien Sportaktivitäten zu schützen, die Gesundheit zu fördern und den Fahrern die Gleichbehandlung sowie die Sicherheit im Automobilsport zu garantieren.

Die Bestimmungen sind im Anhang A zum Internationalen Sportgesetz aufgeführt.

ART. 5 BERUFUNGSKOMMISSION

In jedem Land benennt die ASN eine ärztliche Kommission, die zur Beilegung von Streitfällen zwischen Ärzten und Fahrern einberufen wird, wobei Artikel 1.3 und 1.4 des vorliegenden Reglements als Diskussionsgrundlage dienen.

Gegebenenfalls kann eine Testfahrt in Anwesenheit eines Arztes, Mitglied der ärztlichen Kommission oder von der ASN anerkannt, stattfinden.

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

ART. 6 REGLEMENTIERUNG DER PHYSIOLOGISCHEN STUDIEN (→ vgl. FIA-Jahrbuch)

Dûment informée (par un Médecin-Chef ou par l'intéressé), l'ASN devra prendre tous les contacts nécessaires avec le pilote concerné, afin de s'assurer du bon déroulement de la procédure de réintégration décrite à l'Article 3. Le non-respect de cette procédure entraînera l'application des sanctions prévues en pareil cas.

2.3.3 Obligations du pilote

En cas d'accident, pendant une compétition ou hors compétition, avec lésion traumatique occasionnant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours ou en cas de découverte d'une maladie ou affection entrant dans le cadre de l'Article 1.5 du présent règlement, le licencié devra obligatoirement dans un délai de 10 jours aviser son ASN:

- soit en joignant un certificat médical confidentiel adressé à la Commission Médicale nationale ou au médecin agréé par l'Autorité Sportive Nationale et comportant le diagnostic, le pronostic, l'incapacité non-permanente ou le taux d'invalidité.
- soit en autorisant la Commission Médicale nationale ou le médecin agréé à communiquer, sous pli confidentiel, avec le centre de soins où il aura été éventuellement hospitalisé.

ART. 3 REINTEGRATION

A partir de la date de l'accident, ou de la découverte d'une maladie ou d'une affection prévue à l'Article 1.5 du présent règlement, et jusqu'à décision de l'ASN, le pilote devra s'abstenir de toute participation à une compétition automobile soumise à la législation de la FIA.

En cas d'accident entraînant une incapacité égale ou supérieure à 10 jours et après réception d'un document attestant la guérison ou la consolidation, voire un bulletin de sortie de l'hôpital, la Commission Médicale ou le médecin agréé par l'ASN provoque une visite de réintégration ou un nouveau protocole complet de visite médicale annuelle.

Toutes les affections ou infirmités prévues à l'Article 1.5 du présent règlement doivent être soumises pour avis à la Commission Médicale nationale, ou en son absence, à un médecin agréé par l'ASN.

ART. 4 ORGANISATION DE LA LUTTE ANTI-DOPAGE

Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des pilotes de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux pilotes l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile.

Le règlement se trouve dans l'Annexe A du Code Sportif International.

ART. 5 COMMISSION D'APPEL

Dans chaque pays, une Commission Médicale nommée par l'ASN sera appelée à résoudre les éventuels conflits entre les médecins et les pilotes intéressés, en prenant pour base de discussion les Articles 1.3 et 1.4 du présent règlement.

Une épreuve de conduite en présence du médecin, membre de la Commission ou agréé par l'ASN, pourra éventuellement avoir lieu.

Les conclusions de la Commission Nationale seront reconnues et acceptées dans tous les autres pays, sous la législation sportive de la FIA.

ART. 6 REGLEMENTATION DES ETUDES PHYSIOLOGIQUES (→ voir Annuaire FIA)

Kapitel III – Ausrüstung der Fahrer

ART. 1 SCHUTZHELM

1.1 Normen: Jeder Fahrer, der an Rundstreckenrennen, Bergrennen oder Rallye-Spezialprüfungen teilnimmt, welche im FIA-Kalender eingeschrieben sind, muss einen Schutzhelm tragen, welcher einer der in der technischen Liste N° 25 des Anhang J aufgeführten Normen entspricht.

Die Fahrer von offenen Fahrzeugen müssen Integralhelme entsprechend einer von der FIA anerkannten Norm und mit einem, der Helmstruktur integrierten Kinnschutz tragen. Diese Massnahme ist für offene historische Fahrzeuge sowie Autocross-Fahrzeuge der Division 3/3A empfohlen.

Die Fahrer der Formel-1 Weltmeisterschaft, **der WTCC und der F2-Meisterschaft der FIA sowie der** von der FIA genehmigten internationalen Serien **für die GP2 und die F3** müssen Helme tragen, die der FIA Norm 8860-2004 - Advanced Helmet Test Specification - entsprechen.

Für Fahrer **der GT-Meisterschaften der FIA und** der internationalen Serien, dessen technisches Reglement Bestimmungen des technischen Reglements Formel-1 oder F3000 der FIA in Sache Festigkeit der Stossstrukturen übernimmt, wird das Tragen von der Norm FIA 8860-2004 entsprechenden Helmen sehr empfohlen.

Anmerkung NSK: Für alle seiner Autorität unterstehenden Veranstaltungen mit Status National oder kleiner hat die NSK beschlossen, bis auf weiteres alle gemäss untenerwähnten Normen homologierten Schutzhelme zu anerkennen und auf die Anwendung der folgenden Art. 1.2 und 1.3 zu verzichten.

- Snell Foundation SA 1990 und SA 1995 (Vereinigte Staaten),
- British Standards Institution BS 6658-85 vom Typ A, inkl. alle Zusätze (Grossbritannien),
- SIS 88.24.11 (2) (Schweden) - DS 2124.1 (Dänemark)
- SFS 3653 (Finnland) - NF S 72 305 (Frankreich)
- ONS/OMK (Deutschland) (nur Etiketten schwarz auf weiss, schwarz auf blau, blau auf weiss oder rot auf weiss)
- E22 (Europa) mit den Zusätzen der Serie 02, 03 oder 04

1.2 Änderungen: Ein Helm darf in Bezug auf seine Herstellungsspezifikation nicht geändert werden, ausser gemäss den vom Hersteller und von der FIA spezifizierten Normstellen, die das betreffende Modell geprüft hat, genehmigten Anweisungen. Jede andere Änderung führt zur Rückweisung des Helms in bezug auf die Vorschriften des vorliegenden Artikels.

1.3 Maximales Gewicht und Funksysteme:

- Das Gewicht der Helme kann jederzeit während einer Veranstaltung überprüft werden und darf 1800 g für Integralhelme oder **1600 g** für Helme mit offenem Vorderteil inkl. allem Zubehör und Befestigungen nicht überschreiten.
- Die im Helm installierten Funkhörer sind bei Rundstreckenrennen und Bergrennen verboten (im Ohr plazierte Hörer sind zulässig), Ausnahme gesuche, nur wenn sie ärztlich begründet sind, können über die Ärztekommision der ASN des Fahrers eingereicht werden. Das Anbringen eines Mikrophons darf nur in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des obenstehenden Absatzes 1.2 vorgenommen werden.

1.4 Verzierung: Weil Farbe mit dem Material der Schale reagieren und folglich die Schutzeigenschaften beeinflussen kann, sollte der Helm nur in Beachtung der vom Hersteller herausgegebenen Richtlinien oder möglichen Einschränkungen bemalt oder dekoriert werden, dies lediglich mittels einer durch diesen spezifizierten Farbe (Lufttrocknende Acryllacke, Polyurethanlacke oder andere) und vorteilweise durch einen vom Hersteller anerkannten Maler. Dieser Punkt ist insbesondere bei Spritzgusschalen wichtig, da sich diese im allgemeinen nicht zur Bemalung eignen.

Die zur Bemalung vorgesehene Schale muss effizient geschützt werden, da in das Innere

Chapitre III – Equipement des pilotes

ART. 1 CASQUES

1.1 Normes: Tout pilote participant à des épreuves sur circuit, à des courses de côte ou aux épreuves spéciales de rallye, inscrites au calendrier FIA devra porter un casque conforme à l'une des normes listées dans la liste technique N° 25 de l'Annexe J.

Les pilotes de voitures ouvertes doivent porter des casques intégraux, avec un protège-ment faisant partie intégrante de la structure du casque et conforme à une norme approuvée par la FIA. Cette mesure est recommandée pour les voitures ouvertes historiques et les voitures de la division 3/3A d'Autocross.

Les pilotes du Championnat du Monde de Formule Un, **du CMVT et du Championnat de F2 de la FIA et** des séries internationales **pour le GP2 et la F3** sanctionnées par la FIA, doivent porter des casques conformes à la Norme FIA 8860-2004 - Spécification d'Essais pour Casques Haute Performance.

Il est fortement recommandé que les pilotes **des Championnats GT de la FIA et** des séries internationales dont le règlement technique reprend des dispositions en matière de résistance des structures aux chocs des règlements techniques Formule Un ou F3000 de la FIA, portent des casques conformes à la Norme FIA 8860-2004.

Note CSN: Pour toutes les compétitions de statut national ou inférieur dépendant de son autorité, et jusqu'à nouvel avis, la CSN a décidé de reconnaître également les casques homologués selon les normes ci-dessous et de renoncer à l'application des art. 1.2 et 1.3 ci-après.

- Snell Foundation SA 1990 et SA 1995 (USA)
- British Standards Institution BS 6658-85 de type A, y-compris tous amendements (Grande-Bretagne),
- SIS 88.24.11 (2) (Suède) - DS 2124.1 (Danemark)
- SFS 3653 (Finlande) - NF S 72 305 (France)
- ONS/OMK (Allemagne) (les étiquettes noir sur blanc, noir sur bleu, bleu sur blanc ou rouge sur blanc uniquement)
- E22 (Europe) avec les amendements de la série 02, 03 ou 04

1.2 Modifications: Un casque ne pourra pas être modifié par rapport à sa spécification de fabrication, sauf conformément aux instructions approuvées par le constructeur et l'un des organismes de normes spécifiés par la FIA, ayant certifié le modèle concerné. Toute autre modification rendra le casque inacceptable pour les exigences du présent article.

1.3 Poids maximal et systèmes de communication:

- Le poids des casques pourra être vérifié à tout moment pendant une épreuve et ne devra pas dépasser 1800 gr pour un casque intégral ou **1600 gr** pour un casque à face ouverte, tous accessoires et fixations compris.
- Les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les épreuves sur circuit et les courses de côte (les écouteurs se plaçant dans l'oreille sont autorisés). Les demandes de dérogation, pour raisons médicales seulement, pourront être faites par l'intermédiaire de la Commission Médicale de l'ASN du pilote. L'installation d'un microphone ne pourra être faite que conformément aux dispositions du paragraphe 1.2 ci-dessus.

1.4 Décoration: La peinture pouvant entrer en réaction avec le matériau de la coque du casque et influencer sur son pouvoir de protection, le casque ne devrait être peint ou décoré que dans le respect des directives ou des restrictions éventuelles que le constructeur aurait émises, au moyen uniquement d'une peinture spécifiée par ce dernier (peintures acryliques séchant à l'air, laques polyuréthanes ou autres) et, de préférence, par un peintre ayant reçu son approbation. Ce point est tout particulièrement important pour les coques à moulage par injection, celles-ci ne se prêtant généralement pas à la peinture.

La coque destinée à être peinte devra être efficacement protégée, la peinture pénétrant à

eindringende eine Folgewirkung auf die Leistungen der Polsterung des Helms haben kann. Farben, welche zum trocknen erwärmt werden müssen, sollten nicht verwendet werden; egal welches Verfahren verwendet wird, die Temperatur sollte den Höchstwert nicht überschreiten, welcher zur Konditionierung der Helme in der ihrer Zulassung entsprechenden Norm angegeben ist. Die Herstellervorschriften sollten ebenfalls hinsichtlich Bemerkungen zur Verwendung von Klebern oder Abziehbildern beachtet werden.

ART. 2 FLAMMENABWEISENDE SCHUTZKLEIDUNG

Anlässlich von Rundstreckenrennen, Bergrennen, Spezialprüfungen der Rallyes und bei den Wertungsstrecken der Geländeveranstaltungen, die im Internationalen Sportkalender eingeschrieben sind, müssen die Fahrer und die Beifahrer eine Schutzkleidung sowie Handschuhe (freigestellt für Beifahrer), lange Unterwäsche, Gesichtsschutz, Socken und Schuhe, homologiert gemäss der Norm FIA 8856-2000, tragen.

Die Benutzer müssen sich vergewissern, dass die Kleider nicht zu eng sind, da dadurch die Schutzwirkung verringert würde.

Die direkt auf die Kleidung angebrachten Aufnäher dürfen nur auf die äusserste Haut der Kleidung gestochen sein, um die thermische Isolation zu verbessern. Das Trägermaterial der Werbeabzeichen wie auch der für ihre Befestigung auf der Kleidung verwendete Faden müssen flammenfest sein (siehe Anhang I der FIA-Norm 8856-2000 für die Detailanforderungen und andere Empfehlungen an die Benutzer).

Fahrer von Monoposto-Rennwagen, welche an Rennen mit stehendem Start teilnehmen, müssen Handschuhe tragen, welche eine sehr gut sichtbare Farbe haben, im Kontrast zur Wagenfarbe, so dass der Fahrer im Falle von Schwierigkeiten klar die Aufmerksamkeit des Starters auf sich ziehen kann.

Die Substanzen, die in jeglichem von einem Fahrer getragenen Kühlsystem fliessen dürfen, sind nur Wasser oder Luft zum Atmosphärendruck. Die Wassersysteme dürfen nicht die Sättigung einer Kleidung benötigen, um zu funktionieren.

Für bei hohen Temperaturen stattfindende Veranstaltungen ist es empfohlen, ein Kühlsystem (angeschlossen z.B. an dafür vorgesehene und gemäss der Norm FIA 8856-2000 homologierte Unterwäsche) zu verwenden.

Ausnahmsweise dürfen die Fahrer Kühlbekleidungen tragen, die nicht von der FIA homologiert sind. Diese gelten jedoch zusätzlich zur obligatorischen homologierten Unterwäsche und müssen eine ISO 15025 zertifizierte und etikettierte Stützenkleidung beinhalten; die Schläuche müssen ISO 17493 zertifiziert und etikettiert und dürfen nicht mit der Haut des Fahrers in Kontakt sein. Ferner muss jede Verbindung mit einem System an Bord des Fahrzeuges dem Artikel 5.8.6 der FIA Norm 8856-2000 entsprechen.

Anmerkung NSK: Für alle seiner Autorität unterstehenden Veranstaltungen mit Status National oder kleiner hat die NSK beschlossen, bis auf weiteres auch die nach der Norm FIA-1986 homologierten flammenabweisenden Schutzkleidungen (gestickte Etikette auf der Krageaussenseite) zu anerkennen. Die Bestimmungen gemäss Art. 2, Kap. III Anhang L FIA bleiben vollumfänglich anwendbar.

Beschrieb der FIA-Homologationsetikette

HIER GLEICHE ZEICHNUNG WIE VORJAHR

l'intérieur pouvant avoir une incidence sur la performance du rembourrage du casque. Les peintures nécessitant un séchage par cuisson ne devraient pas être utilisées; quel que soit le procédé, la température ne devrait pas dépasser le maximum précisé pour le conditionnement des casques dans la norme selon laquelle ils ont été approuvés. Les directives du constructeur devraient également être consultées pour toute remarque relative à l'utilisation d'autocollants ou de décalcomanies.

ART. 2 VETEMENTS RESISTANT AU FEU

Lors des épreuves sur circuits, des courses de côte, des épreuves spéciales des rallyes et lors des secteurs sélectifs des épreuves tout-terrain, inscrites au Calendrier Sportif International, tous les pilotes et copilotes doivent porter une combinaison ainsi que des gants (facultatifs pour les copilotes), des sous-vêtements longs, une cagoule, des chaussettes et des chaussures homologués suivant la Norme FIA 8856-2000.

Les utilisateurs doivent s'assurer que les vêtements ne sont pas trop serrés, car cela réduirait le niveau de protection.

Les broderies cousues directement sur la combinaison doivent être piquées uniquement sur la couche la plus à l'extérieur du vêtement, afin d'améliorer l'isolation thermique. Le matériau utilisé pour le fond (ou le support) des badges publicitaires ainsi que le fil utilisé pour les fixer sur la combinaison doivent être résistants aux flammes (voir Annexe I de la norme FIA 8856-2000 pour les exigences détaillées et autres recommandations aux utilisateurs).

Les pilotes de monoplaces participant à des courses avec départ arrêté doivent porter des gants d'une couleur très visible, contrastant avec la couleur prédominante de la voiture, afin que le pilote puisse clairement attirer l'attention du starter de la course en cas de difficultés.

Les substances qui pourront circuler dans tout système de refroidissement porté par un pilote sont limitées à l'eau ou l'air à la pression atmosphérique. Les systèmes à l'eau ne doivent pas nécessiter la saturation d'un vêtement pour fonctionner.

Pour les épreuves se déroulant sous de fortes chaleurs, il est recommandé d'utiliser un système de refroidissement (connecté par exemple à des sous-vêtements prévus à cet effet et homologués suivant la norme FIA 8856-2000).

A titre exceptionnel, les pilotes peuvent porter des vêtements de refroidissement qui ne sont pas homologués par la FIA. Ceux-ci sont toutefois en sus des sous-vêtements homologués obligatoires et doivent comprendre un vêtement de support certifié et étiqueté ISO 15025 ; les tubes doivent être certifiés et étiquetés ISO 17493 et ne doivent pas être en contact avec la peau du pilote. De plus, toute connexion avec un système à bord de la voiture doit être conforme à l'Article 5.8.6 de la norme FIA 8856-2000.

Note CSN: Pour toutes les compétitions de statut national ou inférieur dépendant de son autorité, et jusqu'à nouvel avis, la CSN a décidé de reconnaître également les vêtements résistant au feu homologués selon la norme FIA-1986 (étiquette brodée à l'extérieur du col). Les dispositions de l'Art. 2, Chap. III Annexe L FIA restent applicables dans leur intégralité.

Description de l'étiquette d'homologation FIA

ETIKETTE FIA-NORM 8856-2000 (dito VORJAHR)

Beschrieb der FIA-Homologationsetikette

Die FIA-Homologationsetikette für die Fahreranzüge muss im Anzug, auf dem Hinterteil des Kragens (aussen) eingestickt sein und den Namen des Herstellers beinhalten.

ART. 3 KOPF-RÜCKHALTEVORRICHTUNG

3.1 Bei internationalen Veranstaltungen ist das Tragen jeglicher am Helm befestigten Vorrichtung, welche dazu bestimmt ist, den Hals oder den Kopf des Fahrers zu schützen, verboten, ausser wenn die Vorrichtung von der FIA genehmigt wurde und in der Technischen Liste Nr. 36 aufgeführt ist.

Wird die Vorrichtung HANS® verwendet, so darf diese nur zusammen mit einem passenden, in der Technischen Liste Nr. 29 aufgeführten Helm getragen werden. Den Fahrern wird sehr empfohlen, Helme mit serienmässig vom Hersteller angebrachten Riemenbefestigungen zu verwenden. Diese Helme sind mit einem silberigen FIA-Hologrammkleber wie in der Technischen Liste Nr. 29 - Bild 1 dargestellt, gekennzeichnet.

Es wird ebenfalls sehr empfohlen, homologierte, mit der aufgenähten Etikette FIA 8858-2002 gekennzeichnete Riemen zu verwenden.

Für weitere Informationen kann den durch das FIA Institut für Sicherheit im Automobilsport veröffentlichten "Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport" von der Webseite: www.fia.com - FIA Sport - Regulations - Driver's Equipment abgerufen werden.

3.2 Vorgeschriebenes Tragen einer von der FIA genehmigten

Kopf-Rückhaltevorrichtung – je Meisterschaft (→ vgl. FIA-Jahrbuch)

3.3 Zukünftig zu beachtende Bestimmungen zur vorgeschriebenen Verwendung von Kopfrückhaltevorrichtungen

Das Tragen einer von der FIA genehmigten Kopfrückhaltevorrichtung ist ausnahmsweise:

- a) obligatorisch für die Fahrzeuge Grand Prix Thoroughbred und Formel 1 der Periode G wenn es der Fahrzeugaufbau zulässt; empfohlen für die anderen historischen Fahrzeuge;
- b) obligatorisch für Off-Road, bei Läufen der Europameisterschaft der FIA wie folgt:
 - Division 1 (Rallycross): 01.01.2009
 - Division 1 (Autocross): 01.01.2009
 - Division 2 (Rallycross): 01.01.2009
 - Division 1A (Rallycross): 01.01.2010

und sehr empfohlen für die Läufe der FIA-Europameisterschaft für die Division 3 (Autocross), mit passenden Helmen, ab dem 01.01.2010;

c) nicht obligatorisch für die folgenden Fahrzeugkategorien mit alternativ Energien: I, III, IIIA, IV, V Elektokarts, VII et VIII;

d) empfohlen für die Fahrzeugkategorien mit alternativ Energien II, V Wagen und VI mit vor dem 01.01.2006 ausgestellten technischen Wagenpass.

Für die anderen Fahrzeuge, bei denen es aus technischen Gründen nicht praktikabel ist, eine von der FIA genehmigte Kopfrückhaltevorrichtung anzubringen, kann bei der FIA Sicherheitskommission eine Ausnahmegenehmigung beantragt werden.

Anmerkung NSK: Das Tragen einer Kopfrückhaltevorrichtung gemäss den Bestimmungen des oben stehenden Artikels 3 ist bei allen Schweizer Prüfungen mit Status National oder International ab dem 01.01.2009 vorgeschrieben (Ausnahme jedoch Anwendung empfohlen: bei Slaloms sowie für Fahrzeuge der Gruppe SuperSerie).

L'étiquette d'homologation FIA sur les combinaisons des pilotes doit être brodée dans la combinaison, sur l'arrière (extérieur) du col, et doit comprendre le nom du fabricant.

ART. 3 DISPOSITIF DE RETENUE DE LA TETE

3.1 Lors des épreuves internationales, le port de tout dispositif attaché au casque et destiné à protéger le cou ou la tête du pilote est interdit, à moins que le dispositif ait été approuvé par la FIA et soit listé dans la Liste Technique FIA n°36.

Lorsque le dispositif utilisé est le HANS®, il ne doit être porté qu'avec un casque compatible listé dans la liste technique n° 29. Il est fortement recommandé aux pilotes d'utiliser des casques avec des ancrages de sangle montés par le fabricant en équipement d'origine. Ces casques sont identifiables grâce à une étiquette FIA argentée avec un hologramme comme indiqué dans la Liste Technique FIA n° 29 - Figure 1.

Il est également fortement recommandé d'utiliser des sangles homologuées, identifiables grâce à l'étiquette FIA 8858-2002 qui est cousue sur elles.

Pour de plus amples informations, le "Guide for the Use of HANS® in International Motor Sport", publié par l'Institut FIA pour la Sécurité en Sport Automobile, est disponible sur le site www.fia.com, sous la rubrique FIA Sport - Règlements - Equipement des pilotes.

3.2 Port obligatoire d'un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA

– par championnat (→ voir Annuaire FIA)

3.3 Exigences futures concernant le port obligatoire de dispositifs de retenue de la tête:

Le port d'un dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA est exceptionnellement:

- a) obligatoire pour les voitures de Grand Prix Thoroughbred et de la Formule 1 de la Période G, lorsque la construction du véhicule le permet; recommandé pour les autres voitures historiques;
- b) obligatoire, en off-road, pour les épreuves de Championnat d'Europe de la FIA comme suit:

- Division 1 (Rallycross):	01.01.2009
- Division 1 (Autocross):	01.01.2009
- Division 2 (Rallycross):	01.01.2009
- Division 1A (Rallycross):	01.01.2010

 et fortement recommandé pour les épreuves du Championnat d'Europe de la FIA pour la Division 3 (Autocross), avec des casques compatibles, à partir du 01.01.2010;
- c) pas obligatoire pour les catégories de véhicules à énergies alternatives suivantes: I, III, IIIA, IV, V Karts électriques, VII et VIII;
- d) recommandé pour les catégories de véhicules à énergies alternatives II, V Voitures et VI avec passeport technique délivré avant le 01.01.2006.

Pour les autres voitures à bord desquelles il est impraticable pour des raisons techniques de monter le dispositif de retenue de la tête approuvé par la FIA, une demande de dérogation pourra être présentée à la Commission de la Sécurité de la FIA.

Note CSN: Le port d'un dispositif de retenue de la tête selon les dispositions de l'Article 3 ci-dessus est obligatoire dans toutes les épreuves suisses de statut national et international dès le 01.01.2009 (Exception mais application recommandée: en slalom ainsi que pour les véhicules du Groupe SuperSerie).

Kapitel IV – Regelung der Fahrweise auf Rundstrecken

ART. 1 EINHALTUNG DER SIGNALE

Die im Anhang H des Internationalen Sportgesetzes aufgeführten Angaben werden als der vorliegenden Regelung der Fahrweise zugehörend betrachtet. Jeder Fahrer muss diese genau kennen.

ART. 2 ÜBERHOLMANÖVER

- a) Während des Rennens kann ein Wagen, der sich auf der Fahrbahn befindet, die ganze Breite derselben in Anspruch nehmen. Jedoch von dem Augenblick an, in dem sich auf gerader Linie ein Fahrzeug nähert, das dauernd oder auch nur zeitweise schneller ist, muss der Fahrer dem anderen Fahrzeug das Überholen ermöglichen, indem er eng an eine der beiden Fahrbahnränder heranfährt.
- b) Falls der Fahrer des eingeholten Fahrzeuges seinen Rückspiegel nicht vollständig zu gebrauchen scheint, muss (müssen) der (die) Signalgeber ihn durch Schwenken der blauen Flagge davon verständigen, dass ein anderer Fahrer versucht, ihn zu überholen. Jeder Fahrer, der dieses Warnsignal der blauen Flagge nicht beachtet, läuft Gefahr, von den Sportkommissaren bestraft zu werden. Systematische oder wiederholte Übertretungen können den Ausschluss der Übertreter vom Rennen zur Folge haben.
- c) Kurven sowie deren Ein- und Ausgangszonen können von den Fahrern innerhalb der Piste ohne Einschränkungen befahren werden, das Überholen kann von rechts oder links geschehen, gemäss der sich bietenden Möglichkeiten des Augenblicks. Jedoch Manöver, die möglicherweise die anderen Fahrern hindern könnten, wie beispielsweise unzeitige Richtungswechsel, mehr als ein Richtungswechsel, vorsätzliche Anhäufung der Fahrzeuge auf der Innen- oder Aussenseite der Kurve oder jeglicher anormaler Richtungswechsel sind strikt verboten und ziehen Strafen nach sich, je nach schwere oder Häufigkeit der Übertretungen der Geldstrafen oder Ausschluss vom Rennen. Die Wiederholung gefährlicher Fahrweise kann den Ausschluss vom Rennen nach sich ziehen.
- d) Jegliches Obstruktionsmanöver, hervorgerufen durch einen oder mehrere Fahrer, ob sie gemeinsame Interessen haben oder nicht, ist untersagt. Das stetige Nebeneinanderfahren sowie die Bildung einer fächerförmigen Anordnung ist nur erlaubt, wenn kein anderes Fahrzeug zu überholen versucht. Andernfalls wird die blaue Flagge geschwenkt.
- e) Fahrer, die keinerlei Notiz von der Warnung durch die blaue Flagge nehmen, werden die gleiche Strafe erfahren wie jene, die die Rennstrecke blockieren. Im Falle einer systematischen Obstruktion fällt die Strafe um so härter aus, somit kann es sich um eine einfache Geldstrafe oder Ausschluss vom Rennen handeln. Die gleiche Bestrafung wird bei Fahrern angewandt, die im Zickzack fahren, um andere Konkurrenten am Vorbeifahren zu hindern.
- f) Wiederholen von schwerwiegenden Fehlern oder Beweis von mangelnder Kontrolle über das Fahrzeug (wie z.B. Verlassen der Piste), können Ausschluss vom Rennen der betreffenden Fahrer nach sich ziehen.
- g) Der Fahrer jeglichen, das Rennen verlassenden Fahrzeugs soll sein diesbezügliches Vorhaben rechtzeitig ankündigen, und er ist dafür verantwortlich, dass das Manöver keinerlei Gefahr darstellt und in nächstmöglicher Nähe der Ausfahrt vor sich geht.

ART. 3 ANHALTEN EINES FAHRZEUGS WÄHREND DES RENNENS

- a) Einzig und allein die Fahrbahn darf während des Rennens von den Fahrern benutzt werden.
- b) Falls ein Fahrer gezwungen sein sollte, sein Fahrzeug anzuhalten, aus freien Stücken oder aus welchem Grund es auch immer sei, so muss das Fahrzeug auf schnellstem Wege von der Fahrbahn entfernt werden, damit seine Gegenwart keine Gefahr darstellt

Chapitre IV – Code de conduite sur circuit

ART. 1 RESPECT DES SIGNAUX

Les indications figurant dans l'Annexe H du Code Sportif International sont considérées faire partie du présent code de conduite. Tout pilote doit en posséder une connaissance complète.

ART. 2 DEPASSEMENTS

- a) Pendant la course, une voiture qui se trouve sur la piste peut utiliser toute la largeur de ladite piste. Cependant, dès qu'elle est rejointe dans une ligne droite par un véhicule dont la vitesse est, soit temporairement, soit constamment supérieure à la sienne, le pilote doit accorder le droit de passage à l'autre véhicule en se serrant sur le côté pour libérer le passage sur l'autre côté.
- b) Si le pilote du véhicule rejoint ne semble pas utiliser pleinement son rétroviseur, le(s) signaleur(s) devra(ont) adresser un avertissement au moyen du drapeau bleu pour prévenir qu'un autre concurrent cherche à dépasser. Tout pilote qui ne tiendrait pas compte du drapeau bleu pourra être pénalisé par les Commissaires Sportifs. Des infractions systématiques ou répétées pourraient entraîner la mise hors course des contrevenants.
- c) Les courbes ainsi que leurs zones d'entrée et de sortie peuvent être négociées par les pilotes comme ils l'entendent dans les limites de la piste. Le dépassement, compte tenu des possibilités du moment, peut s'effectuer sur la droite ou sur la gauche. Toutefois des manoeuvres susceptibles de gêner les autres pilotes, telles que des changements de direction prématurés, plus d'un changement de direction, le rassemblement volontaire des véhicules à l'extérieur ou à l'intérieur de la courbe ou tout autre changement anormal de direction, sont strictement interdites et entraîneront des pénalités allant, suivant l'importance ou la répétition des infractions, de l'amende à la mise hors course. La répétition d'une conduite dangereuse peut entraîner la mise hors course.
- d) Toute manoeuvre d'obstruction, qu'elle soit l'oeuvre d'un ou de plusieurs pilotes ayant ou non des intérêts communs, est interdite. Il n'est pas permis à plusieurs voitures de rouler constamment de front ou d'adopter une formation en éventail, que si aucune autre voiture ne cherche à les dépasser. Dans le cas contraire, le drapeau bleu sera présenté aux pilotes.
- e) La pénalisation infligée aux pilotes qui ne tiennent pas compte du drapeau bleu sera également appliquée aux pilotes qui obstruent une partie de la piste et sera plus sévère dans le cas d'une obstruction systématique, allant, de ce fait, d'une amende à la mise hors course. La même pénalisation sera appliquée aux pilotes qui zigzaguent sur la piste pour empêcher les autres concurrents de les dépasser.
- f) La répétition de fautes graves ou l'évidence d'un manque de maîtrise de la voiture (telle que sortie de piste) pourront entraîner la mise hors course des pilotes en question.
- g) Seule la piste doit être utilisée par les pilotes au cours de l'épreuve.

ART. 3 ARRET D'UNE VOITURE PENDANT LA COURSE

- a) Le pilote de toute voiture qui abandonne doit manifester son intention à l'avance et il lui incombe de veiller à ce que la manoeuvre ne présente aucun danger et s'effectue le plus près possible du point de dégagement.
- b) Dans le cas où un pilote se trouverait dans l'obligation d'arrêter sa voiture, que ce soit involontairement ou pour une autre raison, la voiture devra être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger ou n'entrave

oder den normalen Ablauf des Rennens hindert.

Falls es dem Fahrer nicht möglich sein sollte, sein Fahrzeug aus einer gefährlichen Position zu entfernen, ist es die Pflicht der Sportwarte, behilflich zu sein. Im Falle, dass es dem Fahrer ohne Hilfe von aussen gelingt, das Fahrzeug zu starten und das Rennen wieder aufzunehmen, ohne irgendwelche Fehler zu begehen, sowie ohne Vorteile aus der Ortsveränderung – in eine sicherere Position – seines Fahrzeuges zu ziehen, wird er nicht vom Rennen ausgeschlossen.

- c) Reparaturen auf der Piste dürfen ausschliesslich vom Fahrer des Wagens ausgeführt werden, unter Zuhilfenahme der sich an Bord des Fahrzeuges befindlichen Werkzeuge und Ersatzteile.
- d) Jegliches Tanken auf der Fahrbahn selbst ist untersagt und zieht sofortigen Ausschluss vom Rennen nach sich.
Mit Ausnahme des Fahrers und in besonderen Fällen der befugten Sportwarte ist es niemandem erlaubt, ein anhaltendes Fahrzeug zu berühren, bei Strafe vom Ausschluss des betreffenden Fahrzeugs vom Rennen.
- f) Es ist untersagt, ein Fahrzeug die Fahrbahn entlang zu schieben oder es auf diese Art die Ziellinie überfahren zu lassen, bei Strafe des Ausschlusses vom Rennen.
- g) Jedes von seinem Fahrer auf der Rennstrecke auch nur vorübergehend zurückgelassene Fahrzeug wird als ausgefallen betrachtet. Ein Fahrzeug, das von seinem Fahrer vorübergehend während der Rennunterbrechung verlassen wird, gilt nicht als ausgefallen.

ART. 4 ZUFABRT ZU DEN BOXEN

- a) Die sogenannte Boxenzufahrt gehört zum eigentlichen Boxenbezirk.
- b) Während des Trainings und des Rennens selbst ist die Zufahrt zu den Boxen ausschliesslich durch die Boxenzufahrtszone erlaubt. Jegliches Brechen dieser Regelung führt zum Ausschluss.
- c) Jeder Fahrer, der die Rennstrecke verlassen möchte, um seine Box oder das Fahrerlager aufzusuchen, soll sein Vorhaben frühzeitig durch Signalgebung ankündigen und sich davon überzeugen, dass er dies gefahrlos tun kann.
- d) Abgesehen von einem Falle von höherer Gewalt (als solcher von den Sportkommissaren der Veranstaltung anerkannt) ist das Überqueren der Grenzlinie zwischen der Boxenzufahrtszone und der Rennstrecke in jeder Richtung verboten.
- e) Abgesehen von einem Falle von höherer Gewalt (als solcher von den Sportkommissaren der Veranstaltung anerkannt), jegliche auf der Strecke bei der Boxenausfahrt aufgemalte Linie, welche die Boxen verlassende Fahrzeuge von denen auf der Strecke trennen soll, darf von keinem Teil eines aus den Boxen fahrenden Wagens überquert werden.

pas le déroulement de la course.

Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager sa voiture d'une position présentant des risques, il est du devoir du (des) commissaire(s) de route ou autre(s) officiel(s) de prêter assistance. Dans ce cas, si le pilote arrive à remettre le véhicule en marche sans aide extérieure et rejoint la course sans commettre quelque faute que ce soit et sans tirer avantage du déplacement de sa voiture pour se mettre à l'abri, il ne sera pas mis hors course.

- c) Toutes réparations sur la piste doivent être effectuées par le seul pilote à l'aide des outils et pièces transportés dans la voiture.
- d) Tout ravitaillement sur la piste même est interdit, sous peine de mise hors course.
- e) A l'exception du pilote et, dans des cas exceptionnels, des officiels compétents, personne n'est autorisé à toucher à une voiture arrêtée sous peine de mise hors course du véhicule en question.
- f) Il est interdit de pousser une voiture le long de la piste ou de lui faire franchir ainsi la ligne d'arrivée, sous peine de mise hors course.
- g) Toute voiture abandonnée sur le circuit par son pilote, même momentanément, sera considérée comme s'étant retirée de la course. Une voiture que le pilote quitte momentanément pendant la suspension de la course ne sera pas considérée comme abandonnée.

ART. 4 ENTREE AUX STANDS DE RAVITAILLEMENT

- a) La zone dite de décélération fait partie de l'aire des stands.
- b) Au cours des essais et de la course, l'accès aux stands n'est autorisé que par la zone de décélération. Toute dérogation à cette règle entraînera la mise hors course du concurrent.
- c) Tout pilote ayant l'intention de quitter la piste ou de rentrer à son stand ou au paddock doit manifester son intention à temps et s'assurer qu'il peut le faire sans danger.
- d) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de l'épreuve), le franchissement, dans quelque sens que ce soit, de la ligne de démarcation entre la zone de décélération et la piste est interdit.
- e) Sauf dans un cas de force majeure (reconnu en tant que tel par les Commissaires Sportifs de l'épreuve), toute ligne peinte sur la piste à la sortie des stands dans le but de séparer les voitures quittant les stands des voitures en piste ne pourra être franchie par aucune partie d'une voiture quittant les stands.